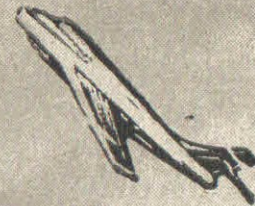


246170



Г. ГОЛУБЕВ

СМЕЛОСТЬ ЛЕТЧИКА

18/10/2015 -
19/10/2015

Спасибо Димону и
Илюхе за помощь

Г. Г. ГОЛУБЕВ

629.3

Г62

СМЕЛОСТЬ ЛЕТЧИКА

Очерк

☆

24640

ЧЕЧЕНО-ИНГУШСКОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1958

ЧЕЧЕНО-ИНГУШСКОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1958

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	3
Глава I. Сущность смелости	7
Смелость и воля	10
Источники смелости	15
Отвага	19
Храбрость	22
Смелость и опыт	24
Пороки смелости	26
Глава II. Страх и бесстрашие	29
Опасности полетов	30
Картина страха	32
Каждый боится по-своему	45
Причины страха	48
Борьба со страхом	57
Бесстрашие	64
Глава III. Становление смелости	69
Условия воспитания смелости	78
Глава VI. Путь к героизму	86
Образование и обучение как путь к смелости	87
Спорт — школа смелости	96
От смелости к героизму	103

Григорий Гаврилович Голубев.

СМЕЛОСТЬ ЛЕТЧИКА.

Редактор Колесников Ф. М.

Техредактор Петрович Н. И.

Корректоры Григорьева Л. Ф. и Коржова Ж. Г.

Сдано в набор 4.VIII 1958 г. Подписано к печати 4.X 1958 г.
Формат 84x108. Объем 3,75 (6,5) п. л. Уч.-изд. л. 5,99. Тираж 5000. СФ03031.
Чечено-Ингушское книжное издательство, Грозный, 21, улица Ленина, 14.

Заказ № 4784. Цена 1 р. 80 к.

Типография имени 11 августа 1918 года, Грозный, проспект Революции, 30/3.

ОТ АВТОРА

В июне 1931 года на аэродроме Одесской школы пилотов я показывал новому пополнению курсантов ангары, самолеты, летное поле и разбивку старта. На красной черте, где техники готовили самолеты к полетам, новички заинтересовались единственным в школе самолетом-истребителем И-4. Они расспрашивали о скорости и вооружении его, допытывались об опасностях полетов на нем. Чтобы не показаться трусами, делали это новички осторожно.

В это время к самолету подошли начальник школы Иван Панфилович Антошин и прилетевшие на бомбардировщике ТБ-1 из Москвы летчики-испытатели А. Ф. Анисимов и В. П. Чкалов.

— Разреши, батя, по одному полетику, — умоляюще просил Чкалов Антошина, — покажем молодежи, чему она пришла учиться. Полезно ведь будет.

— Ну, хорошо... летите, — после некоторого раздумья ответил Антошин.

Анисимов и Чкалов засияли от радости. Анисимов повернул на голове армейскую фуражку козырьком назад, торопливо надел парашют, словно боясь, что Антошин может изменить свое решение, сноровисто сел в кабину истребителя, надел летные очки и запустил мотор.

Взлетел Анисимов от стоянки самолетов. После отрыва долго выдерживал машину на высоте не более трех метров, потом сразу же от земли начал петлю. Когда самолет лег на спину, Анисимов быстро повернул его вокруг продольной оси на полтора оборота, затем над нашими головами сделал еще полуторную бочку, с перевернутого положения свалил самолет на нос, отвесным пикированием снизился над нами на предельно малую

высоту и, круто взмывая вверх, сделал два витка восходящего штопора.

Анисимов вырисовывал фигуры одну за другой. Зрителей восхищала плавность и легкость вращений самолета. Ни одного рывка, ни одного неточного движения. Пилотаж Анисимова чем-то напоминал акробатический танец. Он пилотировал совершенно свободно, будто не сознавал, что малейшая ошибка грозила катастрофой.

Молодые курсанты, затаив дыхание и не отрывая взглядов от вращающегося над землей самолета, с нескрываемым страхом на лицах следили за полетом Анисимова. Хотя в то время я был уже пилотом-инструктором и умел выполнять на безопасной высоте почти все эти фигуры, но так же, как и новички, не мог оторвать взгляда от крутящегося над землей истребителя, все время ожидая, что вот-вот он ударится о землю. Мне тоже было страшно за летчика.

Выполнив каскад петель, бочек, иммельманов, переворотов и боевых разворотов, над крышей учебного здания Анисимов перевернул самолет вверх колесами и стал планировать на посадку через ангары. Возле земли он привел самолет в нормальное положение и приземлил его около посадочных знаков.

После Анисимова полетел Чкалов. Валерий Павлович выполнял те же фигуры и на той же предельно малой высоте. Только самолет вращался энергичнее, рывками, с более резкими завываниями мотора. Чувствовалось, что летчик взволнован и немножко насилует себя.

— Нас тоже заставят так летать? — с тревогой спросил один из новичков.

— Что ты! — с удивлением отозвался кто-то из курсантов. — Мы никогда не сможем так летать. Смелости не хватит.

— У меня тоже не хватит смелости, — подумалось мне, и я почувствовал себя не летчиком, а желторотым птенцом.

С того дня я часто думал о том, как рождается смелость, много говорил об этом с летчиками, искал примеры в художественной литературе, анализировал свое поведение в полетах, присматривался к поведению своих учеников в воздухе.

Скоро убедился, что смелость не «дар божий», что задатки смелости есть у каждого человека. Вспомнилось мне, как я боялся полетов, какой сильный страх переживал при выполнении фигур, а потом стал стремиться к ним, испытывая в полетах уже не страх, а удовольствие. Припомнился даже тот полет, в котором у меня родилась смелость. Но особенно поучительными для меня оказались прыжки с парашютом летчика-инструктора Звoryгина.

Михаил Никифорович Звoryгин в ту пору был молод, среди летчиков школы не выделялся смелостью. Когда он обучал меня полетам на самолетах У-1 и Р-1, я видел, что в опасной обстановке он бледнеет от страха. И этот, не блиставший смелостью летчик совершенно неожиданно для всех его сослуживцев преднамеренно прыгнул с самолета с одинарным парашютом в то время, когда у летчиков школы только еще начинались разговоры о тренировочных прыжках с двойным парашютом. Это было осенью 1931 года.

В конце следующего года Звoryгин выполнял показательный прыжок с задержкой раскрытия парашюта. При свободном падении его закрутило, и он падал около двух тысяч метров, непрерывно вращаясь и не имея возможности из-за этого открыть парашют. В то время еще не знали, как прекращать самовращение тела во время свободного падения, и этот штопор считали гибельным для парашютиста. Когда земля была уже близко, Звoryгин, продолжая вращаться, открыл парашют. Купол сначала свернулся жгутом и только перед самой землей затормозил падение.

Вскоре после этого неудачного прыжка Звoryгин пошел в город, но почувствовал дрожь в теле и сильную головную боль, сел на землю и тут же потерял сознание.

Узнав о том, что у Звoryгина нервное потрясение и что он находится в госпитале, кто-то из летчиков сказал:

— Ну, все! Миша отпрыгался. Теперь его с самолета насильно не столкнешь. Да и летать-то вряд ли будет.

Никто из нас не возразил. Казалось совершенно очевидным, что, испытав такой страх, Звoryгин уже не решится прыгать с парашютом. Но мы ошиблись.

Выйдя из госпиталя, в первый же безоблачный день, 15 февраля 1933 года, он вылетел с летчиком

Ф. Кравченко и, покинув самолет на высоте 2400 метров, открыл парашют только на высоте 200 метров. Свободное падение 2200 метров в то время было мировым рекордом.

Смелость летчика Зворыгина побудила меня к более пытливому наблюдению за формированием смелости у моих учеников и к более активной помощи им в этом. Но воспитание смелости оказалось не таким простым делом, как мне тогда думалось.

Занимаясь обучением молодежи полетам на учебных и боевых самолетах, наблюдая за поведением каждого ученика, я видел, как они развивают свою смелость, как крепнет их воля и закаляются у них характеры, но иногда мне приходилось наблюдать и срывы в воспитании смелости — смелый становился трусом и терпел неудачу. Видел я неудачи и у тех, у кого смелость перерастала в ухарство, становилась пороком. Все это убеждало меня в том, что в летном деле смелость — залог успеха, но не любая смелость, а только та, которая воспитывается преднамеренно, воспитывается в труде, при решении важных, общественно значимых задач.

Великая Отечественная война дала изобилие исключительных по своему воспитательному значению примеров смелости, отваги, храбрости и героизма. И когда я стал анализировать и обобщать собранные мною факты, то уже не мог не писать о воспитании смелости, хотя и сознавал сложность этой темы. Но в этой работе я был не одинок. Со мной делились своими наблюдениями и опытом воспитания летчиков старейшие летчики-педагоги М. Зворыгин, А. Сидоров, П. Кривошеин, В. Лёщенко и Г. Нилов. Во многом помогал мне советами доктор медицинских наук профессор К. К. Платонов.

Работая над очерком, я не имел в виду изложения теории воспитания смелости, а старался лишь обобщить специфику летного дела, требования к летчику, трудности и опасности полетов, а также и то, как летчики, преодолевая трудности и опасности, вырабатывают у себя смелость. Меня поддерживала надежда, что описанные мною пути воспитания смелости летчика будут интересными и полезными для всех, кто готовит себя к преодолению больших трудностей в общественно полезном труде.

Глава I

СУЩНОСТЬ СМЕЛОСТИ

Когда мы наблюдаем, как в безоблачной синеве неба летчик вырисовывает белыми лентами инверсий причудливые фигуры, мы не видим ни самого летчика, ни самолета, но смелость его по этим белым ленточкам мы воспринимаем совершенно отчетливо. Слушая передачи по радио о полетах на Северный полюс и в Антарктику, мы ясно представляем себе отвагу людей, которые там летают. А читая о воздушных боях, происходивших во время Великой Отечественной войны, мы видим храбрость и героизм наших летчиков. Поэтому не удивительно, что на летчиков наша молодежь смотрит с завистью и восхищением, а пожилые люди — с гордостью. Максим Горький в 1932 году писал:

«Впервые видел парад (первомайский парад на Красной площади в Москве — Г. Г.), впечатление — ошеломляющее настолько, что я и сегодня чувствую себя человеком, который видел — поистине — нечто сказочное и — как будто — невероятное... видел людей совершенно особой породы — летчиков. На земле они еще более фантастичны, чем в воздухе. Дивные люди!»¹. Видимо, в стройной осанке, в четкой поступи и в одухотворенных смелостью лицах увидел Горький дивные качества летчиков.

В нашей стране одним из самых ценных качеств человека признается смелость, смелость, с которой люди строят плотины и шлюзы, атомные электростанции,

¹ М. Горький. Собрание сочинений, т. 30, Гослитиздат, 1955, стр. 253.

осваивают целинные земли; смелость, с которой летчики летают туда, где не ступала нога человека. О смелости ученых, новаторов производства, строителей и колхозников пишут в газетах; о смелости написаны десятки книг, за смелость награждают орденами.

В чем же заключается смелость?

Представим себе, что группа юношей подошла к берегу глубокой реки искупаться. Кто первым прыгнет в холодную воду? Разумеется, тот, кто обладает большей решительностью и свободнее владеет собой, у кого сильнее стремление искупаться. Вслед за ним прыгнут и остальные, если они умеют плавать. Но может найтись одиночка, который, не решаясь прыгать, будет с опаской спускаться к воде, попробует ногой, холодна ли она, потом тихонько слезет с берега в пугающую его реку. Стыдясь своей трусости, он попытается сойти в реку незаметно для товарищей. Но если же он не сможет сделать это незаметным образом для других, если за его поведением наблюдают, если его побуждают прыгать, то и он прыгнет, хотя бы при этом у него от дрожи подгибались колени.

Прыгать первым — страшнее, но он подавляет свой страх. Прыгать последним — легче, но у него меньше решительности и самообладания; прыгнет же он потому, что пример первых вызовет у него стремление не отставать от них. Пытавшийся тихонько сойти в реку тоже прыгнет, если его боязнь показаться трусом будет сильнее боязни прыжка. Самолюбие усилит его самообладание, и он тоже подавит свой страх.

Если внимательно присмотреться к поведению этих купальщиков перед тем, как они будут прыгать в реку, то по осанке, по выражению лица, по их движениям можно заметить, кто из них решительнее и кто свободнее владеет собой. По внешним признакам можно заметить и тех, кто колеблется, кто переживает страх, и особенно тех, которыми страх уже овладел.

Наиболее ярко самообладание и трусость проявляются во время прыжков с парашютом. Перед прыжком решительные и хорошо владеющие собой парашютисты обычно выделяются подтянутостью, собранностью и сдержанностью в движениях. Более робкие, которых одолевает страх, бледнеют, замыкаются, у них дрожат паль-

цы, движения порывисты и несоразмерны. Они обычно пытаются чем-либо занять себя, бесцельно суетятся, перебирают ненужные им вещи. Некоторые маскируют свою трусость напускной веселостью, она у них неуместна, уродлива. Для тех, кто решителен и умеет владеть собой, характерны именно собранность и сдержанность в поведении.

Готовясь к своему двухтысячному прыжку с парашютом, заслуженный мастер спорта парашютист-испытатель В. Г. Романюк проявлял те же признаки самообладания, что и при первых прыжках. «Знакомое чувство внутренней собранности охватывает меня, — пишет он об этом прыжке. — Я говорю знакомое, потому что это чувство наступает перед каждым прыжком, каким бы по счету он ни был»¹. Следовательно, во всех двух тысячах прыжков ему требовалось самообладание и требовалось, видимо, потому, что перед каждым прыжком он осознавал опасность и подавлял чувство страха.

В самообладании купальщика, прыгающего первым в холодную воду глубокой реки, в решительности и внутренней собранности парашютиста во время прыжка с самолета и заключается смелость.

Прыжок с берега в реку и прыжок с самолета совершенно различны по способам выполнения, но в воздействии их на психику прыгающих можно заметить и общие черты. При том и другом прыжке необходимо осознание потребности прыгнуть. Кроме этого, в обоих случаях надо знать опасности и способы преодоления их. Предвидение опасности вызывает сомнения, неуверенность и колебания. Их приходится преодолевать решительностью. Осознание опасности и неуверенность вызывают чувство страха, которое тормозит прыжок. Для подавления страха требуется самообладание. Страх — естественная реакция на опасность. Стремление достигнуть свою цель, преодолевая при этом опасности и страх, и называется смелостью.

Смелость может проявляться в отдельных поступках и действиях, как она проявлялась у летчиков А. Ф. Анисимова и В. П. Чкалова в фигурных полетах на предельно малых высотах. Она может проявляться в мыслях, в

¹ Романюк В. Г. Записки парашютиста-испытателя. Воениздат, М., 1953, стр. 129.

научных исканиях, как проявлялась у К. Э. Циолковского, искавшего возможности полетов на другие планеты, и проявляется у многих других ученых, открывающих новые пути и средства удовлетворения потребностей людей. Смелость может проявляться в созидательном труде и на поле битвы, как она проявлялась в годы Великой Отечественной войны у летчиков П. Нестерова, А. Покрышкина, И. Кожедуба и проявляется у многих тружеников социалистического хозяйства.

Наиболее яркие примеры мужества выдающихся личностей мы относим к героическим. Но смелость свойственна не только героям. Она присуща всем людям и проявляется в любой деятельности. Смелость можно видеть повсюду, где человек, идущий к важной для него цели, своей силой воли преодолевает трудности, опасности и страх.

СМЕЛОСТЬ И ВОЛЯ

Смелость — это свойство воли человека. Безвольный не может быть смелым.

Воля проявляется в действиях, в поступках или в поведении человека. Прежде чем совершить какое-либо волевое действие, у него появляется побуждение к выполнению его, то есть мотив. Побуждение вызывается конкретной потребностью, он осознает необходимость выполнить это действие и достичь определенной цели, преодолев на пути к ней все препятствия. Когда рабочие царской России поняли, что быть в рабстве у капиталистов уже невозможно, а освободиться от кабалы можно только путем свержения самодержавия, у них появилась потребность борьбы за власть трудового народа. Эта потребность побудила их объединяться вокруг коммунистической партии, создавать красногвардейские отряды, добывать оружие и идти на вооруженную схватку с работодателями. Потребность революционной борьбы предопределила их волю. Покорный, слабовольный и робкий труженик, осознав потребность освободиться от гнета капиталистов, становится волевым и смелым революционером.

Посредством волевого действия человек сознательно

и целенаправленно осуществляет стоящую перед ним цель, изменяя окружающую его действительность в соответствии со своим замыслом. Цель деятельности может быть далекой или близкой. Она может заключаться, например, в том, чтобы встать с постели в пять часов утра, или в том, чтобы стать отличным летчиком и совершить подвиг, осуществляя свою мечту. Препятствия, которые надо преодолеть, чтобы достичь поставленной цели, могут быть ничтожными или требующими героизма. В первом случае волевое усилие будет незначительным, а во втором — чрезвычайно большим. Препятствиями могут быть внешние объективные трудности или личные переживания.

Различие объективных и субъективных препятствий хорошо можно увидеть при подготовке начинающего парашютиста к прыжку с самолета, когда он должен прыгать с крыла.

Вылезая из тесной открытой кабины, новичок чувствует тяжесть двух парашютов. Лямки сжимают тело. Его душит набегающий воздух. Этот поток отрывает новичка от самолета, когда он вылезает из него и стоит на нем, ожидая команды прыгать. При цеплянии за борт кабины его пальцы коченеют от напряжения. Все это — объективные трудности прыжка, хотя может быть парашютист их и не замечает, потому что субъективные препятствия действуют на него сильнее.

Только еще готовясь покинуть самолет, парашютист смотрит на проваливающуюся в дымку землю, и в его сознание проникает страх, как будто он первый раз смотрит на землю с большой высоты. Страх начинается с тревожного настроения, с назойливо вспыхивающих в мозгу вопросов: «А все ли в порядке? Не забыл ли что? А вдруг ошибусь?» Потом страх усиливается, начинают трястись поджилки, пальцы рук, сжимается сердце, чувствуется озноб спины, затрудняется дыхание.

Летчик поднял руку: «Вылезай!» Парашютист, закидывая ногу за борт и становясь на крыло, ужасно боится, как бы его не сорвало струей воздуха. То, что ему все равно надо отделяться от самолета, почему-то выпадает из его памяти.

Страх парашютиста виден во всем: в его угловатых, неуклюжих движениях, в напряженной позе, когда он

стоит на крыле, в том, как он держится за борт кабины. Но особенно ярко страх выражается на его лице. Глаза несколько расширены и мало подвижны. Все мышцы лица напряжены, словно окаменели. По щекам разливается сероватая бледность.

По команде «Пошел!» парашютист разжимает непослушные пальцы и, затаив дыхание, срывается с крыла.

Все это субъективные препятствия. Если во время прыжка парашютист не подавит своего страха, то он может допустить грубые ошибки в действиях. Подавить же страх может только воля. И чем сильнее чувство страха, тем больше требуется волевого усилия.

Характер волевого процесса зависит от сложности и трудности задачи. В одном случае достаточно принять определенное решение, а выполнение его уже не представляет трудности; в другом, кроме решения, требуется еще и настойчивость; в третьем, более трудном деле, может потребоваться и мужество.

Рассмотрим различия в характере волевого процесса и в волевых усилиях на примере поступления учащихся в летную школу.

Допустим, что объявлен прием в летную школу желающих обучаться полетам, зачисление будет производиться на основании документов, без вступительных экзаменов и летных испытаний. В этих условиях для того, чтобы поступить в школу, потребуется осмыслить общественную значимость летной профессии, узнать требования к поступающим и оценить свою подготовленность, учесть личные склонности и способности к летной работе и, наконец, взвесив все это, принять решение. Дальнейшее оформление уже не зависит от поступающего. В этих условиях волевое усилие будет заключаться только в принятии решения.

Но предположим, что для поступления в школу требуется сдать вступительные экзамены по общеобразовательным предметам. Тут уже потребуется не только решение, но и настойчивая подготовка к этим экзаменам, а на экзаменах — и самообладание.

Еще более усложним процедуру приема: включим испытательные полеты или испытательную рулежку, как это практиковалось в начале тридцатых годов. В этих условиях кандидату придется проявить не только реши-

тельность и настойчивость, но и мужество. Мужество потребуется потому, что, не имея летного опыта, кандидат в испытательном полете столкнется с трудностями, с новыми необычными ощущениями, появятся опасности, возникнут сомнения, могут проявиться такие сильные чувства, которые будут мешать выполнению задания.

Мужеством называется такая сторона воли, которая включает в себя: твердость решений, упорство, самообладание и смелость. Летное дело изобилует примерами мужества. Недаром его называют профессией мужественных людей. Для выяснения сущности мужества воспользуемся рассказом М. Водопьянова о героизме штурмана Фроси¹.

Окончив десятилетку, Фрося поступила в аэроклуб. Говорят, что каждый ищет работу по плечу. Может быть, этим и обуславливалось стремление девушки стать летчицей. Но учеба сложилась неудачно. Ефросинья полемала самолет и была отчислена. Казалось бы, что надежды разрушились, решение не осуществилось. Однако Фрося не отступила. Она поступила в авиационную школу штурманов, окончила ее, была назначена штурманом и стала летать. Неудачи и здесь подстерегли Фросю. Она заболела, а после болезни ее отчислили в резерв.

Началась Великая Отечественная война. Ей «стало стыдно сидеть дома, когда все воюют», и она снова вернулась в авиационную часть. Белокурую, скромно одетую девушку летчики приняли за официантку и не хотели верить в ее штурманские способности. Полк выполнял ответственные ночные полеты на бомбометание по скоплениям фашистских войск. Какой же это штурман? Однако Фрося обладала не только твердой решительностью, но и непоколебимым упорством. Она добилась своей цели — стала летать на боевые задания ночью с летчиком Беловым.

В одном из полетов она сообщила по радио: «В районе Брянска большое скопление танков. Бросаю бомбы». Через некоторое время передала: «Самолет горит. Летчик ранен. Стрелок убит». На этом радиосвязь прекратилась. В полку Белова и Фросю стали считать погибшими. В таких условиях трудно не растеряться и предохранить себя

¹ Водопьянов М. Полярный летчик. Детгиз, М., 1955, стр. 234—240.

от губительного страха. Но вот в этих чрезвычайно тяжелых условиях и проявилось самообладание Фроси.

«Когда загорелся самолет,— пишет М. Водопьянов,— Белов был тяжело ранен в бедро. Он не мог двигаться. Фрося вложила ему в руку парашютное кольцо и помогла перевалиться через борт машины. Тут же она прыгнула сама. Приземляясь, раненый летчик не мог самортизировать ногами и от острой боли потерял сознание».

Фрося, взвалив на спину Белова, отнесла его в лес, чтобы не могли обнаружить фашисты, а потом ушла в ближайший районный городок, поступила официанткой в столовую фашистской воинской части и оттуда приносила питание Белову.

Однажды она подслушала разговор фашистских офицеров о готовящейся экспедиции против партизанского отряда. Тогда она отправилась на поиски этого отряда и предупредила партизан о готовящемся нападении. Этим она спасла не только Белова, которому партизаны оказали помощь, но и восемьдесят шесть партизан.

Пробраться в логово озверелых гитлеровцев, почти ежедневно носить из столовой питание Белову и найти партизанский отряд — значит рисковать жизнью на каждом шагу. Здесь уже требовались не только решительность и упорство, не только исключительно высокое самообладание, но и не знающая преград смелость.

Любая осознанная опасность, связанная с угрозой жизни, здоровью, материальному благополучию или чести людей, в интересах которых работает человек, или с угрозой тем же только этому человеку, может вызвать у него чувство страха. Страху могут сопутствовать сомнения, неуверенность, навязчивые представления неприятных последствий и множество других непрерывно сменяющихся чувств, мыслей и представлений, ослепляющих человека и сбивающих его с намеченного пути.

Летчик летит на сухопутном самолете через море. Он совершенно ясно представляет себе последствия какой-либо неисправности в моторе. Настороженно прислушивается к его работе и замечает перебои. А может быть, они ему только кажутся. Возникает чувство страха. Мысль о вынужденной посадке на воду становится навязчивой. Появляется желание уйти от опасности, вернуться к берегу и обойти море стороной. Но быстролетные желания натываются на стену обязанностей. От этих

психических противоречий возникает напряженность, а вместе с этим путаются мысли, нарушается точность действий, допускаются ошибки, перевозбужденное воображение уже рисует не одну, а множество опасностей, и они, по мере усиления страха, становятся все более угрожающими.

Такое возникновение и усиление страха в полете вполне закономерно и может быть у каждого летчика. И тем не менее, такого страха в полете почти не бывает; из-за страха летчики не прекращают выполнения своей задачи и в море не падают, потому что у них есть воля. Усилив воли они подавляют свой страх в самом начале его зарождения.

Примеры мужества штурмана Фроси и волнений летчика в полете над морем показывают, что если воля является превосходством «надо» над «хочется», а мужество — господством над своими чувствами, то смелость — такое качество мужества, которое заключается в стремлении идти к своей цели прямой дорогой.

Понятие воли значительно шире понятий мужества и смелости.

Воля проявляется во всякой сознательной, целенаправленной деятельности: простой или сложной, легкой или трудной, безопасной или опасной. Там, где просто, легко, а главное безопасно, в волевых усилиях не будет ни мужества, ни смелости. Вместе с тем там, где трудно, где есть опасности и риск, успех дела будет зависеть главным образом от этих качеств воли. Если воля — стержень деятельности, посредством которого преобразуют окружающую среду, то мужество — прочность, упругость этого стержня, а смелость — его острие.

ИСТОЧНИКИ СМЕЛОСТИ

В зависимости от того, насколько трудна, ответственна и рискованна задача, на выполнение которой направлено волевое усилие, в зависимости от требований к этим волевым усилиям, смелость может быть проявлена или в очень большой, или в незначительной степени. Но проявление смелости обуславливается не только требованиями обстоятельств деятельности, а главным образом моральными возможностями летчика, его способностями

к проявлению смелости. Бывает так, что для успешной работы требуется большая смелость, а ее у данного человека не оказывается или появляются только слабые вспышки смелости, которые легко тушатся его же страхом.

Моральные возможности, обуславливающие способность к смелым действиям, заключаются в идеологии человека, в его мировоззрении и вытекающем отсюда отношении к своему гражданскому долгу, к людям и к самому себе. Чем значимее для летчика то дело, которое он выполняет для людей, чем дороже и ближе ему эти люди, тем смелее он будет работать.

В деятельности летчика важна не только яркость смелости, но и ее направленность. Направленность смелости зависит от того, из каких источников она берет силы, что побуждает летчика к смелым действиям и поступкам.

Источниками смелости могут быть: патриотизм, осознание общественной значимости деятельности, чувство долга перед своим народом и перед своими товарищами, чувство ответственности за порученное дело, личное благополучие, стремление к радости победы, увлечение риском и любовь к острым ощущениям. В зависимости от того, из каких источников вытекает смелость, будет проявляться и ее направленность.

Смелость советских летчиков обуславливается их стремлением защитить свою Родину, как можно лучше выполнить перед советским народом долг гражданина-летчика. Всему миру известны сотни и тысячи подвигов летчиков. Лучшие летчики в интересах своей страны, своего народа, близких людей смело жертвовали своей жизнью. Между тем в отдельных случаях смелость летчика обуславливается только его личными, иногда эгоистическими интересами: тщеславием, самолюбованием, азартом или удовольствием, доставляемым сильными ощущениями. Вполне понятно, что смелость Героя Советского Союза А. К. Горовца, когда он один врзался в колонну фашистских бомбардировщиков и в одном этом бою сбил девять самолетов противника, и смелость летчика В. П. Чкалова, когда он «подныривал» под мост и пытался пролететь под телеграфными проводами, совершенно различны и по своим источникам, и по своей направленности, и по общественной значимости.

Источники смелости и то, что поддерживает и укрепляет смелость, можно заметить в простых быденных делах.

Возьмем для примера один из учебных полетов курсанта Тараскирова. Это был первый его самостоятельный полет на учебном самолете. Предыдущие полеты с летчиком-инструктором он выполнял хорошо, поэтому надеялся, что и самостоятельно будет летать успешно.

После отрыва самолета от земли мотор стал работать с перебоями. Вследствие этого значительно уменьшилась тяга винта, и курсант потерял возможность набирать необходимую для нормального полета высоту. Впереди, за границей аэродрома, небольшой хутор. Можно было выключить мотор и приземлить самолет на границе аэродрома, но расстояние до хутора не обеспечивало благополучный пробег машины после приземления, так как в конце пробега она неизбежно столкнулась бы с препятствиями и поломалась, хотя это при малой скорости и не угрожало жизни Тараскирова.

Курсант увидел, что и при пониженной тяге мотора самолет держится над землей, а поэтому решил перетянуть через хутор и продолжать полет над полем, пока будет возможно. Это было опаснее, чем приземление перед хутором, потому что здесь был риск потерять скорость над крышами хутора и упасть на землю; такое падение угрожало не только поломкой самолета, но и гибелью курсанта. Однако у Тараскирова была некоторая возможность и надежда сохранить минимально необходимую скорость.

Сохраняя скорость, он летел до самого хутора на предельно малой высоте, а потом, используя появившийся некоторый запас скорости, взмыл над крышами домов. При этом скорость снова уменьшилась до предела, но хутор был уже позади. Тараскиров, снизившись, полетел над полем, осторожно разворачиваясь, чтобы зайти на аэродром.

На аэродроме стартер прекратил взлеты, а финишер запретил посадки другим экипажам с тем, чтобы облегчить Тараскирову заход и посадку на аэродром. Свой первый самостоятельный полет Тараскиров закончил благополучно — приземлился точно возле посадочных знаков.

Что помогло Тараскирову успешно завершить этот опасный полет? Совершенно очевидно, что его выручила смелость. Откуда у него появились силы для такого смелого полета? Они появились, во-первых, благодаря большому желанию научиться летать и стать летчиком. Обучаясь, он знал и видел, какие препятствия приходится преодолевать летчикам, активно готовился к преодолению любых трудностей, считая это своим долгом; во-вторых, он был уверен, что и при самостоятельном полете сумеет управлять машиной, и знал, как надо действовать при частичном или полном отказе мотора; в-третьих, он выполнял приказание своего инструктора и дорожил его доверием, а поэтому дорожил и вверенным ему самолетом, чувствовал ответственность за него; в-четвертых, он знал, что за ним наблюдают, его полетом интересуется весь отряд курсантов и летчиков. А когда человек знает, что за его деятельностью наблюдают близкие ему люди, его смелость растет. Недаром в пословице говорится: «На миру и смерть красна».

Кроме того, после отказа мотора, он увидел, что справится с управлением самолета и в этих усложненных условиях, и это поддерживало его смелость.

Разумеется, что в этом трехминутном полете Тараскиров не анализировал свои побуждения и действия. Для этого у него не было времени. Он действовал, не задумываясь, потому что других побуждений, кроме стремления успешно выполнить задание, спасти самолет, оправдать доверие командиров и надежды товарищей, у него не было.

Этот пример показывает, что, кроме основных источников смелости, есть много различных условий, поддерживающих и укрепляющих смелость. К ним относятся осознание своей подготовленности к данному виду деятельности, ясность цели, дисциплинированность, тесная связь с коллективом, примеры смелости, проявленной товарищами, чувство собственного достоинства, успешность выполняемых действий.

И основные источники — родники смелости, и все эти условия — берега, направляющие ее, создают тот мощный поток энергии, который смыкает все препятствия на пути к цели. А чем значимее эта цель, тем мощнее должен быть и поток смелости, который в особо сложных обстоятельствах должен превращаться в отвагу или в храбрость.

ОТВАГА

Часто смелых называют отважными, а отважных — смелыми, не различая этих понятий. А ведь между смелостью и отвагой есть существенные различия.

Смелость — это напряжение всех физических и психических сил для преодоления опасностей. Высокое напряжение смело действующего летчика обуславливается двойной нагрузкой: сложностью действий по управлению самолетом и сильным волнением, вызванным угрозой опасности. В тех случаях, когда обстановка полета трудна, когда от летчика требуется высокая точность действий, его волнение становится большой помехой.

В условиях, когда управление самолетом усложняется еще больше, а угроза опасности возрастает и требует от летчика уже непосильного психического напряжения, в его поведении обычно происходит перелом. Этот перелом заключается в изменении активности летчика: или он резко ухудшает качество своих действий вследствие перенапряжения психических сил и скованности, или же волевым усилием полностью отрешается от угрозы опасности, а следовательно, и от волнений, мешающих ему выполнять этот опасный полет, и тогда наступает спокойная деловитость, обеспечивающая высокую точность всех действий. Вот такое самообладание и такую смелость, которые дают возможность отрешиться от опасности, полностью пренебречь риском, и называют в народе отвагой. Когда человек смело идет на труднейшее, чрезвычайно важное, но опасное и рискованное дело, о нем говорят: «Отважился на большие дела».

Яркий пример отваги приводит трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб в статье «Бесстрашие и храбрость советского летчика»:

«Вижу самолеты противника, — пишет Кожедуб о своем первом воздушном бое. — По спине прошла дрожь. Их шесть, а я один. Преодолевая охватившую меня робость, разворачиваю свой самолет и иду в атаку. Решаю сбить сразу два самолета. ...Увлечись погоней, я забыл о правиле, которое так часто нам повторяли: «Перед атакой посмотри назад, не атакуют ли тебя сзади самолеты противника». Вспомнив о нем, я не успел повернуть голову влево, как услышал треск за бронеспинкой. В кабине

запахло гидросмесью. Значит, разбит гидробачок для выпуска шасси. Медлить нельзя. Резко бросив машину в сторону, я очутился в разрывах своей зенитной артиллерии. В результате таких необдуманных действий мой самолет оказался сильно поврежденным. Но обиднее всего было то, что даже не удалось открыть огонь по противнику. Я был очень недоволен собой. Ясно, что действовать с самого начала нужно было смелее, решительнее. Но и впереди еще было много трудностей. Надо было довести плохо управляемый самолет до аэродрома, совершить посадку. Я взял себя в руки и продолжал полет.

Мой самолет плохо держался в воздухе. Не спрыгнуть ли с парашютом? Но я быстро отогнал эту мысль, решив во что бы то ни стало посадить машину. Выпустил шасси аварийным способом. Приближался решающий момент — приземление. Посмотрел на аэродром. Противник успел сбросить на летное поле несколько бомб. Внизу местами поыхал огонь. На посадочной площадке кое-где виднелись воронки. Несмотря на все это, мною овладело спокойствие. Потом оно всегда появлялось у меня в трудную минуту. Все силы и умение были направлены на то, чтобы спасти самолет. И я его спас¹.

В этом воздушном бою Кожедуб действовал смело, но сказывалась неопытность. Его волевое напряжение было на пределе, после которого обычно наступает напряженность, скованность. Видимо, вследствие этого он забыл правило: «Посмотри назад». В одиночном бою против шести самолетов противника нужна была уже такая высокая степень смелости, которая называется отвагой или храбростью. И когда при возвращении на неисправном самолете на разбитый аэродром обстановка усложнилась еще больше, создалось как бы безвыходное положение, у Кожедуба появилось спокойствие, обусловленное бесстрашием. Бесстрашие и спокойствие дали ему ту высокую степень смелости, называемую отвагой, при которой появляются способности выполнять чрезвычайно точные, на первый взгляд, недоступные действия.

Отвагой принято называть такую смелость, которая, вследствие появления бесстрашия, освобождается от напряжения. Отвага — это смелость, которая уже заду-

шила страх и развязала руки для решения задач, требующих чрезвычайно большой точности действий.

Откуда человек берет силы для полного подавления страха? Он берет их из своей решимости на подвиг. Без вполне осознанного стремления к подвигу отваги не бывает. Когда летчик сознает, что не выполнить решение невозможно, что страх становится основной помехой на пути к цели, он отрешается от опасности, вызывающей этот страх, полностью подавляет это чувство, достигая тем самым бесстрашия.

Различие между смелостью и отвагой мы можем наглядно представить при чтении книги Героя Советского Союза И. Т. Спирина «Записки авиатора», где он описывает свой боевой полет со штурманом Покровым.

«По мере приближения к цели,— пишет Спирин,— зенитный огонь усиливался. Глаза не успевали фиксировать многочисленные огненные вспышки и крутые комки дыма, вспыхивавшие то выше, то почти рядом с нашими машинами. Напряжение огромное. Несмотря на сильный мороз, во рту пересохло, пот лился градом. Из-под шлема выбилась влажная прядь волос; скоро она замерзла и превратилась в колючий ледяной холодок, по которому, как по желобу, стекали капли пота... Вот и цель. Сейчас она будет под нами. Уже давно пора открывать бомбовые люки. Бросаю нетерпеливый взгляд на штурмана и обнаруживаю, что он по-прежнему углублен в свои расчеты. Его наклоненная фигура выглядела чудовищно в своем спокойствии. Я окликнул его. Он поднял на меня спокойные глаза и неторопливо ответил:

— Прошу прощения, товарищ командир, но что-то мне не нравится заход. Разрешите зайти еще раз на цель»¹.

В этой опасной обстановке в самый ответственный момент полета Спирин вел себя смело, а Покров — отважно.

Смелость может проявляться во всякой деятельности, представляющей какую-либо угрозу опасности жизни, здоровью, благополучию, чести, авторитету данного лица или людей, в интересах которых эта деятельность осуществляется. Отвага же появляется только в такой

¹ «Вестник воздушного флота», 1954, № 6.

¹ Спирин И. Записки авиатора. Воениздат, М., 1955, стр. 120—121.

деятельности, которая направлена не на личное благополучие, а на благополучие своего народа, класса или коллектива. Отважный человек потому-то и пренебрегает личной опасностью, потому и становится бесстрашным, что он жертвует своим благополучием для благополучия тех, ради кого он совершает этот подвиг. Эгоист может быть до дерзости смелым, но он никогда не будет отважным, пока остается эгоистом.

Чем бы ни отличалась отвага от других проявлений воли, в основе ее всегда лежит смелость, а точнее — все лучшее, что имеется в смелости. Поэтому отвага вытекает из тех же источников, что и смелость: из убеждений, из чувства общественного долга, а также из того, что определяется словами: «Один за всех!». Только нет среди этих источников личной корысти, стремлений к личному благополучию, к удовлетворению только своих потребностей.

Общественная направленность характерна и для храбрости, которая в отличие от смелости и отваги имеет некоторые особенности.

ХРАБРОСТЬ

Если смелость, возросшую до бесстрашия, называют отвагой, то отвагу, усиленную боевым возбуждением и активностью, принято называть храбростью.

О боевом возбуждении, об этом чудодейственном восторге, проявляющемся в храбрости, написано немало страниц. Оценивая храбрость советских летчиков, Алексей Толстой говорил:

«Советский летчик никогда не уклоняется от боя, и чем ближе к нему опасность, тем злее его сердце, тем расчетливее его движения, тем стремительнее его рефлекс. Это напряженно-расчетливый восторг боя»¹.

Об упоении в бою писал Александр Сергеевич Пушкин:

Есть упоение в бою,
И бездны мрачной на краю,
И в разъяренном океане
Средь грозных волн и бурной тьмы.

¹ Цитируется по Б. М. Теплову. Психология. Учпедгиз, М., 1954, стр. 166.

«Безумство храбрых» воспевал и Максим Горький в «Песне о Соколе» и в «Буревестнике»:

Над седой равниной моря ветер тучи собирает.
Между тучами и морем гордо реет Буревестник,
черной молнии подобный.

То крылом волны касаясь, то стрелой взмывая
к тучам, он кричит, и — тучи слышат радость
в смелом крике птицы.

В этом крике — жажда бури! Силу гнева,
пламя страсти и уверенность в победе слышат
тучи в этом крике...

Вот он носится, как демон, — гордый, черный
демон бури, — и смеется, и рыдает... Он над тучами
смеется, он от радости рыдает!¹

Здесь показаны Горьким такие черты храбрости, как: смелость, презрение к опасности, «жажда бури», ненависть к врагу, уверенность в победе, «пламя страсти», гордость и радостное возбуждение.

Ураган этих чувств и дает храброму летчику ту огромную силу, которая, бурно прорываясь в стремлении к схватке с противником, в чрезвычайно высокой инициативе и активности, позволяет побеждать более многочисленного врага. Эта сила дала возможность А. К. Горовцу сбить в одном бою девять фашистских самолетов, она же помогла А. И. Покрышкину, И. Н. Кожедубу и многим другим нашим летчикам одерживать блестящие победы.

Храбрость помогает пренебрегать опасностью и влечет человека к самым трудным делам. Храбрый идет в бой не только по необходимости, но страстно и бодро устремляется к нему, проявляя в борьбе такую активность, которая ломает любые преграды на пути к победе. Недаром в народе говорят: «Храброму смерть не страшна».

Храбрость отличается от напряженной смелости и спокойной отваги тем боевым возбуждением, которое А. С. Пушкин называл упоением в бою, Максим Горький — жаждой бури, Алексей Толстой — восторгом боя, а Яков Свердлов — наслаждением борьбой. «Борьба людей, — писал Свердлов в одном из писем, — и с внешними условиями и между собой за господство новых начал жизни

¹ М. Горький. Собрание сочинений, т. 5, Гослитиздат, М., 1950, стр. 326.

полна захватывающего интереса. Принять участие в этой борьбе — огромное наслаждение»¹.

Наслаждения вызываются преодолением любых препятствий, где требуются самообладание, находчивость и ловкость, преодолением таких, например, препятствий, как противодействие сильного противника, бурная водная преграда, высота во время прыжков.

СМЕЛОСТЬ И ОПЫТ

Летчики, так же как и специалисты других профессий, по своим личным качествам люди разные. Есть среди них и рослые и низенькие, коренастые и шупленькие, физически сильные и слабые, скрывающие от врачей свои физические недостатки, но нет среди них людей слабовольных, малодушных и трусливых. Сильная воля, мужество и смелость настолько свойственны летчику, что становятся уже чертами его характера.

Почему летчики обладают такой смелостью, что Максим Горький назвал их дивными и фантастичными людьми?

Известно, что в нашей стране нет и не было отбора в авиацию по отдельным чертам характера, нет и не было даже попыток определять смелость юноши, поступающего в летную школу. В авиацию принимают всех желающих стать летчиками, соответствующих требованиям в отношении возраста, состояния здоровья и общего образования.

Многолетний опыт показывает, что в авиацию приходят юноши и с яркими чертами смелости и самообладания и юноши с такими же яркими чертами излишней осторожности, малодушия, робости и даже трусости. Вольные качества поступающих в летные школы различны. И тем не менее почти все поступившие в летную школу становятся волевыми, смелыми летчиками. В летном обучении нередко бывают случаи, когда робкие, неуверенные в своих силах курсанты после нескольких десятков полетов начинают выделяться из среды сверстников противо-

положными качествами: уверенностью, самообладанием и смелостью, и это вполне закономерно.

Смелость основывается на уверенности, а уверенность — на знании дела и опыте. По мере приобретения знаний, а главным образом опыта, растет уверенность в своих силах, в своих способностях и возможностях выполнять полеты. Уверенность является хребтом смелости. «На себя надежность, — говорил А. В. Суворов, — основание храбрости».

Без знания дела не может быть уверенности, а без уверенности трудно быть смелым. Следовательно, смелость находится в прямой зависимости от опыта работы в той области, в которой она должна проявляться.

По мере приобретения курсантом или летчиком опыта в полетах изменяется его отношение к ним: то, что в первых полетах казалось трудным, уже кажется легким, то, что вызывало неприятное чувство страха, уже становится приятным. У некоторых курсантов такое отношение к полетам появляется после 30—35 самостоятельных полетов.

Чувства удовлетворения и восторга почти полностью вытесняют не только страх, но и опасения; появляется молодая, незрелая уверенность, которая легко перерастает в излишнюю самоуверенность. Вследствие этого у курсанта могут появиться беспечность, невнимательность, а иногда и ухарство.

Полная и вполне обоснованная уверенность в своих силах обычно появляется у летчиков значительно позже, чем у курсантов. Опыт подготовки летчиков показывает, что состояние бесстрашия в обычных, хорошо освоенных видах полетов появляется у летчика, налетавшего после окончания обучения в школе около 200—300 часов. В период такой зрелости летчика из его сознания постепенно исчезают опасения; смелость, проявляющаяся во внутренней собранности, становится как бы привычной, появляется такая уверенность, что, даже наблюдая тяжелые летные происшествия, летчик уже не допускает мысли, что это может случиться с ним. При полной зрелости летчика страх у него может появиться только в необычно сложных условиях полета, но по мере роста его мастерства такие условия встречаются все реже и реже.

¹ Цитируется по Б. М. Теплову. Психология. Учпедгиз, М., 1954, стр. 167.

ПОРОКИ СМЕЛОСТИ

Полная уверенность летчика, дающая ему смелость и бесстрашие, — явление безусловно положительное. Это чувство окрыляет летчика, раскрепощает его способности и силы, дает ему возможность легко достигать высоких показателей в пилотировании самолета. Однако полная уверенность и не знающая преград смелость таят в себе и много опасностей, кроющихся уже не в объективных условиях полета, а в отношении летчика к своим полетам.

«Давно уже замечено, — писал В. И. Ленин, — что недостатки людей большей частью связаны с их достоинствами... стоит чуточку преувеличить, и получается подтверждение истины, что от великого до смешного один только шаг»¹.

Для летчика, как мы уже видели, уверенность является одним из условий проявления смелости. Однако излишняя уверенность в безопасности полетов может привести к потере осторожности, к беспечности, к невнимательности, а чрезмерная уверенность в своих силах — к самонадеянности, к переоценке своих возможностей.

Удовольствия, испытываемые летчиком в полетах, повышают его энергию, вызывают у него увлечение полетами, спортивный задор, гордость своим мастерством и презрение к опасности. Когда эти чувства становятся устойчивыми, летчик начинает летать «с огоньком», стремясь дать им все больший простор. В тех условиях, когда эти чувства проявляются при решении объективно важных и трудных задач, они дают летчику возможность достигать больших успехов в сложных полетах. Если же полеты не дают простора этим чувствам, то у летчика может появиться желание «поиграть с огнем» ради личного удовольствия. Таким путем уверенность может породить азарт.

Характерным в этом отношении является рассказ старого летчика П. Кривошеина о «грехе» своей молодости. «Ты помнишь, — говорил он своему бывшему сослуживцу, — как я боялся, что у меня не хватит смелости для полетов? Ужасно мучило меня это сомнение. Смотрю на своих «однокашников», курсантов, и завидую: «Вот они

ничего не боятся, из них получатся хорошие летчики, а я трус, где же мне тянуться за ними... У меня вместо нервов паутинка какая-то. С балкона четвертого этажа посмотрю на землю — и голова кружится». Так думал, пока не начал летать. А когда полетел, то удивился: «Что за чертовщина? Совершенно ничего нет в полете страшного». Несколько лет пролетал и ни разу не испытывал страха. А чего только в воздухе со мной ни случилось? Это и привело меня к такой глупости, о которой я тебе первому рассказываю.

— Лечу я однажды на учебном самолете за облаками, — продолжал Кривошеин, — лечу в задней кабине — передняя пустая. Любуюсь облачным морем, блаженствую, и вдруг меня осенила мысль: «Что, если попробовать перелезть из задней кабины в переднюю? Наверно страшно будет». Теперь такие гладкие самолеты, что не перелезешь, а я ведь летел на старой «этажерке».

— Недолго думая, расстегиваю привязные ремни и начинаю вылезать. Вот ведь какой дурак был, без парашютов же тогда летали. Только я высунулся из кабины, струя воздуха стала срывать меня с самолета — еле держусь. А как только перешагнул одной ногой за борт, самолет стал валиться на левое крыло и на нос. Облака понеслись на меня. Пришлось поторопиться. Тут я уже не помню — тряслись от страха мои поджилки или нет. Не успел самолет свалиться в облако, а я уже ухватился за ручку управления.

— Забрался в переднюю кабину. Лечу и радуюсь, что такую смелость проявил. А когда подумал, что пора идти на посадку, то сразу сообразил: «Ведь на аэродроме-то видели, что я вылетел в задней кабине. Как же я прилечу в передней? Влетит от начальства — отстранят от полетов. Ужасно не хотелось перелезть обратно в заднюю кабину. Но что же делать? Пришлось перелезть».

Авиация потеряла много замечательных летчиков только из-за того, что они, развив в полетах смелость, полностью вытеснили из своего сознания не только страх, но и осторожность. Борьба со страхом у них вошла в привычку, в потребность. Но, не испытывая боязни в обычных полетах, они преднамеренно создавали опасные ситуации, чтобы еще раз насладиться радостью победы

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 32, изд. 4, стр. 121.

над своим страхом и, допустив обычную при таких полетах беспечность, погибали.

Так погиб один из русских летчиков штабс-капитан Д. Г. Андриад, первый совершивший в 1912 году перелет из Севастополя в Петербург. При встрече с зачинателем фигурного пилотажа П. Н. Нестеровым в казачьей школе Андриад решил показать ему и летчикам школы глубокий вираж на предельно малой высоте, но вследствие излишней самонадеянности допустил скольжение на крыло и врезался в землю.

По аналогичной причине погиб знаменитый летчик-истребитель Е. Н. Крутень во время первой империалистической войны. Весной 1917 года он дежурил в воздухе над линией фронта до полного израсходования горючего, до остановки мотора. Планируя на свой аэродром, Крутень небрежно произвел расчет на посадку, пролетел посадочную полосу и решил вернуться на нее не обычным разворотом на планировании, а сложной фигурой — переворотом через крыло, но высоты для этого не хватило, и Крутень погиб.

Подобные причины приводили к совершенно напрасным потерям летчиков на протяжении всей истории авиации. «Подныривая» под телеграфные провода, В. П. Чкалов разбил самолет, а допустив беспечность в испытательном полете, погиб. Во время выполнения фигур на предельно малой высоте разбился исключительно одаренный летчик А. Ф. Анисимов. Потеря осторожности привела к гибели Героини Советского Союза Полины Осипенко и Марины Расковой.

Во время полетов смелость летчика может развиваться стихийно, если ее воспитание не организуется и не направляется теми, кто руководит полетами данного летчика, и не осмысливается самим летчиком. Но стихийное развитие смелости летчика часто приводит или к перенапряжению его психических сил и у него обостряется боязнь полета, или же развившаяся смелость принимает уродливые формы проявления, что приводит к потере осторожности, к беспечности, а часто и к безрассудству. Примеров этого накопилось так много, что воспитание смелости должно уже занять в подготовке летчиков примерно такое же место, какое занимает воспитание дисциплины.

Дисциплина оказывает огромное влияние на воспитание смелости. Она стимулирует чувство ответственности за успешное выполнение полета и тем самым побуждает к решительности, настойчивости и смелости. Точное выполнение порядка и правил полетов обеспечивает их безопасность и полностью исключает рискованные вольности.

Однако было бы ошибочным полагать, что воспитание дисциплины полностью обеспечивает и воспитание смелости летчика. Больше того, неправильное внедрение дисциплины может вредить формированию смелости. Дисциплина, основанная не столько на сознании, сколько на пассивном послушании, на страхе наказаний, может способствовать проявлению таких, например, отрицательных качеств, как безынициативность, боязнь ошибок, неуверенность, напряженность и растерянность в необычных условиях полета. А все это подавляет смелость.

«В мозгах, которые всегда встряхивают,— писал Максим Горький,— вероятно, невозможно мысли плести свои смелые кружева».

Смелость воспитывается в активном преодолении объективных трудностей. В трудностях кроются опасности, а опасности порождают страх. Смелость всегда живет рядом со страхом. Это два непримиримых врага, которые постоянно ведут ожесточенную борьбу между собой. В этой борьбе и крепнет смелость.

Глава II

СТРАХ И БЕССТРАШИЕ

— Пошел бы в авиацию... интересно летать, да ведь опасно быть летчиком, разбиться можно,— в минуты откровенности говорят некоторые.

Опасения основательные, в полете опасностей много. Но где же нет опасностей? Опасности объективно существуют везде, где на нашем пути встречаются препятствия. В любом препятствии кроются большие или незначительные, вероятные или маловероятные опасности. А препятствия встречаются во всех видах деятельности, во всех видах труда.

«Труд,— писал К. Маркс,— есть прежде всего

процесс, совершающийся между человеком и природой, процесс, в котором человек своей собственной деятельностью опосредствует, регулирует и контролирует обмен веществ между собой и природой. Веществу природы он сам противостоит как сила природы»¹. Воздействуя на природу, человек сталкивается с ее противодействующими силами.

В этом взаимодействии между человеком и окружающей его средой опасности для его жизни, здоровья или благополучия кроются в вероятности столкновения с такими силами, которые превосходят его собственные силы и возможности. Противодействующими силами могут быть и слепые силы природы, и механические силы машин, враждебно действующие люди.

Работа нефтяников, шахтеров, лесорубов, текстильщиков и металлургов, работа моряков, железнодорожников и шоферов опасна. И опасностей тем больше, чем мощнее внешние силы, которые человек покоряет, с которыми он соприкасается, и чем слабее силы и средства работающих.

Есть районы, где погибают люди от грозных разрядов потому, что там нет громоотводов, тогда как в городах и промышленных районах эта опасность почти полностью исключается.

Следовательно, различия между видами деятельности в отношении непосредственной угрозы опасности заключаются в том, где успешно и где менее успешно преодолеваются опасности, где способы преодоления известны и где они менее известны, где надежны и где менее надежны.

ОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Авиация зародилась, развивалась и продолжает развиваться в жесточайшей борьбе за высоту, скорость и дальность полетов, за эффективное применение самолетов в народном хозяйстве и в обороне страны. Эта борьба сопровождалась и все еще иногда сопровождается тяжелыми потерями.

Из этих совершенно объективных предпосылок обычно делают правильные выводы о том, что в авиации, как

¹ К. Маркс. Соч., Капитал, т. 17, 1937, стр. 197.

нигде, требуются от летчиков безупречное здоровье, высокие моральные качества и особенно такие из них, как воля и смелость, а также высокий уровень общеобразовательной подготовки и совершенные навыки пилотирования. Но наряду с этими совершенно справедливыми выводами нередко делаются и ошибочные умозаключения, сводящиеся к тому, что безопасно летать могут только особо одаренные и отчаянные люди.

В любой профессии иногда приходится рисковать. Но в одном деле приходится рисковать часто, в другом — редко. Тем не менее эти различия вовсе не означают, что в одних профессиях несчастные случаи неизбежны, в других — невозможны. Из этих различий также нельзя делать вывод о прямой зависимости аварийности от наличия опасностей и необходимости риска.

Статистика показывает, что нет прямой зависимости между наличием опасностей и количеством несчастных случаев. По данным Г. Армстронга, в США в период с 1943 по 1948 год на пассажирских авиационных линиях несчастные случаи, закончившиеся гибелью, отмечались реже, чем на автомобилях¹. Есть много авиационных частей и других организаций, выполняющих опасную работу, связанную с риском, но не имеющих в течение длительного времени никаких происшествий, и наряду с этим есть предприятия и организации, где опасностей относительно меньше и совершенно нет риска, а несчастные случаи происходят часто.

Летчик, преодолевая большие расстояния в сравнительно короткие промежутки времени, «покоряет пространства и время».

В этой работе ему противодействуют огромные и разнообразные силы. Но он располагает и большими возможностями воздействия на внешнюю среду — совершенным самолетом с мощным двигателем и большим количеством средств обеспечения полета. Успех, а следовательно, и безопасность полета зависят от надежности этих средств, а также от умения рационально использовать их для достижения цели полета.

Известно, что несчастных случаев больше бывает там, где производственные процессы осуществляются при помощи несовершенных или неисправных механизмов и где

¹ Г. Армстронг. Авиационная медицина. Перевод с английского. Издательство иностранной литературы, М., 1954, стр. 423.

неумело или небрежно управляют ими. Многочисленные примеры показывают, что в любом деле, в любой профессии несчастные случаи происходят большей частью о крайностей в отношении к опасностям: в одних случаях их не видят или недооценивают, в других — переоценивают свои возможности и вследствие этого теряют осторожность, в третьих — преувеличивают опасность и недооценивают своих возможностей, в результате чего страх парализует деятельность.

Опасности полета, угрожающие жизни летчика, оказывают различное влияние на его психику, а следовательно, и на его деятельность. В одних случаях опасность вызывает у летчика настороженность, а в других — страх. Но иногда бывает и так, что опасность не вызывает у летчика ни настороженности, ни страха, а остается как бы незамеченной, пренебрегается им или вызывает чувство удовольствия.

Настороженность появляется тогда, когда летчик осознает угрожающую ему опасность и мобилизует все свои силы для преодоления ее. Настороженность сопровождается возбуждением, волевым напряжением, активностью, сосредоточением внимания на всем, что может обеспечить преодоление опасности. При настороженности повышаются энергия и работоспособность летчика.

Страх же возникает произвольно и часто независимо от сознания летчика. Для возникновения страха бывает достаточно одного мгновенно возникшего необычного ощущения или одного проблеска мысли о надвигающейся опасности. По своему проявлению и влиянию на деятельность страх противоположен настороженности. Страх не возбуждает, а подавляет, не активизирует, а сковывает деятельность, не обеспечивает успеха, а усугубляет угрозу опасности, мешает преодолевать ее.

КАРТИНА СТРАХА

Ничто так не мешает летчику в его деятельности, особенно в сложных условиях полета, как его собственный страх, если он овладел им. «Действие страха», писал К. Д. Ушинский, — именно потому и ужасно, что он, оставившая деятельность души, в то же время приковывает ее внимание к предмету страха. В эти минуты, по метко-

му выражению народной психологии, мы «ни живы, ни мертвы»¹.

Героиня повести Максима Горького «Мать» Ниловна говорит о своем страхе, как о самом большом несчастье: «Всю жизнь в страхе жила, — вся душа обросла страхом!.. Побой... работа... ничего не видела, кроме страха!.. Всю жизнь думала об одном — как бы обойти день стороной, прожить бы его незаметно, чтобы не тронули меня только!». Но, с другой стороны, когда угрожала опасность ее сыну и его товарищам, «стараясь подавить свой страх, она двигалась не боком, как всегда, а прямо, грудью вперед... Она громко топала ногами, а брови у нее дрожали... У нее вздрагивало под коленями, и глаза застилал сухой туман»². В другом случае мать чувствовала, что на лбу у нее дрожит кожа и глазам стало горячо... Ей снова захотелось пойти в толпу, она наклонилась вперед и замерла в напряженной позе... Не шевелясь, не мигая глазами, без сил и мысли мать стояла точно в тяжелом сне, раздавленная страхом.

При внимательном наблюдении за поведением тех, кто готовится к первому самостоятельному полету, в бесконечном разнообразии их поступков, действий, жестов и мимики можно заметить много общих черт, показывающих особое отношение к этому полету. Курсанты, узнавшие о том, что предстоит самостоятельный вылет, заметно изменяют свое обычное поведение, у них появляется беспокойство. У одних оно будет выражено в замкнутости, в сосредоточенности, в отчуждении от коллектива, у других — в напускной подвижности и разговорчивости, у третьих — в сдержанности и собранности. Можно встретить и таких, у которых это беспокойство будет проявляться в радостном возбуждении. У всех курсантов, непосредственно перед первым самостоятельным вылетом и в первые минуты полета будет повышено сердцебиение, появится румянец или побледнение лица, почти у всех движения будут порывистыми, угловатыми; одни не смогут сдерживать эту порывистость, другие преднамеренно будут действовать медленно, с натугой, третьи будут действовать совершенно точно, выполняя даже

¹ Ушинский К. Д. Соч., т. 9, изд. АПН, М., 1950, стр. 224.

² М. Горький. Собрание сочинений, т. 4, Гослитиздат, М., 1941, стр. 317.

простые действия с особым рвением, с максимальной затратой энергии. Все они озабочены, но не все испытывают чувство страха.

Проявления страха многообразны. Только сильное чувство страха можно заметить по угнетенному настроению, по бледности лица, по дрожанию пальцев рук и по резкости движений или общей скованности. В первом самостоятельном полете, а особенно во втором, когда страх у курсанта, как показывает опыт, значительно усиливается, он будет пилотировать значительно хуже, чем пилотировал в предыдущих полетах с инструктором. Охваченный страхом, он снова будет допускать те ошибки в пилотировании, которые часто повторялись в вывозных полетах. Курсантам, проявляющим такой страх, обычно отменяют самостоятельный вылет.

Ученики-летчики, проявляющие свое волнение перед самостоятельным вылетом лишь незначительным поблещением лица и некоторой угловатостью движений, но владеющие собой и действующие при подготовке к полету сноровисто и достаточно четко, тоже боятся самостоятельного вылета, но они подавляют это чувство. Такие курсанты в состоянии успешно выполнить самостоятельный полет, особенно в тех условиях, когда общим настроением группы, поведением инструктора или успешными действиями самого курсанта будут усилены его бодрость и уверенность.

Почти не испытывают страха или совсем не переживают его те курсанты, которые искренне рады вылету и вполне уверены в успешном выполнении самостоятельных полетов. Они тоже будут проявлять перед вылетом признаки озабоченности и возбуждения, но это будет выражаться в покраснении лица, в повышенной, может быть, излишней, деловитости, подвижности и старательности. Такое радостное возбуждение, если оно будет проявляться очень ярко, окажет некоторое отрицательное влияние на качество пилотирования, но только в самом начале полета. Как только такой курсант сосредоточится на выполнении полета, его волнение исчезнет, и он будет действовать спокойно. Как правило, вылетающие с таким настроением, в первых самостоятельных полетах пилотируют лучше, чем в полетах с инструктором.

Многообразие проявлений чувства страха обуславливается причинами его возникновения, обстоятельствами

деятельности, а также индивидуально-психологическими особенностями того, кто переживает это чувство. К. Д. Ушинский делил развитие чувства страха на четыре ступени. Первой ступенью страха он считал беспокойство — сомнение в возможности достигнуть цель. Когда, «почему бы то ни было, препятствия покажутся нам превышающими наши силы», — писал Ушинский, — мы испытываем вторую ступень страха. Такой страх еще борется со смелостью или с уверенностью... в достаточности... сил для преодоления препятствий¹. Третьей ступенью страха Ушинский считает такое состояние, «когда мы уже не пытаемся ни преодолеть предстоящих нам опасностей, ни избежать их, но еще сомневаемся, насколько они могут остановить нашу жизненную деятельность и преградить путь к удовлетворению наших жизненных стремлений. При этом страх возрастает до чувства невыносимой тоски»². Четвертая, «высшая ступень страха будет та, когда мы уже сознаем неизбежность опасности и ее беспредельность в отношении всех наших жизненных стремлений, словом, когда она неизбежно грозит жизни нашей или тому, что дороже для нас самой жизни. На этой высшей ступени страх называется уже ужасом»³.

Деление чувства страха на ступени условно. Между различными проявлениями этого чувства нет сколько-нибудь заметных граней, хотя во всем многообразии различных выражений страха отчетливо выделяются такие его виды, как испуг, боязнь и ужас. Эти виды страха различаются не только отношением человека к опасности, но и причинами возникновения, длительностью переживания этого чувства, его физиологическими проявлениями и влиянием на деятельность.

Испуг К. Д. Ушинский называл внезапным страхом. Но испуг отличается от боязни и ужаса не только внезапностью. В отличие от других видов страха испуг является непосредственной инстинктивной реакцией животного или человека на угрожающую ему опасность. Механизм испуга — это инстинкт самосохранения, безусловный пассивно-оборонительный рефлекс. Испуг биологичен, в то

¹ Ушинский К. Д. Соч., т. 9, изд. АПН, М., 1950, стр. 215.

² Там же, стр. 215—216.

³ Там же, стр. 216.

время как боязнь и ужас всегда связаны с сознанием и в значительной мере обуславливаются им. «Обезьяны, — писал итальянский физиолог Анжело Моссо, — сильно испуганные, не могут более держаться на ногах. Гиббоны, самые ловкие из обезьян, позволяют себя взять, если человек застигает их ходящими по земле. Морской лев, захваченный врасплох и преследуемый на морском берегу, до того волнуется, что спотыкается на каждом шагу, хромает и, наконец, падает, не имея сил защищаться»¹. Первоначальное проявление испуга у человека почти ничем не отличается от испуга животного. Однако человек обладает способностью подавлять испуг, как только опасность, вызвавшая его, или само проявление испуга дойдет до сознания. Испуг отличается от других проявлений страха резким переходом от спокойного состояния к ярко выраженному возбуждению и кратковременностью этого возбуждения. Мгновенно возникнув, испуг быстро исчезает совсем, или может перейти в боязнь, а иногда и в ужас.

Испуг может быть очень сильным, доходящим до аффекта, когда испугавшийся цепенеет или бессмысленно мечется, и слабым, проявляющимся лишь в еле заметном вздрагивании. Испуг тем вероятнее и тем сильнее, чем меньше настороженности, чем больше беспечности.

Курсант, наклонившись над землей, спокойно и не спеша выкладывает на посадочной полосе аэродрома белое полотнище. Неожиданно он услышал шум приближающегося самолета, быстро выпрямляется во весь рост и видит несущийся на него самолет с вращающимся винтом, от испуга цепенеет, стоит неподвижно, без каких-либо попыток спастись, самолет приближается, затем резко взмывает и проносится над головой. Угроза гибели миновала, но курсант продолжает стоять неподвижно, «приходит в себя», потом, оглянувшись на удалившийся самолет, растерянно бежит с посадочной полосы. Это типичное проявление испуга, дошедшего до аффекта.

В других случаях испуг может проявляться лишь в одном импульсивном движении. Приведем такой пример.

Допустим, что во время посадки самолета, летящего над посадочной полосой и уже теряющего скорость, о

козырек кабины ударились маленькая птичка. Летчик, испугавшись удара птички, непроизвольно дернул штурвал на себя. Самолет круто взмыл вверх, еще более теряя скорость. Создалась угроза падения машины, но летчик мгновенно овладел собой и, увеличив обороты мотора, восстановил необходимую скорость. Он быстро овладел собой потому, что осознал опасность, оценил обстановку и понял, что следует делать. Инстинктивный страх был подавлен сознанием.

Не всем и не всегда удается подавить испуг. В тех случаях, когда испуг не подавлен, он переходит в боязнь. Этот переход от испуга к боязни образно показал Лев Толстой в рассказе «Севастополь в мае».

«Поднявшись в гору (Калугин — Г. Г.), повернул в траншею налево и, пройдя по ней несколько шагов, очутился совершенно один. Близехонько от него прожужжал осколок и ударился в траншею. Другая бомба поднялась перед ним и, казалось, летела прямо на него. Ему вдруг сделалось страшно: он рысью пробежал шагов пять и упал на землю. Когда же бомба лопнула и далеко от него, ему стало ужасно досадно на себя, и он встал, оглядываясь, не видел ли кто-нибудь его падения, но ничего не было.

Уже раз проникнув в душу, страх нескоро уступает место другому чувству; он, который всегда хвастался, что никогда не нагибается, ускоренными шагами и чуть-чуть не ползком пошел по траншее. «Ах, нехорошо! — подумал он, споткнувшись, — непременно убьют», — и, чувствуя, как трудно дышалось ему и как пот выступал по всему телу, он удивлялся самому себе, но уже не покушался преодолеть своего чувства.

Вдруг чьи-то шаги послышались впереди его. Он быстро разогнулся, поднял голову и, бодро побрякивая саблей, пошел уже не такими скорыми шагами, как прежде. Он не узнавал себя. ...Уже несколько шагов только оставалось Калугину перейти через площадку до блиндажа командира бастиона, как опять на него нашло затмение и этот глупый страх; сердце забилося сильнее, кровь хлынула к голове, и ему нужно было усилие над собою, чтобы пробежать до блиндажа»¹.

¹ Анжело Моссо. Страх. Перевод с итальянского. Полтава, 1887, стр. 186.

¹ Толстой Л. Н. Избранные рассказы. Издательство «Правда», М., 1954, стр. 101—102.

Жужжащий осколок и летящая бомба вызвали у Калугина испуг, ему вдруг стало страшно, но когда он подумал: «Непременно убьют», его испуг перешел в более стойкий, уже осознанный страх, в боязнь, и он уже не покушался преодолеть своего чувства, пока не заметил, что его видят другие. Когда услышал шаги, он подавил свою боязнь, хотя его смелости хватило ненадолго: за несколько шагов до блиндажа им опять овладел страх, но это был уже не испуг, а стойкая боязнь.

В отличие от испуга, боязнь возникает не как инстинктивная, бессознательная реакция на опасность, а вследствие представления или мысли о надвигающемся бедствии. Опасность, вызывающая боязнь, всегда осознана. Проявления боязни те же, что и при испуге, хотя при боязни они более разнообразны. Если испуг всегда вызывает вздрагивание, бледность и некоторую степень скованности, то боязнь внешне может быть незаметной, но бывает и настолько сильной, что сопровождается такой же скованностью, как и при испуге.

Боязнь отличается от испуга еще и тем, что она возникает значительно медленнее и может продолжаться более длительное время.

Слабо выраженная боязнь проявляется как тревожное настроение, когда угроза опасности, ее последствия представляются смутно, еще полностью не осознаются, а только лишь предугадываются. При более сильной боязни опасность уже осознается довольно ясно и ее проявления уже выражаются в бледности лица и в напряженности. Обычно такую степень боязни называют робостью. Ярко выраженная боязнь уже сопровождается не только напряженностью, но и дрожью в теле. Такую степень боязни называют трусостью.

Тревожное настроение выражается в ощущении тяжести, расслабленности, какого-то непонятного недомогания. Все это сопровождается смутным беспокойством, мыслями о разных неприятностях, плохим аппетитом и беспокойным сном. Причины такого настроения обычно не осознаются, строятся различные предположения и догадки, возникает стремление найти причину, вызывающую тягостное настроение, и избавиться от нее. При таком настроении появляется замкнутость, отчужденность от коллектива и пассивность, даже хорошо освоенная ра-

бота выполняется с большим усилием — все валится из рук. Иногда тревожное настроение сопровождается неудачами, которые еще больше угнетают.

Курсанту предстояло впервые самостоятельно лететь в пилотажную зону для выполнения штопора. В то время, к которому относится этот пример, были случаи произвольного срыва в штопор и невыходы из него. Поэтому почти все курсанты относились к штопору с особой настороженностью, а некоторые и побаивались его.

Накануне дня полета курсант спал беспокойно. Утром ощущал тяжесть в голове, расслабленность и апатию. Завтракать ему не хотелось. В строй встал неохотно, шел не в ногу.

Пытался он найти причину плохого настроения; подумал, не расстроило ли письмо от родных, но письмо было радостным и бодрым; не является ли это настроение предчувствием какой-либо неприятности, но, не веря в предчувствия, отбросил и эту мысль. О предстоящем полете на штопор не думал, как будто забыл об этом. Когда подошла очередь вылететь в зону, то почувствовал, что лететь не хочется. Это нежелание объяснил для себя плохим самочувствием. О своем настроении никому не сказал, даже пытался шутить с товарищами, чтобы скрыть от них и от инструктора свое состояние, но шутки не удавались.

Взлетел нормально, без грубых ошибок. Во время набора высоты проверил плотность подгонки привязных ремней, покачивал самолет из стороны в сторону, чтобы убедиться в исправности рулей, чего в предыдущих полетах никогда не делал.

Набрав заданную высоту и выполнив над селом, являющимся центром зоны, несколько виражей, стал терять скорость для срыва в штопор. И в это время почувствовал какую-то тяжесть на душе. Уколола мгновенно возникшая мысль: «Если не сумею вывести самолет из штопора, то упаду в этом селе, могу убить людей». И воображение в одну секунду нарисовало жуткую картину этого падения.

Курсант немедленно увеличил обороты мотора, прекратил потерю скорости и полетел к берегу моря, чтобы штопорить над водой. Но когда под самолетом было уже

море, он понял, что проявляет самую настоящую боязнь, которой всегда опасался. «А если с аэродрома заметят мою трусость?» — подумал он. Стряхнув с себя все опасения, вернулся в зону и с каким-то озлоблением и на себя, и на штурманов совершенно четко выполнил заданное количество штурманов, не чувствуя уже ни тревожного настроения, ни боязни.

Для тревожного настроения характерны: беспокойство, подавленность, колебания и сомнения. И хотя нет заметных признаков боязни, это все же одно из проявлений страха.

Шекспир в трагедии «Гамлет» писал:

И если робкое сомненье медлит делом
И гибнет в нерешительной тревоге —
Три четверти здесь трусости постыдной
И только четверть мудрости святой.

Робость ощущается как сильное возбуждение, сопровождающееся напряжением мышц, учащением пульса, щекожущими ощущениями на спине и в затылке, плохой переключаемостью внимания. Разумеется, что степень выраженности всех этих проявлений робости бывает различной. Это зависит, с одной стороны, от оценки значимости и близости опасности, с другой, — от подверженности данного человека чувству страха, а также от того, в какой мере страх подавляется смелостью.

Робость, независимо от причин и степени ее выраженности, если она не подавлена, будет нарушать деятельность; вследствие робости будут появляться ошибки в решениях и действиях, несвойственные данному летчику, когда он находится в спокойном состоянии.

В зависимости от характера угрожающей опасности, которая вызывает страх, робость может быть кратковременной или длительной. Она может появляться в каждом полете, если курсант вообще боится летать, но бывает и так, что робость может проявляться только при выполнении какого-либо элемента полета или отдельной фигуры.

Усиливающаяся робость может дойти до трусости, при которой затрудняется дыхание, на бледном лице появляется синеватый оттенок, дрожь усиливается так, что ее уже трудно скрыть, внимание рассеивается, путаются мысли, заплетается язык. Состояние трусости уже не

только затрудняет деятельность, но и дезорганизует ее. Когда человек трусит, он смотрит и не видит, слушает и не понимает, производит движения, но не чувствует их и не может оценить результатов этих движений.

Приведем характерный пример трусости.

Курсант Савельев в полетах с инструктором все элементы полета по кругу усваивал успешно. Заканчивая программу вывозных полетов, в последних десяти полетах он пилотировал без какой-либо помощи инструктора. В контрольных полетах с командиром звена также показывал отличную технику пилотирования. Было решено дать ему разрешение на самостоятельный вылет.

Когда инструктор давал задание на самостоятельный вылет, Савельев сильно побледнел, пальцы задрожали, и он сжал их в кулаки. Повторял задание заплетающимся языком, необычно хриловатым и приглушенным голосом. Садясь в кабину самолета, не сразу попал ногой на ступеньку, в кабине долго застегивал привязные ремни, затруднялся вставить петли ремней в отверстия замка.

Увидев все это, командир звена в то время, когда Савельев готовился к вылету, сел в заднюю кабину. Савельев этого не заметил и был уверен, что вылетает самостоятельно, с пустой задней кабиной.

Во время выруливания для взлета Савельев резко работал рычагом управления мотором и порывисто действовал педалями, при взлете излишне поднял хвост самолета и круто разворачивал машину то вправо, то влево, как будто не умея сохранять прямолинейность разбега. Все элементы полета выполнял грубыми движениями рулей, с большими отклонениями самолета. Создавалось впечатление, что курсант совершенно разучился летать.

Во время посадки Савельев допустил грубый удар колесами о землю. Самолет взмыл до высоты трех метров. Угрожала авария. Командир звена резко увеличил обороты мотора, и Савельев полетел на повторный круг, не заметив вмешательства своего руководителя в управление самолетом. При выполнении разворота Савельев не обратил внимания на впереди идущий самолет и разворачивался на него, с явной угрозой столкновения. Командир звена резко толкнул ручку управления от себя, чтобы пролететь под впереди идущим самолетом.

Курсант оглянулся, увидел, что он в самолете не один, и с этого момента стал пилотировать по-прежнему безукоризненно.

Савельева отчислили. Но он мог быть и хорошим летчиком, если бы ему удалось воспитать свою смелость. Во множестве подобных случаев это удавалось сделать, хотя нередко было и так, что боязнь, проявленная в одном полете, приводила к стойкой трусости или доходила до состояния ужаса в последующих полетах.

Ужас — это уже аффект страха, полная потеря самообладания и самоконтроля, когда человек «теряет голову». Ужас проявляется или в сильной скованности, доходящей иногда до оцепенения, или в полной растерянности, в импульсивных порывах, или же в безрассудном устремлении от опасности. «От ужаса человек может потеряться и почти не сознавать, что он делает. Переживая ужас, человек может бежать без оглядки или, наоборот, остаться на месте и не быть в состоянии двинуть ни рукой, ни ногой»¹.

Состояние ужаса можно заметить по таким признакам: посинение лица, бессмысленный взгляд необычно открытых глаз, как говорят, «глаза становятся квадратными», чрезмерно сильный зажим рычагов управления самолетом, когда рули как будто заклинены, бессмысленные действия. Все эти проявления ужаса уже не могут быть устранены собственным усилием воли. Страх, дошедший до состояния ужаса, парализует ту деятельность, при которой он появился.

В практике летной работы ужас проявляется очень редко, и главным образом у курсантов, только еще начинающих осваивать полеты.

Приведем несколько примеров проявления ужаса в полете.

Курсант Гонопольский был труслив по своему характеру: боялся темноты и одиночества, проявлял излишнюю застенчивость и нерешительность. Во время полета с инструктором на учебном самолете У-1 он сначала не решался вводить машину в штопор, на команды инструктора не реагировал, а когда тот сам ввел самолет в штопор, то Гонопольский с огромной силой зажал рычаги

управления так, что у инструктора не хватило сил сдвинуть их, чтобы прекратить вращение самолета.

Инструктор потребовал от курсанта бросить управление. Вместо этого Гонопольский рывком толкнул вперед до отказа ручку управления и зажал ее в этом положении, а педаль продолжал держать отжатой в сторону вращения. Самолет перевернулся вверх колесами и с опущенным носом стал вращаться в перевернутом положении. Земля приближалась. Инструктор, повернувшись к курсанту, ударил его по челюсти. Гонопольский, инстинктивно защищаясь, освободил рычаги управления, чем и воспользовался инструктор.

В данном случае боязнь штопора, усиленная испугом при падении самолета, вызвала у курсанта ужас, скованность, полную неспособность к целенаправленной деятельности.

Но бывает и так, что ужас, полностью дезорганизуя ту деятельность, в которой он появился, стимулирует действия, направленные на спасение от мнимой угрозы опасности. Такое состояние ужаса было проявлено одним из курсантов инструктора Беспалова.

Беспалов обучал курсанта технике выполнения штопора на самолете Р-5. После срыва в штопор курсант зажал управление и не давал инструктору возможности прекратить вращение самолета. Тогда Беспалов крикнул:

— Разобьемся! Прыгай!

Курсант быстро и сноровисто расстегнул привязные ремни, ловко выбросился из самолета и, удалившись от него свободным падением, открыл парашют. А инструктор легко вывел самолет из штопора и полетел к аэродрому.

Ужас слеп. Покинуть самолет во время штопора значительно сложнее и опаснее, чем отжать рули и прекратить вращение самолета. Но страх курсанта, дошедший до состояния ужаса, лишил его возможности выполнить это простое действие, которого он боялся, и не мешал выполнять более опасные действия, которые уже не вызвали у него чувства страха.

Ужас владеет человеком недолго. Он или сменяется отчаянием, или доводит его до потери сознания, или же убивает его.

¹ Рудик П. А. Психология. Учпедгиз, М., 1955, стр. 270.

Я ждал в испуге смертного мгновенья,
И впрямь меня убил бы страх один.

Данте Алигьери «Ад».

В полете ужас, охвативший ученика, члена экипажа или пассажира, представляет большую опасность для всех, кто летит на этом самолете. Охваченный ужасом, невменяем, он может совершить любую глупость. В летной практике был такой случай, когда пришедший в состояние ужаса пассажир стал душить летчика, с которым летел. Правильно поступил Валерий Чкалов при вынужденной посадке с бомбовым грузом, когда он угрозой оружия заставил лечь инженера-бомбардира, пришедшего в состояние ужаса и пытавшегося перед этой опасной посадкой сбросить бомбы на деревню. Разумно поступил летчик-инструктор, ударивший курсанта Гонопольского. Находчиво и смело действовал инструктор Беспалов, заставивший охваченного ужасом курсанта выпрыгнуть из самолета.

В полете ничего нет более опасного, чем проявление страха, который уже дошел до состояния ужаса. «Страх преодолевает до такой степени волю,— писал Анжело Моссо,— что люди всегда считали героем того, кто имел достаточно силы побороть и овладеть им. Александр Македонский приносил жертву страху, а Туль Гостилий воздвигнул ему храм и приставил жрецов к его алтарям»¹.

Теперь уже всем известно, что страх неумолим, что с ним надо бороться, что его надо подавлять.

Труссы тем и опасны, что сами не могут подавить своего страха. Однако из этого не следует, что трусость неизлечима.

Человек, поверженный ужасом, уже безволен. Он может избавиться от сковавшего его ужаса только при воздействии на него окружающих. Но это еще не значит, что трусливый человек, склонный к проявлению ужаса, вообще безволен. Хотя и не сильная, но воля у него есть. Воспитывая, укрепляя свои волевые качества и особенно такие из них, как самообладание и смелость, он тем самым будет избавляться от присущей ему трусости, а это сделает его все менее и менее подверженным страху и крайне сильному проявлению этого чувства — ужасу.

¹ Анжело Моссо. Страх. Полтава, 1887, стр. 222.

КАЖДЫЙ БОИТСЯ ПО-СВОЕМУ

Одна и та же опасность вызывает у людей, столкнувшихся с ней, различную реакцию. Пьер Безухов из романа Льва Толстого «Война и мир» «не слышал звуков пуль, визжавших со всех сторон, и снарядов, перелетавших через него, не видел неприятеля... и долго не видел убитых и раненых, хотя многие падали недалеко от него. С улыбкой, не сходившей с его лица, он оглядывался вокруг себя... Одно ядро взрыло землю в двух шагах от Пьера. Он, обчищая взбрызнутую ядром землю с платья, с улыбкой оглянулся вокруг себя.

— И как это вы не боитесь, барин, право! — обратился к Пьеру краснорожий широкий солдат, оскаливая крепкие белые зубы.

— А ты разве боишься? — спросил Пьер.

— А то как же, — отвечал солдат, — ведь она не милует. Она шмякнет, так кишки вон. Нельзя не бояться, — сказал он смеясь».

Наблюдения поглощали все внимание Пьера, и видимо поэтому он совершенно не испытывал чувства страха, хотя не мог не знать об опасности, которая вызывала у окружающих его людей вполне естественную в этих условиях боязнь. Но и они переживали страх различно. Солдат, говоривший с Пьером о боязни, в то же время смеялся, а это значит, что страх еще не овладел им. Пьер не боялся потому, что у него не было мысли об опасности. А когда он увидел, как убило офицера, то «...не помня себя от страха, вскочил и побежал назад на батарею, как на единственное убежище от всех ужасов, окружавших его». Следовательно, опасность воздействует на чувства людей в зависимости от того, как она осознается.

Но и в тех условиях, когда опасность совершенно отчетливо осознается всеми, кому она угрожает, когда внимание всех привлечено к этой опасности, и каждый видит, что ему угрожает гибель, переживание каждого из этих людей будет своеобразным. Это своеобразие в переживании страха различными людьми, но в одних условиях ярко показал К. М. Станюкович в рассказе «Ужасный день».

«Крик ужаса вырвался из сотни человеческих грудей и застыл на искаженных лицах и в широко раскрытых глазах, устремленных с каким-то бессмысленным

вниманием на белеющую вдаль, точно вздутую, ленту... Не могло быть никакого сомнения в том, что на этой длинной гряде камней, к которой шторм нес клипер с ужасающей быстротой, он разобьется вдребезги, и нет никакой надежды спастись среди водяных громад беснуемого моря.

...Матросы снимали фуражки, крестились и побелевшими устами шептали молитвы. По некоторым лицам текли слезы. На других, напротив, стояло выражение необыкновенно суровой серьезности. Один, совсем молодой, матрос Опарков, добродушный, веселый парень, попавший прямо от сохи в «дальнюю» и страшно боявшийся моря, вдруг громко ахнул, захохотал безумным смехом и, размахивая как-то наотмашь руками, побежал к борту, вскочил на сетки и с тем же бессмысленным хохотом прыгнул в море и тотчас же исчез в волнах.

Еще другой, такой же молодой, обезумевший от отчаяния, матрос хотел последовать примеру товарища и с диким воплем бросился было к борту, но боцман Егор Митрич схватил его за шиворот и угостил самой отборной руганью. Эта ругань привела матросика в сознание. Он виновато отошел от борта, широко крестясь и рыдая, как малый ребенок.

...Несколько старых матросов, соблюдая традиции, спустились в кубрик, спешно надели чистые рубахи... и уходили наверх, чтобы погибнуть на людях.

...Еще недавно веселый, смеющийся толстый лейтенант Сниткин вздрагивал всем своим рыхлым телом, точно в лихорадке, едва удерживаясь на ногах от охватившего его страха.

...Доктор Платон Васильевич то и дело жмурился, точно у него вдруг заболели глаза, и затем с какою-то жадной внимательностью впивался глазами в море и снова жмурился. Бесконечно скорбное выражение светилось на его умном, симпатичном лице.

...Нырков... старался скрыть свой ужас и страх перед надвигающейся несомненной смертью. Стыд показаться перед бесстрашным, казалось ему, капитаном, офицерами и матросами заставлял этого доброго, славного молодого мичмана делать невероятные усилия, чтобы казаться спокойным, готовым умереть, «как следует доблестному моряку». А между тем он чувствовал, что сердце его

замирает в жгучей тоске и холодные струйки пробегают по спине.

...Совсем юный мичман Арефьев, почти мальчик, не хотел верить, что приходится умирать. ...Он отворачивается, чтобы другие не видели слез, и напрасно старается удержать их.

Старший артиллерист и старший механик, оба пожилые люди, выбежав наверх и увидев положение клипера, бросились в свои каюты и стали прятать в карманы деньги и ценные вещи.

...Словно затравленный волк, бледный и озлобленный, с горящими глазами, все еще не теряя самообладания, капитан, точно приросший к мостику, жадно и сердито озирался вокруг, ища спасения людей и клипера»¹.

Опасность у всех одна, одинакова и участь — неминуемая гибель, а какие огромные различия в поведении! Страх охватил всех, но каждый по-своему сопротивлялся ему. Матрос Опарков не сопротивлялся страху, не выдержал его и, потеряв от ужаса рассудок, погиб. Страх другого матроса, пытавшегося последовать примеру Опаркова, тоже дошел до ужаса, но его ужас был несколько подавлен внушением боцмана. Старые, закаленные в штормах матросы подавляли свой страх и не только не допускали ужаса, но подавили и проявление боязни; их действия были расчетливыми и внешне спокойными. Различную стойкость перед опасностью проявляли и офицеры. Если мичман Арефьев плакал, а лейтенант Сниткин дрожал, то доктор и капитан совершенно не теряли самообладания.

В этом разнообразии проявлений страха сказались и опыт морской службы, и закалка, и различия в силе воли, и желание подавить свой страх, и, наконец, различия в типах нервной системы. Все это и обуславливало степень выраженности страха и степень влияния этого дезорганизующего чувства на поведение каждого моряка. Но здесь имела значение и занятость. Капитану клипера было легче, чем доктору, сохранить самообладание. Капитан был занят поиском выхода из создавшегося положения, и он нашел этот выход, увидев заливчик. Доктор же был

¹ Станюкович К. М. Морские рассказы. Гослитиздат, М., 1952, стр. 40—43.

безучастен. Его могла поддерживать только надежда на опытность и самообладание капитана.

Подобное разнообразие в реакции на опасность встречается и в других видах деятельности, в других условиях, есть оно и в авиации.

Оказавшись перед страшной опасностью, летчики тоже различно реагируют на нее: у одного не дрогнет ни один палец, у другого, если опасность возникла перед ним мгновенно, появится испуг, который он в какой-то мере подавит, у третьего боязнь проявится в напряженности, а у четвертого — в бледности лица и в дрожании колен, но ни у кого из них страх не дойдет до ужаса. И это не только потому, что в практике летной работы летчик воспитал свою смелость, но и потому, что он занят преодолением опасности.

ПРИЧИНЫ СТРАХА

Существует широко распространенное мнение, что чем больше опасностей, тем чаще и сильнее проявляется чувство страха перед этими опасностями. А поскольку в авиации опасностей много, то некоторые и считают, что летчики чаще, чем кто-либо, испытывают страх. Между тем этот взгляд на летную профессию ошибочен.

Справедливо лишь то, что страх в большинстве случаев вызывается опасностью. Однако не каждая опасность, включая и непосредственно угрожающую жизни летчика, вызывает чувство страха. Очень часто бывает так, что летчик видит и осознает надвигающуюся на него большую опасность и все же совершенно не испытывает страха. И, наряду с этим, нередко случается, что фактически непосредственной опасности еще нет, летчику ничто не угрожает, а он уже испытывает сильнейший страх.

Чувство страха может возникнуть от различных причин. Оно может обуславливаться болезненным состоянием человека. «Иной большой боится всего и все ему внушает страх,— писал К. Д. Ушинский,— он ничего не ждет, но просто — всего боится»¹.

Страх может возникнуть от неожиданного сильного ощущения, в виде рефлекторной реакции на этот раздра-

житель. Но есть и более часто встречающиеся причины страха, причины, заключающиеся в своеобразном отношении человека к опасности, в осознании надвигающейся угрозы несчастья.

Возникновение такого страха, который обуславливается осознанием опасности, показано Джеком Лондоном в рассказе «Любовь к жизни».

Когда путник увидел, что он с вывихнутой ногой оставлен в пустыне его попутчиком, на помощь которого надеялся, то «присел на корточки посреди мутного ручья, словно бескрайняя пустыня подавляла его своей несокрушимой силой, угнетала его своим страшным спокойствием. Он задрожал словно в лихорадке, и его ружье с плеском упало в воду. Это заставило его опомниться. Он пересилил свой страх...»¹.

Далее писатель пишет о том, что, поднимаясь на гору, путник надеялся увидеть ушедшего от него попутчика, «но с гребня он увидел, что в неглубокой долине никого нет! На него снова напал страх...»².

Путник изнемогал от усталости и боли в ноге, но голод упорно гнал его вперед. Вдруг он «увидел перед собой... большого бурого медведя. Зверь разглядывал его с недружелюбным любопытством.

Он уже вскинул было ружье, но на полдороге опомнился. Он опустил ружье и вытащил охотничий нож из шитых бисером ножен. Перед ним было мясо и жизнь. Он провел большим пальцем по лезвию ножа. Лезвие было острое, и кончик тоже острый. Сейчас он бросится на медведя и убьет его. Но сердце заколотилось, словно предостерегая: тук, тук, тук, потом бешено подскочило кверху и дробно затрепетало. Лоб сдавило словно железным обручем, и в глазах у него потемнело.

Отчаянную храбрость смыло волной страха. Он так слаб — что будет, если медведь нападет на него? Он выпрямился во весь рост как можно внушительнее, выхватил нож и посмотрел медведю прямо в глаза. Зверь неуклюже шагнул вперед, поднялся на дыбы и зарычал. Если бы человек бросился бежать, медведь погнался бы за ним. Но человек не двинулся с места, его воодушевила

¹ Джек Лондон. Рассказы. Перевод с английского. Гослитиздат, М., 1952, стр. 11.

² Там же, стр. 11.

¹ Ушинский К. Д. Соч., т. 9, изд. АПН, М., 1950, стр. 214.

опасность; он тоже зарычал, свиреп, как дикий зверь, выражая этим тот страх, который неразрывно связан с жизнью и тесно сплетается с ее самыми глубокими корнями.

Медведь отступил в сторону, угрожающе рыча, в испуге перед этим таинственным существом, которое стояло прямо и не боялось его. Но человек все не двигался. Он стоял как вкопанный, пока опасность не миновала, а потом, весь дрожа, как в лихорадке, повалился на мокрый мох¹.

У путника сначала страх возник от того, что он осознал свою беспомощность перед опасностью не дойти до жилья и умереть с голода. А когда упало в воду ружье, он опомнился и понял, что овладевший им страх приближает гибель, и это побудило его «собраться с духом». В этом его поддерживала надежда увидеть за горой своего попутчика и воспользоваться помощью последнего. Когда же за горой попутчика не оказалось, угроза опасности снова вызвала у него страх, и, чтобы подавить это чувство, он снова стал думать, что «Биль его не бросил, что Биль, конечно, ждет его у тайника...», хотя ему и трудно было уверить себя в этом. «Он должен был так думать, иначе не было бы никакого смысла бороться больше, оставалось только лечь на землю и умереть».

В нем боролись две мысли: одна заключалась в воображении угрожаемой смерти — «лечь на землю и умереть», другая — «Биль меня не бросил». Когда преобладало воображение неминуемой гибели, им овладевал страх, а когда усилием воли он отвлекался от этого воображения, заставляя себя думать о встрече с попутчиком, страх исчезал. Следовательно, непосредственной причиной страха в данном случае была мысль о неминуемой гибели, мысль, рисовавшая картину приближающейся смерти.

Воображение неминуемого бедствия вызвало у него страх и тогда, когда он столкнулся с медведем. Сначала, вследствие голода, им овладела мысль — как убить медведя и достаточно ли остр нож. Других мыслей у него в этот момент не было, поэтому и страха не было. Потом, когда он собирался с силами, чтобы напасть на мед-

ведя, физическая слабость вызвала сомнение в своих возможностях, а это породило чувство неуверенности. Вслед за этим, и можно сказать, одновременно с этим, возникла мысль: «Что будет, если медведь нападет на него?» При этой мысли он, конечно, уже вообразил, что медведь загрызает его. Воображение вызвало чувство страха. Но в этот момент он понял, что страх погубит, и смелостью, пробужденной этой опасностью, он подавил свой страх, заглушил его злостью на медведя — «он тоже зарычал, свиреп, как дикий зверь». А когда опасность нападения медведя миновала, волевое напряжение ослабло, и страх снова, и уже с большей силой, овладел им.

Примерно так же возникает страх и в полете.

Летчик спокойно летит под облаками на высоте 300 метров. Посмотрел на карту, определил свое место и видит, что через пять минут полета на его пути встретятся горы высотой 500 метров. Совершенно ясно осознает, что если он будет продолжать полет на этой же высоте, то может столкнуться с горой. Это вызывает у летчика настороженность. Учтя свои возможности, он решает немедленно набирать высоту, войти в зону облачности и пройти над горами слепым полетом.

Прошло пять минут слепого полета. Остается лететь до аэродрома еще десять минут. Высота полета 700 метров. Сплошная облачность. Самолет идет по точно рассчитанному компасному курсу, навигационные приборы показывают нормальный режим полета. Гряда гор преодолена, истинная высота над рельефом местности 600 метров. Летчик решает продолжать полет в облаках еще 6—7 минут. И в этот момент он вспомнил, что правее аэродрома высокая гора, которая сейчас закрыта облаками, и что он, не учтя направления и силы ветра, мог или может уклониться вправо. Мелькнула мысль о возможности столкновения с этой горой. Вслед за этим мгновенно исчезла спокойная деловитость: мысли стали путаться, летчик забыл, каким был ветер перед входом в облака, стало трудно дышать, появилась дрожь в руках и ногах, крепче сжал рычаги управления, движения стали порывистыми, грубыми, стрелки приборов заколебались, показывая то одно, то другое отклонение самолета. В итоге появился страх. Страх нарушил деятельность; вместе с ним появилась угроза другой

¹ Джек Лондон. Рассказы. Перевод с английского. Гослитиздат, М., 1952, стр. 19—20.

опасности — не справиться с пилотированием по приборам, от этого страх усилился еще больше.

Но как только летчик понял, что сейчас уже главная опасность — страх, он усилием воли взял себя в руки, подавил страх, а вместе с этим исчезла дрожь в теле, прекратился зажим управления, восстановилась плавность движений, исчезло замешательство. Это дало возможность восстановить нормальный режим полета, и летчик уже спокойно стал снижаться, чтобы выйти из облаков, не долетая до аэродрома и до горы, испугавшей его.

Если бы летчик знал, что до этой горы еще 5—6 минут полета и что у него вполне достаточно времени для того, чтобы выйти из облачности, он не испытал бы такого сильного страха.

Примеров возникновения страха в условиях, когда опасность, вызвавшая его, осознается, можно привести много, и все бы они показали, что страх возникает от воображения приближающегося бедствия. Любая опасность, которая не представляется непреодолимой или которая еще не вызывает представления бедствия, не вызывает чувства страха.

Нередко случается и так, что непосредственной опасности нет, но воображение рисует яркую картину возможной катастрофы или другого несчастья, и только этим вызывается страх. Вот несколько характерных примеров.

Курсант Глушков, успешно осваивающий технику пилотирования самолета, выполнял свой шестой самостоятельный полет. Спокойно и уверенно планируя на посадочную полосу аэродрома, он заметил на ней черное пятно, образовавшееся при аварии самолета, происшедшей в предыдущий день. Глушков был свидетелем этой аварии и во время планирования на посадку образно представил себе, как самолет курсанта Опарина, ударившись колесами о землю, взмыл, затем упал на нос и перевернулся. У Глушкова появилась мысль, что вот сейчас он может так же допустить удар колесами о землю, взмоет и перевернется вместе с самолетом.

Земля приближалась быстро. Надо было готовиться к выравниванию и выдерживанию самолета над посадочной полосой, а картина аварии не исчезала из сознания

Глушкова — страх уже овладел им. Появились напряжение, зажим управления, дрожь в коленях и другие спутники страха. Вследствие этого Глушков резким движением ручки управления преждевременно выровнял самолет и потерял скорость на значительной высоте. Машина, свалившись на крыло и на нос, перевернулась.

После этой аварии инструктор сделал с Глушковым три контрольных полета, и последний потом успешно продолжал самостоятельные полеты, закончил школу с оценкой отлично и в авиационных частях считался одним из лучших летчиков.

Курсант Арбузов производил посадку самолета с небольшим перелетом относительно посадочного «тэ». Во время пробега он мало пользовался тормозами, в результате чего выкатился за границу аэродрома. Когда Арбузов увидел, что приближается к глубокому оврагу, то вообразил, что неизбежно свалится в него. Вместо того, чтобы усилить торможение самолета или убрать шасси и тем самым остановить самолет, он бросил рычаги управления и схватился за борта кабины. Самолет медленно скатился в овраг, его носовая часть незначительно смялась. Курсант же остался невредим.

После этого неудачного полета Арбузов стал все хуже и хуже производить посадку самолета. Во всех последующих полетах, как только он начинал заходить на посадочную полосу, им снова овладевал страх. Арбузов уже не мог выполнять даже те элементы посадки, которые раньше им были хорошо освоены. На протяжении месяца он не мог избавиться от этого страха и был отчислен из училища по летной неуспеваемости.

У курсанта Арбузова не хватало силы воли, чтобы подавлять страх перед посадкой самолета. Поддавшись этому чувству, в последующих полетах он укреплял в себе не смелость, а трусость.

Однажды испытанное в определенных обстоятельствах сильное чувство страха может укорениться, как условный рефлекс, и всегда проявляться в подобных обстоятельствах. Человек, которого однажды укусила или сбросила с себя лошадь, может испытывать страх всегда при приближении к ней, хотя бы она и была самой смирной клячей. Частые переживания ничем не подавляемого страха, становясь условным рефлексом, проявляются даже там,

где нет никакой опасности, а есть лишь какое-то сходство с обстоятельствами, при которых раньше возникал сильный страх. Не без основания говорят, что пуганая ворона куста боится.

Страх перед чем-нибудь может укорениться и через услышанное, близко принятое к сердцу слово. Если ученику, только еще осваивающему технику выполнения посадки самолета, скажет авторитетный для него человек, что при посадке он разобьется, и ученик придаст серьезное значение этим словам, то в последующих полетах он может испытывать сильнейшее чувство страха. Слово «змея», понятое так, что змея рядом, почти у всех вызывает чувство страха.

Подверженность человека чувству страха обуславливается его неуверенностью. «С тех пор, — писал К. Д. Ушинский, — как человек почувствовал, что есть препятствия, которые он преодолеть и обойти не может, он делается доступен страху»¹. Какие бы ужасные картины ни рисовало воображение, страха не будет, если есть уверенность в возможности преодолеть опасность.

Неуверенность в возможности успешного преодоления опасностей полета может заключаться в том, что летчик не уверен в безотказности материальной части машины, в доступности выполняемой им задачи, в своей подготовленности к данному полету, в устойчивости погоды.

Основными причинами, вызывающими чувство неуверенности, являются неизвестность и неудачи.

Неизвестность может быть обусловлена незнанием, неумением, неопытностью или недостатком времени для распознавания реальной или воображаемой угрозы опасности. Столкнувшись с опасностью и не зная или не успев распознать характер этой опасности, не зная, как ее преодолеть, или не имея времени для обдумывания путей и способов ее преодоления, летчик будет проявлять во всех своих действиях неуверенность.

Неуверенность проявляется в форме мучительных вопросов: «Что делать?» или «Как делать?», на которые летчик не находит определенного ответа. Эти вопросы тем острее и навязчивее, чем ближе угроза опасности и чем тяжелее воображаемые последствия. Усиленный поиск

ответа на возникающие вопросы еще больше затрудняет мышление и припоминание. А осознание своей слабости и беспомощности перед опасностью приводит к угнетенному состоянию, понижающему работоспособность.

Неудачи, происшедшие ранее с данным летчиком или с другими летчиками, о которых он имеет сведения, вызывают у него сомнения в рациональности тех, известных ему способов действий, которые он применял, но которые не дали положительных результатов. А сомнение — первый шаг к неуверенности. Стоит только поддаться сомнениям, сразу же начинает проявляться неуверенность. Поэтому летчики и говорят: «Смелая ошибка лучше благоразумного колебания». И это совершенно справедливо, когда обстановка полета требует быстрых и своевременных действий.

Неуверенность тем вероятнее, чем ниже уровень подготовки летчика и чем больше риска в его полете. Но нередко бывает и так, что летчик или курсант вполне подготовлен к выполнению нового для него вида полета, да и сам полет не является рискованным, но только вследствие новизны обстановки этого полета они начинают проявлять сильную неуверенность, как это было в нашем примере с курсантом Савельевым.

Плохое состояние здоровья, неудовлетворительное самочувствие или даже только пониженное настроение также predisполагают к неуверенности.

Чувство страха способствует преувеличению угрозы опасности и тем самым усилению неуверенности.

Эта закономерность образно выражена в пословицах: «У страха глаза велики», «На трусливого много собак». В связи с вышесказанным часто происходит быстрый переход от испуга или тревожного настроения к боязни, а от боязни иногда и к ужасу, когда страху «дана воля», когда он не подавляется с самого начала его возникновения силой воли. Об этой закономерности писал Алигьери Данте в книге «Божественная комедия»:

И так как мысль дает исток другим,
Одно другим сменялось размышленье,
И страх мой стал вдвойне неодолим.

Владимир Ильич Ленин писал, что нельзя рассчитывать правильно, когда стоишь на пути к гибели.

¹ Ушинский К. Д. Соч., т. 9, изд. АПН, М., 1950, стр. 217.

Преувеличение опасности под влиянием страха тем вероятнее и больше, чем меньше человек знает те условия, в которых ему придется встретиться с этой опасностью.

Преувеличение летчиком опасности иногда являлось основной причиной летного происшествия. Это мы уже видели из примеров неудачных полетов на штопор и аварийных посадок самолета. Но в многолетней практике летной работы имели место и более разительные примеры.

Курсант Рожин выполнял свой десятый самостоятельный полет. Во время разворота его испугало то, что колодка, прикрепленная к педали, предназначенная для удобства действий ею при коротких ногах, неожиданно откинулась вперед. Под влиянием испуга курсанту показалось, что педаль отломилась и поэтому он неминуемо свалится на землю. Испуг породил боязнь. Страх привел к резкому управлению рычагами и как бы ослепил курсанта. Резкие эволюции самолета, обусловленные неосмысленными действиями, еще более усилили дезорганизующее чувство. Страх дошел до панического состояния, почти до ужаса. В результате этого в течение пол часа курсант допускал в воздухе грубейшие ошибки в пилотировании и только через тридцать минут заметил, что педали действуют совершенно исправно. После этого он благополучно произвел посадку самолета.

Ничего бы этого не случилось, если бы Рожин подавил испуг и не преувеличил опасности. Да опасности, строго говоря, и не было. Носком сапога можно было откинуть колодку обратно на педаль, не было большого неудобства и при действии педалями, когда правая колодка откинута, а левая на педали.

Факторами, способствующими появлению и обострению чувства страха, являются: излишняя осторожность, повышенная впечатлительность, неудовлетворенность характером или ходом деятельности, подавленное настроение чем-либо, отсутствие интереса к данной деятельности, безразличие к результатам работы и все то, что понижает активность и подавляет энергию человека. Исключением всех этих фактов можно предупредить возникновение страха, уменьшить его отрицательное влияние, а если он уже появился, то облегчить его подавление.

БОРЬБА СО СТРАХОМ

Дети, подростки да и взрослые при первом знакомстве с летчиком часто спрашивают:

— А страшно летать?

— Нет, совсем не страшно, — обычно отвечает летчик. Видя в глазах собеседников недоверие, он начинает приводить сравнения:

— Когда летишь на самолете, то чувствуешь себя так же, как на автомобиле, на мотоцикле или на велосипеде. Едешь и посматриваешь, управляешь. Какой же тут страх? На автомобиле даже страшнее — имеется большая возможность столкновения с попутной машиной.

Летчик-новатор Петр Николаевич Нестеров после того, когда он выполнил в воздухе свою первую «мертвую петлю», в книге «Как я совершил мертвую петлю» писал: «Было жутко только решиться, а как только я закрыл бензин, чтобы перейти на планирование, мне сразу стало легко и я занялся своей работой».

Петля Нестерова была первой в истории авиации. Все, кроме Нестерова и отца русской авиации Н. Е. Жуковского, считали до ее выполнения, что она не осуществима. Даже после того, когда Нестеров удачно выполнил ее, в газетах писали, что Нестеров «был на волосок от смерти», что он «рисковал жизнью». И в этом не было большого преувеличения.

Нет оснований сомневаться в искренности летчиков, которые говорят, что летать не страшно, но и трудно допустить, что у Нестерова во время выполнения петли совершенно не было страха. Когда он готовился выполнить ее, то испытывал страх, ему «жутко было решиться», но когда решился, подавил страх, приглушил его, ему «стало легче». И те летчики, которые говорят, что летать не страшно, нередко испытывают чувство страха, но, подавляя его силой воли и вытесняя занятостью пилотирования, часто совсем не замечают этого чувства. «Было не до страха», — говорят летчики после преодоления большой опасности. «Не тот мужественен, — писал К. Д. Ушинский, — кто лезет на опасность, не чувствуя страха, а тот, кто может подавить самый сильный страх и думать об опасности, не подчиняясь страху»¹.

¹ Ушинский К. Д. Соч., т. 9, изд. АПН, М., 1950, стр. 227.

Советский офицер, фотографировавший под Сталинградом приближающиеся к нему фашистские танки в то время, когда солдат уже охватила паника, делал это не из-за безрассудного бесстрашия, а для того, чтобы подавить свой страх и страх подчиненных ему людей. Занятость может не только вытеснить чувство страха, но и предупреждать его возникновение. Лев Толстой в рассказе «Хозяин и работник» писал: «Надо было во что бы то ни стало не допустить до себя... страх, а чтобы не допустить его, надо было делать что-нибудь, чем-нибудь заняться».

Занятость — далеко не единственный путь борьбы со страхом. Основное, что предупреждает возникновение страха, а если он уже появился, то снижает его, это — знание.

Великий критик В. Г. Белинский писал, что «знанием побеждается всякий страх». А Ушинский считал, что страх уменьшается по мере того, как проявляются пределы опасности. Знать опасности, которые могут создавать угрозу — значит предвидеть обстоятельства, складывающиеся в полете, что дает возможность своевременно принять меры к преодолению этих опасностей. Знание объективных условий предстоящего полета, в котором может угрожать опасность, и знание способов преодоления этой опасности исключает возможность преувеличения воображаемых последствий столкновения с опасностью, исключает причину страха.

Следовательно, расширение и углубление знаний закономерностей и условий полетов, а также знаний техники выполнения самих полетов обеспечивают успешность освоения и выполнения последних, в то же время обеспечивают предупреждение и преодоление страха. В конечном итоге все это, вместе взятое, порождает чувство уверенности.

Уверенность в надежности самолета и его техническом оснащении, уверенность в своих силах и способностях, в возможности преодоления трудностей и опасностей полета, в успешном достижении цели является одним из самых эффективных факторов, предупреждающих и подавляющих чувство страха. Большая уверенность полностью исключает страх. Но уверенность, как и все чувства, не постоянна, она может понизиться или смениться неуве-

ренностью. Чувство уверенности тогда бывает устойчивым, когда оно подкрепляется хотя бы частичными успехами. Поэтому в целях предупреждения и подавления страха, в целях воспитания смелости видеть и осознавать свои успехи и успехи своего коллектива, своих товарищей не менее важно, чем видеть и осознавать свои недостатки.

Давно уже замечена закономерность, заключающаяся в том, что восприятие силы других пробуждает собственные силы. Такие герои Великой Отечественной войны, как летчик Гастелло, рядовой Александр Матросов, и многие другие своими бессмертными подвигами не только нанесли урон врагу и тем приблизили победу над фашизмом, но и показали пример смелости миллионам людей и этим еще больше возбудили их смелость.

Примеры смелости помогают и тем, кто уже охвачен страхом. Страх солдат перед фашистскими танками, дошедший до панического состояния, был подавлен смелостью их командира, фотографировавшего эти танки. Ниловна из повести Горького «Мать» освободилась от страха во время суда над ее сыном и его товарищами, увидев их смелость. Наблюдение с земли за смелыми летчиками, отлично выполняющими фигурные полеты, вызывает желание летать, подавляет боязнь полетов. Поэтому не случайно, что перед началом массовых прыжков с парашютом сначала прыгает опытный парашютист.

Положительное влияние в смысле стимулирования смелости и подавления страха оказывает и «чувство локтя». К тому же при действиях в коллективе каждый старается показать своим товарищам только положительные примеры мужества, стойкости, бесстрашия, а если не может подавить своего страха, то старается скрыть его от других. «Я всегда и везде, — особенно на Кавказе, — писал Лев Толстой в рассказе «Рубка леса», — замечал особенный такт у нашего солдата во время опасности умалчивать и обходить те вещи, которые могли бы невыгодно действовать на дух товарищей... В русском, настоящем русском солдате никогда не заметите хвастовства, ухарства, желания отуманиться, разгорячиться во время опасности; напротив, скромность, простота и способность видеть в опасности совсем другое, чем опас-

ность, составляют отличительные черты его характера»¹.

Стремление проявлять перед товарищами только положительные качества, обусловленное чувством собственного достоинства, укрепляя смелость, способствует подавлению страха. Летчик всегда смелее действует, а поэтому и успешнее подавляет свой страх, когда за его полетом наблюдают. Присутствие людей умножает смелость особенно в тех условиях, когда в коллективе всякое проявление страха считается зазорным, не достойным члена данного коллектива.

В авиации с первых дней ее зарождения широкое распространение получило презрение к страху. Эта замечательная традиция передается от одного поколения летчиков к другому. Она настолько уже вкоренилась в среду летчиков, что из их лексикона почти полностью выпали такие слова, как: «страшно», «боюсь», «испугался», «не уверен». Даже в тех случаях, когда летчик с увлечением рассказывает о своих переживаниях в особо опасном полете, он не скажет, что ему «было страшно» или что он «испугался», а выразит эту мысль примерно такими словами: «скучновато было», «мурашки побежали по спине», «дух захватило», «сердце из груди чуть не выпрыгнуло» и, как правило, говорит это в шутовском тоне, с желанием вызвать смех по поводу этого страха.

Веселое настроение и, особенно, смех имеют большое значение как в предупреждении, так и в подавлении страха. Максим Горький говорил: «Правильно, что смех убивает всякую нечисть. Замечательная вещь — смех. Замечательная. Надо учить всех ребят, как бороться со страхом. Найди смешное — рассмейся, и все пройдет»².

При угрозе большой опасности, когда эта угроза переживается коллективом, большую роль может сыграть весельчак, который одной лишь шуткой по поводу этой опасности сможет вызвать смех или создать веселое настроение, что в конечном итоге поможет всем подавить чувство страха.

В подавлении страха имеют большое значение не только занятость, знание дела, примеры смелости, уверен-

¹ Толстой Л. Н. Избранные рассказы. Издательство «Правда», М., 1954, стр. 37.

² «Литературная газета» от 31 мая 1956 года, статья Н. Венгерова.

ность, чувство собственного достоинства и веселое настроение, но и чувства гнева, удовольствия, радости, удовлетворения, ответственности, долга и т. д. Из всех этих чувств самым стойким и самым эффективным в подавлении страха является чувство долга.

Чувство долга основывается на идеологии, на подчинении своих личных интересов интересам общественным, когда благополучие близких людей, своего коллектива, своего класса и народа, своей Родины признается более важным, чем личное благополучие, когда личное благополучие не мыслится без благополучия своего народа, своего коллектива. Это чувство, являясь главнейшим из всех моральных качеств, дает человеку непоколебимое самообладание и неизмеримые силы. Оно обуславливает стремление к общественно значимой цели деятельности и укрепляет волю, а воля, проявляясь в смелости, подавляет страх.

Подавление страха, обусловленное чувством долга, ответственности за порученное дело или за благополучие близких людей, может быть настолько сильным, что приводит к отваге, к бесстрашию. Опасение за выполнение порученной задачи, опасение за благополучие людей может полностью вытеснить страх за себя. В условиях, когда все помыслы и стремления заключаются в том, чтобы оградить близких людей от надвигающейся на них опасности, некогда думать о себе, о своем благополучии. Этим и объясняются бесстрашные подвиги и самоотверженные поступки.

Два летчика-истребителя ведут воздушный бой с самолетами противника. Каждый из них испытывает чувство страха и каждый по-своему его подавляет. Но вот у одного из них снарядом разбило мотор, летчик идет на вынужденную посадку на территории противника. Его гибель почти неизбежна. Второй летчик, видя в беде товарища, планирует за ним, приземляется там, где он вынужденно сел на подбитом самолете и берет его на борт своего одноместного истребителя. Риск второго летчика огромен, несравнимо выше, чем в воздушном бою, но во время спасения товарища у него уже нет страха. Опасение за товарища, жгучее желание спасти его вытеснили страх за себя. Все эти действия по спасению товарища требовали от него исключительно высокой

точности. Проявления страха не дали бы возможности выполнить их успешно.

Подобные примеры не единичны. Так спас летчик-истребитель С. И. Грицевец летчика Забалуева, когда они оба прилетели с территории противника в тесной кабине одноместной «Чайки». Таким же путем летчик-штурмовик Береснев спас экипаж подбитого самолета, привезя его с территории противника на крыльях своего самолета. Это наиболее яркие примеры товарищеской выручки, при которой чувство долга подавляло страх. Но это же чувство помогает подавлять свой страх сотням и тысячам летчиков, для которых коммунистический принцип — все за одного, один за всех — стал основной чертой их характеров.

У летчиков наших такая порука,
Такое заветное правило есть:
Врага уничтожить — большая заслуга,
Но друга спасти — это высшая честь.

А. Твардовский.

Чем значимее для летчика цель полета, чем больше у него желание выполнить задачу, тем больше он мобилизует на это свои физические силы, волю и смелость. А все это дает ему возможность предупреждать возникновение страха или подавлять его.

Какие бы факторы ни использовались для подавления страха, какие бы чувства ни глушили его, но если этот страх все же в какой-то мере владеет летчиком и, проявляясь в его деятельности, мешает ему идти к цели, он должен «взять себя в руки». В работе летчика иногда создаются такие условия, где не может быть ни уверенности, ни каких-либо других чувств, которые подавляли бы страх. В этих условиях летчику приходится бороться со своим страхом и только путем самообладания и решимости избавиться от него. Следовательно, во всех случаях, когда опасность вызывает чувство страха, требуется самообладание.

Способность владеть своими чувствами имеет огромное значение в тех случаях, когда слишком сильны проявления чувств и особенно таких отрицательных, как горе, неуверенность и страх. Они становятся помехой на пути к цели.

Самообладание часто называют умением «держаться

себя в руках», и это вполне правильно, потому что самообладанию надо учиться, его надо вырабатывать в себе, и вырабатывается оно в тех условиях, где обстоятельства пробуждают сильные чувства, а интересы дела требуют подавления, приглушения этих мешающих делу чувств. И чем выше у человека впечатлительность и эмоциональная возбудимость, тем больше ему требуется самообладания.

Для сознательного подавления боязни только силой своего самообладания очень важно уметь сразу же заметить проявления страха. Для этого надо знать, насколько опасен страх; зная это, в сложных условиях полета и во всех остальных случаях, когда приходится рисковать, необходимо иметь настороженность и по отношению к страху. Кроме того, следует знать, в чем и как проявляется страх, чтобы сразу же обнаружить его у себя. Обычно легко заметить испуг, обнаружить же свою боязнь значительно труднее.

Летчик, заметив возникновение страха, обычно мысленно говорит себе: «Ничего еще не случилось!», «Стыдись!» или «Что я, трусливее других!» Уличив себя в трусости, он уже легко овладевает своими чувствами.

Примеров самообладания в летной практике очень много. Приведем один из них.

Летчик спокойно и вполне уверенно выполняет взлет, как обычную, хорошо освоенную работу. На высоте пятидесяти метров, когда перед ним открылось низу село, над которым он взлетел, стал рассматривать оживленные улицы, стараясь понять, почему они так многолюдны. В это время двигатель сделал перебой и затих, хотя воздушный винт продолжал вращаться. Возникла угроза вынужденной посадки в селе, где совершенно негде было приземлить самолет. Малая высота не позволяла развернуться в сторону от села.

Сразу же после отказа двигателя у летчика застучало сердце, захватило дыхание, руки крепко сжали управленческие органы, помимо воли левая нога импульсивно отжала педаль так, что самолет стал резко разворачиваться без крена от села. Возникла тряска самолета, обычная перед падением машины от потери скорости. Но в этот критический момент у летчика появилась отчетливая мысль: «Струсил!» Он мгновенно прекратил разворот самолета,

направил его со снижением на крыши домов, восстановил необходимую для устойчивости машины скорость. Одновременно он осмысливал причину отказа двигателя. Предположив, что он мог отказать из-за плохого прогрева перед вылетом, летчик быстро стал впрыскивать в него бензин заливным шприцем, которым пользуются при запуске двигателя. Перед самыми крышами ближайших домов двигатель заработал, и опасность была преодолена.

Основное, что спасло летчика, это быстрое подавление страха. Освободившись от него, он мог уже проявлять находчивость и деловитость.

Самообладание в какой-то мере свойственно каждому человеку, но эту власть над собой, над своими чувствами надо уметь использовать. Кроме того, это качество воли следует постоянно укреплять. Полеты, сопровождаемые необычными и сильными ощущениями, трудностями, а иногда и угрозой опасности, создают благоприятные условия для укрепления самообладания. Поэтому летчики и отличаются смелостью, что они умеют владеть собой.

БЕССТРАШИЕ

В сложных условиях полета, требующих от летчика риска, и тем более в процессе преодоления непосредственной угрозы большой опасности очень важно спокойствие. Недаром, когда приближается большая опасность, опытный человек советует менее опытным быть спокойными. При спокойном состоянии летчик имеет возможность лучше распределять и переключать свое внимание, расчетливее и точнее действовать, с меньшей затратой сил, чем при волнении. Разумеется, что спокойное состояние в процессе деятельности в сложных условиях не исключает, а предполагает необходимое при этой деятельности волевое напряжение.

Спокойная деловитость возможна только при отсутствии сильных отрицательных чувств, при отсутствии страха. Если чувства неудовлетворения, неудовольствия и горя ослабляют работоспособность человека, то страх, как мы уже видели, иногда парализует его деятель-

ность. Следовательно, состояние бесстрашия, обеспечивая спокойную деловитость летчика, обеспечивает тем самым и наиболее высокую эффективность его действий, что очень важно, когда он находится в сложных условиях полета и, особенно, когда он преодолевает какую-либо опасность.

Бесстрашие в борьбе всегда почиталось в народе за высшее благо и называлось доблестью. Примерами бесстрашия пестрит вся история революционной борьбы большевиков. Ими насыщена история войн. Бесстрашие помогало людям покорять воздушную стихию. Оно помогает завоевывать большие высоты и скорости полета, приближает людей к полетам на другие планеты.

Однако не каждый бесстрашный поступок человека награждает его успехом. В зависимости от того, чем это бесстрашие обуславливается, оно может быть и очень полезным и может принести большой вред.

Рассматривая пути и способы подавления страха, мы видели, что бесстрашие может быть достигнуто высоким чувством долга, которое обуславливало героизм советских воинов в минувшей войне, полной уверенностью в успехе, присущей хорошо подготовленным и опытным специалистам своего дела, оно может обуславливаться и занятостью делом. Бесстрашие, вызванное какой-либо из этих причин, во всех случаях полезно.

Бесстрашие может быть обусловлено и незнанием или непониманием опасности, что очень часто наблюдается у детей.

Как рада я, что ты не в силах
Понять опасности своей,
Не плачут дети на могилах,
Им чужд и стыд и страх цепей.

Лермонтов. «Баллада»

Бесстрашие детей не только оберегает их от сильных и вредных переживаний, но и таит в себе большие несчастья для них. Не зная опасностей, ребенок может спокойно сидеть на барьере высокого балкона или ходить по краю крыши многоэтажного здания. Бесстрашие, обусловленное незнанием опасностей, может быть и у взрослых людей. Пример такого бесстрашия привел Лев Толстой в рассказе «Севастополь в августе»:

«Над блиндажом слышались беспрестанные выстрелы...

— Вот Мельников, тот, небось, все на дворе сидит,— сказал кто-то.

— А пошлите его сюда, Мельникова-то,— прибавил старый фейерверкер,— и в самом деле убьет так, понапрасну.

— Что это за Мельников? — спросил Володя.

— А такой у нас, ваше благородие, глупый солдатик есть. Он ничего как есть не боится и теперь все на дворе ходит.

...Мельников вошел в блиндаж. Это был толстый (что чрезвычайная редкость между солдатами), рыжий, красный мужчина, с огромным выпуклым лбом и выпуклыми ясно-голубыми глазами.

— Что, ты не боишься бомб? — спросил его Володя.

— Чего бояться бомбов-то, — отвечал Мельников, пожимаясь и почесываясь, — меня из бомбы не убьют, я знаю¹!

Бесстрашие Мельникова обуславливалось слабо развитым интеллектом: он почему-то считал, что его «из бомбы не убьют», а поэтому у него совершенно не возникало чувство страха, когда кругом рвались бомбы. Вследствие того, что у Мельникова не было страха, ему не приходилось и подавлять его — смелость ему не требовалась.

Незнание или непонимание опасности может быть и в результате временного сужения сознания под влиянием каких-либо сильных чувств: гнева, ярости, азарта, ненависти. Мцыри, по словам Лермонтова, во время схватки с барсом был бесстрашен:

Я ждал, схватив рогатый сук,
Минуту битвы — сердце вдруг
Зажглося жаждою борьбы
И крови.
И я был страшен в этот миг,
Как барс пустынный, зол и дик,
Я пламенел, визжал, как он;
Как будто сам я был рожден
В семействе барсов и волков,
Под свежим пологом лесов.

Страх Мцыри был полностью вытеснен яростью. Сознание было сконцентрировано на борьбе, и он уже не мог думать об опасности.

¹ Толстой Л. Н. Избранные рассказы. Издательство «Правда», М., 1954, стр. 175—176.

Незнание опасности, а вместе с этим и бесстрашие могут быть вследствие неопытности. Об этом свидетельствует множество фактов из летной практики.

Курсант Романенко, не имея ни знаний, ни опыта в полетах по приборам вне видимости земли, беспечно выполнял фигуры непосредственно возле стены облачности, спускавшейся густым снегопадом. Набирая скорость для выполнения петли, он залетел в сплошную облачность и, не видя земли, стал снижаться не прямой линией к аэродрому, свободному от облачности, а спиралью. Снижался до самой земли, пока не увидел в снегопаде кустарник. Сорок минут Романенко летал в снегопаде, часто не видя земли, и все же нашел свой аэродром и произвел нормальную посадку самолета.

Даже для опытного летчика такой полет на самолете, не приспособленном для слепых полетов, непосилен. Опытный летчик, во-первых, опасался бы пилотировать возле облачности, спускающейся снегопадом; во-вторых, попав в облачность и зная об опасности полета в облаках на самолете, не оборудованном необходимыми для этого приборами, мог испытать страх, который помешал бы ему пилотировать.

Только бесстрашие, обусловленное неопытностью, дало возможность курсанту Романенко благополучно завершить столь рискованный полет.

Второй пример. Во время учебных полетов над аэродромом, впервые самостоятельно выполняемых курсантами, поднялся штормовой ветер, угрожающий благополучию посадок легких и малоустойчивых учебных самолетов По-2. Радиосвязи на учебных аэродромах в то время еще не было, поэтому на посадочной полосе был выложен знак: «Немедленная посадка — штормовой ветер».

Курсанты, увидев этот знак, поспешили на посадку. При этом они стали допускать грубейшие ошибки в пилотировании. Ни один из них не мог нормально зайти на посадочную полосу. По характеру ошибок курсантов было видно, что ими овладел страх. Тогда руководитель полетами приказал убрать знак, сигнализировавший о штормовом ветре. Курсанты, находившиеся в воздухе, стали пилотировать по-прежнему спокойно и благополучно приземлились, хотя ветер не утихал.

Неопытность курсантов сначала способствовала возникновению у них страха, потом, когда испугавший их сигнал о штормовом ветре был убран, эта же неопытность исключила страх, а бесстрашие дало им возможность спокойно производить посадки самолетов.

Однако бесстрашие, обусловленное недостаточно развитым интеллектом или неопытностью, нельзя считать положительным, потому что оно хотя иногда и обеспечивает успешное преодоление опасностей, но оно же большей частью и создает опасные, рискованные ситуации, которые, при отсутствии у летчика настороженности, приводят к его гибели.

Нельзя признать положительным и такое бесстрашие, которое обусловлено сужением сознания. Такое бесстрашие слепо. Оно может быть полезным только при решении опасных, но узких задач, не требующих широкого распределения и переключения внимания. В летной практике такие узкие задачи встречаются крайне редко. Многолетние наблюдения за деятельностью летчиков показывают, что для преобладающего большинства из них характерно такое бесстрашие, которое обусловлено сознательным отрешением от опасности или полной уверенностью в успешном выполнении задачи. Сознательное отрешение от опасности достигается только смелостью, стремлением идти к цели, несмотря на страх, а когда страх будет полностью подавлен, тогда бесстрашие приводит к отваге. Такое бесстрашие возможно и тогда, когда гибель кажется неизбежной.

Полное отрешение от опасности доступно каждому человеку при одном из следующих условий: когда он чувствует уверенность в своем успехе или в успехе коллектива, вместе с которым решает ответственную задачу, или когда благополучие людей, в интересах которых он действует, считает более важным, чем собственное благополучие, или же в том случае, когда он не видит возможности спастись и в течение опасной работы смирился со своей обреченностью.

Лев Толстой в «Севастопольских рассказах» писал: «Козельцов был уверен, что его убьют: это и придавало ему храбрости».

Готовность к самопожертвованию ради спасения

близких и дорогих людей — явление нередкое среди советских летчиков. При аварийных ситуациях летчик не покидает самолета, пока в нем находятся другие члены экипажа или пассажиры. Летчики-истребители в период Великой Отечественной войны не прекращали атаковать бомбардировщики противника до тех пор, пока была у них возможность для этого, а когда кончались снаряды, то шли на таран. Это уже высшее проявление смелости.

Смелость — не случайность. Она достигается упорным трудом.

Глава III

СТАНОВЛЕНИЕ СМЕЛОСТИ

Имена и образы смелых людей не сходят со страниц книг и журналов, с подмостков театров и с экранов кино. В жизни очень много мы встречаем безупречно смелых людей. Читая о поступках и поведении героев или наблюдая жизнь и деятельность знакомых нам личностей, мы видим, как формировалась их смелость. Примеры формирования смелости показывают нам основные закономерности ее становления, а также и все то, что способствует воспитанию этого качества воли.

Процесс формирования смелости прекрасно раскрыл Николай Островский в романе «Как закалялась сталь».

Павел Корчагин с детства был подвижным и находчивым. «Он у меня драчливый, как петух», — говорила его мать. Рос он в бедности. Сначала на него оказывали влияние его товарищи детства, которые как бы соревновались с ним в смелости. Потом на его воспитание влияли взрослые.

Жухрай учил Павку боксу. «Не легко давалась Павке эта наука, — писал Островский, — но усвоил он ее прекрасно. Не раз летел он кубарем, сбитый с ног ударом кулака Жухрая, но учеником оказался прилежным и терпеливым».

Шла гражданская война, и Павка своим юношеским умом искал себе место в той борьбе, в которой участвовали все его близкие. Когда Павел Корчагин

забрался в сад соседа адвоката Лещинского, то увидел через окно на столе лежащий револьвер. «У Павки захватило дух. Несколько секунд в нем происходила борьба, но, захлестнутый отчаянной дерзостью, он перегнулся, схватил кобуру и, вытащив из нее новый вороненый револьвер, прыгнул в сад»¹. Обыск не дал никаких результатов. Случай с пропажей револьвера убедил Павку в том, что даже и такие рискованные предприятия иногда оканчиваются благополучно.

Ненависть к богатым, занятия боксом, успешное преодоление опасности и страха при хищении револьвера укрепили уверенность юноши. Он так же решительно и смело вступил в единоборство с более сильным противником — гимназистом Сухарько, когда тот напал на него.

Павка любил читать Джузеппе Гарибальди: «Да, я его шестьдесят восемь выпусков прочел, каждую полочку покупаю по пять штук. Вот человек был Гарибальди! — с восхищением произнес Павел. — Вот герой! Это я понимаю. Сколько ему приходилось биться с врагами, а всегда его верх был»².

Стремление Павла к развитию своей смелости поддерживал Жухрай. «Я, братишка, в детстве тоже был вроде тебя, — говорил он, — не знал, куда силенки девать, выпирала из меня наружу непокорная натура. Жил в бедности. Глядишь, бывало, на сытых да наряженных господских сыночков, и ненависть охватывает. Бил я их частенько беспощадно, но ничего из этого не получалось, кроме страшенной трепки от отца. Биться в одиночку — жизни не перевернуть. У тебя, Павлуша, все есть, чтобы быть хорошим бойцом за рабочее дело, только вот молод очень и понятие о классовой борьбе очень слабое имеешь. Я тебе, братишка, расскажу про настоящую дорогу, потому что знаю: будет из тебя толк. Тихоньких да примазанных не терплю.

Теперь на всей земле пожар начался. Восстали рабы и старую жизнь должны пустить на дно. Но для этого нужна братва отважная, не маменькины сынки, а народ

¹ Островский Н. Как закалялась сталь. «Молодая гвардия», М., 1948, стр. 29.

² Там же, стр. 49.

крепкой породы, который перед дракой не лезет в щели, как таракан от света, а бьет без пощады»¹.

Эти слова Жухрая и собственные пытливые мысли и формировали у Павла определенные убеждения.

Поэтому не случайно Павел Корчагин вспомнил слова Жухрая об отваге, когда увидел своего учителя, идущего по улице под конвоем петлюровца. «Жухрай приближался, — пишет Николай Островский. — Сердце Корчагина заколотилось со страшной силой. Мысли бежали одна за другой, их нельзя было схватить и оформить. Слишком мал был срок для решения. Одно было ясно: Жухрай погиб.

И, смотря на подходивших, Павел затерялся в рое охвативших его чувств.

«Что делать?»

В последнюю минуту вспомнил: в кармане револьвер. Как только пройдут мимо, выстрелить в спину вот этому, с винтовкой, и тогда Федор свободен. И от мгновенного решения прекратилась пляска мыслей. Крепко, до боли сжались зубы. Ведь только вчера Федор говорил ему: «А для этого нужна братва отважная...»

Павел быстро оглянулся назад. Улица, ведущая в город, была свободна. На ней не было ни души... Но голову сверлила тревожная мысль: «Если я выстрелю в него и промахнусь, то пуля может попасть в Жухрая...»

...И случилось так: с Павлом поравнялся рыжеусый конвоир; Корчагин неожиданно бросился к нему и, схватив винтовку, резким движением пригнул к земле»².

В этом исключительно смелом поступке Павла Корчагина проявилось все: его задатки к драчливости, классовое самосознание, его убеждения, чувство товарищеского долга, воспитанная в нем смелость, перешедшая из отдельных смелых действий и поступков в главнейшую черту характера. Смелость Павла Корчагина стала уже его личным качеством, предопределяющим в некоторой степени его поведение. Он «на допросах ничего не сказал, от всего отрекался. Почему молчал — и сам не знал. Хотел быть смелым, хотел быть крепким, как те, о

¹ Островский Н. Как закалялась сталь. «Молодая гвардия», М., 1948, стр. 66—67.

² Там же, стр. 71—72.

которых читал в книгах, а когда взяли, вели ночью и у громады паровой мельницы один из ведущих сказал: «Что его таскать, пане хорунжий? Пулю в спину — и кончено», стало страшно».

Не ради одной смелости, конечно, пошел Павел добровольцем в Красную Армию. Его влекло туда сознание необходимости уничтожить белогвардейцев и завоевать власть трудового народа, освободить его от порабощения. И в этом его стремлении сказалась также смелость.

Когда Павел узнал, что буденновская армия ведет более упорные бои, чем та, в которой он служил, то стал просить своих командиров о переводе его именно в буденновскую армию, на более ответственный и более опасный участок фронта, где, как он думал, может в большей мере проявить свою смелость.

Когда командир объяснил Павлу, почему нельзя перевести его в другую армию и почему нужно служить там, куда он назначен приказом командования, Павел ответил: «Все это правильно, но к буденновцам я перейду — это факт». На другой день вечером Павла у костра уже не было¹.

В этом самовольном переходе Павла из одной воинской части в другую сказалась большая смелость и все еще слабая ее основа — убеждения. Корчагин в данном случае руководствовался больше собственным желанием, чем сознанием необходимости. Он знал, что своим самовольным поступком нарушал дисциплину в армии, но это знание не было его убеждением, поэтому он им и не руководствовался. Позднее, когда сформировались и окрепли убеждения Корчагина, он охотно шел туда, куда посылали его комсомол и партия, выполнял все поручения честно. Такое отношение к делу, к своему труду еще больше укрепило его волю и смелость.

Наивысшим проявлением воли и смелости у Павла Корчагина было его решение стать полезным своему народу и тогда, когда жизнь казалась невыносимой, когда вследствие неизлечимой болезни он становился совершенно нетрудоспособным. «Трудно жить — шлепайся. А ты попробовал эту жизнь победить? Ты все сделал,

¹ Островский Н. Как закалялась сталь. «Молодая гвардия», М., 1948, стр. 128.

чтобы вырваться из железного кольца? ...Умей жить и тогда, когда жизнь становится невыносимой»¹. Он стал упорно учиться, чтобы стать писателем. И здесь он выбрал для себя самую трудную работу.

Можно предполагать, что такие герои художественных произведений, как Павел Корчагин и Жухрай, такие реально существовавшие и существующие личности, которые прославили себя героическими подвигами, воспитали у себя исключительную смелость потому, что имели к этому врожденные задатки. Но в жизни встречается очень много и таких людей, которые по своим природным задаткам и по тем условиям, в которых они росли и воспитывались, оказывались слабovolьными и робкими. Такие слабохарактерные люди нередко попадают в условия, где требуется сильная воля и большая смелость. Они обычно не сами приходят туда, где имеются эти условия, а именно попадают в них. Столкнувшись с опасностями и преодолевая их, испытывая сильное чувство страха и подавляя его, оказавшись перед необходимостью рисковать, находясь в среде смелых людей, эти робкие люди начинают ломать свой характер. Часто эта ломка бывает трудной и болезненной, но, как показывают факты, в большинстве случаев у таких людей в этих условиях развивается сильная воля и большая смелость. Так стала смелой забитая, запуганная и робкая Ниловна из повести Горького «Мать», так становилось и становится смелыми множество ранее слабохарактерных людей.

В практике обучения полетам нередко бывает так, что юноша, ранее не обладавший задатками сильной воли и большой смелости, воспитывавшийся в условиях, которые усиливали у него слабovolие, становился впоследствии безупречно смелым летчиком.

Для наглядности приведем такой пример:

Курсант школы летчиков Ерофеев вследствие тяжелых материальных условий семьи, в которой он воспитывался, и в результате того, что в детстве часто и тяжело болел, был физически слабым. В детских играх с товарищами он часто терпел неудачи, переносил насмешки и побои. Все это породило в нем замкнутость, робость и

¹ Островский Н. Как закалялась сталь. «Молодая гвардия», М., 1948, стр. 300.

отчужденность от коллектива. Однажды упав с лошади, он стал вообще бояться всех крупных животных. Боялся один ходить в лес, боялся и темноты.

И этот робкий юноша, тяготившийся сознанием, что он слабее физически и слабее своих товарищей, решив проверить свое здоровье и свои силы, пошел на комиссию, отбиравшую кандидатов в школу летчиков. Ерофеев был убежден, что его забракуют, но испытания прошел успешно и оказался в числе курсантов.

Первое время обучения полетам Ерофееву часто приходилось испытывать страх. Страшно было даже садиться в самолет. При этом у него бледнело лицо, на висках выступал пот, дрожали пальцы рук и колени. В полете у Ерофеева появлялась сильная напряженность. Когда он полетел с инструктором на фигурный пилотаж, то каждая новая для него фигура вызывала такой страх, что у него кололо в груди, захватывало дыхание, а руки судорожно цеплялись за первый попавшийся предмет. Но Ерофеев стыдился своей трусости и напрягал все свои силы, чтобы побороть ее.

Стремление Ерофеева к подавлению страха и к преодолению трусости поддерживалось и укреплялось тем, что он видел некоторые успехи в своих усилиях. При повторном выполнении пугавшей его фигуры он уже испытывал менее сильный страх, а когда сам пробовал выполнить эту фигуру и убеждался, что она у него получается, что он уже умеет ее выполнять, чувство страха сменялось радостью. В следующих полетах он уже не боялся выполнять эту фигуру, а со временем стал стремиться еще лучше освоить ее. С приобретением знаний и опыта росла уверенность курсанта в своих силах, а вместе с ней развивалась и крепла его смелость.

Однажды при выполнении самостоятельного полета у Ерофеева отказал мотор. Он удачно выбрал в поле площадку и приземлился на нее самолет.

— Наверно, скучновато было, когда в воздухе мотор остановился? — спросил его кто-то из товарищей.

— Никакого страха не заметил, — ответил Ерофеев, — некогда было. Знаете, как много работы при вынужденной посадке!

Командир эскадрильи объявил Ерофееву перед строем курсантов благодарность за самообладание при отка-

зе мотора в воздухе. После этого Ерофеев уже не считал себя слабее других и не только перестал бояться опасностей, но и ждал случая, чтобы проявить свою смелость. Он уже хорошо знал по своему личному опыту мудрость народной пословицы: «Смотри страху в глаза, и он смигнет».

Рассмотренные примеры показывают, что смелость зарождается от потребности достичь чего-то необходимого, но мало пока доступного, совершить какое-то действие, связанное с опасностью и риском, и, несмотря на трудности, удовлетворить эту потребность. Потребность порождает мечту, которая, вынашиваясь в сознании, созревая, становится конкретным хотением. Вслед за выяснением: «Чего же я хочу?» начинаются поиски ответа и на другой вопрос: «А как этого достичь, как преодолеть препятствия и опасности?» При этом в сознании всплывает несколько вариантов преодоления трудностей, вариантов плана деятельности, начинается борьба мотивов. И с того момента, когда человек принимает решение преодолевать стоящие на его пути к цели препятствия и опасности, у него появляется смелость.

Чем значимее для нас потребности, чем привлекательнее наши желания и цели и чем лучше будут учтены обстоятельства, трудности и опасности, стоящие на пути к цели, тем с большей определенностью будет принято решение действовать соответствующим образом, тем тверже будет это решение. А определенность и твердость решения обеспечат и смелость действия.

Из этого следует, что для успешного воспитания смелости необходимо прежде всего направить сознание на жизненно важные, общественно значимые потребности. Надо определить общие отдаленные цели жизнедеятельности, из которых будут вытекать и частные, более близкие задачи. Вместе с этим надо научиться оценивать обстановку, возможности и способы достижения своих целей, а для этого необходимы знания, умение и опыт. В ходе деятельности обычно возникают новые, не учтенные ранее трудности, осложнения и опасности, которые требуется преодолевать. Нужны, следовательно, настойчивость, самообладание, инициатива и находчивость.

Все эти качества необходимы человеку и развиваются у него в любой деятельности, в том числе и в такой, где

нет опасности и риска, где не требуется смелости. Развивая сознание, приобретая знания, умение и опыт, вырабатывая настойчивость, инициативу и находчивость, мы тем самым воспитываем свою волю и создаем условия для воспитания смелости. Но если в этом развитии знания не становятся убеждениями, цели и способы деятельности не избираются, личная настойчивость полностью заменяется требовательностью со стороны других лиц, самообладание подменяется терпением, если условия деятельности не требуют инициативы и находчивости, то никакого воспитания смелости при этом не будет.

Знания, полученные из книг, газет, лекций, докладов и бесед, могут быть хорошо закреплены в памяти и в то же время могут не сложиться в убеждения. В этом случае человек знает, как действовать при тех или иных обстоятельствах, и в то же время поступает иначе, поступает так, как подсказывают ему, может быть, случайные желания или привычки.

Только убеждения дают возможность правильно определять цель деятельности, принимать смелые и твердые решения, которые определяют смелость.

Для того чтобы знания стали убеждениями, необходимо все увиденное, услышанное и прочитанное самому анализировать, устанавливать взаимосвязи явлений, делать в результате этого обобщения и выводы. Кроме того, надо овладеть знаниями, научиться применять их на практике.

Выбор цели деятельности, а если она указана, то способов выполнения ее имеет большое значение в воспитании смелости, потому что в этом проявляется решительность, без которой смелость немыслима. Там, где нечего обдумывать, где нечего решать, не может быть ни решительности, ни смелости.

Настойчивость в достижении цели, в преодолении трудностей и опасностей на пути к ней возможна при условии, когда глубоко осмыслена потребность в этой деятельности, понятна ее значимость для данного человека или для людей, в интересах которых данный человек решает действовать, и когда у него появляется интерес к этой деятельности. «Чем глубже преобразование, — писал Ленин, — которое мы хотим произвести, тем боль-

ше надо поднять интерес к нему и сознательное отношение»¹. Обычно легче заставить человека, потребовать от него, принудить к какой-либо работе, чем поднять у него интерес к ней и сознательное отношение. В условиях принуждения не может быть и речи о воспитании смелости, поскольку любое принуждение подавляет смелость, заменяет ее послушанием и пассивным терпением.

Послушание и терпение могут в некоторой степени заменить, в строго определенной деятельности, и сознательную дисциплину, и настойчивость, но они никак не могут вызывать активность, инициативу, находчивость и, тем более, смелость. Вот почему В. И. Ленин указывал: «Прежде всего мы должны убедить, а потом принудить. Мы должны во что бы то ни стало сначала убедить, а потом принудить»². Здесь речь идет не о сочетании методов убеждения с методами принуждения, а о преобладающем значении убеждения над принуждением, о необходимости сознательного отношения к своему делу.

Сознательное подавление страха во время преодоления опасности — смелость может быть заменена страхом, вызванным другой опасностью или боязнью не выполнить задачу. Смелость может быть заменена страхом наказания за невыполнение задачи. Страхом наказания можно вытеснить страх перед опасностью полета. Этой закономерностью широко пользовались и все еще пользуются при решении ответственных и опасных задач, хотя данный способ преодоления опасностей ведет к подавлению и той смелости человека, которая ему присуща. Однако исключить использование страха для преодоления опасности можно только одним путем — всемерным воспитанием сознательности, воли и смелости.

Систему воспитания и самовоспитания смелости, так же как и воспитания других личных качеств человека, нельзя придумать, изобрести. Она складывается исторически, на огромном и многолетнем опыте воспитания подрастающих поколений. Совершенствование методов, приемов и способов воспитания смелости возможно лишь на основе познания объективных закономерностей этого воспитания в данных конкретных условиях жизни общества, на использовании этих закономерностей в интересах

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 31, изд. 4, стр. 467.

² В. И. Ленин. Соч., т. 32, изд. 4, стр. 189.

воспитания тех качеств человека, которые ему необходимы в трудовой деятельности.

Личность летчика — не сумма различных качеств, а их сплиток. Все личные качества человека, плохие или хорошие, желательные или нежелательные, тесно связаны между собой. Воздействия, оказанные на одни качества личности, влияют и на другие ее качества. Человек не может воспитывать себя по частям. Поэтому, говоря о становлении смелости, мы имеем в виду не специальную, какую-то обособленную систему формирования этого личного качества от общей системы обучения, образования и воспитания данной личности, а имеем в виду такое, которое, будучи направленным на получение конкретных результатов обучения или труда, на всестороннее развитие его личных качеств, необходимых обществу, предусматривало бы и воспитание смелости.

УСЛОВИЯ ВОСПИТАНИЯ СМЕЛОСТИ

На формирование личности летчика влияет все, что воздействует на его психику. В головах людей непременно отражается все то, что побуждает их к деятельности, — писал Энгельс. Обстоятельства деятельности всегда различны. Поэтому невозможно учесть и перечислить все условия, которые влияют на развитие смелости. Однако рассмотренные выше примеры и некоторые закономерности становления этого качества воли уже показывают, что основными условиями, влияющими на развитие смелости летчика, являются: целенаправленность деятельности, знание дела и убеждения, чувство ответственности за выполнение стоящих перед ним задач, успешность деятельности, смелость коллектива, в котором он работает, практика в преодолении трудностей и опасностей полетов.

В ранее приведенных примерах, свидетельствующих о развитии смелости, мы видели, что она проявляется с тем большей необходимостью, чем значимее для человека требующееся от него действие или требующийся поступок. Даже дети, стремясь к проявлению смелости и придумывая, что бы такое совершить «героическое», стараются мотивировать необходимость преодоления

воображаемых опасностей важностью этих действий. Для этого они организуют игры и походы.

«Чем более... люди отдаляются от животных, — писал Фридрих Энгельс, — тем более их воздействие на природу принимает характер преднамеренных, планомерных действий, направленных на достижение определенных, заранее намеченных целей»¹.

Молодежь для того, чтобы испытать и развить свою смелость, выбирает для своих занятий такие действия и создает такие условия, где действительно требуются смелость и ловкость: спортивные соревнования, туристские походы, альпинизм. При этом часто умышленно создаются различные опасности: прыжки с вышки, борьба, бокс, гонки на велосипедах или мотоциклах. У взрослых, вполне сознательных людей, смелость проявляется при решении жизненно важных задач. И чем значимее, ответственнее задача, требующая преодоления опасностей, тем с большей настойчивостью и с большей смелостью она выполняется.

Тот, кто активно воспитывает свою смелость, прежде всего определяет цели своей деятельности, осмысливает и понимает значение этой деятельности для себя и для близких людей, учитывает трудности и опасности, которые придется ему преодолевать. При этом он не боится опасностей, не обходит их, если цель важна, если успешное достижение ее сулит полезные для людей результаты. Он намечает для своей деятельности именно те цели, достижение которых наилучшим образом удовлетворит наиболее значимые потребности. Следовательно, целенаправленность деятельности является первым и непременным условием воспитания смелости.

Целенаправленность и признание значимости целей деятельности обуславливают смелые решения и смелые действия, но эта смелость не может быть стойкой, если летчик не знает опасностей, с которыми столкнется, или знает их, но не знает средств и способов преодоления этих опасностей. В этих условиях он не может рассчитывать на успех, у него не может быть обоснованной уверенности, а неудачи и неуверенность могут подорвать, развеять его смелые порывы. Из этого следует, что знание дела

¹ Ф. Энгельс. Диалектика природы. Госполитиздат, 1952, стр. 139.

является обязательным условием развития смелости. «Знаешь дело — иди смело», — говорится в народной поговорке.

Можно наметить для себя заманчивые цели, понимать их значение, знать способы достижения этих целей и в то же время не считать обязательным для себя выполнять их в данное время. Нередко бывает так, что юноша прекрасно знает, чем надо ему заниматься, какую работу выполнять, понимает, что эта работа важна, необходима и в то же время откладывает ее и занимается чем-то другим, или приступает к этой важной работе, но, столкнувшись с трудностями, прекращает ее. Обычно такое отношение к делу обуславливается тем, что юноша не убежден еще в значимости этой работы и в необходимости выполнять ее в данное время, не убежден в том, что эту работу надо выполнить во что бы ни стало. Убеждение в необходимости действовать или поступать определенным образом, в определенное время — одно из главнейших условий воспитания смелости. Убеждения вызывают чувство долга и ответственности за выполнение трудной или опасной работы, а все это предопределяет решительность, настойчивость, самообладание и смелость.

Убеждения создают превосходство «надо» над «хочется». Глубокие и прочные убеждения совсем уничтожают противоречия между объективными потребностями и субъективными желаниями. В этих условиях смелость проявляется без особых усилий над собой, без особого напряжения, и когда необходимость в этих усилиях исчезнет совсем, тогда появляется отвага.

В тех случаях, когда убеждений в необходимости преодолевать опасности на пути к цели нет или эти убеждения не прочны, а дело требует непременно преодоления опасностей, смелость возбуждается ответственностью за решение задачи.

Красноармеец Малафеев, герой рассказа П. А. Павленко «Путь отваги», был труслив. «В характере его преобладала та проклятая осторожность, — писал Павленко, — которая, как зараза, легко и незаметно передается от бойца к бойцу и еще более незаметно переходит в нерешительность, в вялость и трусость. Если в разведке возникал вопрос, продвигаться ли еще дальше или отходить к своим, Малафеев выдвигал предложение вер-

нуться. Если возникал вопрос, бросаться ли в штыки или полежать, ведя стрельбу из-за укрытия, Малафеев всегда был за то, чтобы полежать.

— ...Я человек слабый, — говорил он, когда приобрел уже славу героя. — Дай запойному наперсток вина, он и бороду кверху. Так и я. Иду на операцию в компании, так я — по слабости — всегда себе вакансию труса выбираю. Где можно выбирать, так я всегда выбираю — назад. И стыдно, и в себя плюнуть готов, а иначе никак не могу. Был у меня случай с покойным Глебовым, когда повстречались нам пятеро фрицев. Оба мы сразу тогда сдrefили, и я сразу был за то, чтобы тикать. Глебов тоже. Так двойной тягой и начали. Не скоро я понял, что я сильнее Глебова, что мой страх поменьше его, и взялся командовать, а когда его убили, стал еще тверже, потому что положение не позволяло выбирать ничего, кроме выдержки... Трус ведь он тоже понимает, что трусость — гибель, да пока может прятаться за чужие спины — ему трудно решиться... Она, знаете, как берет человека? Как лихорадка. Потрясет и — отпустит, а если все меры принять, то быстро пройдет, а уж потом надо только следить за собой, чтобы не возвращалась.

— Знаете, Малафеев, теперь я вас поняла, — возбужденно говорила ему девушка по имени Лида. — Да, слабому надо думать в минуты опасности. Слабый должен быть в этот момент умным. Слабому нужна ответственность»¹.

Воспитание чувства ответственности возможно только тогда, когда есть за что отвечать, когда исполнитель берет на себя ответственную работу и когда ее доверяют ему.

Уверенность, как мы уже видели, является одной из основ смелости. Но уверенность возможна только тогда, когда мы не только знаем задачу, средства и способы ее решения, но и ожидаем успех. Уверенность возникает из знаний, из предшествующего успешного опыта в подобных действиях, а также из частичных успехов в достижении цели. Следовательно, важнейшим условием воспитания смелости является предвидение или непосредственное восприятие конкретных успехов.

¹ Павленко П. А. Собрание сочинений, т. 3, Гослитиздат, М., 1953, стр. 377—385.

Успехи окрыляют человека, повышают его энергию, стимулируют смелость. Недаром в народных трудовых песнях поются слова, внушающие успех:

Да вы, ребята, бери дружно!
Тащить сваюшку нам нужно.
Эх, дубинушка, ухнем!
Эх, зеленая, самая пойдет,
Идет — идет — идет — идет — идет — идет.
Да вы, ребята, не робейте!
Свою силу не жалейте!

Успешность деятельности следует понимать в широком смысле этого слова, начиная от частичных удач в предыдущей и в настоящей работе данного человека, от которого требуется проявление смелости, и кончая успехом коллектива и народа, к которому он принадлежит и в интересах которого трудится. При этом не следует умалять значение личных, хотя бы и частичных успехов, с которых и начинается проявление чувства уверенности. Недооценкой результатов работы человека можно подорвать его инициативу, находчивость и смелость. В народе это называют: «Бить по рукам».

В летном обучении, когда учащийся напрягает все свои силы для успешного выполнения полета, когда он сам еще не видит своих успехов, а видит лишь только то, что не получается, одно поощряющее слово инструктора удесятряет его силы. И наоборот, когда учащийся старается, но допускает ошибку, а инструктор, покачав головой, скажет: «Ай-ай-ай!» — эти слова ударят его, как обухом по голове. Поэтому очень важно, чтобы учащийся умел самостоятельно оценивать результаты своих действий и видел бы не только неудачи, но и успехи. При этом следует иметь в виду, что уверенность и смелость выше в той работе, где больше успехов, чем неудач.

На воспитание смелости отдельного человека огромное влияние оказывает коллектив, вместе с которым он работает. Пословица говорит, что с кем поведешься, от того и наберешься. Иногда смелость человека определяют только по тому признаку, в каком коллективе ему приходилось работать. Часто о смелом человеке говорят: «Он не из робкого десятка». Это образное определение смелости применяется с тех пор, когда воинские подразделения делились на десятки, выполняющие какую-то одну боевую задачу. По тому, как действовал этот десяток

в целом, оценивались и действия каждого воина в отдельности.

Находясь длительное время среди смелых людей, и трус становится смелым. Это происходит потому, что примеры смелости одних побуждают к такой же смелости других. Кроме того, смелый коллектив не терпит трусости со стороны отдельных его членов. Смелому коллективу обычно ставятся более сложные задачи, и сам коллектив стремится к таким ответственным поручениям, так как их решение развивает смелость.

Однако бывают и «робкие десятки». В этом случае коллектив должен воспитывать свою смелость сообща. Воспитание смелости нельзя представлять себе как обособленную работу только лишь отдельно взятой личности. Если человек, работая, обучаясь или занимаясь спортом в каком-то коллективе, стремится воспитать у себя смелость, он должен стремиться и к тому, чтобы весь коллектив был смелым. В противном случае его личные стремления к самосовершенствованию могут быть безуспешными. Известно, что излишняя осторожность, робость или паническое настроение большинства членов коллектива отрицательно влияют и на смелых людей.

Воспитание смелости коллектива начинается с постановки ему или с самостоятельного выбора им самим доступных, но сложных задач, выполнение которых связано с опасностями, но в то же время с успешным преодолением трудностей на пути к цели. Разумеется, что при этом имеется в виду и индивидуальная работа каждого члена коллектива. Общая цель и слаженность в работе коллектива объединяют усилия всех его членов, обеспечивают взаимное влияние одного члена коллектива на другого.

Можно быть отчаянно смелым в мечтах и намерениях, можно наметать смелые решения, смелые действия и поступки, можно даже слыть смелым благодаря одному — двум совершенным смелым поступкам, но в то же время быть отъявленным трусом в практическом решении жизненно важных задач. Такие ложно смелые люди встречаются нередко. Молодые, неопытные летчики-инструкторы в связи с этим иногда ошибаются в оценке смелости отдельных учащихся, так как они производят ее на основании первых впечатлений о поведении этих

юношей на земле. Курсант имеет бравую выправку, разговорчив, общителен, не стесняется подходить к инструктору с мелочными вопросами, рассказывает товарищам о смелых и героических поступках, выражает желание совершить что-то выдающееся. Неопытному инструктору уже кажется, что этот курсант смел. Да и не только молодые летчики-инструкторы допускают такие ошибки. Иногда и опытные педагоги развязность и нахальство принимают за смелость, не учитывая, что это есть не что иное, как маскировка трусости, так же как высокомерие и чванство являются ширмой для невежественных людей.

О смелости человека можно судить только по его смелым поступкам, по его смелым делам. Смелость не только проявляется, но формируется, развивается и крепнет в практическом преодолении трудностей, опасностей и страха. Нельзя закалить человека,— писал А. С. Макаренко,— если не ставить перед ним трудных задач. Нельзя развить смелость, только лишь мечтая о смелости, не преодолевая трудностей и опасностей в работе. Тот, кто искренне стремится развить свою смелость, прекрасно знает, что это достигается нелегко. Поэтому он не болтает о своей смелости, не старается показывать ее перед другими, не бравирует пустячными, кажущимися смелыми поступками, а ищет важную, ответственную и трудную работу, охотно, с рвением идет на трудности с тем, чтобы, преодолев их, испытать радость своей победы. «Наслаждение, которое доставляет нам самый процесс труда,— это в основном наслаждение, связанное с преодолением трудностей, то есть с достижением некоторых частичных результатов, с приближением к результату, который является конечной целью деятельности, с движением по направлению к нему»¹,— писал Рубинштейн. Это наслаждение, эта радость практическим успехам в преодолении препятствий и является наградой за смелость и настойчивость.

Трудности и опасности, связанные с выполнением полезной работы, пугают только трусов; смелых людей они, наоборот, привлекают. Этим во многом и объясняется большое стремление нашей молодежи в авиацию. Там, где есть движение вперед, там есть и риск. А кому из мо-

¹ Рубинштейн С. Л. Основы общей психологии. Учпедгиз, М., 1946, стр. 467.

лодежи не хочется идти вперед? Таких, кто не хочет идти вперед, к счастью, очень мало.

«Для многих мальчиков,— писал А. С. Макаренко,— путь летчика представляется самым высоким счастьем, самым совершенным путем человека, самым благородным его назначением.

...Я вспоминаю Шуру Чевелия, Митю Анисимова, Васю Дорошенко и многих других. Когда им было по двенадцати лет, их летная душа уже карабкалась на аэроплан. Реально это выражалось в причудливых виражах бумажных моделей, у которых мотор состоит из резинки. Когда ребята подросли, бумажные аэропланы перестали удовлетворять их летную душу. В пятнадцать лет они требовали от меня командировки в авиашколу, сердились на меня за отказ, надувались и по часам не разговаривали со мной.

...Они с горячей гордостью завозились вокруг планера, целыми днями прыгали на нем в поле и бросали в лицо и без того ошеломленных товарищей убийственно-специальное слово: «амортизатор!»

Но проходили дни, и планер перестал их радовать. Они снова настойчиво закрутились вокруг меня и заговорили о летной школе...

Страшило их только одно:

— Там, понимаете, так: посадят тебя за стол и говорят: а ну, напиши какой-нибудь стишок! Ты себе пишешь, а они сзади из нагана бац! И смотрят: если ты хлопнул глазами или кляксу сделал, какой же из тебя летчик? Видите?

Вот этот вымышленный выстрел из нагана их только и пугал¹.

Пугал их, конечно, не только выстрел из нагана, пугали трудности и опасности полетов, пугали летные происшествия, о которых они слышали. Они только молчали обо всем этом, скрывали друг от друга свою боязнь, готовясь преодолеть ее во что бы то ни стало.

«И вот сейчас мои летчики давно уже летают,— писал далее Макаренко.— Они приезжают ко мне с капитанскими петлицами и рассказывают о настоящих технических и человеческих чудесах их жизни. Они не

¹ Макаренко А. С. Соч., т. 7, изд. АПН, М., 1952, стр. 63—64.

сомневаются в своем высоком счастье, но они не знают настоящей его грандиозной величины»¹. К этим «чудесам» они и стремились, ради этих «чудес» они и преодолевали опасности и страх, для этого и развивали свою смелость.

Глава IV

ПУТЬ К ГЕРОИЗМУ

О славе героя мечтают многие, но не эти мечты приводят их к героизму. Героями становятся те, чьи помыслы направлены к получению какого-то конкретного результата своего труда, те, кто думает о том, чтобы принести пользу своим близким, своему народу, своей стране. Летчики, которые шли на таран фашистских самолетов, не думали о том, чтобы стать героями, им некогда было думать об этом, да, видимо, и о себе не было времени думать. Они просто всей душой стремились не допустить врага к городам, к заводам, к наземным войскам, не дать врагу уничтожать людей. Герои Социалистического Труда тоже вряд ли думали о золотых звездах и почете. Засучив рукава, они брались за повышение производительности труда, за создание материальных благ для своего народа, для своей Родины.

Героизм начинается с будничного самоотверженного служения народу, и путь к нему идет не через мечту стать героем, а через упорный и тяжелый труд, направленный на получение конкретного, вполне осязаемого результата, которого ждут люди. Героизм не самоцель и даже не результат труда, а его венец, которым народ награждает за смелость, за доблесть, за труд.

Звание героя получают те, кто достиг выдающихся результатов своего личного общественно полезного труда, такого труда, который требовал огромных усилий, большой настойчивости, упорства, глубоких знаний дела, совершенных умений, навыков и большой смелости. Героями становятся только сильные духом, знающие свое дело и безупречно смелые люди. Следовательно, путь к героизму идет и через воспитание смелости.

¹ Макаренко А. С. Соч., т. 7, изд. АПН, М., 1952, стр. 65.

Поскольку воспитание смелости немыслимо в отрыве от учебной или трудовой деятельности, постольку и методы воспитания этого качества воли не мыслятся какими-то обособленными от общих методов обучения и воспитания и от методов труда. Специальных методов, применяемых только для воспитания смелости, нет, но есть методы, которые направлены не только на учебные или производственные цели, но и на воспитание смелости в процессе этого обучения или труда.

Все личные качества человека развиваются в их тесной взаимосвязи. Очевидно, и методы воспитания должны быть рассчитаны на развитие не отдельно взятого качества, а взаимосвязанного комплекса каких-то качеств, с наибольшим стимулированием формирования определенного личного качества. Отсюда и названия методов: методы воспитания физической выносливости, методы развития политического сознания, методы воспитания воли или методы воспитания смелости.

Смелость становится чертой характера человека в результате соответственно направленного образования, систематических занятий спортом, а также в результате труда, который требует смелости.

ОБРАЗОВАНИЕ И ОБУЧЕНИЕ КАК ПУТЬ К СМЕЛОСТИ

Образование заключается в расширении и углублении знаний, которые приобретаются личными наблюдениями, чтением литературы, восприятиями произведений изобразительного и музыкального искусства, общением с другими людьми.

«Кто много знает, тот умеет и многое видеть в вещах... Образование открывает человеку возможность по-иному воспринимать мир, дает ему новый взгляд на вещи»¹. Анализ явлений, обобщения и выводы из них создают убеждения. Из знаний и убеждений формируется мировоззрение, идеология данного человека, которая и определяет общее направление его жизнедеятельности. Исходя из своих взглядов и убеждений, он намечает отдаленные, а

¹ Теплов Б. М. Психология. Учпедгиз, М., 1948, стр. 81.

затем и ближайшие цели своей деятельности, в соответствии с которыми и осуществляет свою общественно полезную работу. Образование помогает человеку понять окружающую его действительность, а следовательно, и его жизненный путь. Малообразованный человек идет вперед наощупь, а образованный — с открытыми глазами. Вполне понятно, что с открытыми глазами человек идет смелее и быстрее.

Значение образования несравненно шире, чем воспитание такого частного качества личности, как смелость. И тем не менее образование — путь к смелости, поскольку оно создает основные условия для воспитания этого личного качества.

Однако это не значит, что без образования не может быть смелости. Смелость может быть результатом случайно возникшего порыва, невежественной фантазии или страстного стремления к личному благополучию. Смелость может быть обусловлена и упрямством и гневом, но такая смелость делает «героя на час», способного принести своей необузданной смелостью вред и себе и людям. Образование направляет смелость на полезные дела и обеспечивает ее стойкость.

Вместе с тем не следует думать, что любое образование непременно способствует воспитанию разумной, целенаправленной смелости. Известно, что есть немало образованных людей, которые нерешительны и трусливы. Больше того, К. Д. Ушинский считал, что иногда образование является основной причиной слабохарактерности. «У нас покуда все внимание обращено единственно на учение, — писал он, — и... дети проводят все свое время только в том, что читают да учатся, учатся да читают, не пробуя и не упражняя своих сил и своей воли ни в какой самостоятельной деятельности... Развитие головы и совершенное бессилие характеров, способность все понимать и обо всем мечтать (я не могу даже сказать — думать) и неспособность что-нибудь делать — вот плоды такого воспитания. Часто, видя подобный характер, желаешь от души, чтобы он как можно менее знал и был менее развит, тогда, может быть, выйдет из него больше проку. Таким воспитанием, расстраивающим и раздражающим нервные системы детей, мы перепортили целые поколе-

ния...»¹ Разумеется, что Ушинский имел в виду постановку общего образования своего времени. Однако и при современной постановке образования иногда бывают недостатки, которые могут способствовать появлению трусости. Так, например, если изучение конструкции самолета и двигателя будет вестись только путем подробного объяснения несовершенства их, без стремления воспитать у курсантов уверенность и смелость, то в таких односторонних условиях вполне возможно воспитание неуверенности и робости.

Общее и специальное образование может вести к смелости при том условии, когда это образование будет: во-первых, основательным и всесторонним; во-вторых, обеспечивающим активность и самостоятельность в изучении предметов; в-третьих, обеспечивать тесную связь теории с практикой; в-четвертых, вызывать чувство уверенности в успешности практического овладения знаниями; в-пятых, вызывать интерес к изучаемой области деятельности.

Воспитывающий характер обучения — один из основных дидактических принципов, обусловленный закономерностью тесной взаимосвязи обучения и воспитания. Обучаясь технике пилотирования самолета, углубляя при этом свои знания, вырабатывая умение и навыки, курсант в то же время развивает свои волевые качества, смелость, упорство, самообладание, выносливость и ловкость.

В содержание обучения летчиков включаются такие предметы, разделы и темы, которые, помимо познавательных целей, рассчитаны и на воспитание у них смелости. К таким предметам относятся: история авиации, опыт боевых действий авиации в период минувшей войны, тактика воздушного боя и некоторые другие. Все они изобилуют примерами мужества, самообладания и смелости. Кроме того, все специальные предметы содержат такие сведения и обобщения, изучение которых вселяет уверенность в успешном овладении различными видами полетов, а уверенность укрепляет смелость. В практическое обучение полетам последовательно включаются все более и более трудные упражнения, что постоянно требует от

¹ Ушинский К. Д. Соч., т. 10, изд. АПН, М., 1950, стр. 382—383.

учащегося смелости. А фигурный пилотаж применяется не только для лучшего освоения возможностей и особенностей самолета, но главным образом с целью воспитания мужества.

Методами обучения создаются условия для проявления учащимися активности, самостоятельности, инициативы, находчивости, самообладания и смелости. Но иногда методы обучения полетам строятся так, что они не только не стимулируют развития этих качеств, но и подавляют их. Приведем несколько примеров.

В начале тридцатых годов в одном учебном подразделении летной школы обучали курсантов полетам на учебных самолетах три инструктора, которые строго выполняли руководящие указания, пользовались одинаковыми основными методами летного обучения, но строили эти методы различно, каждый по-своему.

Инструктор Хмелевский считал, что его роль в вывозных полетах заключается главным образом в том, чтобы показать, как надо управлять самолетом, а передав курсанту управление, указывать на отклонения самолета, объяснять ошибки и помогать в устранении отклонений путем вмешательства в управление. Так он в учебных полетах и поступал. Вследствие этого его ученики очень много слушали, но мало и неактивно действовали, мало проявляли инициативы и самостоятельности, ожидая подсказок и помощи.

Инструктор Голубев разделял эти мнения инструктора Хмелевского, но, кроме того, считал необходимым обучать так, чтобы в вывозных полетах не было грубых отклонений самолета, чтобы курсанты привыкали к определенным нормальным положениям машины и, подражая действиям инструктора, учились работать рычагами управления.

Если инструктор Хмелевский вмешивался в управление самолетом каждый раз, как только курсант допускал какое-либо отклонение, то инструктор Голубев вмешивался в управление еще раньше, сразу же, как только учащийся допускал ошибку в действиях, с тем, чтобы устранить отклонения самолета. Ему приходилось более часто подсказывать учащемуся, в целях своевременного предупреждения отклонения самолета.

Ученики инструктора Голубева в полетах были еще

менее активны, чем ученики инструктора Хмелевского, поскольку инструктор управлял самолетом большей частью сам. Курсанты же только следили за его действиями, пытались подражать, делали ошибки, но не видели результатов ошибочных движений рычагами управления, не видели отклонений самолета, а следовательно, и не уточняли свои действия.

Третий инструктор, Крупский, ограничивал свою роль в учебных полетах с курсантами только страховкой от аварии или поломки самолета. Он считал, что в воздухе курсант должен учиться сам, а инструктор обязан лишь обеспечивать безопасность этих полетов. Исходя из этого, он ничего не говорил курсанту в полете и не вмешивался в управление самолетом до тех пор, пока в результате грубой ошибки курсанта и неумелого устранения им больших отклонений самолета не возникала непосредственная угроза опасности. Начиная с первых вывозных полетов, курсанты Крупского действовали активно, почти самостоятельно, до многого доходили сами, учились на своих ошибках. Однако они допускали множество и таких ошибок, которых при более активной помощи инструктора могли бы избежать.

Как известно, качество вывозных полетов определяется тем, когда и как курсанты вылетают самостоятельно.

Инструктор Хмелевский, исчерпав норму вывозных полетов, отчислил по летной неуспеваемости половину своей группы. С оставшимися курсантами сделал много полетов сверх установленной нормы и все же не мог ни одного из них выпустить в самостоятельный полет. Кончилось тем, что с курсантами стал летать сам командир звена, а инструктор был отпущен в очередной отпуск.

Инструктор Голубев имел еще более худшие результаты. Он отчислил от обучения по летной неуспеваемости всех своих учеников.

Инструктор Крупский сделал с курсантами по несколько вывозных полетов сверх предусмотренной программой нормы, но всех выпустил в самостоятельные полеты и закончил обучение группы без отчислений.

Методика обучения полетам, которую применяли указанные летчики-инструкторы, с точки зрения современных взглядов была неправильной. В настоящее время уже нет таких контрастов в методах. Но все еще иногда

применяются такие приемы обучения, которые не только не стимулируют активность, самостоятельность и смелость, а подавляют, глушат проявления воли.

Причина неудач курсантов первых двух инструкторов, а также и тех, кто вольно или невольно придерживался такого подхода к обучению, в том и заключалась, что в процессе обучения у учащихся не развивалась смелость. Разумеется, что в данных примерах основная вина ложится на инструкторов, которые решали за учеников то, что они сами должны были решить, обнаруживать и устранять ошибки и отклонения те, которые курсанты сами должны были обнаружить и устранить. Эти инструкторы создавали своим ученикам такие условия, в которых воспитывалась не смелость, а излишняя осторожность, робость и трусость. Боязнь приводила курсантов к напряженности, а напряженность обуславливала ошибки и неспособность замечать, оценивать и устранять их. Оберегая учеников от затруднений и страха, инструкторы тем самым лишили обучающихся возможности научиться преодолевать встречающиеся препятствия, а следовательно, готовили из курсантов трусов.

В воспитании смелости имеет большое значение тот, кто обучает, его методический такт. В летном обучении нет ничего вреднее, как боязнь учителей аварий, совершаемых учениками, боязнь, которую они не могут скрыть. Видя, что обучающиеся боятся летных происшествий, проявляют излишнее недоверие к ученикам, всячески ограничивают их самостоятельность, теряются и нервничают при малейших неполадках, обучающиеся тоже начинают бояться происшествий, постепенно развивают свою трусость, которая часто и бывает основной причиной аварий. И наоборот, смелость обучающихся возбуждает смелость и у курсантов. В этом отношении весьма поучителен пример воспитания смелости у курсанта Пеганова летчиком-инструктором А. В. Сидоровым.

Вот что рассказал сам Сидоров об этом:

«— Бывают же такие курсанты — на земле лев, а в воздухе кролик. Вот таким же был у меня и курсант Пеганов, когда я проходил с ним вывозные полеты на учебном самолете. Любо посмотреть на человека: рослый, статный, подтянутый, безусловно дисциплинированный, исключительно старательный, теорию усваивал только на

отлично, в общем всем был хорош, а как только начинает готовиться к полету, бледнеет, пальцы дрожат, поджилки трясутся. В полете от напряженности он прикусывал свои губы так, что кровь сочилась. Ну, и понятно — летал очень плохо. Что же можно ожидать при такой напряженности?

Не хотелось мне отчислять его. «Не может этого быть, думаю, что такой замечательный человек не сможет научиться летать». Мне было ясно, что напряженность у него от боязни, а чего он боится — понять не мог.

Вот я и спрашиваю его однажды: «Очень сильно вы, товарищ Пеганов, напрягаетесь в полете, может быть, вам страшно летать, боитесь, как бы не разбиться?» «Что вы, товарищ инструктор, — с обидой ответил он, — волков бояться — в лес не ходить. Разве я пошел бы в летную школу, если бы боялся летать?» О том, что можно разбиться, у меня и мыслей в голове нет». «Ну, если не боитесь, — говорю я ему, — то завтра утром возьму я вас в тренировочный полет в зону, посмотрите, как делаются фигуры, а если во время фигурного пилотажа почувствуете себя плохо, то скажете мне — я не буду вас мучить фигурами».

Полетели мы с ним в зону. Я пилотирую, глубокие виражи, перевороты и петли делаю, а сам через зеркало на Пеганова посматриваю. Во время первого переворота он как будто сжался, лицо вытянулось, а потом стал чувствовать себя лучше. То же самое и во время петель — сначала вроде побаивался, а на третьей петле уже улыбался, не то, что свое «бесстрашие» показывал, а настоящему улыбался. Натуральную улыбку всегда отличишь. «Да, действительно не боится, — думаю я, — а что если его в штопоре покрутить?» Набрал побольше высоты, свалил самолет в штопор, кручу виток за витком и на Пеганова посматриваю, а он хоть бы что, сидит себе спокойненько. Десять витков открутил, ввел самолет в горизонтальное положение и говорю Пеганову: «Бери управление и лети к аэродрому». Взял он управление и сразу в лице изменился, как и прежде, губу прикусил и рули зажал так, словно заклинил. Сам-то он, конечно, этого не замечал. Но, ничего, вел самолет более или менее нормально. Он уже умел по прямой летать и

развороты делал прилично, а вот посадка самолета ему никак не удавалась.

После этого полета мне подумалось: «А не боится ли он своих ошибок? Может быть, опасается, что во время посадки самолет поломают?» Вот я и спрашиваю его: «Вы, товарищ Пеганов, верите, что я, как летчик, не разобью самолет и посажу его с любого положения?» «Верю, как в бога», — отвечает он мне. Тогда, как вы помните, инструктор курсанты «богом» называли. «Если так, — говорю я ему, — то полетим на запасной аэродром и там сажайте самолет, как хотите, попробуйте исправлять любые отклонения, действуйте совершенно самостоятельно, я не дам вам разбить самолет — не беспокойтесь».

Долго мы утюжили воздух на запасном аэродроме: посадок восемь сделали. И представьте себе — совершенно другим стал Пеганов: ожил, все равно, что с него кандалы сняли; стал управлять самолетом смело, последние посадки там выполнил замечательно.

Выпустил я его в самостоятельный полет, да неудачно. Неожиданно усилился порывистый боковой ветер. Приземлился Пеганов на одно колесо, оно не выдержало, сломалось. Самолет ткнулся крылом в землю, сломалась подкрыльная дужка, и консоль крыла немного помяло. Поломка пустячная — на час ремонта, но факт остается фактом. Подходит ко мне Пеганов и говорит: «Товарищ инструктор, не выполнил я ваше задание, не оправдал доверие. Ничего у меня не получается. Партия послала меня летать, а не самолеты ломать — отчисляйте». «А вы не видели, — спрашиваю я его, — как перед вашей посадкой инструктор Кривошеин со своим курсантом поломали самолет? За спасение самолета при посадке в сложных метеорологических условиях объявляю вам, товарищ Пеганов, от лица службы благодарность». Пеганов сначала не поверил своим ушам, а потом, когда увидел, что полеты действительно прекращены из-за бокового ветра и уже меняют старт, повеселел.

С тех пор не замечал я у него ни боязни, ни напряженности — летал он смело».

Для того, чтобы в процессе обучения наряду с решением учебных задач воспитывалась и смелость, в самом обучении должны быть сохранены следующие принципы: максимально доступная данному ученику самостоя-

тельность в приобретении знаний, умения и навыков при успешном усвоении;

успешное применение знаний, умения и навыков в различных условиях практики;

всемерное воспитание уверенности и осторожности в их тесной взаимосвязи;

постепенное, но неизменное усложнение учебных задач по мере роста сил ученика с тем, чтобы каждая учебная задача была трудна, но посильна.

Для воспитания смелости нужна самостоятельность, однако при этом надо иметь в виду, что та самостоятельность, которая ведет к неудачам и срывам, не только бесполезна, но и вредна. Она может привести к неуверенности и робости.

Теоретические знания, умение и навыки, которые ученик может применять только в одних, не изменяющихся условиях полета, не окажут почти никакого влияния на воспитание смелости.

Если развивать уверенность и не сочетать это развитие с воспитанием осторожности, то могут появиться излишняя самоуверенность, беспечность, невнимательность и халатность со всеми вытекающими отсюда последствиями. Обычно в летной практике это ведет к аварии самолета, что впоследствии подрывает уверенность курсанта.

Каждая учебная задача должна быть трудной, но доступной, посильной учащемуся. И это вполне полезно, так как только трудная задача вызовет у него энергию и смелость. Простое и легкое обычно выполняется невнимательно, небрежно и, как правило, хуже, чем сложное и трудное. Когда учебные задачи для летчика уже становятся легко доступными, он или перестает совершенствоваться в пилотировании самолета и начинает утрачивать свое мастерство, или же сам на свой риск и страх усложняет полеты при каждой возможности, иногда увлекаясь при этом преодолением опасностей, теряя необходимую осторожность. Следовательно, дозированием трудности учебных задач достигается и стимулирование смелости летчика и сдерживание его от увлечения риском.

Смелость, становясь в процессе ее воспитания личным качеством человека, в то же время является профессиональной, обусловленной подготовленностью к данному

виду труда. Смелый шофер может быть робким в первых полетах на самолете, но он все же скорее станет смелым летчиком, чем шофер трусливый. «Часто можно наблюдать,— пишет профессор П. А. Рудик,— как гимнаст, проявляющий чудеса ловкости в упражнениях на специальных снарядах, теряется, когда ему нужно перепрыгнуть через забор, взобраться на дерево, преодолеть канаву, овраг»¹. Но, вместе с тем, смелый гимнаст будет скорее смелым летчиком, чем человек, не занимавшийся спортом.

СПОРТ — ШКОЛА СМЕЛОСТИ

Хорошее состояние здоровья и высоко развитые физические силы сами по себе положительно сказываются на уверенности человека в своих действиях. Здоровый и физически развитый человек ищет работу по своим силам и уверенно за нее берется. Следовательно, физическая культура и спорт создают условия для успешного развития воли и смелости. Кроме того, в процессе занятий некоторыми видами спорта развиваются не только физическая сила, ловкость и находчивость, но и непосредственно смелость.

О благотворном влиянии спорта на воспитание смелости воинов было известно еще в глубокой древности. В V—IV веках до нашей эры греческие рабовладельцы обучали мальчиков с 12—14-летнего возраста в гимнастических школах, где они систематически упражнялись в прыжках, борьбе, кулачном бою, скачках на конях. Спартанцы обращали главное внимание на развитие силы, выносливости, смелости и взаимной выручки. Физическая сила, бесстрашие и ловкость в спорте ими расценивались очень высоко.

Не случайно летчики, обладающие выдающейся смелостью, еще до начала полетов систематически занимались спортом и имели в нем значительные успехи. Первый русский летчик М. Н. Ефимов, вылетевший в 1909 году на планере без какой-либо подготовки, уже до этого был одним из видных в Одессе спортсменов. Вторым летчиком в России был также известный спортсмен-гонщик-рекордсмен С. И. Уточкин, который совершенно

¹ «Советская педагогика», № 8—9, 1946.

самостоятельно научился летать на самолете. Первая русская летчица Лидия Зверева также была замечательной спортсменкой. Есть все основания считать, что систематические занятия спортом позволяли им, как и многим другим летчикам, развивать свою смелость, с ростом овладения полетами она также росла и крепла.

Еще в двадцатых годах нашего столетия летчики-инструкторы заметили, что спортсмены быстрее осваивают технику пилотирования самолета и смелее летают, чем те курсанты, которые не занимались спортом. В 1925 году летчик-методист А. Жабров писал, что «прежде чем посадить человека на самолет и обучать его летанию, нужно подготовить его организм и в особенности его чувства гораздо более простыми и дешевыми способами на земле. ...Кто не знает, что парусный спорт, плавание, велосипед, мотоцикл, автомобиль требуют и развивают те же качества (физические и психические), которые нужны летчику. Хладнокровие, смелость, решительность, объем внимания, быстрота рефлексов, находчивость, выдержка, выносливость, острота зрения, слуха и вообще всех наших чувств — кто не знает, что вышеуказанные виды спорта развивают все это в весьма значительной степени!»¹.

Исходя из этого, уже в то время в летных школах стали широко применять такие виды спорта, которые способствовали воспитанию у летчиков смелости: прыжки с высоты в воду, на маты и сетки (батут), катание в ренских колесах и прыжки через них, «воздушный бой» на велосипедах, вращение на качелях (лопинг), катание на лыжах с гор и за аэросанями; позднее стали применять планерный и парашютный спорт. К сожалению, некоторые из перечисленных видов спорта впоследствии в летных школах были заброшены, может быть, только потому, что результаты применения их не были изучены.

«В спорте смелость развивается там, где она требуется в процессе спортивного упражнения или спортивной игры, где при решении спортивных задач имеются затруднения, преодоление которых связано с опасностями и риском,— пишет О. А. Черникова.— Такого рода положения в разных видах спорта имеют своеобразные условия,— продолжает она.— Например, условия смелого

¹ «Вестник Воздушного Флота», 1925, № 1.

действия в спортивных играх будут отличаться от условий смелых действий прыгуна в воду или боксера. ...Среди многообразия этих условий, предъявляющих разные требования к выполнению смелого действия спортсмена, можно выделить следующие характерные виды условий:

Во-первых, индивидуальное выполнение спортивных упражнений в условиях преодоления физических препятствий в виде, например, больших высот или глубин, больших скоростей перемещения, необычных положений тела в пространстве.

...Во-вторых, такого рода условия, при которых риск, препятствие или опасность связаны с непосредственным столкновением с противником, который оказывает активное сопротивление и которого надо одолеть.

...В-третьих, смелость, проявляемая в коллективных, согласованных с членами команды действиях, в условиях активного коллективного противодействия другой команды. В этих случаях действия членов команды постоянно связаны с риском подвести всю команду, с риском ущерба в ее успехе»¹.

Особое значение в воспитании смелости у летчиков имеют такие виды спорта, как езда на мотоцикле и автомобиле, прыжки с парашютом и полеты на планере.

Летчикам-инструкторам давно уж известно, что мотоциклисты и шоферы сравнительно легко осваивают технику пилотирования самолета. Среди них очень редко встречаются курсанты, проявляющие боязнь и напряженность в полете. Известны и такие случаи, когда благодаря главным образом практике езды на автомобиле курсант получал возможность научиться летать.

Курсант Лещенко был отчислен с учебного самолета по летной неуспеваемости вследствие сильной напряженности в полете. После этого он овладел специальностью шофера и три года работал на автомашине, затем снова поступил в летную школу и здесь уже был одним из наиболее успевающих учеников, легко осваивал технику пилотирования самолета. Понятно, что в этом сказались не только смелость, воспитанная в процессе работы шофером, но и знание техники, любовь к скорости и многое

¹ Черникова О. А. Вопросы психологии в спорте. Издательство физкультуры и спорта, М., 1955, стр. 41—42.

другое, да и смелость сама по себе, видимо, имела большое значение.

В двадцатых годах в нашей авиации летчикам выдавались мотоциклы в постоянное пользование. И это делалось не от излишней щедрости командования, а с целью применения данного вида спорта для развития необходимых летчику личных качеств, в том числе и смелости. Автомобильный спорт широко развит среди летчиков и в настоящее время.

Прыжки с высоты при помощи различных средств, тормозящих падение (полотнища, зонты, подкидные сетки, амортизирующие шнуры, парашюты), распространены с давних времен, как один из видов спорта, применяемых для развития смелости. Прыжки с полотнищами и зонтами были известны еще в XII веке (предание о прыжке каменщика с высокой башни в селении Хертвиси Ахелкалакского района Грузинской ССР). В XVII веке о таких прыжках писали уже в книгах, как об увлекательном спорте, распространенном у племен Африки и Азии. На островах Новые Гебриды, расположенных в Тихом океане, до настоящего времени молодежь увлекается прыжками с тридцатиметровой вышки, привязывая к ногам лианы, амортизирующие падение. В этих прыжках самым смелым считается тот, кто прыгнет с более длинной лианой и слегка коснется головой земли.

На первом Всесоюзном совещании стахановцев в 1935 году Климент Ефремович Ворошилов говорил, что отважных, героических людей, способных на подвиги, много на свете. Они имеются и в буржуазных странах, и за океаном, и на Европейском континенте. Но не найдется в этих странах десятков, сотен, тысяч людей, которые бы парашютизм полюбили как свое родное, необходимое дело. С начала тридцатых годов, как только появились тренировочные парашюты, наша молодежь потянулась к парашютному спорту.

Обычно говорят, что парашютизм — это спорт смелых. Однако более правильно назвать его спортом для смелости. Изъявить желание прыгнуть с парашютом — это уже явление смелости, но первый прыжок, как правило, далеко еще не смел.

Перед первым прыжком с парашютом тревожное настроение лишает человека аппетита и сна, страх

вызывает с трудом скрываемую дрожь в теле, руки и ноги становятся мало послушными, требуется большое усилие, чтобы не дать страху овладеть собой; смелости подчас еще не хватает, чтобы полностью подавить страх, а иногда он одолевает так, что, выйдя на крыло самолета, парашютист-новичок не решается прыгнуть.

Но вот он отделился от самолета, его нервы напряжены, как туго натянутые струны. Резким, размашистым движением выдернуто кольцо с вытяжным тросиком, и он уже ждет, когда раскроется купол парашюта, хотя ждать приходится всего лишь только одну секунду, но у него за эту секунду будут и сильнейшие чувства сомнения, и неуверенности, и страха, и надежды. Оттого эта секунда и кажется такой продолжительной.

Рывок открывшегося купола парашюта. Парашютист повис на стропах, и у него мгновенно исчезают сомнения, страх и напряженность, на смену им приходит огромное чувство радости. И уже здесь, вися под куполом парашюта и рассматривая изумительно живописную землю, которая перед прыжком казалась мрачной, он начинает мечтать о следующем прыжке. Вот только в это время у прыгнувшего впервые рождается та смелость, которая и будет тянуть его к более сложным прыжкам и к более трудным делам.

Так рождается, так растет и крепнет смелость в практике парашютных прыжков.

По своему воспитательному значению парашютизм выходит за рамки прикладного вида спорта, рассчитанного лишь на обучение летчиков и десантников пользованию парашютом. В результате систематических занятий парашютным спортом смелость из отдельных ее проявлений становится чертой характера парашютиста-спортсмена, его личным качеством и может проявляться в его труде, в поступках, в поведении. Вот почему парашютный спорт целесообразно распространить еще более широко, чем он распространен в настоящее время. Этот вид спорта более доступен и более безопасен, чем скачки на конях, мотогонки, прыжки на лыжах с трамплина и бокс. С точки зрения воспитания смелости летчика парашютизм лишь немногим уступает планерному спорту.

В деле подготовки летчиков планеризм имеет более широкое воспитательное значение, чем какой-либо другой вид спорта.

Летчики первого поколения начинали покорение воздушной стихии с полетов на планерах. Так учились летать братья Райт, Ефимов, Шиуков, Арцеулов, Россинский, Туполев, Нестеров. С этого начинали освоение летной профессии ныне Герои Советского Союза Покрышкин, Головин, Анохин и тысячи других летчиков.

В 1924 году, в связи с первой годовщиной со дня организации общества друзей воздушного флота, Михаил Васильевич Фрунзе обратился к членам общества с письмом. «Важнейшими задачами, — писал он, — в этом направлении я считаю: во-первых, содействие развитию отечественной авиапромышленности и, во-вторых, развитие планерного дела. Первое даст материальную базу нашему будущему мощному воздушному флоту, а второе обеспечит его многочисленными кадрами смелых для создания смелого и опытного летного состава»¹.

Планерный спорт развивает мастерство и все другие необходимые летчику качества. В воспитании же смелости летчика он имеет огромное значение. Некоторые виды полетов на планере требуют от пилота больше смелости, чем полет на самолете. «Паря в воздухе, планерист полагается только на себя, он знает, что успешный полет зависит от его умения парить, планировать, набирать высоту, от глубины знания законов метеорологии, способности использовать их в интересах дела. Планеризм больше, чем какой-либо другой вид авиационного спорта, требует сильной воли, непоколебимого хладнокровия, молниеносной сообразительности, мгновенных решений»².

Требую от планериста проявления этих личных качеств, планерный спорт и развивает у него их.

Неудивительно поэтому, что планеристы легко и быстро осваивают технику пилотирования самолета и успешно выполняют на нем сложные и ответственные задачи. Начинаящий планерист Кизенко, налетавший на планере всего около трех часов, вылетел самостоятельно на самолете По-2 после 19 вывозных полетов, с налетом всего лишь 2 часа 20 минут при средней норме вывозного

¹ Цитируется по А. Винокурову и Б. Новицкому. Советский планеризм. Издательство ДОСААФ, М., 1955, стр. 23.

² Там же, стр. 4.

налета на этом типе самолета 13 часов 30 минут. Такие успехи в учебных полетах имели многие планеристы.

Рост летного мастерства, а вместе с этим развитие воли и смелости планеристов-летчиков, с полной очевидностью показывает летная биография Героя Советского Союза, одного из заслуженных летчиков-испытателей Сергея Николаевича Анохина.

Планерным спортом он начал заниматься в планерном кружке, построившем своими силами планер ИТ-4. На этом планере Анохин и поднялся впервые в воздух. Впоследствии Анохин писал о своем кружке: «Здесь мы получили первые авиационные знания. Дружный коллектив оказывал каждому члену кружка неоценимую помощь, поддерживая необходимую веру в успешном достижении цели». После полетов в этом кружке Анохин закончил планерную школу Осоавиахима и поступил в высшую школу планеристов-парителей, затем работал инструктором планеризма.

Однажды Анохин испытывал планер новой системы на прочность. Выполнив несколько фигур пилотажа с последовательным увеличением перегрузки, он начал крутое пикирование. При быстром выводе из пикирования планер начал разрушаться, а затем распадаться на части. Анохин выбросился с парашютом только в последний момент распада планера.

Когда у него спросили:

— Почему вы так поздно выбросились?

Он спокойно ответил:

— Я хотел изучить все возможности планера, чтобы помочь тем, кто будет впоследствии летать на нем.

После войны Анохин испытывал новые образцы самолетов. В одном из испытательных полетов, когда самолет в воздухе стал разрушаться, Анохину обломками разваливающейся машины выбило глаз и переломило руку. Но и в этих условиях он не потерял самообладания. Сбросив фонарь кабины, Анохин выбросился из разрушающегося самолета, некоторое время падал, не открывая парашюта, чтобы удалиться от падающих обломков, затем открыл парашют. Несмотря на тяжелое ранение, приземлился благополучно.

И после такого ранения Сергей Николаевич Анохин не ушел с летной работы. Выйдя из госпиталя, он начал тренировать поврежденную при аварии руку и оставшийся

единственный глаз, добился того, что был признан годным к полетам и снова стал испытывать самолеты.

Совершенно очевидно, что преодолеть все эти трудности ему помогло мужество, которое он развил в себе, занимаясь полетами на планерах и самолетах.

ОТ СМЕЛОСТИ К ГЕРОИЗМУ

Подобно тому, как луч света виден только в темноте, так и смелость человека видна только при его столкновении с опасностью. Как прожектор прокладывает прямую дорогу через обрывистые мрачные овраги, так и смелость ведет прямым путем к цели через трудности и опасности. Когда некуда идти и нечего искать, или когда кругом светло, фонарь не нужен. Когда у человека нет отдаленной цели, или она есть, но к ней проложена проторенная дорожка, смелость ему не нужна.

Образование, обучение и спорт развивают и укрепляют силы человека, в том числе и смелость, как одну из важнейших моральных сил. Силы нужны для труда, а труд — для удовлетворения потребностей. Следовательно, и смелость нужна для труда, для преобразования природы на пользу человечества. Конечной целью воспитания смелости является вдохновенный труд. Смелость для показа, для развлечений не укрепляет, а разлагает характер человека. Он при этом, как мыльный пузырь, — красуется, пока надувается, но чем больше надувается, тем скорее лопается, оставляя после себя только грязное мокрое пятно.

Воспитывая смелость для больших дел, для преодоления препятствий и опасностей, для подавления мешающих работе чувств, летчики закаляют ее в своем летном труде, при выполнении важных, трудных и опасных полетов. Трудный путь летчика является лучшей школой смелости. «Для того, чтобы присвоить вещество природы в известной форме, пригодной для его собственной жизни, он (человек — Г. Г.) приводит в движение принадлежащие его телу естественные силы: руки, ноги, голову и пальцы. Воздействуя посредством этого движения на внешнюю природу и изменяя ее, он в то же время изменяет свою собственную природу. Он развивает

дремлющие в последней способности и подчиняет игру этих сил своей собственной власти»¹. В труде человек развивает у себя те силы, те личные качества, которые ему нужны для еще больших успехов в этом виде труда.

Любой труд воспитывает, но это еще не значит, что любой труд и любой полет непременно воспитывают смелость. Полеты могут производиться и в таких условиях, когда будут формироваться не мужество и смелость, а какие-то другие, может быть, противоположные им качества. Целью полетов может быть не получение какого-либо общественно значимого результата, а только удовлетворение личных эгоистических потребностей. Эта цель никак не может являться основой для той смелости, которая нужна летчику в его тяжелом, но общественно полезном труде. В полетах у летчика могут создаваться и неправильные убеждения, которые будут стимулировать не смелость, а робость, нерешительность и безынициативность. Бесконтрольность в летной работе и низкая дисциплинированность летчика могут создавать у него безответственность. В условиях излишней опеки и упрощения летных задач, чрезмерного ограничения самостоятельности и инициативы летчика, у последнего может воспитываться трусость.

Из этого следует, что в целях воспитания смелости необходимо создавать такие условия полетов, которые способствовали бы формированию у летчика только полезных для летной работы качеств. Вместе с этим надо решительно устранять из летной практики все, что порождает безынициативность, излишнюю осторожность, формальное выполнение летных задач, так как это расслабляет волю летчика.

При таком подходе к воспитанию и самовоспитанию летчика его смелость, развиваясь в практике летной работы, в особо важных и опасных полетах будет перерастать в отвагу, храбрость и героизм.

Выдающуюся смелость, которую принято называть героизмом, сотни и тысячи раз показывали советские летчики как во время войны, так и в мирных условиях. О их мужественных делах пишут книги и поют песни. А как просто и ощутимо эта смелость проявлялась! Возьмем

¹ К. Маркс. Соч., Капитал, т. 17, М., 1937, стр. 197.

для примера первый полет на Северный полюс с целью высадки там группы Папанина.

«Сначала мы шли над бесконечными нагромождениями айсбергов, торосов, над ледяными полями, густо изрезанными трещинами,— пишет М. Водопьянов. ...Мысль, что я веду самолет на полюс, вызывала во мне такие бурные приливы радости, что мне стоило большого труда сдерживать волнение и спокойно вести машину по заданному курсу.

...Бассейн подошел к Отто Юльевичу и, наклонившись, чтобы никто не слышал, сказал:

— Разрешите доложить, товарищ начальник. Через час, а может быть и раньше, один из моторов выйдет из строя. Повреждена магистраль — из мотора вытекает антифриз. Предстоит вынужденная посадка.

— Как посадка?

За окном сплошные облака. Как же садиться?..

...После ухода Бассейна Отто Юльевич подошел ко мне.

— Ну, что вы решили? — спросил он.

— Полетим на трех,— ответил я начальнику.

...Отто Юльевич с необычайной нежностью положил руку на мое плечо...

— Летите спокойно! Мы идем не всем отрядом. Возможно немного рискнуть.

...Разговаривая со мной, Спирин все время внимательно следил за моими движениями, за выражением моего лица. А я думал: «Ничего ты, дружище, не знаешь. Ведь с минуты на минуту должен остановиться мотор. Сказать тебе, что ли? Нет, не скажу. Не надо расстраивать».

Но Спирин, оказывается, раньше меня узнал о том, что мотор теряет антифриз. В свою очередь он тоже решил ничего не говорить мне.

...Погода все ухудшалась. Вот-вот сойдутся облака. Казалось, что мы мчимся прямо в пасть огромного свирепого чудовища.

...Кивнув Михаилу Сергеевичу, я указал на окно: плохо, мол, там. Бабушкин понял меня, наклонился в мою сторону и громко крикнул:

— Ничего, Миша, долетим!

...Горизонтальный коридор среди облаков, в котором

мы летели, становился все уже. Наконец, оба слоя облаков сомкнулись, и мы оказались в сплошном молоке.

Все мое внимание было устремлено на приборы. Мы шли слепым полетом. Я потерял ощущение времени. Со все большей остротой в усталом мозгу вспыхивала мысль: «Сейчас остановится мотор».

И совершенно неожиданно я услышал голос Бассейна:

— Командир, лети спокойно! Мотор будет работать!

Волна счастья захлестнула меня. Не оборачиваясь, я кивнул головой: «Спасибо, друг!»

...И вот Иван Тимофеевич снова вышел из своей рубки.

Теперь на лице его сияла улыбка. Он подошел ко мне и произнес торжественно и тихо:

— Под нами полюс!

Мне захотелось запеть во весь голос, да так, чтобы слышала вся родная страна! Непередаваемо прекрасное чувство захватило в этот момент все мое существо»¹.

В этом героическом полете смелость проявляли все члены экипажа. Руководитель экспедиции на Северный полюс Отто Юльевич Шмидт показал свою смелость в решении лететь на полюс при усложненных условиях погоды, а также в намерении продолжать полет и в случае, если произойдет авария с одним из моторов.

Командир воздушного корабля Михаил Водопьянов, который раньше, в своем первом полете, когда он летал с летчиком Томашевским, напрягался так, что «пот лил градом», которому тогда летчик говорил в воздухе: «Давай смелее, спокойнее, не напрягайся так сильно», проявлял свою смелость в том, что решил продолжать полет на полюс и после аварии мотора, а также в подавлении чувства страха.

Смело вел себя и штурман самолета И. Т. Спирин, у которого когда-то при первом самостоятельном полете от страха дрожали ноги так, что «каблуки сапог стучали о педальное управление»².

Не менее смело вели себя в этом полете на полюс и другие члены экипажа. При неисправности мотора меха-

ники работали поразительно быстро и четко, пишет И. Т. Спирин. «Прорезав небольшое отверстие в дюралевой нижней обшивке крыла, они старались забинтовать изолировочной лентой образовавшуюся течь. Это удалось не сразу. До крови царапая руки о неровности наспех сделанного отверстия, при двадцатичетырехградусном морозе и резком ветре они впитывали тряпкой вытекающую из мотора горячую воду, выжимали тряпку в ведро и скопившуюся там воду снова выливали в мотор»¹. Но это только наиболее яркий штрих подвига механиков. Их подвиг заключался в самоотверженной работе по обслуживанию воздушного корабля в течение всего перелета на Северный полюс.

Первый полет на Северный полюс был героическим подвигом всех его участников. Для свершения подвига им нужны были не только знания, не только смелость, но и длительный труд, в процессе которого они развивали свои силы для успешного выполнения этого подвига. И слава героя, которой советский народ удостоил их, явилась по существу наградой за весь многолетний самоотверженный труд.

Имена героев-первооткрывателей, имена героев революционно-освободительных войн и героев социалистического труда хорошо у нас известны в стране, известны их биографии, труд и подвиги. И если проследить их путь к героизму, то мы увидим, что преобладающее большинство из них шло к героическим подвигам через многолетний самоотверженный труд на благо своего народа, который и награждал их славой героев.

Трудятся очень многие, но далеко не все становятся героями. Это вполне понятно.

Труд в капиталистических странах — это необходимость для всех, кто не может пользоваться трудом других. Труд в нашей стране — это гражданский долг всех трудоспособных, а для многих и подвиг. Из тех людей, которые трудятся только по необходимости или по долгу, по обязанности, мы почти не встречаем героев. Летчик, выполняющий обычные полеты только по обязанности, но не стремящийся к более высоким вершинам летного мастерства и к более эффективному применению самолета

¹ Водопьянов М. В. На крыльях в Арктику. Издательство географической литературы, М., 1954, стр. 230—235.

² Спирин И. Записки авиатора. Военизд., М., 1955, стр. 25.

¹ Спирин И. Записки авиатора. Военизд., М., 1955, стр. 78.

та в обороне страны, в науке или в народном хозяйстве, не достигнет ни отваги, ни героизма.

Показателем героизма является подвиг, то есть поступок, дело или деяние, давшее выдающийся по своей пользе для людей результат. Подвиг — это такое деяние, которое требует от человека, идущего на него, огромного напряжения физических сил, воли и проявления смелости. Подвиг совершается не по обязанности, а по личному стремлению отдать свою энергию, свои силы, а иногда и жизнь своему народу.

Для того чтобы достичь выдающихся результатов в своем общественно полезном труде, надо хорошо знать дело и трудиться самозабвенно, постепенно накапливая силы для свершения подвига. Без повседневного, может быть, чернового и утомительного труда, накопить эти силы невозможно.

Среди молодежи, пришедшей в авиацию и обучающейся полетам, часто можно слышать:

— Мы готовы идти на подвиги, мы стремимся к ним, но ведь фигурный пилотаж давно освоен, Северный и Южный полюсы уже открыты, стратосфера завоевана, войны нет и, к счастью, возможно, и не будет. Какие же подвиги можем совершить в наших будничных условиях?

Этот вопрос возникает у тех юношей, которые имеют огромное стремление к подвигам и героизму, но еще не знают того дела, в котором намереваются совершить подвиги. Чем больше и глубже они будут познавать летное или какое-либо другое дело, тем шире перед ними будут раскрываться его горизонты, тем больше они будут видеть трудностей, нерешенных проблем.

Было бы стремление к труду для людей и были бы силы, а возможности применения своих сил всегда и везде найдутся.