

18 ПОГОНЕ ЗА СОЛНЦЕМ

Философия приключений



Дмитрий Кругляков

Дмитрий Кругляков

В погоне за солнцем.

Философия приключений

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=64575752

ISBN 9785005346360

Аннотация

У каждого из нас, кто хоть раз выезжал за пределы своего дома, есть места, воспоминания о которых берегут душу даже спустя много лет. Для меня одним из таких мест является Германия. Мне довелось прожить там три года, возмужать, встретить друзей длиною в жизнь, открыть для себя автостоп и погоняться за солнцем. А началось все в конце 80-х. Книга является заключительной частью серии «Философия приключений» и в шуточной форме рассказывает о приключениях автора в Германии и странах Бенилюкса.

Содержание

От Автора	7
Лейтенантские годы	9
Конец ознакомительного фрагмента.	42

В погоне за солнцем Философия приключений

Дмитрий Кругляков

© Дмитрий Кругляков, 2022

ISBN 978-5-0053-4636-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

*В погоне за
СОЛНЦЕМ*



От Автора

Эти заметки родились после долгих, утомительных споров с любимой женой, моим другом и идейным вдохновителем. Однажды, слушая очередную байку о моих приключениях, она как бы невзначай предложила оформить их в виде рассказов, памятуя, что лет десять назад такие поползновения у меня уже были. Действительно, в те дни, путешествуя по миру, у меня копились знания и эмоции, которые с легкой руки ложись в небольшие записи-зарисовки. Затем родилась идея объединить их в книгу. Ее даже удалось опубликовать, хотя и мелким тиражом, сузубо для личного пользования, но в итоге все экземпляры оказались розданы, в том числе случайным людям в качестве презента. Затем была еще одна рукопись, на сей раз о поездках по России. Но она так и осталась без движения. Почему? Сложно сказать. Всегда найдется множество причин, поэтому так важно, чтобы рядом был тот, кому ты нужен, кто в тебя верит. Рано или поздно зерна, брошенные щедрой рукой, обязательно дадут нужные всходы. Таким человеком оказалась моя жена, Надежда, она не отступила, если только на время, продолжая с завидной периодичностью напоминать мне о моих нереализованных возможностях. Все мои отговорки в расчет не брались. И вот однажды, робко ударив по клавишам ноутбука, водоворот событий стремглав,

как Джуманджи, унес меня в прошлое...

У каждого из нас, кто хоть раз выезжал за пределы своего дома, есть места, воспоминания о которых бередят душу даже спустя много лет. Расстояния, годы, политика, это не те мерилки, которые могут повлиять на состояние души. Тот эмоциональный всплеск, чувство крыльев за спиной, блеск в глазах да улыбка, вот неизменные спутники радостных мгновений прошлого. Для меня одним из таких мест является Германия. Это слово имеет особый статус, особое звучание. Мне довелось прожить там три года, возмужать, встретить друзей длиною в жизнь, открыть для себя авто-стоп и погоняться за солнцем. А началось все в конце 80-х.

Лейтенантские годы

Точной даты не помню, но то ли ранним июньским, то ли июльским днем 88-го года поезд Москва – Берлин остановился на перроне небольшого немецкого городка Франкфурт-на-Одере. Яркое солнце, легкое дуновение ветерка, перестук колес вагончиков, маневрирующих по узкоколейке. Перрон точь-в-точь как на картинке, что была на коробке из-под детской железной дороги, которую когда-то подарили мне родители. Все такое маленькое, аккуратно-игрушечное, а потому необычное. И мы... белые рубашки, синие кителя, золотые погоны и лейтенантские звезды. Из-под фуражек озорной взгляд вчерашних детей. Нам по 19—20. Но мы уже офицеры. Первые шаги во взрослой жизни.

По перрону семенит пожилая пара: муж с женой. Идут торопливо, с опаской поглядывая в нашу сторону. Наши глаза встречаются. Неспешно спускаюсь по ступеням подножки и, не отрывая взгляд, произношу первые свои слова на земле великого Гёте: «Офицеры Люфтваффе!» Оторопь старика и рывок в сторону. И тут же осуждающий гвалт вчерашних сокурсников.

Десять минут спустя. Там же, те же лица, действие другое. Перебивая и толкая друг друга локтями, мои друзья делятся захлеб впечатлениями после посещения магазина Intershop, аналога нашей «Березки». «Обязательно схо-

ди, посмотри на плоды цивилизации!» – советуют мне. Возвращаюсь в недоумении. Не понимаю их восторга. На меня смотрят снисходительно, принимая за ненормального, абсолютно не смыслящего в радостях жизни.

Тот период, как кинолента строго фильма, местами яркий, местами затертый, порванный, разрозненный: что, когда, как... Вряд ли кто вспомнит. Обрывки, видения, образы. Помню утренний подъем в казарме Вюнсдорфа (Wünsdorf). Своего рода пересылочный пункт, где мы ждали распределения по частям. Приехали поздно, вот и разместили на ночь в солдатских казармах. Выходим мыться, рядом с туалетной комнатой шеренга солдат. Перед ней парень по пояс голый, от штанов до шеи сплошная синева от побоев. И прапорщик, зычным голосом что-то втолковывающий строю. Мы замираем в недоумении. Первая мысль, что это показательное воспитание. Кровь приливает к лицу, кулаки сжимаются. Прапорщик ловит наш взгляд, устало пожимая плечами. В глазах боль. Дедовщина. Страшное слово, от которого нас оберегли отцы-командиры Васильковского училища.

Брандис. Войсковая часть. Офицерская общага. Со мной еще четверо однокурсников: Андрей Попов, Андрей Буховко, Игорь Цейко, Володя Лихачев или Малой. Первая проверка на прочность. Для нас есть только три номера: два по два и плюс один с подселением. Выбираю с подселением и... делаю шаг длиною в жизнь.

Первый этаж, налево от входа, первая дверь справа. Две

койки: та, что слева, свободна. Солнечный свет заливает комнату. У окна на тумбочке старый японский магнитофон, рядом горка кассет. Надрывным голосом под звуки гитары из динамика рвется боль... Афганистан. Мой сосед Алексей Николаевич Федосеев, афганец, орденоносец, замполит отдельной вертолетной эскадрильи. Он и его жена, Вера Васильевна, все три года моей службы в Германии заботились обо мне, как о своем старшем сыне. Они мои вторые родители, близкие, как и мама с папой, люди, а их дети, Сергей и Наташа, для меня как брат с сестрой. Песни про Афганистан, неторопливая беседа, анекдоты и шутки на все случаи жизни. Отеческая рука и плечо умудренного опытом старшего товарища, что еще нужно для становления офицера-воина?



Воспоминания как река. Пока не войдешь, не захлестнет волной. А стоит намочить ноги, сделать шаг... и понесет тебя по страницам прошлого, замелькают картинками города и события. Нет-нет да и пробьет на слезу, защемит сердце. Вроде еще не старый, чего ему болеть-то...

Служба давалась легко, было очень интересно, но юношеский максимализм и принципиальность порождали массу ошибок и конфликтных ситуаций, решение которых требовало моего неминуемого наказания, но по какой-то причине чаще всего бумерангом возвращалось обратно, к инициаторам. Хотя в целом, оглядываясь в прошлое, в те лейтенантские годы в наших отношениях не было грязи и подлости.

Мы были молоды, кто-то постарше, а отцы-командиры мудры.

Анатолий Иванович Морозов, наш командир полка, летчик, полковник, статный, крупный нос, широкие плечи. Спокойный ровный голос. Человек с большой буквы. Как и Александр Давидок, инженер полка по СД (самолет-двигатель), подполковник. Непосредственный начальник всего технического состава. Это наши батяни-комбаты. Строгие, но справедливые.

Бабичев Анатолий Андреевич, Бабич, Андреич. Мой НТЗ (начальник ТЭЧ звена), первый учитель, въедливый до мелочей. Когда-то он работал в штабе, штабные привычки перекочевали на бетонку. Каждый день он навевался в штаб, чтобы узнать новости о происшествиях за сутки. Каждую мелочь Андреич заносил своим каллиграфическим подчерком в маленькую тетрадку. А потом собирал нас на стоянке, ставя задачу по проверке тех или иных агрегатов и узлов, которые, судя по добытым в штабе циркулярам и молниям, были причиной инцидентов и летных происшествий. Самое интересное, что поначалу мы все злились на него за излишнюю работу (это была его собственная инициатива), но позже, когда его опасения становились явью, все эти, казалось бы, напрасные усилия возвращались сторицей. Наше звено обходили стороной все инспекции и проверки. К тому же в отличие от других эскадрилий и звеньев по окончании полетов и в выходные дни мы, как правило, отдыхали. Даже если с са-

мого верха прилетала «указивка» выйти всем. А все потому, что Андреич умел предвосхищать события. А еще заставлял нас расписываться карандашом на оборотной стороне вскрытого лючка: фамилия, подпись, дата. И делать обязательную запись в ЖПС (журнал подготовки самолета) и формуляре самолета о выполнении работы. Мы всегда все знали, а документы на самолеты, которые мы обслуживали, всегда были в полном порядке. Потому и всевозможным проверяющим и комиссиям было с нами неинтересно. Андреич мог переспорить любого, будь то командующий или сам конструктор самолета. Он был ходячей энциклопедией. Настоящий кладезь знаний.

Игорь Дейнеко, техник самолета, который впоследствии передали мне, допустив к обслуживанию самостоятельно, учил меня уму разуму. Интеллигент, всегда наглаженный, вычищенный, с копной кудрей, то и дело выскакивающих из-под шлема. Пересекались мы с ним лишь на работе, а вот в повседневной жизни очень редко.

Сергей Горшков, техник самолета, лет сорока, а то и меньше. Обветренное морщинистое лицо, закопченное на солнце. Чуть с прищуром глаза, обаятельная улыбка. Будь рядом море, морской волк, да и только. Невысокого роста, худой. Не помню случая, чтобы он грустил.

Еще один техник самолета, Сергей, личность уникальная, фамилию не помню. Из разряда: ему было всего 40 лет, а он уже был старший лейтенант. Думаю, ему было далеко за со-

рок. Он был безобидный и уставший от жизни. Вечный лейтенант, потому как пил и довольно-таки часто, на чем и погорел, попав под машину и переломав себе все, что только можно. Когда спустя три года мы покидали Германию, он все еще валялся по госпиталям. Если бы не эта пагубная тяга, все было бы иначе. А в те дни он был немногословен, всегда с сигаретой и подшофе. В первый же день знакомства случился конфуз. По моей наивности. В тот день полетов не было, молодежь слонялась по стоянке самолетов, было все в новинку, вопросы сыпались без остановки. Ходячие почемучки. Вот один из таких и вывел Серегу из строя, а потом был долгое время поводом для насмешек. А всего-навсего спросил его, почему он в академию не поступает. Сергей в гордом одиночестве восседал на чехлах, докуривал сигарету. Услыхав мой вопрос, он нервно дернулся, хватанул ртом дым и зашелся кашлем. Все дружно засмеялись. Потом еще долго то меня, то его называли академиком.

Жить в самом сердце Восточной Германии и не пытаться ее увидеть – было бы странно. Наша часть дислоцировалась в часе езды от Лейпцига. Выходы из гарнизона не возбранялись, но и не приветствовались. Необходимо было отпрашиваться, причем у нескольких командиров, переходя по инстанции от одного к другому, начиная с инженеров и заканчивая летчиками, объясняя каждому, зачем это надо. И так каждый раз. До пяти-шести человек в цепочке. Поэтому мы все, как правило, ходили в самоход. Но если, учась в учи-

лице, это слово со мной никак связано не было, то за первый год службы в Германии мной были побиты все возможные рекорды в этой области. И, конечно, меня не раз видели за территорией мои сослуживцы, которые также покидали часть по своей надобности, при этом некоторые из них почему-то считали своим долгом обязательно проучить молодых лейтенантов.

Одним из таких был губастый техник самолета Данила-мастер. При каждом удобном случае он норовил меня зацепить, подначить, для острастки шепнуть командиру эскадрильи или инженеру, что видел меня вне гарнизона. Не помню, чтобы меня за это хоть раз наказали. А вот Данила получал по полной, особенно когда ему задавали встречный вопрос, а что он сам делал за пределами части. После пары таких залетов да стычки за обваловкой (земляной вал, прикрывающий стоянку самолета), он от меня отстал. Подшучивал лишь иногда, да и так, беззлобно.

В конце июля или в начале августа меня допустили к полетам, первым из нашей пятерки. И единственного кого по старой традиции после первого самостоятельно обслуженного вылета шутливо шваркнули пятой точкой о стойку переднего колеса самолета. А дней через десять случилось то, что впоследствии сыграло не последнюю роль в моей дальнейшей жизни.



Дело было в субботу, после полетов нас оставили на тренировку. Летчики в ней не участвовали, только технический состав. Выбрали самолеты и дали указания поставить их в ТЭЧ (технико-эксплуатационная часть, место, где ремонтируют самолеты). Естественно, без нас, молодежи, не обошлось. Но пока мы упражнялись в маневрировании и заго-не своих самолетов задним ходом на территорию ТЭЧ, более опытные товарищи, опередив нас, уже приступили к предполетной подготовке. Все места под навесом ангара оказались заняты. Пришлось тянуть свои самолеты обратно на стоянку. Пока одно, другое да послеполетная – прошло часа полтора-два. К этому времени предполетная подготовка на са-

молетах в ТЭЧ была закончена. По идее, нам следовало идти домой, так как свои самолеты были уже на стоянке, а те, что в ангаре, обслуживали собственные техники, но дежурный инженер решил ситуацию переиграть. Как выразился товарищ капитан: «Дедовщину в армии никто не отменял, молодежь приступает к обслуживанию техники, а „старики“ (все-го-то на год нас раньше училище закончили) идут по домам».

Такой расклад меня не устроил. Еще не успели смолкнуть звуки слов капитана, а мой мозг начал выдавать один за другим варианты, ища способ избежать сей участи. Решение пришло само собой. В авиации есть незыблемое правило: самолет выпускает в полет только тот, кто его готовит. А это не только техник самолета, хотя он и главный на земле, но и специалисты по АО, РЭО, вооружению, САПС. Минимум пять человек, которым должно быть предоставлено строго регламентированное время для осмотра авиационного комплекса в своей области знаний. И каждый специалист по окончании осмотра ставит свою подпись в журнале (ЖПС), последним – техник самолета. Только он имеет право принять решение, готов самолет к вылету или нет. «Техник помни, если не сядет самолет, сядешь ты!» – этим и руководствуемся. Тем более на таком мероприятии.

Журнал «моего» самолета оказался заполнен по всем правилам, как по заказу. Этим и воспользовался. Долго не думая, направляюсь к дежурному инженеру, прошу время для

подготовки самолета. «Какое время? – удивляется тот. – Все уже давно готово, за вас все уже сделано!» «За нас, значит, без нас! Два часа на подготовку или подвески не будет!» – твердо стою на своем. В разговор вмешивается «подпол», один из проверяющих. У него сроки, все должно быть минута в минуту. А тут первогодка лейтенант. Но «планка» уже упала: «Товарищ подполковник! Отойдите от самолета, команды не было, самолет не готов. Ответственность на себе не возьму, пока в моем присутствии самолет не проверят!» Обстановка накаляется. На меня начинают шикать сослуживцы. Время уходит. Все на нервах. Начинаются угрозы: «Отступишь, иначе в Союз поедешь! Остановись, пока не поздно!» Продолжаю упорствовать, требуя два часа для подготовки, ни минуты меньше. «Все, допрыгался!» – капитан разворачивается и идет звонить Давидку, инженеру части. Объявляется общий сбор: и нам, и «старикам» надлежит быть в ангаре на построении. Спустя полчаса входит Давидок. «Ну, держись лейтенант!» – капитан радостно потирает ладони. «Равняйся, смирно... Капитан... выйти из строя! – звучит команда инженера и все замирают в недоумении, пока тот делает два шага вперед. – За нарушение техники безопасности при подготовке самолетов к полету объявляю вам строгий выговор. Молодежь по домам, „старики“ к самолетам. Дедовщину никто не отменял...».

Следующим испытанием оказался «выход на природу», когда мы, молодые лейтенанты, накрывали стол в своих под-

разделениях, проставлялись за вливание в коллектив. Дело это было негласное, но общепринятое, командование препятствий не чинило. Технари стол накрывали на природе. Летчики тоже, но у них, поговаривали, были и свои правила. В Цайтице (Zeititz), практически в километре от части, был гаштет (ресторан), хозяином которого был старый летчик Курт, сбитый во время войны то ли под Курском, то ли под Сталинградом. Некоторые летчики, приехавшие по замене, бывало, ходили в гаштет к Курту, там напивались и били ему морду. Как узнавали об этом в части, не знаю, но за это выискивали строго, хотя «отличившихся» офицеров в Союз назад не отправляли. Летчиков вообще редко наказывали столь суровым способом. А вот технический состав за малейшую провинность могли депортировать обратно на родину.

Так вот, помимо того, что нужно было накрыть стол и поставить достаточно выпивки, каждый лейтенант должен был рассказать о себе, а потом, под одобряющий гул сослуживцев, выпить грамм сто чистого спирта. Только после такого действия вновь прибывший мог считаться влившимся в коллектив. Но в моем стакане спирта не оказалось, его заменила вода. Этого-то мне и не простили, а заодно отлучили от коллектива примерно на месяц. Со мной общались только в рабочее время, сугубо на бетонке или в инженерном домике. А вот на другой территории, будь то столовая или магазин, меня сторонились. Общага была исключением, там были лишь мои товарищи по училищу. И с ними все было

ровно. В общем, хочешь быть с коллективом – должен пить. Если нет, значит, ты вне его. Было ли сложно, не помню, рядом был Алексей Николаевич, меня он не чурался, прокаженным не считал и с удовольствием все своей свободное время до приезда детей и Веры Васильевны посвящал мне.

А потом? Потом просто от меня отстали. Был у нас в соседнем звене техник: ни фамилию, ни имя не помню, да практически и не знал его. Вроде бы Стас, а вроде бы нет. В армии можно было обедать за одним столом, стоять в одном строю, здороваться при встрече, но абсолютно не знать, кто ты, да что. У него было заболевание крови, и он был единственный, кто решился поговорить со мной незадолго до своего ухода, сделал попытку убедить меня выпить с коллективом. Мой же ответ был, как всегда, нет. Через несколько дней его не стало. И это событие чуть было не перевернуло мою жизнь, поскольку впервые возникло желание напиться. В моем шкафу, в общаге, была бутылка вина. Причину ее появления не помню. Скорее всего, приобрел в качестве презента, так как в этом вопросе был абсолютно не искушен. Не было у меня никогда к спиртному интереса, да и сейчас нет. Ну, пробовал пару раз, может, стакан граненый за все три года Германии и выпил, не более. На дворе была осень, ветер гонял над нашими непокрытыми головами свинцовые тучи, было очень холодно и промозгло. Вернувшись в общагу, рука непроизвольно потянулась к бутылке. Это было выше моих сил. Боль, обида, ужас, страх, все смешалось в ду-

ше. Хотелось просто открыть бутылку и пить, пить, пить ее содержимое жадными глотками. Минут пять мы гипнотизировали друг друга, а может, и десять. Или вечность. Пальцы то прикасались к стеклянной глади, то отступали. Борьба продолжалась. Еще мгновение – и страсть отступила.

К тому времени нас с Алексеем Николаевичем расселили. Ему дали квартиру, а меня перевели на второй этаж. На некоторое время моим новым соседом стал Володя, техник 2-ой эскадрильи, старший лейтенант. Он был русоволос, среднего роста, худощав, с добродушным лицом, изъеденным оспой. Вова страстно любил свою жену и маленького сынишку, которые должны были приехать, как только ему предоставят квартиру. О нем у меня сохранились самые теплые воспоминания. Он был для меня не столько сосед, сколько искренний друг и старший товарищ. Мы с ним несколько раз ездили в выходные в Лейпциг и однажды даже познакомились с русскими девчонками, которые учились в Университете имени Карла Маркса или Кули Мули, как его по-русски называли студенты-иностранцы. Знакомство оказалось спонтанным. Володе хватило одного взгляда, чтобы с расстояния пары десятков метров разглядеть бредущих по противоположной стороне улицы двух девушек и сразу без обвиняков заявить, что они русские. И он оказался абсолютно прав. Навыки выделять своих соотечественников из общей массы появились позднее и у меня, но в то время это рядовое событие было сродни волшебству. К тому же именно эта встреча

оказалась прологом необыкновенных событий, которые навсегда изменили мою жизнь, но об этом несколько позже.

Свободного времени у всех нас было не так уж и много. Полеты шесть дней в неделю, наряды, внезапные тревоги, учения, проверки, подвески, субботники и воскресники. Но если в своей инженерно-технической среде мы могли всегда найти общий язык и договориться, то взаимоотношения с мнящими себя кастой «голубой крови» летчиками оставляли желать лучшего. Нас, технарей, с особым удовольствием воспитывали за любую вольность, допущенную в отношении младших или равных нам по званию и возрасту офицеров-летчиков. Доставалось всем, в том числе и майорам. Особенно в этом преуспевал мой командир звена, капитан Александр Дуплинский, позже дослужившийся до генеральских звезд. Летчик он был хороший, а вот его отношение к техническому составу лучше не комментировать. Так или иначе, а именно такое отношение летного состава к нам, технарям, стало причиной моей конфронтации с отцом, тоже летчиком, пока он не объяснил мне разницу между экипажной и одиночной работой летного состава, а также раскола в начале 90-х партийной организации полка на две самостоятельные ячейки: инженерную и техническую. А весной 91-го летный состав нашей эскадрильи опять отличился, положив начало массовому исходу из партии из-за нежелания платить партийные взносы...

Мой отказ от спиртного большинство расценивало при-

творством, поэтому каждый раз, когда после полетов мы оставались «попить» пива, нет-нет да и норовил кто-нибудь непременно заглянуть на «огонек», чтобы собственными глазами увидеть лейтенанта, неторопливо пьющего... молоко или сок. Некоторые даже пробовали содержимое, настолько феерически все это выглядело. В итоге Андреич дал всем слово, что если до конца года меня ни разу никто не заметит в употреблении спиртного, то он прилюдно съест собственную фуражку. Под Новый год свое обещание Андреич сдержал. Нам стоило больших усилий вырвать из его рук изрядно помятый и обкусанный головной убор. Андреич сопротивлялся, то и дело норовил вцепиться зубами в истерзанную ткань и все бубнил под нос, как заведенный: «Как можно вообще не пить-то, не понимаю». Точку в шоу поставил Данила. Со словами «Да, не пьет лейтенант, не пьет!» он зашвырнул фуражку Андреича в кусты.

Не пил точно, а вот пробовать, пробовал, но в очень малых количествах, да и то только дома у Алексея Николаевича. Расслабился лишь в канун Нового 89-го года и чуть не погорел. Как и следовало ожидать, всех молодых лейтенантов отправили на праздники в наряд. Мне достался патруль в ночь с 31 на 1-е. Как водится: инструктаж, напутственные слова (дежурным по части был мой командир эскадрильи), получение оружия и вперед, на улицу, патрулировать вверенную территорию. Как только стемнело, гарнизон ожил. Смех, веселье, взрывы петард, салют, визг девчат.

С Андреем, напарником, забежали в общагу, каждый в свою комнату. Следом мой новый сосед входит, радист Валерка, в руках бутылка шампанского. Настоящего, французского. Ну как тут сдержаться, не устоял, пригубил и на улицу.

Минут через десять появляется Андрей. Лицо красное, глаза блестят, но на ногах держится. Старший патруля виду не подает, все ж таки праздник, что с молодых взять. Идем по Бродвею, глазами девчат щупаем, вон какие они нарядные, расфуфыренные. Держим путь к Дому Офицеров, там дискотека в полном разгаре. А нам нельзя, наряд он и есть наряд. Стоим, мнемся на плацу перед входом. Вдруг окрик, поворачиваемся, стоит комендант гарнизона в форме. Шинель расстегнута, рубашка из-под кителя пузырем, шапка набекрень, в правой руке сигарета, левой на руку жены опирается. Начинает морали нам читать, вроде как инструктаж проводит: что можно, что нельзя и все в этом духе. И тут Андрей не выдерживает: «А не будет ли товарищ майор против, если и он курить будет?» Майора клинит, он замолкает и вдруг раздражается тирадой, смысл которой один: лейтенанты напились, обнаглели, поэтому с наряда он всех снимает. Картина маслом: мы с открытыми ртами и комендант, уволакиваемый женой. Так и стоим, пока тот не скрывается из виду. Момент не особо приятный, но сделать ничего не можем, да и праздник продолжается. Расходимся по домам, договорившись встретиться утром. В общем, переоделись и на дискотеку, а утром в патруль. Но этим дело не за-

кончилось.

После праздников на первом же построении части меня попытались наказать. В моей экзекуции участвовали пятеро: Андреич, Кудрявцев (инженер эскадрильи, неплохой мужик и классный специалист), командир звена, замполит эскадрильи и командир эскадрильи. Начали с объявления строгого выговора. Однако мое категорическое несогласие с постановкой вопроса неожиданно привело к бурному спору между отцами-командирами. Даже сейчас, спустя почти тридцать лет, сквозь годы слышу их голоса. Командир: «За нахождение в патруле в пьяном виде объявляю вам строгий выговор». Мой ответ: «Возражаю, был абсолютно трезвый, а комендант пьяный». Командир: «Твой напарник, Андрей, признался, что был пьян». Мой ответ: «Мне об этом ничего не известно». Замполит: «Не слушайте его, давайте объявим ему строгий выговор!» Командир: «Замполит, помолчи, комендант был действительно пьян, подтверждаю». Замполит: «Настаиваю, давайте объявим ему строгий выговор!» Командир: «Замполит, помолчи». Обращается ко мне: «Почему не обратились ко мне, как к дежурному по части?» Мой ответ: «Во время наряда находился в прямом подчинении старшего патруля, выполнял его команды». Командир: «Логично, но мог бы и подойти». Замполит: «Не слушайте его, давайте объявим ему строгий выговор!» Командир: «Замполит, помолчи». Обращается к инженеру: «Что скажете про техника?» Инженер: «Что говорить, странный он какой-то,

все пиво пьют, а он молоко. Андреич из-за него чуть фуражку не съел». Командир на мгновение задумывается, а затем изрекает: «Объявляю вам выговор!» Мой ответ: «Возражаю, был трезвый». Замполит: «Не слушайте его, давайте объявим ему строгий выговор!» Командир: «Замполит, помолчи». Обращается к Дуплинскому: «Что скажете про лейтенанта?» Командир звена: «Что сказать, странный он, вновь прибывшие летчики все за злоупотреблением замечены были, а этот не пьет». Замполит: «Давайте объявим ему строгий выговор!» Командир: «Замполит, помолчи!» Обращается к Андреичу: «А вы что скажете, как непосредственный начальник?» Андреич обескураженно разводит руками: «Что тут сказать, не замечен». И тихо добавляет: «Фуражка...» Замполит: «Давайте объявим ему строгий выговор!» Командир делает жест рукой, пресекая споры, а затем, повернувшись ко мне, изрекает: «Лейтенант, объявляю вам замечание!» Мой ответ: «За что? Был трезвый!» Замполит: «Давайте объявим ему строгий выговор!» Командир морщится, как от головной боли: «Надоел ты нам, лейтенант, иди отсюда!» «А что с замечанием?» – вопрошаю. «Иди отсюда!»

Новый год, новые заботы, новые приключения. Как-то по весне Валерка притащил в общагу хлорпикриновую шашку. Откуда он ее спер и зачем, осталось за кадром. Но войсковые испытания он решил провести в условиях офицерской общаги в один из воскресных дней, о чем поставил меня в известность за пару минут до начала, заодно выдав мне

респиратор, а сам одев противогаз. О Валеркиной затее знал разве что Игорь, жилец из комнаты напротив. Именно он и сдал нас командиру полка, а также сбросил зажженную Валеркой шашку со 2-го этажа на 1-й, вследствие чего эвакуации подверглось все общежитие, включая доработчиков (специалистов) из Тбилиси, которые, коверкая русские слова, с дикими криками «Ой, горрру!» выпрыгивали из окон первого этажа, вынося их вместе с рамами. Не успели рассеяться клубы дыма, как первым засуетился Игорь, он бегал по общаге и кричал, что виной всему Валерка, который сидит в противогазе и смеется. Было странно смотреть на этого крепкого парня, который знал всю подноготную, чуть ли не стоял у истоков события, но, тем не менее, всеми силами пытался выгородить себя за счет других. И это ему удалось. Не прошло и десяти минут, как в нашу комнату с криками «Зарэжу!» попытались прорваться грузины с покрасневшими от слез глазами. Но дверь была предусмотрительно закрыта на ключ. Последующие мои переговоры с ними дали шанс на надежду. Спасло то, что в выходной день в общежитии было пусто. Лишь несколько человек в возрасте, как раз доработчики с тбилисского завода, спали в своих номерах, когда учуяли тревожные запахи и, не раздумывая, метнулись спросонья в окно.

Хорошо, что отделались лишь парой синяков и ссадин. До сих пор удивляюсь, почему нас не наказали?! Правда, Валерка перед грузинами извинился. Тем не менее вечером

в общежитие пришел Анатолий Иванович. Он ходил по комнатам и задавал вопросы. Заходил он и к нам. Спроси он меня тогда, мы ли зажгли шашку, сознался бы сразу. Но он спросил меня совсем о другом. Выведя в коридор и ткнув пальцем в выгоревший участок пола, он мягко, по-отечески, попросил разъяснить ему, что это. «Жгли петарду на Новый год», – мой рапорт был четок и краток, как на экзамене. «Хорошо», – кивнул Анатолий Иванович и устало пошел дальше. Мне было стыдно, но лжи в моих словах не было. Не спрашивал он меня о шашке, не спрашивал. Но в душе по-прежнему было гадко, поэтому как-то вечером, пару дней спустя, после разговора с Алексеем Николаевичем все же набрался смелости и постучал в дверь квартиры Анатолия Ивановича: «Простите, не сказал вам тогда всей правды, да вы и не спрашивали». А в ответ услышал усталый, спокойный голос отца-командира: «Иди, знаю, давно все знаю».



Шел 89-й, как раз на стыке десятилетий начали появляться первые видеомэгнитофоны, а с ними в нашу ночную жизнь ворвались первые ночные видеоканалы, по которым часто крутили не только фривольные фильмы, но и знаменитые фильмы ужасов «Кошмары на улице Вязов» и «Чужие». Помню, как после одного из таких просмотров, в перерыве, мы, взрослые мужики, взявшись за руки, в первом часу ночи гуськом двигались в туалет в звенящей тишине коридора. Шли, как говорится, с огибанием рельефа местности. Как вдруг кто-то вскрикнул и мы, словно стадо диких бизонов, ломая все на своем пути, рванули обратно. Потом долго и нервно смеялись, направляясь с опаской нестройными

рядами к заветной цели.

Днем посиделки, ночью полеты, вечером посиделки, утром полеты. В другое время полетов, как правило, не было. В хорошую погоду и в СМУ (сложные метеоусловия) летали все, а вот ночью и в минимум только наша 1-я эскадрилья. Считалось, что в 1-й летчики самые опытные, боевые награды имеют, Афганистан прошли. Как и самолеты наши. Может, поэтому командир полка да инспекторы всякие, что с проверкой к нам приезжали, предпочитали летать только на наших, проверенных временем и «огнем» самолетах.

Полеты всегда большая ответственность. Прежде всего за жизнь летчика. Самолет, конечно, денег стоит, но человеческая жизнь бесценна. Вот и приходилось крутиться вокруг самолета как белка в колесе. Конечно, проколы были, особенно вначале. Как-то, помнится, крышки подвесных баков закрутить забыл. Самолет уже выруливать стал, как из топливного бака фонтаном метра на три керосин взметнулся. «П... да!» – Андреич пулей летит к баку, накидывает на крышку гаечный ключ, несколько круговых движений, шаг назад. «Можно!» – кричит он, давая отмашку рукой. «Нет! Стой!» – бегу к правому баку. Повторяю те же движения. «Можно!» – даю команду летчику и самолет начинает движение. Андреич молча проходит мимо, хороший урок на всю жизнь.

Но это по неопытности. Другое дело, когда глаз замылен, по одному и тому же маршруту бегаешь, а явное не видишь,

приелось. Чтобы этого не было, нас часто отправляли осматривать чужой самолет, неисправности выявлять. Очень помогало, особенно когда мелкие трещинки появлялись, где не надо. Либо самолет птицу ловил. Это было не так часто, но и не так редко. Игорь Дейнеко, проходя как-то ранним утром мимо моего самолета, узрел половину утки, застрявшую между крылом и балочным держателем. В другой раз во время предполетного осмотра самолета мной был найден птенец, забравшийся в воздухозаборник системы кондиционирования, что под обечайкой воздухозаборника правого двигателя. Доставали его долго, обычным способом в канал не пробраться. Птенец упирался, покидать обжитое место не спешил. Вынуть его удалось лишь с помощью крюка для перезарядки пушки. Расправив крылья и радостно чирикнув, птенец дал деру.

А на третьем году службы во время полетов летчик, поднимаясь по стремянке в кабину, случайно бросил взгляд в сторону воздухозаборника и побледнел. На передних лопатках компрессора была запекшаяся кровь и куча прилипших перьев. Помнится, схватил фонарик, метнулся рыбкой к двигателю. Запах горелого мяса, но ни царапины. По правде говоря, это предпосылка, летать вообще нельзя, пока группа ДРААД (диагностика, регламент и анализ авиационных двигателей) двигатель как следует не проверит. Объясню летчику ситуацию. Он все понимает, но смотрит с мольбой в глазах. Ему налет нужен для подтверждения класса.

Принимаю решение самостоятельно. Делаю запись в ЖПС об осмотре двигателя и отсутствии повреждений. Аналогичную запись делает летчик. Договариваемся, что мой доклад поступит руководителю полетов, как только самолет вырулит на взлетную полосу. Лишь в этом случае есть шанс, что вылет не отобьют. Риск колоссальный: «Техник помни, не сядет самолет, сядешь ты!» Делаем, как договорились. Минут через семь та же картина, но теперь с тоской в глазах стоит мой инженер, провожает удаляющуюся в небе точку. А спустя полчаса самолет возвращается, заруливает на стоянку. «Отработал отлично, спасибо!» – летчик делает запись в ЖПС и ретируется. К работе приступает группа ДРААД. Через час сворачивается, все нормально, к полету готов.

А вот еще случай, только с техникой не связанный. Дело зимой было. Мой самолет запасным стоял, а меня поставили помогать радистам, доставлять в штаб кассеты с авиационного магнитофона МС-61. В штабе на первом этаже была обустроена комната отдыха летчиков. В отличие от инженерного кунга-душегубки, куда мы набивались как селедка в бочку, там можно было выпить чаю, посмотреть видеофильм и даже прилечь, вздремнуть. Естественно, что никто дымом там не чадил, все было предельно чисто и комфортно. Как и в столовой, куда мы все входили через одни и те же двери, но неизменно садились каждый в своем секторе. За накрытые белоснежными скатертями столы с фруктами и стаканами в мельхиоровых подстаканниках присаживалась лет-

ная «белая кость», а рядом за квадратными столами без излишеств, протертыми на скорую руку тряпкой не первой свежести, располагался сектор технического состава. Даже воздух по какому-то странному принципу имел свои четко разделенные границы. Сторона летного состава неизменно благоухала ароматами цветов и свежих фруктов, в то время как нам доставались лишь запахи с кухни.

Лирические воспоминания прерывает внезапно представшая взору спина знакомого летчика. Пошатываясь спросонья и жмуря глаза от яркого света, из недр затемненной комнаты отдыха возникает фигура лейтенанта. Как-то на субботнике за панибратское обращение к нему вместо воинского приветствия меня долго и нудно прилюдно отчитывал командир звена. Теперь наступила моя очередь, а произнесенная вслед тирада надолго сохранилась в памяти всех присутствующих. При первых же словах, начавшихся с фразы «Товарищ лейтенант, что вы себе позволяете в присутствии технического состава», ко мне лицом развернулся не только сам бедолага, который стремительно вытянулся и встал по стойке смирно, но и проходившие мимо офицеры, рангом выше. Не знаю, долго ли бы продолжалось мое глумление, если б не перехваченный взгляд одного из присутствующих, устремленный мне за спину. Позади меня стоял командир полка, терпеливо дожидаясь, когда иссякнет мое красноречие. Пришлось ретироваться.

Разное было за это время: и серьезные проступки, и смеш-

ные ситуации, и глупые выходки. Сейчас все это с улыбкой воспринимаешь, той остроты нет, а тогда в лучшем случае народ отделялся испугом или парой синяков, в худшем – происшедшее становилось предпосылкой к летному происшествию со всеми вытекающими последствиями. И первый на моей памяти инцидент произошел осенью 88-го.

Трагикомедия разыгралась на глазах у инженера полка и инспектора из Москвы. Дело было после учений, когда техники по АВ (авиационному вооружению) снимали с самолетов бомбы. Работали в паре: один ослаблял крепления держателя подвески, другой доставал чеку взрывателя, потом подгоняли тележку, поднимали ее и лишь затем аккуратно снимали бомбу. Поточный метод, от самолета к самолету. Единственное правило: самолет должен быть обесточен по понятным причинам. Мимо одного из таких самолетов и шел наш «герой», старший лейтенант, техник 2-го звена. Увидев лужу керосина под брюхом самолета, он решил оказать помощь, закрыть пожарные краны, для чего, не обращая внимания на специально положенную набок стремянку, поднял ее, приставил к борту самолета, взобрался, откинул фонарь и, заглянув внутрь, щелкнул тумблером, включив электричество. Раздался щелчок и с левой подвески сошла «дура» весом в 250 кг, упав так, что оперение хвостовика легло ровнехонько между технарями, лишь слегка задев ранты обуви каждого из них, чудом не отрубив пальцы ног. Взрыватель не сработал по чистой случайности. Высоты не хвати-

ло для раскрутки крыльчатки. Рвани эта бомба, последствия были бы чудовищными. Тем не менее через два дня старлей стал капитаном.

А вот нашему летчику, майору, орденосцу и афганцу осенью 90-го повезло меньше. При заходе на полигон он перепутал переключатель «Главный» с переключателем «Сброс всех», отбомбившись над коровником. К счастью, ни коров, ни людей там не было, никто не пострадал. Но шуму было много, по телевизору целыми днями крутили одни и те же кадры – расчистка «Авгиевых конюшен». Дело замяли, а майора отправили в Союз. Но если здесь была нелепая случайность, то в большинстве своем все «залетали» по собственной глупости.

Всегда осмотрительный Вовка Лихачев, срезая путь, решил пролезть под струей двигателя самолета L-39 Albatros, выходящего со стоянки. И долго потом мячиком прыгал вслед за ним, пока не упал, подвернув ногу. Другой был отоварен по голове противобликовым щитком, предназначенным для защиты кабины от засветки фарами. Итогом стала извечная головная боль и обидное прозвище «сбитый» или «испанский летчик».

Игорь, техник самолета L-39, сидя верхом на заголовнике катапультного кресла умудрился выдернуть чеку системы сброса фонаря. Сработавший пиропатрон выбросил штангу подброса фонаря, которая, пытаясь нанизать Игоря, словно муху на булавку, прошла в миллиметре от его задницы, со-

драв лишь кожу со спины. Инженер полка Давидок, увидев орущего благим матом техника с торчащим из-за спины куском трубы, чуть не сошел с ума, представив возможную картину. Игорь отделался легким шоком, его истерику пресек Давидок, врезав по морде и влив в него остатки спирта, который выдавали строго для протирки оптики.

Бетонка, калейдоскоп событий. Те, кто обслуживает технику, знают, что головной убор должен всегда быть закреплен на голове. Если шлем, то застегнут, если шапка-ушанка, то завязана как в детском саду, ну а если это берет, то привязан или пришит к комбинезону. В первых двух летом жарко, поэтому, как правило, носили береты, к которым пришивали тонкую стропу, с помощью которой крепили головной убор к комбинезону. Но были и такие, кто к берету пришивал стальной карабин. С точки зрения практичности вариант неплохой, но для безопасности полетов не годится. Один из моих однокурсников на своем примере это как раз и продемонстрировал. Берет одел, пристегнуть забыл, тот и ушел в воздухозаборник вместе с карабином. Двигатель списали, а вместе с ним ежемесячно и большую часть зарплаты этого техника.

Если полеты без суеты, без полигона, то происшествий, как правило, нет. Как только стрельбы, жди сюрпризов. То бомба не сойдет, пиропатрон забыли сунуть, то реактивный снаряд в трубе застрянет. А как-то люк пушки закрыть забыли. Захлопнуть, захлопнули, а винты, фиксирующие закры-

тие, не провернули. Так и взлетел, а как по целям отработал, люк и открылся. А он непростой, мало того, что в бок открывается, внешне ковш напоминает, площадью в полтора квадрата, так еще бронеплитами обшит, а когда самолет на стоянке стоит, то от кромки люка до земли сантиметров пяти не хватает. Вот и как при таком раскладе самолет сажать? Малейшая неточность и потерять его можно, не говоря о летчике. Аэродром замер, полеты отбили, самолет кружит, топливо вырабатывает. Пожарные машины, скорая помощь, все в полной готовности. Ждем затаив дыхание. Пятьдесят метров, десять, пять, касание. От удара люк встает на место, намертво прилипая краями. Ни ломом вскрыть, ни автогенном вырезать. Повозиться пришлось.

Полеты, полетами, а тревога всегда некстати. Правда, если ранним утром, то в плановые полеты перейдет. А вот после полетов, особенно в субботу, когда одни уже на грудь принять успели, другие вроде меня под горячий душ забрались, точно не в тему. Ревун ревет, душу вынимает. Времени волосы сушить нет, отсчет пошел. Шапку на голову и в зимнюю ночь. От общаги до инженерного домика минут десять трусцой. Бежишь, мысли всякие в голову лезут: зачем подняли, тревога учебная или боевая, что вешать, надолго ли? В домике ЦУ получаешь и к самолету, расчехлять, проверять, снаряжать, запускать. Все до автоматизма отработано. Чехлы и заглушки снять, вокруг самолета кружок оббежать, пощупать, понюхать, кабину проверить, бомбы подвесить. При

необходимости подвесные баки топливом залить да ЖПС заполнить. Пока самолетом занимаешься, специалисты один за другим подтягиваются. Каждый свое проверяет, каждый свою отметку в журнале ставит. Готов, готов, готов. Самолет к вылету готов. Летчиков нет, значит, полетов не будет.

Иду Андреичу докладывать. Тот на стоянке самолета Сергея-академика перед топливозаправщиком (ТЗ) в задумчивости стоит, голову чешет, что-то под нос себе бормочет, карандашом по бумажке чиркает. «Что случилось?» – спрашиваю. «Да, не пойму, – отвечает. – В подвесной бак 800 входит, а тут, если верить датчику, вторая тонна пошла. С чего бы это?» На дворе ночь, слабое мерцание фонаря стояночного да подсветка заправочного щитка. В метре от ТЗ лишь слабые очертания самолета. «Постой тут», – говорит мне Андреич и растворяется в ночи. Через минуту возвращается обратно, матерясь в полголоса. Оказалось, что водитель ТЗ, сдавая задним ходом на полутемной стоянке и строго следуя командам пьяного Академика, задним бортом зацепил носовую часть левого подвесного бака. От удара хвостовик бака отвалился. Потерю «дна» Серега не заметил, открыл крышку бака и начал заправку. В итоге больше двух тонн керосина ушло в снег в полном смысле этого слова. ЧП замяли, но после этого по субботам тревог больше не было.



А вот другой случай. Подняли по тревоге утром, прибежали на стоянку, а там тишина. Все собрались, друг на друга смотрят, только инженера нет. Радио включаем, классическая музыка льется. Телевизор щелкаем, рябь одна. Не уж-то война, думаем. Если взлетать по прямой, никуда не сворачивая, через пять минут ФРГ будет. Поэтому не до смеха. И самолеты у нас особые, только команду дай. Сидим в тишине, шепотом переговариваемся, кто-то на улице нервно курит. Долго сидим. Наконец входит усталый Кудрявцев. Мы к нему, хором: «Война?! Война!» «Какая война? – удивляется тот. – Вы что, даже еще самолеты не расчехляли? Ну-ка бегом на стоянку, готовить самолеты!»

И смех, и грех. Как-то ночью проснулся, показалось, будильник сработал, быстро оделся и рысью на стоянку. Прибегаю к домику инженера, никого нет. Звенящая тишина. Ни шума машин, ни говора людей. Постоял, постоял, в общагу вернулся, на будильник смотрю, а мне спать еще часа два. Или подняли нас по тревоге летним утром. Мы уже были опытные, «порох» нюхавшие, потому первым делом в столовую метнулись, она метрах в ста пятидесяти от общаги. Завтрак закинули и на стоянку. Пока одно, другое, летчики подтянулись, учения начались, а тут и время завтрака по нормативам подоспело. Предложили откусать. Кто же откажется?! Но когда итоги учений подводить стали, двойной завтрак и вскрылся. Все бы ничего, только своими действиями мы нормативы приведения полка в боевую готовность более чем на час «сократили», тем самым поставив никому не нужный рекорд.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

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

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