

18+

Владимир

Баршт

Из жизни гражданского лётчика



Часть вторая



Владимир Баршт
Из жизни гражданского
лётчика. Часть вторая

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=66276490

ISBN 9785005527295

Аннотация

Во второй книге продолжение описания работы гражданского летчика на больших пассажирских авиалайнерах. Большая авиация романтична по-своему, появляется возможность посмотреть свою и много других стран.

Содержание

Из жизни гражданского лётчика	5
Часть вторая	5
Конец ознакомительного фрагмента.	83

**Из жизни
гражданского лётчика
Часть вторая**

Владимир Баршт

© Владимир Баршт, 2021

ISBN 978-5-0055-2729-5 (т. 2)

ISBN 978-5-0055-2730-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Из жизни гражданского лётчика

Часть вторая

Трое молодых лётчиков командиров АН-2 Петрозаводского объединенного авиаотряда были направлены на переучивание на самолёт ИЛ-18 в Школу высшей лётной подготовки, иначе ШВЛП, в город Ульяновск. Шёл 1972 год. Нужно сказать, что им очень повезло, ведь они были в числе первых в стране, кому приказом по Министерству гражданской авиации, ещё не так давно ГВФ, Гражданского воздушного флота, разрешалось переучиваться на самолёт первого класса ИЛ-18, без промежуточного самолёта второго класса. Примечательно, что все трое, Валерий Никифоров, Виктор Фомченков и я, Владимир Баршт, ленинградцы, с одного выпуска Сасовского лётного училища, одновременно пришли работать в Петрозаводский авиаотряд, и теперь все вместе были командированы на учёбу в ШВЛП.

Ульяновск в то время, как и все подобные областные центры, ничем особенно не выделялся, однако поскольку город Ульяновск, бывший Симбирск – Родина Владимира Ильича Ленина, там был основан большой мемориальный ком-

плекс – музей Ленина. Рядом совсем недалеко на берегу Волги недавно была построена очень современная по тем временам многоэтажная гостиница Венец, ресторан которой, одно из излюбленных мест посещения слушателями ШВЛП.

В центре города было много сохранившихся старинных зданий, но в основном стандартные хрущёвские пятиэтажки, а окраины это в большинстве своём одноэтажные деревянные постройки и частный сектор. Сейчас город, и всё вокруг, конечно, имеет совершенно другой вид. На противоположном левом берегу Волги был расположен заводской район, назывался он Засвияжье, здесь находились практически все заводы и предприятия города, теперь там расположен огромный авиастроительный завод, а тогда его ещё не было.

Наша лётная школа, ШВЛП, находилась почти в самом центре города, была огорожена и занимала целый квартал с проходной на улицу Жуковского, если мне не изменяет память. На территории находились учебный корпус и здание общежития для слушателей, а так же здание такого же типа, где были квартиры постоянного состава, для преподавателей, инструкторов и других специалистов, но большинство работников центра жили в городе. Слушателей было много и мест в общежитии не хватало, поэтому некоторые размещались в городских гостиницах, особенно престижно было жить в гостинице Венец. Нам троим, нашлось место в общежитии, где мы скромно разместились, это было удобнее, ведь не нужно было тратить время на дорогу, и столовая на тер-

ритории была очень приличная.

Весь учебный процесс занимал три месяца и ещё программа полётов, которая могла затянуться на неопределённый срок. Сколько это займёт времени, трудно было предположить, ведь это зависело от погоды, возможностей аэродрома, и главное количества слушателей, а их было много, так что наше переучивание в итоге затянулось более чем на пять месяцев. Это было время бурного развития нашей Гражданской авиации. Количество новых самолётов росло очень быстро, и нужен был квалифицированный лётный состав. Здесь готовили не только пилотов, а и штурманов, бортмехаников и бортрадистов на все типы современных лайнеров, поэтому только пилотов на ИЛ-18 было две группы по тридцать человек и столько же других специалистов.

Если описывать подробно весь процесс нашего здесь пребывания и обучения, то получилась бы длинная и довольно скучная история, однако были определённые моменты, которые отложились в памяти и, надеюсь, будут интересны.

Преподавательский состав школы в подавляющем своём большинстве – это квалифицированные высококлассные специалисты, прекрасно знающие своё дело, но у каждого преподавателя свой характер, свой подчёрк, так сказать. Особенно запомнились лекции по аэродинамике у Бехтита Владимира Петровича, он тогда только пришел на кафедру после института простым преподавателем и читал нам аэродинамику самолёта ИЛ-18. Нужно сказать, что его отец Бех-

тир Петр Тихонович, старейший преподаватель школы написал несколько книг и методических пособий по аэродинамике, в том числе и практическую аэродинамику нового тогда самолёта ИЛ-76Т.

Так вот, занятия у Владимира Петровича проходили очень интересно, лекции он читал как обычно, а проверка знаний, это был настоящий КВН. С довольно острым, но добрым юмором он издевался над своими великовозрастными слушателями, которые частенько плавали в элементарных вопросах. Мы были самые молодые в группе, и нас он почему-то не особенно трогал, может быть ещё потому, что мы были из Северного управления гражданской авиации, к которому он относился с особым уважением. Правда, на первом же занятии он сказал: «Вот вы товарищ Баршт сидите на месте, где недавно сидел начальник Северного управления, так что готовьтесь, спрос с вас будет особенный и учтите, что вам некогда будет ходить к нашим ульяновским голубоглазым пышным блондинкам и пить с ними водку».

Особенно он почему-то издевался над представителями Магаданского и Армянского управлений, которых в группе было больше половины. Увидев на пальце магаданского лётчика массивный золотой перстень, Владимир Петрович поинтересовался: «Командир, это не вы ли в позапрошлом году упали в тайге на АН-2 с грузом золота. Тогда, кажется, нашли не всё, два десятка слитков куда-то пропали. Вы, случайно, не знаете?». Армянских лётчиков он просил поде-

литься опытом, как на ИЛ-18 где пассажирский салон рассчитан на 100 человек, незаметно разместить тридцать зайцев.

Узнав, что я могу неплохо рисовать и писать шрифты, кто-то проболтался, что я оформлял отрядную стенгазету в Петрозаводске. Владимир Петрович попросил меня нарисовать схему полёта самолёта ИЛ-18 по кругу и заход на посадку с двумя отказавшими двигателями. Я, естественно, не мог отказаться и приступил к работе. На двух склеенных ватманских листах я изобразил самолёт во всех основных позициях при полёте по кругу и посадке, и на каждом этапе были расписаны необходимые действия лётчиков. Работа заняла почти целый месяц. Наконец, когда всё было готово, я принёс схему в аудиторию перед началом занятий, и мы вместе с преподавателем повесили её на классной доске.

Когда начались занятия, Владимир Петрович подошёл к схеме и, указывая на неё, сказал: «Товарищ Баршт, как Жуковский и Христианович уже внёс свой вклад в развитие аэродинамики, поэтому он освобождается от сдачи экзаменов навечно, даже, когда совсем старенький приедет перучиваться на диспетчера».

Забегая вперёд, скажу, он сдержал своё слово. Когда я пришёл на экзамен и заглянул в аудиторию, то услышал: «Товарищ Баршт, зачем вы пришли, я вам уже поставил пятёрку, идите в Венец и пейте водку с пышными блондинками, они вас ждут». Сказать по правде я ещё два

раза в своей жизни приезжал в Ульяновск переучиваться на ТУ-154 и на ИЛ-86 и, учась у Бехтира, никогда не сдавал экзамена по аэродинамике, память у Владимира Петровича была отменная, это, конечно, не означало, что я не изучал предмет. Я добросовестно занимался, имел свою пятёрку, но экзамен не сдавал.

Очень строгий был преподаватель по метеорологии, он заставил нас учить его предмет, проверял наличие конспектов перед экзаменом, и у него очень трудно было получить отличную оценку. Я, например, едва вытянул на четыре балла. Но метеорология для лётчика на всю жизнь, на каком бы типе самолёта он не летал, она одинаковая и знать предмет нужно. Приборное и электрооборудование, конструкция двигателя, винта, конструкция планера самолёта, шасси, топливная и масляная системы, а также Руководство по летной эксплуатации ИЛ-18 и другие руководящие документы. Всё это изучалось очень подробно и глубоко. Сейчас лётчики так материальную часть самолёта не изучают, считается, что это не нужно. С таким подходом не все согласны и жизнь в последнее время частенько это подтверждает.

Занимались мы много и спрос с нас, молодых пилотов, которые пришли с АН-2 был строже, но и в такой обстановке, конечно, находилось время для отдыха. В воскресенье днём купались и загорали на пляже, на берегу Волги, а вечером частенько проводили время в ресторанах иногда в Венце, а чаще отдыхали здесь в центре города. Недалеко был ресторан,

официальное название его не помню, все наши называли его «Бычий глаз», в нём всегда было полно лётного состава.

В те времена лётчики ещё не стеснялись своей лётной формы, многие даже наоборот гордились ей, поэтому весь зал блестел золотыми шевронами и погонами, знаками «Отличник Аэрофлота» и всеми другими принадлежностями лётной формы. Всё это выглядело очень весело, выпивали, было много женщин и девушек, все танцевали, и было интересно смотреть, когда заслуженный командир при полном параде танцевал твист или рок-н-ролл с молодой девчонкой.

Мы тоже выпивали, танцевали, но близких знакомств с барышнями не заводили. У меня ещё и года не прошло после свадьбы, я любил свою Людмилу, очень скучал и через день писал ей любовные письма в Петрозаводск. Витя и Валера были в таком же положении, ведь мы все поженились в один год. Кстати, мы с Валерой Никифоровым жили в одной коммунальной квартире, наши жёны ждали нас и, конечно, обменивались информацией из наших писем. Сейчас трудно себе представить, что общались только почтовыми письмами, а чтобы позвонить, нужно было идти на почту и заказывать разговор на определённый день и время.

Учёба шла своим чередом, пролетели три месяца, все экзамены сданы, тренажёрная подготовка пройдена, остались только полёты на живом самолёте, тут и произошла задержка. Мы долго ждали своей очереди, но так и не дождались, пропускной способности ульяновского аэродрома не хвата-

ло, одновременно по кругу могли летать только два, максимум три самолёта. Прошёл примерно месяц безделья и, наконец, решено было отправить нашу группу со своим самолётом и инструкторами в город Ереван.

Они обещали, что обеспечат всё необходимое для нашей успешной работы.

Обещание ребята выполнили. Всю группу прекрасно разместили в гостинице аэропорта, здесь же было кафе-столовая, а в аэропорту прекрасный ресторан, где можно было посидеть вечерком за рюмкой чая.

О полётах хочу рассказать отдельно. Обычно на борту во время тренировки находились инструкторский экипаж и три или четыре слушателя, которые поочерёдно занимали левое кресло в кабине самолёта.

Все полёты мы уже до этого выполняли на тренажёре, теперь оставалось только научиться сажать самолёт, то есть увидеть и запомнить высоту начала выравнивания и самого приземления, этого на старых тренажёрах отработать было невозможно, и вообще, нужно было почувствовать самолёт, как он управляется и слушается рулей. К удивлению на это ушло не так много времени, уже третий полёт и посадку я выполнил самостоятельно, во всяком случае, так говорил инструктор. Он мягко держался за управление, и, казалось, не вмешивался.

Сделав свои три полёта, я уступил место другому слушателю, а сам вышел в салон. Салон был пустой и просматривал-

ся до самого хвоста. Каким же огромным показался он мне после моего маленького любимого АН-2. Даже не верилось, что я сам смог взлететь и сесть на такой огромной по моему представлению машине.

Действительно всё познаётся в сравнении. Я ещё не знал тогда, что мне в моей лётной жизни придётся не раз испытывать подобное чувство. Ещё мы летали в зону для отработки различных элементов полёта: выключения и запуска двигателей в воздухе, полёт на минимальной скорости близкой к критической, экстренного снижения.

Недели через три наша группа отлетала свою программу, командировка закончилась. Собрались домой, за день до отлёта к самолёту подъехала грузовая машина и в багажное отделение загрузили штук пятнадцать холодильников, это были заказы от работников школы и знакомых наших инструкторов. В то время был большой дефицит этой техники, а в Ереване был завод, выпускавший неплохие холодильники и кондиционеры. Ещё все набрали настоящего армянского коньяку, так сказать, для личного употребления, который очень ценился в то время.

Прилетели в ШВЛП, несколько дней ушло на оформление документации, затем нам вручили свидетельства об окончании Школы высшей лётной подготовки по программе командиров самолёта ИЛ-18. Мы официально стали пилотами на самолёте первого класса. Теперь, чтобы стать командирами необходимо будет налетать определённое количество ча-

сов, получить второй класс и конечно зарекомендовать себя как хорошего и грамотного лётчика, но до этого ещё было ой как далеко.

Нужно было лететь в Петрозаводск, чтобы оформить документы на перевод в Ленинградский объединённый авиаотряд. Наше затянувшееся переучивание закончилось и все мы изрядно соскучившиеся по дому, теперь после долгой разлуки мы, наконец, сможем увидеть своих жён.

Была вторая половина августа 1972 года, погода в Карелии стояла прекрасная. Оформление перевода не заняло много времени, уже 8 сентября пришёл приказ по Северному управлению о переводе и зачислению нас на должность вторых пилотов 67 лётного отряда, Ленинградского объединённого авиаотряда и чуть позже присвоена квалификация пилота третьего класса теперь уже транспортной авиации.

Перед отъездом, нас вызвал к себе наш любимый командир Борис Иванович Носов и дал нам доброе отеческое напутствие. Сказал, что жалко отпускать птенцов из родного гнезда, пожелал нам всего наилучшего.

Дома в Ленинграде родители уже ждали нас с Людмилой в нашей квартире на проспекте Стачек, дом 1, возле Нарвских ворот. Наша с братом Костей комната была свободна, он отслужил в армии, и после армии уже жил отдельно от родителей. Собирались мы недолго. У меня один чемодан, свой мотоцикл Ява я продал за год до этого, а у Люды тоже было всего два чемодана личных вещей. Напоследок перед отъ-

ездом посидели в ресторане Берёзка с друзьями. Отвальная была немного грустной, хотя говорились добрые слова и напутствия, однако жалко было уезжать, ведь и коллектив и вообще Карелия за эти шесть лет стали такими родными, а как нас встретят на новом месте ещё неизвестно.

Вечером сели на Мурманский поезд, утром уже были в Ленинграде, папа встречал нас на своём новом Москвиче-408. Разместились в отдельной менее десяти квадратных метров комнатке родительской малогабаритной квартиры на проспекте Стачек у Нарвских ворот и были очень счастливы. В дальнейшем мы переехали в Автово в комнату бабушки Марии Павловны, которая появилась в результате обмена комнаты в московской квартире, где прошла часть нашего с братом детства на Ленинград, а бабушка переехала на наше место к родителям. Замечу, что уже через год я смог приобрести свою двухкомнатную кооперативную квартиру в Весёлом посёлке в Невском районе. Мы с Людой любили друг друга и жили очень дружно, и моим родителям очень понравилась невестка.

Почти год мы прожили на новом месте, и в 1973 году оказалось, что моя жена беременна. Всё получилось очень удачно, к моменту, когда родилась наша дочка Леночка, новая двухкомнатная просторная квартира была уже готова и Людмила с ребёнком въехали туда прямо из роддома. Наш дом возводился для работников авиаотряда, все соседи были свои, коллеги.

Аэропорт Пулково-1 тогда ещё только строился, и все службы умещались в старом аэропорту, который, теперь называется Пулково-2 и в настоящее время является памятником архитектуры. Дорога, как и сейчас, вела прямо от Пулковского шоссе к аэропорту. Перед зданием аэропорта по обе стороны от дороги были две небольшие рощицы, в которых спрятались заросшие кустарником капониры для самолётов, наверное, ещё с войны, их было почти незаметно из-за деревьев. Справа, от здания аэропорта, если смотреть на него со стороны дороги находилось длинное одноэтажное строение барачного типа, в котором располагались лётная служба и служба бортпроводников, здесь экипажи готовились к полётам. В помещении аэровокзала находилась санчасть, метеослужба, отдел перевозок, там же наверху был диспетчерский пункт, где командир корабля принимал решение на вылет.

Конечно, было тесно и все с нетерпением ждали открытия Пулково-1. Ещё нужно отметить ресторан, который располагался на втором этаже здания. Там очень искусно готовили всякие блюда, гурманы даже приезжали из города специально, чтобы полакомиться изысками местного повара. Наши экипажи тоже после полёта частенько захаживали, чтобы посидеть, выпить, поговорить и отведать чего-нибудь вкусенького. Для этого была заведена особая отдельная комната, где могли свободно разместиться человек десять незаметно для остальных посетителей.

Штаб Объединённого авиаотряда находился там же где и сейчас в авиагородке. Ленинградский 67 лётный отряд это четыре эскадрильи самолётов ИЛ-18 примерно по тридцать пять экипажей в каждой. Кроме того, 205 лётный отряд реактивных самолётов ТУ-104, ТУ-124, а так же, Третий лётный отряд, где были АН-12, ИЛ-14 и в дальнейшем новый самолёт ТУ-134. Это было огромное предприятие, и главное оно продолжало развиваться и расти.

Вся страна была охвачена сетью маршрутов. Тяжёлые самолёты летали в большие города, а в небольшие города и населённые пункты летали тогда новые самолёты АН-24 и ЯК-40, а так же ИЛ-14 и ЛИ-2, а дальше на АН-2 или вертолёте можно было попасть практически в любую деревню или посёлок. Что самое главное билеты были дешёвые, каждый мог себе позволить воспользоваться самолётом в любое время. Советская Гражданская авиация была разрушена в одночасье, а восстановить её, сделав такой же доступной для всех людей, в нынешних условиях невозможно.

После формальностей в отделе кадров, ведь приказ о назначении меня вторым пилотом на самолёт ИЛ-18 был уже подписан начальником Северного управления, меня направили на склад, где я получил всё необходимое форменное обмундирование и главное новые знаки отличия. Теперь мне полагалось два с половиной шеврона, правда, не на рукава, а на погоны, которые только что ввёл новый министр Бу-

гаев. Каждый новый министр всегда начинает свою работу с каких-то изменений иногда совершенно бессмысленных, но лишь бы было видно его кипучую деятельность. Кстати, как известно эти погоны долго не продержались, и всё вернулось на круги своя уже довольно скоро.

Начальник штаба 67 лётного отряда Терехов, говорили, что во время войны он служил в заградотрядах НКВД, не знаю, но внешне не подумаешь, скорее, где-нибудь в тылу на складе. Он направил меня, как положено, сначала на беседу к замполиту, а затем уже в эскадрилью, где командиром был Иванов Юрий Петрович. Юрий Петрович был очень строгий командир и его все боялись, боялись даже заходить в кабинет эскадрильи, когда он был там, чтобы не нарваться на неприятности, но я пока об этом ничего не знал. Я зашёл в эскадрилью, чтобы представиться, доложил, как положено. Юрий Петрович даже не взглянул на меня, сказал, что через три дня будет со мной аэродромная тренировка, а до этого нужно пройти все тесты на тренажёре и так же, не отрывая глаз от графика полётов на его столе, сказал: «Свободен, готовься!». Я понял, что разговор окончен, и быстро вышел в коридор. Первое знакомство как-то не порадовало. Очень скоро я узнал, что за глаза все называли нашего командира Кальтенбрунер, это ему очень подходило он был блондином высокого роста и характером, казалось, чем-то напоминал того известного персонажа.

В назначенный день была та самая аэродромная трениров-

ка. Нас было трое, в том числе и Александр Андреевский, он из военных лётчиков, исключительно интеллигентный человек и удивительно талантливый художник. Его картины в основном с авиационной и морской тематикой до сих пор висят в кабинетах начальников в штабе и у многих дома.

Каждый из нас сделал по три полёта по кругу. К удивлению Юрий Петрович был в хорошем настроении, и все полёты были практически без замечаний, кроме мелких недостатков по точности техники пилотирования, оно и понятно ведь практики ещё было совсем мало. По окончании тренировки Юрий Петрович сказал, чтобы я звонил дежурному, узнавал график полётов. Меня приказом включают в экипаж, правда, к какому командиру не сказал.

Я каждый день звонил в наряд и, наконец, дежурный назвал мою фамилию. Я должен был лететь в экипаже Стукалова Виктора Фёдоровича по маршруту Ленинград-Сыктывкар-Ростов, там ночёвка и затем обратно тем же путём. Этот рейс раньше выполнялся Ростовскими экипажами на АН-10, но после катастрофы этого самолёта под Харьковом в мае 1972 года, когда лайнер разрушился в воздухе от усталости металла, погибло 115 человек вместе с семью членами экипажа, во всех подразделениях Советского Союза полёты АН-10 были остановлены и самолёт списали навсегда. Рейс всё равно нужно выполнять и временно его выполнял наш авиаотряд на ИЛ-18.

Виктор Фёдорович Стукалов уважаемый командир,

с 1966 года в 67 Лётном отряде на ИЛ-14, один из первых в Ленинграде освоивших самолёт ИЛ-18, имел знак «Отличник аэрофлота». Про него даже была выпущена брошюра, из серии «Лучшие люди Северного управления ГА». Виктор Фёдорович был строг и разговаривал с подчинёнными командным голосом, но это в кабине и вообще на работе. Как оказалось всё это напускное, а на самом деле он был добрейшей души человек, но об этом я узнал несколько позднее.

В первом полёте ко мне отнеслись с предвзятым недоверием, первое замечание было по форме одежды. На мне были носки тёмно коричневого цвета, Стукалов сразу это заметил и сказал: «Если ещё раз увижу носки не чёрного цвета, отстраню от полётов». Уже в воздухе командир спросил: «Второй пилот, вы, на чем летали до переучивания?». Я ответил, что летал на АН-2 и МИ-4. «Федя, что такое МИ-4» – небрежно спросил он, слегка обернувшись к своему штурману Фёдору Лазневу. «Не могу знать, товарищ командир!» – ответил штурман, подыгрывая Виктору Фёдоровичу. Конечно, они всё знали, но к нам, переучившимся сразу с АН-2 на самолёт первого класса, было предвзятое отношение недоверия. В дальнейшем, когда на практике все убедились, что летаем мы ничуть не хуже чем другие, это прошло. А когда Виктор Фёдорович узнал, что я работал в Петрозаводске и мой первый командир и учитель был Василий Иванович Гункин, то отношение ко мне стало, можно сказать, отеческим и таким сохранялось все последующие годы,

ведь он тоже когда-то летал в Петрозаводске на ПО-2 и Ш-2, и они дружили.

Со Стукаловым я пролетал недолго, они ушли в очередной отпуск и меня перевели в другой экипаж, где командиром оказался Боровиков Владимир Андреевич. Здесь с самого начала отношение было совсем другое. В экипаже была нормальная спокойная, дружеская обстановка чувствовалась профессиональная слётанность команды. И я легко вписался в коллектив. Было только одно обстоятельство, к которому я не сразу привык, это то, что все курили. Я тоже тогда курил, но даже мне было удивительно. Ещё во время запуска двигателей закуривалась первая папироса и, главное, закуривали все сразу и командир, и штурман, и бортрадист с бортинженером и до занятия эшелона успели выкуривать по две три штуки, а дальше уже кто как захочет. Все как один курили папиросы «Беломорканал». Скоро я привык к этому и сам выкуривал несколько папирос за рейс.

Уже после первого полёта, когда Владимир Андреевич увидел, что я уверенно пилотирую самолёт, он начал доверять мне, выполнять полёты самостоятельно, и практически не брался за штурвал.

После нескольких рейсов как-то в полёте Владимир Андреевич спросил: «Володя, ты в Ульяновске летал с левого кресла?» Я ответил что да, ведь мы переучивались по программе командиров корабля. «Тогда готовься, со следующего рейса будешь летать с левого сиденья, но ты об этом осо-

бенно не распространяйся» – сказал он. Я понимал, что это всё неофициально, и какую командир берёт на себя ответственность, доверяя мне. Я пролетал в экипаже Боровикова около трёх месяцев и почти всё время слева, кроме тех полётов, когда были проверяющие, и никто кроме членов экипажа не знал об этом.

Вообще летать с Владимиром Андреевичем было одно удовольствие. Он демонстрировал мне все возможности самолёта и его особенности и что самое главное, дал попробовать всё это самостоятельно, короче я набирался опыта как губка, впитывая всё, что мне показывали. Кроме того у нашего экипажа всегда были очень хорошие рейсы, не знаю как, но командир всегда заботился об этом и ему шли навстречу. Например, рейс на Камчатку, там икра и лосось, затем сразу в Душанбе, где дыни, арбузы и различные фрукты, после Владивосток и, наконец, Сочи с ночёвкой в профилактории и с отдыхом на море, вот практически и вся санитарная норма. В тоже время, получалось достаточно много выходных дней, чтобы побыть дома с семьёй.

Но, как известно, всё когда-то заканчивается, хорошего понемногу, прошло месяца три и меня перевели в другой экипаж. Во всяком случае, за время работы с Боровиковым я получил и усвоил всё, чтобы стать командиром корабля.

Летая вторым пилотом на ИЛ-18, мне пришлось поработать со многими уважаемыми командирами, имена которых и сейчас многие помнят. Были разные люди, каждый со сво-

ими особенностями, своим характером, как сейчас говорят со своими тараканами в голове, и второй пилот, если конечно хотел летать в экипаже, должен был приспособливаться к особенностям командира. Иногда это не получалось и командиру заменяли такого члена экипажа, но такое бывало довольно редко.

Примерно через год работы, меня из второй эскадрильи перевели в четвёртую, где командиром был Ливенцов Владимир Игнатьевич, добрейшей души человек и прекрасный командир. Особенно с большим вниманием он относился к молодым пилотам, таким как я, которым предстояло стать командирами воздушного судна. На самом деле до этого нас, пришедших с АН-2, никто не рассматривал в ближайшее время вводить командирами. Было много кандидатов, годами летавших справа, и ожидавших своей очереди, которая двигалась очень медленно. В 1975 году первые самолёты ТУ-154 стали поступать в Ленинградский объединённый авиаотряд и многих командиров заранее стали посылать в Ульяновск переучиваться, началось значительное движение, стали вводить новых командиров на ИЛ-18 и тут, наконец, вспомнили и о нас.

Не могу не рассказать о трагической катастрофе самолёта ИЛ-18 в Ленинграде в апреле 1974 года, рейс на Краснодар, командир корабля Данилов Николай Валерианович. Сразу после взлёта сработала сигнализация пожара четвёртого правого крайнего двигателя. Выключили двигатель, применили

все средства тушения пожара, но пожар продолжался. Решили заходить на посадку на аэродроме вылета и выполняли стандартный полёт по прямоугольному маршруту, а двигатель продолжал гореть.

Не долетая до торца полосы два с половиной километра через двенадцать минут полёта, на самолёте от пожара разрушилась механизация правого крыла, и самолёт, перевернувшись, упал рядом с железнодорожными путями и полностью сгорел, 109 человек из них семь членов экипажа погибли. Это была крупнейшая катастрофа непосредственно в Ленинграде.

Не долетая до торца полосы два с половиной километра через двенадцать минут полёта, на самолёте от пожара разрушилась механизация правого крыла, и самолёт, перевернувшись, упал рядом с железнодорожными путями и полностью сгорел, 109 человек из них семь членов экипажа погибли. Это была крупнейшая катастрофа непосредственно в Ленинграде.

Не долетая до торца полосы два с половиной километра через двенадцать минут полёта, на самолёте от пожара разрушилась механизация правого крыла, и самолёт, перевернувшись, упал рядом с железнодорожными путями и полностью сгорел, 109 человек из них семь членов экипажа погибли. Это была крупнейшая катастрофа непосредственно в Ленинграде.

Действительно все руководства по лётной эксплуатации самолётов написаны кровью. После этой катастрофы для всех воздушных судов были переписаны действия экипажа в случае пожара в воздухе. Теперь при возникновении пожара при взлёте предписывалось немедленно производить экстренную посадку по кратчайшему пути на аэродром вылета или с отворотом и заходом на посадку на обратный курс, если это возможно, или на ближайший аэродром.

Все экипажи прошли тренировки на тренажёрах, отрабатывая эти случаи. Если бы экипаж Данилова выполнил экстренную посадку, то возможно катастрофы бы не случилось и самолёт погасили бы на земле, но не было ещё четких рекомендаций по действиям в таких случаях.

За эти три года вторым пилотом мой налёт на ИЛ-18 составлял уже около двух с половиной тысяч часов и таких пилотов стали рассматривать как кандидатов на ввод в строй командирами. Я уже говорил раньше, что мне пришлось полетать со многими командирами, и особенно в памяти остались полёты с некоторыми из них.

Лазарев Борис Иванович, один из старейших лётчиков нашего управления. Он прошёл всю войну, летал на транспортных самолётах в тыл противника, раньше я думал, что он заканчивал ВАУ (Высшее Авиационное училище) первый выпуск, так называлась Академия гражданской авиации до 1970 года, а этот выпуск был уникальный. Почти все из первого выпуска ВАУ стали командирами больших под-

разделений и начальниками управлений, так как он этих людей знал, и они тоже его знали. Однако оказалось, что он в ВАУ не учился, просто был очень известным лётчиком. Бориса Ивановича знали все. Его очень уважали и ценили. Мне довелось летать с ним, ему тогда уже было, наверное, за пятьдесят. Он с 1919 года, как и мой отец.

Летать с ним было одно удовольствие. Борис Иванович доверял всем членам экипажа и в том числе, что важно, второму пилоту. Я выполнял полёты от взлёта до посадки, и он не вмешивался в управление. Вообще в кабине никогда не было шума и суеты, была нормальная спокойная рабочая обстановка. После взлёта уже в наборе, если всё нормально, командир откидывался на своём кресле и мирно засыпал. просыпался только, когда стюардесса приносила еду, а затем опять спокойно засыпал. Опытный командир, даже когда спит, всё контролирует, если возникает какая-то вводная ситуация то он всегда в курсе дела и решит проблему.

Горланов Иван Васильевич, ему тогда было, наверное, уже больше сорока лет. Выглядел он немного моложе. Иван Васильевич был пилотом-инструктором и вводил в строй молодых командиров. Мне пришлось полетать и с этим командиром. Он тоже из любителей поспать, правда второму пилоту доверял штурвал довольно редко, если не попросишь, то и не вспомнит, что второму тоже нужно тренироваться. А летать в его экипаже было неплохо, ведь рейсы были очень хорошие на заказ.

В разное время в Ленинградском объединённом отряде трудилось около двадцати Героев Советского Союза много летчиков фронтовиков и даже очень известных. В то время на тренажёре инструктором работал Живолуп Михаил Андреевич, Герой Советского Союза. Покрышев Пётр Афанасьевич, дважды Герой Советского Союза, работал начальником аэропорта. Фёдоров Евгений Петрович, генерал-майор дважды Герой Советского Союза был руководителем полётов. Медноногов Вячеслав Александрович, Герой Советского Союза, сначала летал на ИЛ-18, а потом стал замполитом Объединённого авиаотряда и многие другие известные заслуженные люди.

Наш дорогой Никита Сергеевич в шестидесятых годах сократил армию на миллион двести тысяч человек, и особенно пострадала авиация. Классные лётчики были уволены из армии, и огромное количество хлынуло в Гражданскую авиацию, но понятно, то всех принять было невозможно, многие остались за бортом, потеряв профессию, многие просто спились, не найдя места в жизни.

Конечно, большое количество самых лучших, молодых, и тех, кому повезло, было принято в Аэрофлот. Таких лётчиков в отряде было много, всех и не перечислишь, уважаемые командиры, как Зевков Виктор Григорьевич, Лесовой Леонид Моисеевич, Фролов Михаил Андреевич, Евгений Михайлов, Владимир Дирдак, Вадим Артемьев, он даже уезжал на три года и работал представителем Аэрофлота в Японии

и другие. Некоторые из них совсем не успели полетать в армии, и были уволены в запас сразу после окончания военного училища. Все они прекрасные лётчики и хорошие уважаемые люди. Полёты с такими командирами одно удовольствие, но люди разные и были такие, с которыми было, мягко говоря, не комфортно, а что делать, нужно работать, выполнять задание.

Герасимов Юрий Владимирович, из военных лётчиков. С ним мне пришлось летать довольно долго, примерно полгода, и скажу, что это было не самое лучшее время. Лётчик он был прекрасный, пилотировал самолёт мастерски, не придрататься, на вид как офицер всегда подтянут и чисто выбрит, однако как человек, мягко говоря, нравился не многим из тех, кто его знал. Обстановка в экипаже всегда была какая-то натянутая, спаянной команды не было. О себе он был очень высокого мнения, и относился к членам экипажа свысока, пренебрежительно.

Однажды на Камчатке, мы как обычно, ожидали там трое суток, эстафетного экипажа, по прилёту решили посидеть и выпить, кажется, был день рождения у бортмеханика Шиханова. Юрий Владимирович сильно перебрал, и, видимо, очень гордясь самим собой, произнёс: «Я капитан, а вы все быдло!». Шиханов, у него всегда было красное лицо, когда немного выпьет, то оно становилось ещё краснее, за что его по-доброму звали помидор, встал и ударил Герасимова в челюсть. Он упал вместе со стулом, и оставался лежать некото-

рое время. Мы уложили его прямо в одежде на кровать, посидели ещё немного и тоже легли спать. Наутро Юрий Владимирович встал, как ни в чём не бывало раньше всех, привёл себя в порядок и сделал вид, что ничего не помнит, и ничего вообще не было. Экипаж ему об этом тоже не напоминал, однако, подобное больше уже не повторялось.

Юрий Владимирович был такой герой-любовник и считал себя неотразимым любимцем женщин. У него всегда с собой в портфеле была бутылочка шампанского и коробочка конфет для соблазнения очередной жертвы, и всё это работало. Однако иногда не срабатывало, например, если в каком-то рейсе с ночёвкой он активно ухаживал за, понравившейся ему стюардессой, а по прилёту она ему отказывала, то весь обратный полёт он третировал её и в конце полёта ещё записывал замечание в задание. Вот такая, можно сказать, любовь-морковь и все это видели и понимали, что это подло. Слава богу, что меня, наконец, перевели в другой экипаж.

Настало время и приказом по лётному отряду я, как и несколько других вторых пилотов, стал кандидатом на ввод в строй командиром воздушного судна. Это означало, что нужно готовиться к полётам с инструктором по специальной программе и сдать экзамен на второй класс, чтобы стать командиром. Теперь оставалось только ждать своей очереди начала ввода в строй в соответствии с утверждённым графиком. В это время я летал с новым командиром Тумко Игорем Николаевичем

Игорь Николаевич тоже из военных лётчиков. У него был прекрасный экипаж, все отличные специалисты. Бортинженер штурман и бортрадист люди в возрасте, один я оказался самый молодой, и естественно ко мне было особенное внимание и более строгий подход. Игорь Николаевич тоже был с довольно сильно завышенной самооценкой, он категорически не принимал никаких, даже справедливых замечаний, может быть у офицеров, это качество встречается чаще, чем у гражданских. Нет, скорее мне просто не везло, не знаю, однако, в конце концов, это сыграло со мной злую шутку.

Как я уже говорил, я летал с Тумко «крайние» рейсы, ожидая приказа о начале полётов с инструктором. Это был ночной рейс в Уфу и обратно. Пилотировал Игорь Николаевич, сели и стали заруливать на перрон. Маршал встречал нас на перроне, стоянка ближайшая к накопителю пассажиров. Левым разворотом командир двигался строго по осевой линии, как показывал встречающий. Во время разворота я увидел, что крыло идёт очень близко к козырьку накопителя и доложил командиру, но в ответ услышал пожелание, чтобы я не лез не в своё дело, притом в нецензурной форме. В результате, самолёт задел консолью правого крыла за козырек накопителя. Правда, мы действовали строго по указанию встречающего маршала, а он по ошибке заводил нас на стоянку ТУ-134, которая для нас была мала. Самолёт получил незначительные повреждения законцовки крыла и был разбит навигационный огонь, накопитель тоже слегка повреди-

ли. К утру повреждение самолёта устранили и днём мы вылетели обратно.

Дома нас ждал разбор полёта и выяснение обстоятельств, случившегося. Нашего командира вызвал к себе командир лётного отряда Федотов Александр Григорьевич, и Игорь Николаевич изложил ему свою версию случившегося, сказав, что я не предупредил его о препятствии в правой полусфере обзора, за которую отвечает второй пилот. Это была ложь, и все члены экипажа могли подтвердить, что это не так, но нас никто не спрашивал, да мы и не знали об этом разговоре. Мне объявили выговор и отстранили от ввода в строй на целый год до снятия взыскания. Как-то через некоторое время Александр Григорьевич, встретив меня в коридоре штаба, спросил: «Ну что же ты не докладываешь командиру о препятствиях в своей полусфере?». Я пытался что-то доказать но меня никто не слушал, дело сделано. Так я узнал о том, какую свинью подложил мне Игорь Николаевич. В результате я ввелся командиром ИЛ-18 на целый год позже.

Александр Григорьевич Федотов, наш командир отряда, Заслуженный пилот, участник Великой Отечественной войны, был человек очень образованный и интеллигентный, был строг, но по-доброму относился к подчинённым, особенно к нам молодым пилотам. Почему-то в отряде за глаза его называли «солоха», не знаю почему, наверное, это пришло ещё со старых времён. Несколько раз я летал с ним на проверку. У Александра Григорьевича были интересные особенно-

сти. На штурвале ИЛ-18 была крышка, на которой был выгравирован бортовой номер самолёта, он любил отвинчивать её и смотреть, что там написано внутри, а писали там всякое и безобидное, например: «Открутил, придурок, закрути обратно», а иногда напишут что-нибудь этакое с матерком. Некоторые, зная, что командир любит откручивать крышку, писали послания непосредственно ему, они были, мягко говоря, не всегда вежливыми и цензурными. Ещё Александр Григорьевич любил открутить где-нибудь колпачок сигнальной лампочки и незаметно поставить её на центральную панель, а затем спросить молодого пилота, что это за лампочка и что она сигнализирует. Иногда это проходило, и пилот не мог понять подвоха, что вызывало бурную радость всех членов экипажа.

И вот, наконец, настал тот момент, который я так долго ждал. Командир лётного отряда Федотов издал приказ о начале ввода меня в строй командиром воздушного судна ИЛ-18. Теперь нужно было получить второй класс, для этого необходимо было сдать зачёты в нашем Северном Управлении гражданской авиации, находившемся на улице Римского-Корсакова, дом 39. Нас было пять человек таких, как и я. Потребовалось три дня, чтобы обойти всех специалистов, которые принимали зачёты. Эти проверки знаний всегда очень сложны и непредсказуемы, ведь они проходили в виде собеседования и спросить тебя могут что угодно, поэтому нужно знать всё, а это как известно, невозможно.

Правда, наши экзаменаторы, понимая это, относились к нам не очень строго и, в конце концов, все сдали на второй класс, о чем был приказ начальника Управления. В итоге нам выдали новенькие зелёные Свидетельства пилота второго класса транспортной авиации. Теперь всем должны назначить инструкторов, которые будут летать с нами программу ввода в строй.

Поскольку в отряде на вводе в строй командирами было одновременно несколько человек, рядовых инструкторов не хватало, мне назначили инструктором, заместителя командира четвёртой эскадрильи Пылаева Льва Ивановича. Считаю, что мне очень повезло. Лев Иванович прекрасный добрейшей души человек, летать с ним было одно удовольствие. Мне собрали экипаж из опытных специалистов, но в течение прохождения всей программы экипаж менялся из-за производственной необходимости, зато Лев Иванович провёл меня от начала до конца. У Льва Ивановича сын недавно окончил Сасовское лётное училище и летал вторым пилотом АН-2 на Ржевке, сейчас этого аэродрома уже нет. Буквально через несколько месяцев зимой произошла трагедия. Экипаж, где вторым пилотом был его сын, потерпел катастрофу в районе Нарьян-Мара, где они работали в командировке. Оба пилота погибли. Лев Иванович очень тяжело перенёс случившееся, здоровье его пошатнулось, и вскоре его списали с лётной работы.

Вся эскадрилья сочувствовала и переживала вместе с ним

эту трагедию. А пока всё было нормально, ведь только Бог знает, что с нами может произойти завтра.

Честно говоря, за четыре года вторым пилотом я прекрасно освоил самолёт, и проблем при прохождении программы никаких не было. Мы с Пылаевым налетали необходимое количество часов и полётов, затем меня проверил командир эскадрильи и дал добро на заключительный проверочный полёт с командиром отряда, для этого был выбран утренний рейс в Краснодар, проверял сам Федотов Александр Григорьевич. Полёт прошёл нормально, замечаний не было были только пожелания хорошей работы в новом качестве. После полёта Александр Григорьевич пожал мне руку и сказал, что будет приказ и чтобы я готовился к первому самостоятельному полёту.

Первый самостоятельный полёт тоже был в Краснодар, таким же рейсом через день. Так почти всегда делалось, чтобы, как считалось, облегчить задачу молодому командиру. Мы все немного волновались, но чувствовали себя уверенно, ведь полеты по этому маршруту выполнялись много раз. Так и получилось, полёт прошёл нормально, без замечаний по расписанию и уже в шестом часу вечера мы приземлились в Ленинграде. Как обычно на перроне нас встречал заместитель командира эскадрильи Пылаев и несколько свободных лётчиков, мне подарили букет цветов и поздравляли с началом самостоятельной работы в качестве командира ИЛ-18. После полёта все поехали в кафе «Роза ветров» на Москов-

ском проспекте, где обычно лётчики отмечали различные события. Собралось человек двадцать пять, все поздравляли и желали всего самого доброго в моей дальнейшей работе.

Наконец-то свершилось, я стал командиром настоящего лайнера Гражданского воздушного флота. Три дня положенных традиционных выходных и начались самостоятельные полёты. Молодым командирам не дают длинных рейсов с эстафетой, так как разрешённый минимум погоды сначала высокий и может быть задержка с вылетом или уход на запасной при такой погоде, при которой другой экипаж может выполнить задание и это может задержать всю эстафету. После налёта определённого количества лётных часов делается проверка на понижение минимума для взлёта и захода на посадку. Проводится тренажёрная и аэродромная тренировка под шторкой, которую открывает инструктор на высоте соответствующей заданной высоте облачности на посадке.

Через пару месяцев нас проверил и дал аэродромную тренировку Лев Иванович Пылаев и мне понизили минимум. Теперь нашему экипажу можно было планировать и дальние рейсы с эстафетой. Командирам со вторым классом на все аэродромы нужно было первый полёт делать с инструктором или с проверяющим. На горные аэродромы требовалось две провозки. В результате этот процесс затянулся. Как я уже говорил, инструкторов не хватало. Работы всё равно было много, и я постепенно набирался опыта. В течение года я уже мог летать на многие аэродромы, на которые выполнялись

наши рейсы. Я был самым молодым в экипаже, а выглядел ещё моложе своих лет, поэтому решил отпустить усы для солидности, которые ношу до сих пор.

Хочу рассказать об одном необычном случае, который не связан с полётами, но он навсегда остался в моей памяти сейчас другое время и вряд ли такое может повториться. Мы выполняли рейс в Ашхабад, тогда столица Туркменской ССР.

В Ашхабаде отдавали самолёт ожидавшему там экипажу затем через два дня на третий, прилетал другой экипаж, и мы возвращались домой. Рейс был три раза в неделю.

По прилёту расположились в гостинице и решили пойти поужинать в город. Зашли в местную чайхану, предыдущий экипаж посоветовал нам это заведение, здесь очень вкусно готовили национальные туркменские блюда. Это была семейная чайхана настоящая колоритная с земляным полом. Туркмены сидели на земле на коврах, в местах с полом из досок, отгороженных невысоким заборчиком, а для таких посетителей как мы, в стороне стояли нормальные деревянные столы с лавками. Заказали шашлык из баранины кто-то, заказал еще и первое блюдо, тоже с большим количеством мяса, салаты из помидор и много зелени и конечно бутылочку коньяка.

Сидели не спеша ели разговаривали на различные темы, начало уже темнеть и я позвал официанта, чтобы рассчитаться, но тут вышел пожилой туркмен, аксакал, как видно глава

семейства и сказал официанту, чтобы он принёс ещё бутылку коньяка и шашлыков и что он хочет угостить нас и произнести несколько слов. Мы несколько удивились, я пытался что-то возражать, но это было сказано тоном, не допускающим никаких возражений и вообще на востоке слова аксакала, закон.

На юге темнеет быстро, включили искусственное освещение. Когда всё принесли, коньяк разлили по рюмкам, он произнёс такие слова: «Я хочу выпить за этого молодого человека» – и он указал на меня, «Я наблюдал за вами и видел, как он уронил кусок хлеба на земляной пол, но не задвинул его ногой дальше под стол, а поднял, отряхнул, положил на стол, а потом и съел. Даже мои дети не поступили бы так, хотя я с детства прививал им уважение к хлебу. Я пью за его здоровье, пусть он будет счастлив и пусть удача никогда не покидает его». Мы все выпили, я был просто удивлён, ведь это произошло автоматически и если бы не слова уважаемого старого человека, я не обратил бы на это никакого внимания. Скажу честно, моя бабушка с детства привила мне такое отношение к хлебу, она рассказывала, как они голодали во время войны и я хорошо помнил её рассказы.

Настало время, и меня решили провезти в Петропавловск Камчатский. Я много раз бывал здесь вторым пилотом и хорошо знал довольно сложную схему захода на посадку в этой стране вулканов, половина из которых действующие и только спят до поры до времени.

Прямо рядом находится Авачинский вулкан, над вершиной которого почти всегда заметен легкий дымок. Как я уже говорил, на горные аэродромы первые полёты всегда выполнялись под контролем, чтобы на практике показать молодому командиру все особенности захода на посадку. Не буду описывать полёт, он прошёл как обычно, однако запомнился мне совсем другим интересным событием.

После посадки, мы со штурманом как обычно зашли на аэродромный диспетчерский пункт, чтобы узнать обстановку сдать оружие и портфель с документами. Второй пилот, штурман и командир тогда ещё получали пистолеты ПМ.

Все остальные члены экипажа вместе с инструктором после передачи самолёта, ожидавшему нас экипажу, сразу направились в гостиницу, она была совсем рядом, двести метров от проходной. Штурман сдал документы и сразу ушёл. Я немного задержался и не спеша шёл в гостиницу, чувствовалась усталость после довольно длинного и не простого рейса.

«Володька, ты что ли?» – вдруг услышал я чей-то голос, повернувшись, я увидел офицера в звании майора. Я не сразу узнал кто это, только через минуту сообразил, что это лётчик с нашего выпуска Сасовского лётного училища Сергей Кирьянов, он учился в соседнем звене нашей третьей эскадрильи. Оказалось, что сразу после окончания ему предложили перейти в ВВС с переучиванием на вертолёт, и он согласился. Мы оба очень обрадовались, ведь всегда прият-

но встретить, того с кем учился вместе целых три года, есть о чём вспомнить и поговорить.

Серёжа предложил пойти к нему домой и посидеть, я, конечно, согласился, только сказал, что заброшу сумку в гостиницу и предупрежу экипаж, чтобы не волновались. Жил он недалеко, в авиагородке, где располагались квартиры военных летчиков. Аэродром Петропавловск совместного с ВВС базирования и здесь стояли истребители, бомбардировщики, вертолёты и даже самолёты-амфибии БЕ-12 «Чайка», на момент создания в 1960 году, самый крупный в мире самолёт в этом классе, на Камчатке использовался как охотник за подводными лодками. Оснащённого самым современным оборудованием, его и сейчас продолжают использовать, как охотника теперь уже за атомными субмаринами.

Дома нас радушно встретила его супруга, она быстро накрыла стол. Кроме всего прочего на камчатском столе всегда присутствуют крабы, икра и самые ценные сорта лососевых рыб во всех видах. Ещё стояла бутылочка правильно разведённого спирта подкрашенного, какой-то дальневосточной ароматной травкой. Сидели, вспоминали курсантскую жизнь, рассказывали о себе. Сергей был на должности командира эскадрильи вертолётов МИ-8, рассказывал много интересного о своей работе.

Одной специфической особенностью своей работы он действительно заинтересовал меня. В то время в армии вертолёт МИ-8 был оборудован спиртовой системой защи-

ты от обледенения. Естественно лётчики списывали спирт, и никто практически этой системой не пользовался, за исключением каких-то реально экстренных случаев, но это бывало очень редко и осуждалось. Поэтому в эскадрильи всегда было много спирта, а это, как известно в России самая твёрдая валюта, особенно в то время.

Когда мы прикончили бутылочку, стоявшую на столе, он спросил, будем ещё, я ответил, что нет, ведь не спали всю ночь, я валюсь с ног и пойду отдыхать в гостиницу. Тогда Сергей неожиданно спросил: «А тебе спирт нужен?». «А кому не нужен спирт в наше время?» – ответил я вопросом на вопрос. Решили, что я приду к нему завтра, и мы пойдём за спиртом к старшине, который у него в части заведует хозяйством.

На следующий день мы встретились и пошли на территорию части, где в довольно просторной каптёрке хранились запасы спирта. Всё помещение было заставлено различными ёмкостями, канистрами металлическими и из пластика, двадцати литровыми стеклянными бутылками буквально всё, что можно было найти и заполнить спиртом. Старшина жаловался, что не хватает тары. «Вот только вчера принесли свежий, выдыхается, некуда наливать» – сказал он, вытаскивая стоявший под скамейкой эмалированный тазик до краёв наполненный драгоценной жидкостью.

Для меня они нашли канистру на двадцать пять литров. Старшина, можно сказать, оторвал её от сердца, ведь для

него этот спирт не так был важен, как сама ёмкость. Эту канистру подвезли на военном УАЗике до самой гостиницы. Уже в Ленинграде мы разделили её поровну. Все были очень довольны. Потом Сергей на этой же машине отвёз нас к своим людям, где мы купили очень хорошую икру и рыбу, естественно браконьерские, по цене гораздо ниже, чем в магазине. Брали всего помногу, ведь у каждого, как всегда, были заказы от друзей и знакомых, все хотят к столу камчатскую икру и рыбу, а заказы нужно выполнять, ведь когда-нибудь и самому придётся заказать чего-то к празднику или юбилею. К сожалению, с Сергеем мы больше не встречались, следующий раз я прилетел на Камчатку, а его уже перевели в какое-то другое место. Сейчас, когда есть интернет, трудно себе это представить, но тогда связь была только по телефону, и с Камчаткой созвониться было очень трудно, практически невозможно.



В полёте, самолёт ИЛ-18, 1977 год.

Самолёт ИЛ-18 – уникальный четырёхмоторный самолёт, единственный самолёт, сделанный в Советском Союзе, который при полной заправке брал максимальную загрузку, при этом на крейсерском режиме расход топлива был около двух тонн в час, что превосходно даже по сравнению с современными лайнерами подобного типа. Одновременно эксплуатировались самолёты ИЛ-18Д с дополнительным баком на пять тонн в центроплане, этот самолёт вообще мог находиться в воздухе десять часов. Совершенно непонятно бы-

ло решение правительства перестать выпускать эти самолёты, когда появился ТУ-154. Это похоже на какое-то вредительство, так не поступают не в одной стране мира, там подобная техника продолжает работать наряду с вновь созданными самолётами, и работает до тех пор, пока её применение выгодно. ИЛ-18 мог бы работать до сих пор, его можно было постепенно модернизировать, улучшая аэродинамические качества самолёта и винтов за счёт современных материалов, и оборудовать современным приборным и навигационным оборудованием, а так же модернизировать моторы для улучшения их экологических параметров. Образцом такой модернизации служит американский Боинг-747, который совершил первый полёт в 1969 году и летает до сих пор, ничем не уступая современным лайнерам, и таких примеров достаточно.

У нас было принято оставлять четыре тонны топлива после посадки, а это практически более чем на два часа полёта в зоне ожидания или при полёте на запасной аэродром, и вообще проблем с недостатком топлива, а значит и с запасными аэродромами, не было. У меня были случаи, когда эти качества самолёта помогали выполнить полёт и не уходить на запасной аэродром.

Мы выполняли рейс Ленинград – Львов. Погода по документам метеослужбы и фактическая и прогнозируемая соответствовали правилам принятия решения на вылет. Но Город Львов славился непредсказуемым изменением погоды

и его метеорологи даже называли «гнилой угол». Так и получилось, при подлёте и выходе на связь диспетчер Львова доложил, что погода резко ухудшилась, и образовался туман с видимостью четыреста метров.

Как всегда в таких случаях диспетчер задаёт вопрос: «Ваше решение?». Немного посоветовавшись с экипажем, я сообщил, что мы выходим на точку и можем находиться в зоне ожидания два часа, а затем любой запасной аэродром и даже можем вернуться в Ленинград. На диспетчерском пункте произошло некоторое замешательство, и затем диспетчер сказал: «Находитесь в зоне ожидания на высоте 6600 метров до указаний». Мы вышли на точку на заданной высоте, установили экономичный режим двигателей, расход стал 1700 килограмм в час. Прошло около получаса или чуть больше, в кабину зашла бортпроводница и спросила, что сказать пассажирам, они уже забеспокоились. Я сказал, что пока ждём улучшения погоды.

Бортпроводница вышла и уже через пять минут опять зашла в кабину. «Там какой-то мужчина в лётной форме просится в кабину, хочет поговорить с командиром» – сказала она. «Пусть войдёт» – ответил я. Оказалось, что это сменный руководитель полётов аэропорта Львов, возвращается из командировки в Ленинград. Он попросил меня дать ему микрофон, чтобы поговорить с диспетчером. После непродолжительного разговора и приветствий, наш пассажир сказал чисто авиационную фразу, что нужно «поточнее уточнить»

погоду, возможно, она уже стала лучше.

Наступила продолжительная пауза, после которой диспетчер сказал, что метеорологи делают контрольные замеры. Минут через десять поступила команда: «Снижайтесь, занимайте высоту 1500 метров, работайте с „кругом“, заход вам разрешён погода улучшилась, видимость восемьсот метров». Не теряя времени, мы снизились и выполнили заход по курсоглиссадной системе. Ветра не было, и мы зашли исключительно точно, самолёт, как утюжок шёл по заданной траектории. Правда, землю мы увидели не за восемьсот метров, но и не за четыреста, а где-то за пятьсот, но этого было достаточно, чтобы выполнить мягкую посадку, правда аэропорта и вышки не было видно, и нас встречала машина сопровождения. Сразу после нашей посадки аэропорт опять закрылся на приём плохой видимостью. Мы пробыли в зоне ожидания около часа, благодаря возможностям самолёта, нашему терпению и, главное, ценному пассажиру, мы выполнили рейс.

Самолёт ИЛ-18, прекрасный самолёт, я освоил и полюбил его настолько, что и сейчас, более чем тридцать пять лет после крайнего полёта на нём в 1983 году, кажется, что прямо сейчас сел бы в кабину и полетел, настолько хорошо до сих пор помню всю технологию работы. Скажу честно, что очень не хотел переучиваться на ТУ-154 и долго отказывался, но вынужден был согласиться, так требовала производственная необходимость.

Хочется рассказать о некоторых случаях, которые произошли со мной за время работы командиром самолёта ИЛ-18. В те годы мы выполняли рейсовые полёты в Калининград на аэродром Храброво, там был чисто военный аэродром, стояли самолёты АН-12, АН-8 и истребители. Большие самолёты Гражданской авиации, летали эпизодически.

Нужно отметить, что руководство полётами производилось военными диспетчерами. Рейс был совершенно не для такого самолёта как ИЛ-18, ведь общий налёт составлял примерно три часа, а полёт занимал весь рабочий день с утра до вечера. Наш самолёт рассчитан на более длительные полёты, но задание есть задание нужно выполнять, начальству виднее.

Это было, как помню, в воскресенье вылет по расписанию с утра, самолёт загружен полностью сто пассажиров, багаж, почта и какой-то груз. Вошли в Калининградскую зону, связались с диспетчером, он дал снижение с курсом на аэродром Храброво. В дальнейшем, диспетчер «круга» разрешил занять пятьсот метров на привод аэродрома с построением прямоугольного маршрута для захода на посадку. Аэродром не был оборудован курсоглиссадной системой, и заходить нужно было по приводам. Нижний край облачности был около трёхсот метров, поэтому, заняв высоту пятьсот метров, мы были в облаках. Непосредственно перед самым пролётом привода вдруг перед носом метрах в тридцати на нашей высоте пронёсся зелёный самолёт, мы все даже услыша-

ли гул его моторов. Это был военный транспортный самолёт АН-8. В первый момент мы все онемели от неожиданности, пока ещё не осознавая, как близко мы были от ужасной катастрофы. Я доложил на землю, но ответа не последовало, только молчание, видимо на вышке тоже поняли, что произошло. Только на посадочном курсе, когда запросили разрешение на посадку, диспетчер ответил и разрешил, а после приземления попросил командира зайти на вышку. Оказалось, что военным самолётом руководил совсем другой диспетчер на своей армейской частоте, поэтому мы не могли его слышать и оценить обстановку.

Поднявшись на вышку я, конечно, написал об инциденте в какой-то журнал, но, думаю, вряд ли его кто-то когда-то читал. Я видел этого «военного диспетчера» им оказался обыкновенный солдат срочной службы, кажется, он даже не осознал, что произошло. Дома тоже доложил командованию, но всё это спустили на тормозах, никто не хотел связываться с военными, все понимали, что это бесполезно.

Вскоре некоторые самолёты ИЛ-18 стали оборудовать под грузовые, стали поступать ТУ-154, и наш самолёт постепенно начали вытеснять с пассажирских перевозок, четвёртая эскадрилья стала выполнять полёты только на грузовых самолётах. Из салонов убирались все кресла перегородки между салонами, и снималась внутренняя обшивка. На полу закреплялись специальные ролики, по которым можно было катать поддоны с грузом. Самолёт внутри теперь выглядел

как настоящий военный транспортник. Эта работа была по-своему интересна, ведь помимо перевозок грузов по конкретному заданию была ещё так называемая свободная охота, когда выполнив перевозку груза в какой-то город, там загружали новый груз, и мы везли его в другой пункт. Так могло продолжаться довольно долго, до двух недель самолёт кружил по всему Советскому союзу от запада на восток и от юга на север. Всем этим процессом руководила ЦДС (Центральная диспетчерская служба). Это была интересная работа, командир совместно с диспетчером ЦДС решал, куда ему лететь, чтобы взять больше коммерческого груза и оптимально доставить его в нужное место.

Вспоминается один необычный случай. Было задание выполнить несколько рейсов из Андижана, это в Узбекистане в город Мурманск, чтобы доставить в заполярье черешню.

Это было в июне месяце, и черешня на юге страны уже созрела, а в Мурманске, как известно, она вообще не растёт, так что это было ответственное задание, снабдить наших северян свежей южной ягодой. Наш экипаж выполнял один из таких рейсов. Мы прилетели в Андижан и направились в гостиницу отдыхать, чтобы на следующий день с утра, загруженные двенадцатью с половиной тонн черешни лететь в Мурманск. Полёт предстоял длительный четыре тысячи километров не менее семи часов в воздухе.

С утра пришли на аэродром, начали готовиться к полёту, прогноз и погода в Мурманске была хорошая, и я при-

нял решение на вылет. Самолёт одиноко стоял на перроне, рядом стояла грузовая машина, работали грузчики, и было видно, что его ещё загружают. Сопровождающий пожилой узбек в национальном халате бегал и суетился больше всех, поглядывая, чтобы грузчики аккуратно работали и ничего не повредили. Бортмеханик и бортоператор руководили погрузкой. Когда мы со штурманом пришли на самолет, он был уже загружен. Ящики с драгоценной ягодой стояли на поддонах надёжно закреплённые специальными сетками, удерживающими от смещения, и всё было готово к полёту.

Дальше всё как обычно, закрыли двери и люки, запустили двигатели, все доложили о готовности к полёту, запросили вырубивание для взлёта. Диспетчер разрешил. Во время руления я заметил, что самолёт движется как-то тяжеловато, но не придал этому особого значения. Вырулили на исполнительный старт, полоса в Андижане 2200 метров, что вполне хватает для взлёта с максимальным разрешённым взлётным весом. Запросили взлёт. Взлёт разрешили. Я дал команду: «Взлётный режим. Взлетаем!». Начали разбег, пробежав больше половины полосы, я понял, что самолёту едва хватает её длины, чтобы оторваться.

И действительно, я оторвал самолёт практически с последней плиты и ещё довольно долго на пяти метрах разгонял самолёт до нужной скорости, чтобы перейти в набор высоты, при этом даже ощущал тряску на штурвале из-за того, что он оторвался на критических углах.

Я понял, что самолёт сильно перегружен, но по неопытности понял это поздно, когда прекращать взлёт уже было невозможно, и оставалось только взлетать. Когда все успокоились и самолёт набрал заданную высоту, я сказал, чтобы позвали сопровождающего груза. Я сообщил ему, что когда мы прилетим в Мурманск, то попрошу произвести контрольное взвешивание груза, так как самолёт явно перегружен и этот взлёт едва не кончился трагически. Тут началось что-то невообразимое, старый узбек упал на колени, он плакал, вытирая и размазывая слёзы по лицу своей тубетейкой. Он умолял меня, путая русские и узбекские слова не делать этого, ведь у него большая семья дети и маленькие внуки, а его обязательно посадят в тюрьму. Он не уходил и продолжал рыдать и начал молиться, обращаясь о помощи к своему аллаху. Я попросил ребят, чтобы его вывели из кабины.

Этот малообразованный человек перегрузил, самолёт на пять тонн, добавив к государственному грузу свой личный, хотел заработать, абсолютно не понимая, к чему могло всё это привести. Полёт длинный, часа через два зашёл бортоператор, принёс нам разогретый обед и сказал, что узбек продолжает молиться и причитать, как бы он не наложил на себя руки. Мы посоветовались, и решили простить этого человека, уж больно искренне он раскаялся. Я попросил, чтобы его позвали и сказал, что взвешивать не будем и объяснил ему, что он чуть не оставил своих детей сиротами, а заодно и наших.

Тут он уже начал молиться за всех нас своему Аллаху. В результате в Мурманске он каждому из нас оставил в самолёте по два ящика отборной черешни, которую мы привезли домой. В Ленинграде она ещё тоже не появилась в магазинах. Этот полёт послужил для меня уроком на всю мою последующую летную жизнь.

Работа, работа, на самом деле лётчик редко бывает дома, иногда по неделе находится в командировке и, возвратившись рано утром, ложится спать, так как летел с Востока, пересекая часовые пояса, и не спал всю ночь. Иногда собирается на работу в ночь и ни он сам, и никто не знает, когда он вернётся домой, поэтому личная жизнь супругов не всегда складывается, и часто возникают проблемы, которые заканчиваются печально.

Когда нашей дочке Леночке исполнилось три годика, её отдали в детский сад, и моя жена Людмила решила устроиться на работу. Я через приятеля моего брата Кости, с которым он учился в одном классе, он был сыном директора Кировского завода, устроил её на престижную работу, секретарём к самому директору. Некоторое время она успешно работала и все были довольны. Ни для кого не секрет, что секретарше такого высокого начальника, каждый старается поднести какой-то подарок, это в основном алкоголь и конфеты, так что всё это у нас не переводилось, но беда пришла неожиданно. Людмила стала употреблять алкоголь после работы и даже во время работы, что, конечно, было замечено,

и её предупредили, но всё продолжалось. В конце концов, ей предложили уволиться по собственному желанию. Я узнал об этом, когда она уже была уволена. Теперь она не работала, но ничего не изменилось, она продолжала выпивать. Известно, что женский алкоголизм наступает быстро и почти не излечим.

Отношения наши совершенно разладились, у неё появилась соответствующая компания мужчин и женщин, с которыми она проводила время, когда меня не было. В общем, она не хотела менять свой образ жизни, и, в конце концов, нам пришлось расстаться, хотя я любил её и всеми силами хотел сохранить семью, но не удалось.

Я продолжал летать на ИЛ-18 и учиться заочно в Академии гражданской авиации на втором курсе. Моей мечтой было поступить на командный факультет дневного обучения. С этим связана целая история, о которой я расскажу позже, а сейчас всё по порядку.

Боровиков Владимир Андреевич в то время был командиром нашего авиаотряда, в котором уже имелась эскадрилья ТУ-154, и в дальнейшей перспективе ИЛ-18 собирались совсем убрать, заменив их, поступающими новыми турбореактивными ТУ-154. Нужны были свежие кадры, такие лётчики как я с достаточным налётом подходили, Владимир Андреевич вызвал меня и Толю Янушевского, с которым мы вводились командирами одновременно. Он предложил нам ехать в Ульяновск на переучивание. Честно говоря, мне

очень не хотелось, ведь мне так нравилось летать на моём любимом ИЛ-18, но отказаться не было возможности, ведь этого требовала производственная необходимость, и меня не поняли бы, да и Владимир Андреевич не принимал возражений.

И вот мы с Анатолием Янушевским летим в Ульяновск, в Школу высшей лётной подготовки на переучивание. За прошедшие годы в самом городе, где находилась ШВЛП, почти ничего не изменилось, только на другом берегу Волги строились новые микрорайоны и росли заводские территории крупнейшего авиастроительного завода.

Преподаватели почти все были те же, и они нас помнили ещё с нашего первого переучивания на ИЛ-18. Владимир Петрович Бехтир и его отец Пётр Тихонович продолжали преподавать аэродинамику. Владимир Петрович сразу меня узнал и сообщил всей группе о моём вкладе в развитие аэродинамики, вспомнил нарисованную мной схему и подтвердил, что я «освобождаюсь от экзаменов навечно».

В дальнейшем Бехтир младший написал книгу «Практическая аэродинамика самолёта ТУ-154», которая являлась учебником на всё время эксплуатации этого самолёта, а пока на лекциях он с некоторым недоверием и свойственным ему скептицизмом относился к схеме самолёта с расположением двигателей на хвосте самолёта. Он говорил, что у этой схемы есть только одно преимущество – это чистое крыло с хорошим аэродинамическим качеством, а всё остальное толь-

ко одни недостатки, и был, как показала жизнь, в некотором роде прав.

Самолёт ТУ-154 был самолётом следующего поколения и конечно, был оснащён современным по тому времени оборудованием, системами управления самолёта и двигателей и простым бортовым компьютером. Всё это было новым для нас и подробнейшим образом изучалось, а затем сдавались экзамены. Теоретические занятия вместе с экзаменами продолжались три месяца, а полёты пришлось выполнять уже в Ленинграде на наших самолётах, так как в Ульяновске самолётов пока не хватало. Дома мы отлетали всю программу быстро, ведь пилотов было недостаточно для формирования экипажей. Вообще это вечная проблема, то вторых пилотов не хватает, то наоборот командиров и редко когда наступали периоды, стабильности, наверное, это и есть признак роста и развития.

Итак, мы стали работать на ТУ-154 вторыми пилотами. Когда новый самолёт начинает эксплуатацию, то всегда в первое время возникает большое количество проблем, которые решаются в оперативном порядке, а затем изменяется руководство по лётной эксплуатации, при этом по несколько раз. Лётчики особенно с ИЛ-18 столкнулись с постоянным дефицитом топлива, того и гляди загорятся лампочки минимального остатка, а для пилотов с ТУ-104 это было привычным делом. В общем, самолёт был, как говорится, «сырой».

Произошло несколько случаев остановки всех двигателей

из-за выработки топлива из расходных баков, была даже катастрофа самолёта, выполнявшего рейс Азербайджанского управления Баку – Ленинград в Калининской области под Москвой, ему пришлось садиться вне аэродрома в поле, погибло четыре пассажира, 27 получили ранения. Это чудо и мастерство командира, что не погибли все 126 пассажиров и восемь членов экипажа. Виноват бортовой инженер, который выключил, а затем забыл включить насосы качающие топливо в расходные баки. Раньше на всех самолётах топливо в двигатели могло поступать самотёком даже при отказе всей энергетики, а здесь из-за расположения моторов на хвосте всегда должны работать насосы.

Первые несколько лет самолёты постоянно выкатывались на боковые полосы безопасности, и даже опытные лётчики ничего не могли сделать. Много хороших пилотов пострадало не по своей вине. Наконец в ГосНИИ продули модель самолёта с включённым реверсом, как оказалось при включении реверса тяги двигателей, происходило затенение руля направления, он становился неэффективен и самолёт особенно при боковом ветре не управляем по направлению, пилот ничего не мог сделать. Изменили методику посадки, стали включать реверс только после опускания передней ноги. В дальнейшем изменили систему реверса на самолёте ТУ-154М и проблема исчезла.

Ещё были проблемы с центровкой тоже из-за хвостового расположения моторов, из-за этого была даже катастро-

фа в Норильске, значит, Бехтир был прав, когда рассказывал нам в Ульяновске про достоинства и недостатки самолёта. Сказать по правде самолёт в течение всего срока эксплуатации постоянно дорабатывался, и его руководство по лётной эксплуатации за это время стало более чем в два раза толще, первоначального.

Шёл 1979 год, продолжая летать, я решил осуществить свою давнюю мечту, поступить в Академию Гражданской авиации на очное отделение было как раз время работы приёмной комиссии и, с большим трудом получив разрешение у командования своего лётного отряда, я подал документы на поступление и стал готовиться к экзаменам. Оказалось, что я ещё неплохо помню физику и математику, а над сочинением пришлось поработать больше всего. Настал период сдачи экзаменов и мне дали выходные на это время. Экзамены я сдал хорошо, получил пятёрки по математике письменно и физике, а по устной математике и сочинению получил четвёрки. Восемнадцать баллов были явно проходными с запасом, и я был спокоен и уверен, что поступлю.

В это время я уже около двух лет как официально развёлся с женой, и мы разменяли свою двухкомнатную квартиру на две однокомнатные в нашем же доме, а до размена я жил у родителей. Это было удобно для меня, ведь я иногда мог видеть свою дочку. Бывшая жена Людмила так и не работала нигде, нисколько не меняя прежний образ жизни, алиментов ей для этого вполне хватало. В конце концов, она надумала

поменять свою однокомнатную квартиру, на однокомнатную квартиру в Донецке, где жили её родители, конечно из-за денег, ведь при таком обмене доплачивалась очень приличная сумма, и вскоре осуществила задуманное, переехав в Донецк. Теперь я уже не мог контролировать, как живёт моя дочка и видется с ней. Только изредка я зайцем летал в Донецк, ведь у нас был официальный рейс туда на ТУ-154 и мог видется с дочерью.

Бывшая жена совершенно не занималась ребёнком и продолжала вести разгульный образ жизни, пропивая полученные при размене квартиры деньги, но что я мог поделать, покупал все необходимые для девочки вещи и улетал. Спасибо, что бабушка, мама Людмилы, часто брала ребёнка к себе, и она была под присмотром. Родители были очень недовольны поведением дочери и, в конце концов, они рассорились настолько, что Людмила перестала отдавать Леночку им. Я предлагал забрать дочку, ведь она ей только мешает, а алименты оставить ей, но она не верила, боялась, что я не буду платить. Нужно было что-то делать, как-то спасти ребёнка.

Сдав вступительные экзамены в Академию, я уговорил начальство дать мне небольшой отпуск до конца августа, чтобы к первому сентября быть уже не занятиях в академии на душе было спокойно, была полная уверенность, что я поступил. У меня накопилась большая задолженность по отпуску и мой рапорт удовлетворили. Я полетел отдыхать в Сочи, я больше года не был в отпуске и действительно устал,

ведь за это время произошло столько значительных событий в моей жизни. В Сочи я встретил знакомых, и мы вместе проводили время, отдыхая на пляже и купаясь в море, позабыв обо всём на свете и освободив голову от всяких мыслей, тогда по молодости я ещё умел это делать.

Вернувшись из отпуска в последних числах августа, я поехал в Академию, чтобы узнать о начале занятий, но в списках поступивших, вывешенных в приёмной комиссии себя не нашёл. Я подумал, что это какая-то ошибка и мою фамилию просто случайно пропустили, пошёл к начальнику приёмной комиссии, и он после долгих туманных объяснений сообщил мне, что я не прошёл по конкурсу, приказ уже издан, ничего поделывать нельзя, и вообще, он ничего не знает и решение принимал не он. Я понял, что здесь что-то не так и мне чего-то не договаривают и решил найти причину по другим каналам.

Командиром лётного авиаотряда в Академии тогда был Богданов Миракс Михайлович, Заслуженный пилот, старейший лётчик, прекрасный человек. Его знали и уважали все не только в нашем Северном управлении ГА, но и во всех управлениях Советского Союза, ведь в Академию приезжали учиться и повышать квалификацию со всей страны. Миракс Михайлович был знаком с моим отцом, они встречались на различных авиационных мероприятиях. Со мной он тоже познакомился, когда я готовился поступать в академию, я обращался к нему, если у меня были какие-то вопросы и он

мне помогал советом.

Он знал, что я единственный командир большого самолёта из всех поступавших в этом году на командный факультет и поэтому объяснение, что я не прошёл по конкурсу, было ему тоже непонятно. Это был единственный человек в Академии, который мог разобраться в том, что произошло, и я обратился к нему.

Тем не менее, уже наступил сентябрь, занятия шли полным ходом, и о поступлении в Академию в этом году можно было забыть. Я продолжал летать на ТУ-154 в родном 67-летнем отряде. Где-то в конце сентября я встретился с Мираксом Михайловичем, и он сказал мне, что этот учебный год потерян и придётся поступать ещё раз на будущий год, тогда он возьмёт это под контроль и возможно всё будет в порядке. Я спросил его, а почему всё-таки в этом году я не прошёл по конкурсу, он очень неохотно объяснил мне, что дело вообще не в конкурсе, а, как сообщил ему замполит Академии, в каком-то «пятом пункте». Честно говоря, никогда я не сталкивался с этим. Оказывается, из ЦК Партии поступило негласное указание не принимать в высшие технические учебные заведения лиц «неправильной национальности», в связи с массовой эмиграцией этих самых лиц на Землю обетованную. Эти события настолько сильно повлияли на меня, что я не находил себе места от такой несправедливости, однако никому ничего не говорил, твёрдо решив в следующем году повторить попытку.

Через несколько дней после встречи с Мираксом Михайловичем, я зашёл к родителям, мама была дома, а отец как раз уехал к себе в аэроклуб в Лисий нос. Мама, конечно, заметила моё состояние и настояла на том, чтобы я рассказал ей что случилось. Я рассказал ей всё как есть с условием, что отец не будет об этом знать. Мама даже не могла поверить, что такое возможно и, конечно была возмущена, но людей их поколения очень трудно было чем-то удивить, они через всё прошли, видели и не такое. Она успокоила меня и сказала, что всё наладится и с трудностями нужно бороться, а не падать духом. После этого я как-то успокоился и продолжал работать, в молодости раны, в том числе и душевные, заживают быстрее.

Была уже середина октября и вдруг мама звонит мне домой и говорит, что через три дня мне нужно быть в Москве, я записан на приём к министру среднего и высшего технического образования СССР по моему вопросу. Я, конечно, сразу поехал к маме, чтобы выяснить всё подробнее, не понимая пока что происходит.

Она рассказала мне то, о чём никогда до этого не рассказывала, и вообще в нашей семье никогда об этом не было никаких разговоров, и я об этом ничего не знал.

Вплоть до начала Великой Отечественной войны 1941 года мама училась в 175 школе в Старопименском переулке – это между улицей Горького (сейчас Тверская) и Малой Дмитровкой. В сорок первом году они заканчивали десятый

класс, и война началась прямо после выпускного вечера. Соседний со Старопименским был Дегтярный переулок, где находилась наша квартира и где я родился. Школа была не совсем обычной, в ней учились дети политических деятелей, дипломатов, видных ученых того времени, а так же туда брали самых лучших учеников отличников из соседних школ в числе которых и была моя мама. В этой школе учился даже Василий Сталин, но он окончил её на три года раньше.

Достаточно сказать, что мама училась в одном классе с дочерью Маленкова Волей, сыном Берия Серго или Сергеем, как его все называли, а так же Алексеем Микояном, третьим, средним сыном Анастаса Ивановича Микояна, у которого было пять сыновей. Мама рассказывала, что класс был образцовый, все учились очень хорошо, дружили и, главное, что никто не выделялся, все были на равных, несмотря на положение родителей. По воспоминаниям мамы особенной скромностью и воспитанностью отличался Серго Берия.

После войны и в последующие годы почти все связи бывших одноклассников растерялись, однако, с Алексеем Анастасовичем, связь осталась, они иногда разговаривали по телефону и даже встречались в семидесятые годы, когда он приезжал в Ленинград в командировку по служебным делам, но об этом никто не знал, кроме отца. В то время Алексей Анастасович уже был заслуженным военным лётчиком, прошедшим войну, командующим воздушной армией, генерал-лейтенантом авиации, и мама решила обратить-

ся к нему, как единственному, кто мог помочь разобраться в том, что произошло со мной.

В этот же день я поехал в штаб и выпросил у командира эскадрильи два выходных «по семейным обстоятельствам», конечно не уточняя зачем. Получив выходные, поехал на Московский вокзал и взял билет на поезд «Красная стрела», который прибывает в Москву в восемь часов утра в назначенный мне день, а в девять утра меня должны были встретить на Ленинградском вокзале столицы. На своём новеньком ВАЗ-21011, который приобрёл совсем недавно, я справился с делами за один день, ведь о пробках в городе тогда ещё ничего не знали. Машина была для меня необходимостью, ведь добираться на работу от дома на городском транспорте более полутора часов, а ночью из-за разводки мостов вообще невозможно.

Поезд прибыл в Москву строго по расписанию. Я вышел на Комсомольскую площадь. К девяти часам за мной должна была подъехать чёрная «Волга» с военными номерами на стоянку напротив Ленинградского вокзала. В то время машин даже в Москве было не так уж много, тем более с военными номерами и я стоял, поглядывая на привокзальную площадь. Ровно в девять подъехала та самая «Волга» прямо к зданию вокзала, где я ожидал. Наверное, водитель меня заметил, ведь я был в форме и поэтому выделялся среди других. Я подошёл к машине и водитель военнослужащий, спросил: «Владимир?» и, не дожидаясь ответа, сказал: «Са-

дितесь, командир, едем!». Он сам узнал меня, видимо ему сказали, что я буду в лётной форме.

Мы поехали в центр. Мне ещё никогда в жизни не приходилось ездить на такой шикарной машине, тем более по Москве. Водитель лихо несся по улицам, после Ленинграда было непривычно много машин. Вот мы уже на Арбате, подъехали к Главному штабу вооружённых сил СССР. Проехали через шлагбаум, водитель поставил машину рядом с другими такими же похожими как близнецы авто. «Придётся подождать минут десять, приехали раньше, Алексей Анастасович скоро подойдёт» – сказал водитель. Мы вышли из машины, чтобы немного размяться пока идёт время. Скоро я увидел генерала, быстро идущего в нашем направлении, и, конечно, узнал в нём Микояна. Алексей Анастасович подошёл, поздоровался со мной за руку и слегка обнял меня. «Поехали» – сказал он, садясь в машину на переднее сиденье: «Нельзя опаздывать, нам назначено на одиннадцать часов».

Пока мы ехали, Алексей Анастасович объяснил, что он уже по телефону ознакомил министра с моим вопросом и у меня будет всего пять минут, чтобы доложить и получить решение. Всё происходило, как во сне, так, что сейчас, вспоминая, не могу припомнить некоторые подробности этого дня. Подъехали, зашли в здание, прошли какими-то коридорами, поднялись в приёмную министра. В приёмной Алексей Анастасович взял у секретарши лист бумаги и сказал

мне, чтобы я написал рапорт на имя начальника Академии Васина, о переводе меня с заочного отделения на командный факультет, а сам зашёл в кабинет к министру.

Через несколько минут он вышел из кабинета и сказал, чтобы я проходил, а сам остался в приёмной. Я с рапортом в руке зашел и начал докладывать по всей форме, но министр прервал меня: «Проходи, командир, присаживайся. Я в курсе твоего дела. Давай сюда рапорт». Он взял рапорт, прочитал его и неожиданно спросил: «Так на какой курс ты хочешь переводиться?» Вопрос был совершенно неожиданным, я знал, что переводят на командный факультет с любого курса только на первый, но не растерялся и сказал: «На заочном отделении я учусь на втором, значит, наверное, на второй». Министр что-то красной ручкой написал в левом верхнем углу моего рапорта. Затем он подошёл ко мне отдал бумагу, пожал руку и сказал: «Учись, командир, желаю тебе успехов в учебе и в лётной работе». Я сказал спасибо и вышел в приёмную. На рапорте красными чернилами было написано: «Васину. Принять на второй курс командного факультета», и размашистая подпись.

Уже в машине Алексей Анастасович сказал: «Да, Володя, хватает у нас в стране ещё идиотов, которых заставь богу молиться, они лоб расшибут». Мой поезд «Красная стрела» в Ленинград отправлялся только вечером, и я попросил высадить меня в центре на улице Горького, чтобы погулять по местам моего детства, посмотреть на наш балкончик

на третьем этаже в Дегтярном переулке дом пять, квартира пять. Мы расстались с Алексеем Анастасовичем, он от души пожелал мне всего самого лучшего и удачи. Больше я его никогда не видел, а 1986 году не выдержало сердце, и он скоропостижно скончался от обширного инфаркта.

На следующий день я был уже в Ленинграде и прямо с поезда направился в Академию, чтобы отдать рапорт секретарю Васина Ивана Федотовича. Заглянув в приёмную, я увидел, что там сидело несколько человек в аэрофлотовской форме с таким количеством широких генеральских нашивок на погонах, ожидающих приёма, что стало как-то не по себе. Решил всё же отдать рапорт секретарше, чтобы она назначила мне день приёма. Секретарша взяла рапорт, прочитала, попросила меня присесть, а сама зашла в кабинет начальника Академии.

Через минуту она вышла, а сразу за ней вышел Иван Федотович. Он направился прямо ко мне, улыбаясь и разведя руками, обращаясь как к давно знакомому, произнёс: «Володенька, ну что же ты тут сидишь, проходи, дорогой!». На лицах всех присутствовавших в приёмной застыла улыбка недоумения. Я и сам, конечно, не ожидал ничего такого и сконфужено прошел в кабинет, дверь закрылась.

«Володенька присаживайся, сейчас мы решим все твои проблемы. Не понимаю, зачем нужно было обращаться и беспокоить министра, пришёл бы ко мне и я бы всё моментально уладил» – сказал он и, нажав кнопку связи с секретар-

шей, приказал: «Срочно, декана командного факультета Игнатовича ко мне!». Через пять минут запыхавшийся и покрасневшийся декан стоял по стойке смирно и слушал, как на него при мне кричал начальник, всё больше краснея, ведь сам декан к тому, что произошло со мной, не имел никакого отношения.

«Что там у вас твориться на командном факультете, не принимали в Академию чёрт знает кого, а достойные люди у вас не проходят по конкурсу! Срочно оформить командира в группу слушателей на второй курс, помочь ему во всех отношениях. Буду держать всё на контроле. Выполняйте, можете идти!». Декан вышел, мы остались одни, Иван Федотович уже спокойным голосом сказал, что сегодня будет подписан приказ о моём зачислении, а завтра я со всеми документами могу оформляться и если какие-то вопросы, то обращаться прямо к нему. На прощанье он пожал мне руку и потрепал по плечу. Я вышел из кабинета и, проходя по приёмной, чувствовал на себе недоумевающие взгляды ожидающих.

У нас в штабе были очень удивлены, что приказ о моём переводе в Академию пришёл через два месяца после начала учебного года, но приказ есть приказ и в отделе кадров оформили всё как нужно. Я стал официально слушателем командного факультета Академии гражданской авиации. Исполнилась моя мечта, и я ничего не потерял, а даже выиграл целый год.

Началась новая студенческая жизнь. Правда я, конечно, прилично отстал от программы, ведь высшую математику и сопромат я практически ещё не изучал, а ребята уже серьёзно продвинулись вперёд, к весенней сессии по этим предметам нужно было писать курсовые работы и сдавать экзамены. Мне пришлось серьёзно заниматься, но, не слушая лекции, трудно освоить материал. Мне очень помог Иван Захариев, болгарин, он очень хорошо разбирался в этих науках, прекрасно говорил по-русски, объяснял мне то, что было непонятно. На курсе было четыре группы командного факультета, две Лётной эксплуатации и две Руководителей производства и в каждой было по два человека из Болгарской народной республики и по два из Монголии.

Мне было тяжело ездить из дома, каждый день через весь город, на это уходило много времени и сил, и я попросил предоставить мне место в общежитии. В то время заместителем начальника Академии по хозяйственной части был Кривошапов Петр Тимофеевич, бывший командир Ленинградского объединённого авиаотряда, он меня очень хорошо знал, ведь он некоторое время работал рядовым командиром ИЛ-18, после возвращения из командировки в Йеменскую народную республику, и мне приходилось летать с ним вторым пилотом.

Пётр Тимофеевич очень приятный человек с большим чувством юмора, помню, он говорил: «Ты знаешь, Володя, раньше со мной здоровались все, а теперь иногда не узнают,

даже бывшие заместители. Неужели я так сильно изменился?». Пётр Тимофеевич выделил мне место в общежитии, ещё он оформил мне пропуск для въезда на машине на территорию Академии. Получилось так, что я стал жить в одной комнате с Иваном Захарьевым. Мы очень подружились и поддерживаем связь до сих пор.

Миракс Михайлович ещё раньше говорил мне, что если я поступлю в Академию, то мне придётся довольно много летать на моём любимом ИЛ-18. В Академии в лётном отряде был свой ИЛ-18 №75 523, пассажирская кабина которого была оборудована под штурманский лётный класс. Салонные перегородки были сняты и установлены, 22 полностью оборудованных штурманских рабочих места, позволяющих выполнять учебные полеты и решать навигационные задачи, задаваемые инструктором.

Полёты выполнялись один, чаще два раза в неделю по маршруту Ленинград – Свердловск и без посадки обратно и занимал около шести часов. В эти дни я официально освобождался от лекций, поначалу пропускать лекции не очень хотелось, но потом, когда я освоился, и сдал все недостающие зачёты и экзамены, стало нормально. Я был единственный пилот ИЛ-18 в Академии тем более командир корабля. Раньше начальники летали друг с другом, а теперь могли летать со мной с правого сиденья, как положено, в качестве инструктора или проверяющего. Чаще всего со мной летал Богданов, но иногда и зам начальника по лётной подготовке

Оркин Анатолий Иванович, реже летал штатный инструктор ИЛ-18 Артёменко Александр Владимирович.

Несмотря на то, что я усиленно готовился, у меня возникли проблемы по сопромату. Преподавателем там был некто Чернов, который меня невзлюбил с первого дня и постоянно ставил мне двойки, даже когда я отвечал нормально. Кажется, это он был в приёмной комиссии, которая определила, что я не прохожу по конкурсу. Он сказал, что пока он здесь преподаватель, я точно не смогу сдать сопромат и меня отчислят по неуспеваемости. Я не знал, что делать, старался, учил предмет, но всё было бесполезно. Я обратился к Мираксу Михайловичу, за советом, как выйти из этого положения, объяснил ему обстановку. Миракс Михайлович сказал, чтобы я не беспокоился, спокойно учился, он знает, что нужно делать, при этом хитро улыбнулся, давая мне надежду, и я полностью положился на него.



Инструкторский экипаж Ил-18 академии. Штурман Александр Саватеев, командир Владимир Баршт, бортмеханик Валерий Поляков, бортрадист Эдуард Дмитриев, справа Александр Артёменко.

В нашей Академии, кроме слушателей и курсантов были курсы повышения квалификации руководящих кадров, на которые на месяц или даже больше приезжали командиры объединённых отрядов со всей страны. Многих Миракс Михайлович знал лично и они часто встречались в неофициальной обстановке пообщаться и поговорить о делах насущных,

конечно с хорошей выпивкой и закуской иногда это было у него в гараже, который был рядом с Академией, там было всё оборудовано для застолья небольшой компании. Мне тоже приходилось бывать там, почти всегда после полёта, Миракс Михайлович приглашал экипаж к себе.

В один из дней, когда мы сидели в гараже в небольшой компании, одним из присутствующих оказался командир Красноярского объединённого авиаотряда, все оживлённо разговаривали, слегка выпив, вели себя расслаблено и непринуждённо я, конечно, помалкивал и больше слушал. Миракс Михайлович, выбрав момент, спросил у командира Красноярского отряда, есть у него летом в период интенсивной работы, дефицит командиров на ИЛ-18. Тот ответил, что конечно есть, у летчиков большая задолженность по отпускам, и они хоть иногда хотят пойти в отпуск летом, и он не может их отпустить, не хватает экипажей. «Рекомендую, вот командир, который готов летать у тебя с середины мая до сентября» – сказал Миракс Михайлович, указывая на меня. «Отлично, пусть прилетает, будет работать у меня на полную катушку, встретим как дорогого гостя» – сказал командир отряда и крепко пожал мне руку.

Мне было тридцать три года, как говорится возраст Христа, а большинство ребят было на пять шесть лет моложе, почти все были из авиации спецприменения, командиры звеньев и эскадрилий на АН-2, даже были инструктора из училища. Я с головой окунулся в эту студенческую жизнь, пони-

мая, всю её прелесть и неповторимость. Группа была со всего Советского Союза, почти все ребята с семьями и детьми жили в академическом общежитии, недалеко в авиагородке. Жили дружно, часто встречались и отмечали дни рождения вместе. В группе было 24 человека, считая иностранцев, и получалось в среднем по два дня рождения в месяц. Но больше всего дней рождения приходилось на весну, тогда объединялись по четыре пять человек.

Учёба продолжалась, я догнал по всем предметам, и долгов совсем не осталось, кроме сопромата, экзамен по которому неизбежно приближался, и успешно сдать который было невозможно, как обещал Чернов. В конце мая начиналась весенняя сессия, после которой каникулы и третий курс. Тут я и понял хитрый замысел Миракса Михайловича. «Пиши рапорт декану на досрочную сдачу экзаменов для отбытия, на лётную практику, в связи со срочной производственной необходимостью» – сказал он: «Я подпишу его у заместителя начальника Академии по учебной подготовке, всё сдашь на полмесяца раньше, а сопромат будешь сдавать профессору, начальнику цикла, так что Чернов тебе не нужен».

С десятого мая с подписанным рапортом я обошёл преподавателей по всем предметам, защитил курсовые работы, сдал досрочно экзамены и получил зачёты. Экзамен по сопромату я сдавал на кафедре профессору, доктору наук, Прокофьеву Алексею Ивановичу, начальнику Чернова. Он спросил меня: «Курсовую работу сам писал? Если сам, зна-

чит, хотя бы читал, о чём там написано. Главное чтобы ещё и понимал».

Я писал работу самостоятельно, конечно, как и все использовал «рыбу», но понимал и знал материал, в чём он убедился. Экзамен был недолгий, минут десять. «Ну что, командир, четвёрки тебе хватит?» – спросил он, расписываясь в зачётке. «Конечно, профессор, Чернов говорит, что даже он не знает сопромат на пятёрку. Спасибо!» – ответил я и быстро ретировался за дверь. Только здесь я свободно вздохнул, ещё до конца не веря, что всё это удалось сделать. Ребята рассказывали потом, когда Чернов узнал, что я обошёл его и сдал экзамен на четвёрку, расстроился, и даже заболел.

Теперь я официально был на третьем курсе, на полмесяца раньше всей группы, и уже 16 мая вылетел в Красноярск на практику. В Красноярске мне всё было знакомо, ведь я бывал там много раз. В то время аэропорт Емельяново уже заканчивали строить, однако, полёты ещё довольно долго продолжали производить из аэропорта Северный в черте города, штаб и все служебные помещения ещё тоже находились здесь. Аэропорт Емельяново долго не принимала комиссия из-за крупных недостатков строительства и неготовности инфраструктуры.

Прилетев в Красноярск, я сразу же пошёл в штаб к командиру объединённого отряда и доложил, что прибыл для работы, как и было оговорено. Он встретил меня доброжелательно и был очень рад. Он сказал, что я прилетел ввре-

мя, с наступлением весны работы заметно прибавилось и уже чувствуется дефицит лётчиков. Командир сказал мне, чтобы я написал рапорт о принятии на временную работу на четыре месяца, тогда он сможет официально назначить мне оклад командира корабля с северными надбавками, платить премию и всё что положено. Это меня очень обрадовало.

Он тоже когда-то учился на командном факультете и знал, что если оформляться, как слушатель академии, прилетевший на практику, то платить мне могли только за налёт. К тому же мне бесплатно предоставили одноместный номер в гостинице аэропорта, и питаться я мог в профилактории тоже бесплатно, в общем, все условия, только работай.



1980 год, Красноярск, с новым местным экипажем.

В этот же день мне сформировали экипаж и к работе приступили буквально на следующий день. Первый полёт был с проверяющим командиром эскадрильи в город Мирный. Экипаж мне достался хороший, все ребята опытные и классные специалисты и отнеслись ко мне с уважением и доброжелательно. Полёт прошёл нормально, мне записали проверку, и теперь можно было летать самостоятельно. Командир сказал, что работать будем до продлённой санитарной нормы каждый месяц и плотно, чтобы числу к двадцатому уже её выполнить, а там выходные и я мог слетать домой в Ленинград на побывку. Поэтому рейсы нам давали длинные, и это всех устраивало, правда, мне не давали рейсы на юг и ребята не могли привезти фрукты и овощи для семьи и это их огорчало.

Но это было не страшно, была возможность заказать всё это другому экипажу и они обязательно всё привезут. Отношения людей на Севере и за Уралом всегда отличались в лучшую сторону, это было очень заметно.

Миракс Михайлович дал мне с собой официальную бумагу, в которой были указаны все аэродромы, на которые мне предстояло летать о том, что я туда провезён. У меня тогда ещё был второй класс и нужны были провозки на все новые аэродромы. На большинстве из них я на самом деле бывал, но там были и те, на которых я ещё не был. Это явилось та-

ким своеобразным подарком доверия. Бумага была подписана командиром отряда и заверена гербовой печатью, так что я свободно мог летать на все аэродромы.

Чаще всего приходилось выполнять рейс Красноярск – Норильск – Москва (Домодедово) и через двое суток обратно Домодедово – Норильск – Красноярск, иногда этот рейс имел продолжение Красноярск – Благовещенск – Владивосток и обратно в Красноярск, это называлось сделать петлю. Два таких рейса давали больше шестидесяти часов налёта. Ещё три рейса в Братск, Норильск или Якутск и продлённая санитарная норма выполнена. Конечно, это не всё, за лето приходилось по необходимости летать и в остальные аэропорты, в которые Красноярский авиаотряд самолётов ИЛ-18 выполнял регулярные полёты, кроме, как я уже говорил южного направления.

Очень запомнился один интересный случай, ещё раз подтверждающий уникальность этого самолёта ИЛ-18. Был июнь месяц, мы возвращались из Домодедово в Красноярск, первая посадка в Норильске. Когда утром принимали решение на вылет, погода фактическая и прогнозируемая была хорошая и соответствовала всем правилам.

Однако, лететь около пяти часов, и уже при подлёте диспетчер Норильска сообщил, что погода очень быстро портиться, и мы можем не успеть, в аэропорту быстро ухудшается видимость. Такое бывает даже летом, когда с севера с моря подходит холодная воздушная масса, часто даже со снеж-

ными зарядами. Мы уже приступили к снижению, нам разрешили посадку с курса, но не прошло и пяти минут, диспетчер сказал, что видимость триста метров, заходите на посадку в Дудинке там погода ещё пока позволяет, но тоже портится. Связались с Дудинкой, они разрешили заход, но Дудинка находится сорок километров, не долетая аэродрома Норильска, нам пришлось делать круг со снижением, чтобы зайти на полосу.

Аэродром Дудинки прямо вдоль берега Енисея нам подходил, длина полосы две тысячи метров, но мы не успели, пока снижались для захода на посадку, уже на высоте круга диспетчер сказал, чтобы мы уходили на запасной аэродром, видимость стала двести метров. Ближайший аэродром Хатанга шестьсот километров дальше на восток, запросили фактическую погоду, она оказалась нормальной и прогноз пока не поменялся. Я доложил диспетчеру Норильска о принятом решении идти в Хатангу. Можно было, конечно лететь в Красноярск, до которого более чем полторы тысячи километров, но на борту больше половины пассажиров до Норильска, да и в Норильске, как всегда, полно пассажиров в Красноярск, нас никто не понял бы. Заняли заданный эшелон, и пошли на восток.

Через полчаса полёта, когда прошли уже половину пути диспетчер Норильска сказал, Хатанга передаёт, что и там погода уже ниже минимума и продолжает портиться, нужно возвращаться и следовать на другой запасной аэродром. Хо-

рошо, что не так далеко отошли, сразу развернулись и стали на обратный курс. Теперь нужно было определиться с новым запасным аэродромом окончательно.

Было принято решение лететь на запад, запросили погоду Амдермы, это примерно, девятьсот километров от Норильска, тоже на берегу Ледовитого океана, точнее Карского моря, Там уже была другая воздушная масса, и погода пока держалась устойчиво хорошей. В крайнем случае, и до Нарьян-Мара уже рукой подать.

Прошли весь путь за полтора, часа постоянно запрашивая погоду по радиостанции УКВ, а бортрадист принимал погоду по дальней связи, когда не было связи по УКВ. На подходе диспетчер сказал, что профилакторий интересуется, сколько нас человек экипажа и что мы будем заказывать на ужин, я спросил, что они нам предлагают. Было сказано, что есть утка, рыба нельма, пельмени, оленьи языки. Каждый, в том числе и проводники заказали, кто что хотел и я передал всё это диспетчеру. Диспетчер сказал, что всё будет готово, и они с удовольствием ждут нас, ведь такие гости у них бывают довольно редко.

В Амдерме полоса расположена прямо на берегу моря, примерно сто пятьдесят метров от воды с запада на восток, поэтому сели прямо с курса, не делая круга. Аэровокзал, это просто барак, в который с трудом поместились все наши покорные пассажиры, им сказали, что нужно ждать до утра, экипажу требуется отдых, и погода в Норильске до утра точ-

но не станет лучше. И действительно мы пробыли в воздухе семь с половиной часов. Бортмеханик со вторым пилотом закрыли самолёт, а мы со штурманом и бортрадистом зашли в диспетчерскую, сдали документы и все вместе направились в профилакторий.

Профилакторий в Амдерме, это большой деревянный дом, в котором одновременно могли бы разместиться примерно три таких экипажа как наш. Находился совсем рядом с аэропортом. Здесь был довольно просторный зал с диванами и креслами, где стоял полноразмерный бильярд и два столика с шахматами, на полу лежали настоящие ковры и на стенах висели репродукции картин Шишкина, рядом большая комната, где находилась столовая, откуда-то с кухни доносился вкусный запах готовящейся для нас еды. В комнатах были умывальники, а туалеты и душевые комнаты были отдельно в конце коридора.

Для такого места как Амдерма это были просто прекрасные условия. А главное это те блюда, которыми нас накормили, такой вкуснятины никто из нас давно не ел, всё было приготовлено с душой по-домашнему, каждый попробовал то, что заказал, и почти все попросили добавку. Хозяйки, которые нас почивали, были приветливые добрые женщины, которые относились к нам, как к своим родным детям. Закончив ужин, все пошли по своим комнатам и вскоре уже спали уставшие после такого длинного, и трудного дня.

На следующий день, проснувшись и посмотрев в окно, мы

увидели, что всё покрыто тонким слоем снега. Нам сказали, что это обычное дело даже в конце июня для этих мест. Ночью плохая погода пришла и сюда, лёд придвинулся к самому берегу и пришёл холодный воздух с Ледовитого океана, похолодало. Выпавший снег таял, и с крыши капало как весной. После завтрака я позвонил диспетчеру узнать обстановку и он сказал, что погода в Норильске уже нормальная и они в течение часа ожидают новый устойчивый прогноз, чтобы можно было принять решение на вылет, да и выпавший снег должен растаять.

Примерно через час, позвонил диспетчер и сказал, что можно готовиться к вылету, новый прогноз уже получен, и фактическая погода хорошая, можно вылетать. Инженер пошёл заправлять топливом и готовить самолёт, а мы пошли на вышку готовиться к полёту. Проходя мимо так называемого «аэровокзала», я сквозь окна увидел наших многострадальных пассажиров с надеждой смотревших на нас, просидевших в холодном аэропорту больше десяти часов ожидая вылета. Я дал команду сразу, как только самолёт заправят сажать пассажиров.

Около одиннадцати часов снег почти везде растаял, в том числе и на самолёте, я подписал задание на вылет. Когда пришёл на самолёт, всё было готово, самолёт заправлен и пассажиры сидели на своих местах. Взлетели, и, набрав заданный эшелон, взяли курс на Норильск, ветер оказался попутный, и мы долетели быстрее, чем рассчитывали. В Норильске за-

правляться не стали, топлива хватало до Красноярска, поэтому всё прошло быстро, и вот уже опять наш самолёт в воздухе, прекрасная, дикая тайга вокруг и только на левом пологом берегу Енисея, одиноко виднелась деревня Курейка, где товарищ Сталин провёл несколько лет в Царской ссылке. Где-то здесь находился разрушенный в 1961 году после развенчания культа личности музей Сталина, а десятиметровая скульптура вождя была сброшена в прорубь реки Енисей.

Почти три часа полёта и мы снова в Красноярске и опять попали в лето. Было жарко и ярко светило солнце. Я всегда вспоминал этот полёт, который реально показывал возможности этого уникального самолёта ИЛ-18.

Вообще Красноярский аэропорт являлся таким, как сейчас говорят, сибирским «хабом», такого слова раньше не было, однако суть была в том, что почти все самолёты, летящие отовсюду, приземлялись здесь, а затем людей развозили по всей Сибири. Если, например не было погоды и были закрыты Норильск, Братск или, скажем, Якутск, то люди скапливались в Красноярске и ждали, когда откроется их аэропорт, чтобы продолжить полёт. В связи с этим вспоминается один случай, когда мне пришлось столкнуться с этим явлением и испытать на себе его последствия.

Это было в конце августа, когда люди возвращаются из отпусков, особенно много с детьми, которым необходимо поспеть к началу учебного года. И тут неожиданно, как всегда, Норильск закрывается плохой погодой, и такая нелёт-

ная погода держится целых три дня подряд. Ни один самолёт не может вылететь, потому что аэропорт Норильска Алыкель закрыт. В Красноярском аэровокзале скапливается столько народа, что буквально некуда ступить. Кроме обычных пассажиров и пассажиры с детьми, в том числе и совсем маленькими, много военных, следующих к месту службы. Гостиница и комнаты матери и ребёнка аэропорта переполнены и оставшиеся пассажиры располагались в зале ожидания даже на полу так, что трудно было пройти.

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.