



**Юрий Старобинец**

**ЗЕМНАЯ  
ЖИЗНЬ**

**С ПРОПИСКОЙ В НЕБЕ**

**ЧАСТЬ 3**

**Философский  
дневник**

16+

Юрий Старобинец

**Земная жизнь с пропиской  
в небе. Философский  
дневник. Книга третья**

«ЛитРес: Самиздат»

2016

## **Старобинец Ю. С.**

Земная жизнь с пропиской в небе. Философский дневник. Книга третья / Ю. С. Старобинец — «ЛитРес: Самиздат», 2016

Эта книга завершает трилогию «Земной жизни с пропиской в небе», продолжает судьбы героев и вместе с тем является самостоятельным произведением для отдельного чтения от предыдущих книг. Размышления автора предназначены для неординарно мыслящих людей, ищущих себя в этом сложном мире. Книга затрагивает историю и опыт существования человека на планете. Судьбы героев книги описаны на основе реальных событий, однако имена живущих героев изменены. Если книга вызовет у читателя больше вопросов, чем ответов, пусть он попробует ответить на них сам.

© Старобинец Ю. С., 2016

© ЛитРес: Самиздат, 2016

**Юрий Старобинец**

**Земная жизнь  
с пропиской в небе**

**Книга третья**

**Философский дневник**

**Псков 2016 год  
ОГЛАВЛЕНИЕ**

Предисловие  
НЕБЕСНЫЕ СУДЬБЫ  
КАРМИЧЕСКАЯ ПРОГРАММА  
ДУШЕВНЫЕ МУКИ ЛЮБВИ  
В ПОИСКАХ СМЫСЛА ЖИЗНИ  
ПОЗНАНИЕ ЖИЗНИ  
КТО С ТОБОЙ РЯДОМ

**Предисловие**

Эта книга завершает трилогию «Земной жизни с пропиской в небе», продолжает судьбы героев и вместе с тем является самостоятельным произведением для отдельного чтения от предыдущих книг. Размышления автора предназначены для неординарно мыслящих людей, ищущих себя в этом сложном мире. Книга затрагивает историю и опыт существования человека на планете и не имеет развлекательного содержания. Не следует ее читать на кратковременном отдыхе или в промежутках между просмотром телепередач.

Судьбы героев книги описаны на основе реальных событий, однако имена живущих героев изменены. Они узнаваемы, но следует помнить, что это художественное произведение, где допустимо авторское понимание фактов биографии, которое проявляется также в вопросах истории, политической трактовки событий и веры. Каждый человек проходит этапы переосмысления прошедших событий на основе быстрого накопления информации в современном мире. Изменение догм мышления и является движущей силой прогресса, развития интеллектуальных способностей человека. Одна, даже неверная мысль может натолкнуть другого человека на гениальное решение, последствия которого приведут к изменению всей жизни людей. Так уже произошло при движении человечества от опытов по электризации янтаря к использованию энергии атомного ядра, от примитивного «грозоотметчика» к созданию радио и телевидения, от мечты – к умению перемещаться по воздуху, под водой и в космосе.

Новый двадцать первый век уверенно заявил о бурном развитии информационных технологий, всемирной паутины интернета, мобильной связи и спутниковой навигации. О таких изобретениях не писали даже крутые фантасты прошлого века. Ближайшее будущее нашей планеты обязательно даст революционные открытия во многих направлениях науки. Мы, возможно, узнаем больше о зарождении жизни на Земле, об истории становления человеческой цивилизации, но что такое душа человека, механизм работы ее тонких струн наука, надеюсь, объяснить не сможет, как невозможно составить материальное уравнение дружбы, формулу любви или реакцию ненависти. Поэтому, если книга вызовет у читателя больше вопросов, чем ответов, пусть он попробует ответить на них сам.

Я летчик до мозга костей  
Дитя плоскостей, лопастей, скоростей.  
Сергей Зайцев

## НЕБЕСНЫЕ СУДЬБЫ

Андрей проснулся рано с предчувствием неприятностей: московская комиссия прилетает сегодня утром, а у него летная книжка не заполнялась три месяца. Мало того, что пожурят, как курсанта, так в итоговый документ по результатам проверки запишут: «заместитель командира полка халатно относится к ведению полетной документации». Позор. Если действовать быстро, то неприятностей еще можно избежать: в кабинете планирования хранятся плановые таблицы полетов с метеобюллетенями, есть журнал хронометража, по ним запишу полеты на учебно-боевую подготовку. Как быть с полетами на выполнение специальных заданий? Полетные листы хранятся в эскадрильях, штабы еще закрыты. Как вариант – переписать из летной книжки Гостева, который летал с ним инструктором-штурманом, у него в бумагах всегда порядок. Андрей резко сел в постели. Жена мирно спала на правом боку, отвернувшись к окну, ее светлые поседевшие волосы, раскинувшиеся поверх одеяла, создавали атмосферу умиротворения и спокойствия. Старов медленно приходил в себя. Какая летная книжка? Какая комиссия? Он давным-давно уже военный пенсионер, а сны его не отпускают с летной работы уже семнадцать лет. Они настолько явные, что помнятся все детали и настолько же нелепые, потому что далеки от реальности. Например: снится полет на предельно малой высоте в черте незнакомого города, где приходится энергично маневрировать от столкновения с деревьями или как заканчивается топливо на самолете, а экипаж никак не может найти аэродром в горах и даже небольшое плато для аварийной посадки. Вот и Гостев как-то рассказал: приснилось, что после взлета обнаружил отсутствие полетных карт и первый раз пожалел, что бросил курить. Была бы пачка «Беломора», а на ней какая-никакая, а карта. Почему во снах нет реальных картин прошедшей жизни, а снится несуразица и нелепица?

В гражданской жизни Андрей сменил три профессии, работал с разными людьми, бывали и радости и проблемы. Но об этом периоде жизни странные сны не снятся. Почему так? Какие силы заставляют мозг так исказить картины, увиденные в молодости? Может быть потому, что летчик видит небо не с земли, а другими глазами. Небо прекрасно, но это не картинная галерея, а место работы. Небо огромно, но в его трехмерном пространстве нужно точно пройти по заданному маршруту на строго заданной высоте.

Красота нерукотворного мира, бесконечность пространства, живое движение неба помогают летчику стать яркой индивидуальностью и надежным членом коллектива единомышленников. Хрупкость жизни научила понимать и уважать ее смысл. Только в небе пилот проживает полноценной жизнью и ощущает свободу души, озарение духа, полностью мобилизует душевные и физические силы. Каждый летчик в процессе профессионального становления по мере накопления опыта получает право на осмысленный риск, отодвинуть границы опасности, воспитывает в себе волю и умение летать безаварийно. Здесь нужно уметь в нужный момент ограничить свободу выбора, действовать не только сознательно, но и слышать свое подсознание. Это дано не каждому. В условиях дефицита времени, например: игрок в быстрые шахматы обязательно совершит ошибку, которую не сделает в обычной игре. Цена ошибки – проигрыш, после которого можно развернуть доску и начать новую партию. Играть с небом в такие шахматы нельзя, очень высока цена проигрыша. Может быть, потому наш мозг ночью в свободное от главной работы «время» и предлагает увидеть последствия сделанной ошибки? Он показывает, что может произойти, если снизишься ниже безопасной высоты, плохо изучишь расположение аэродрома, не подготовишь полетных карт...

Летчик чрезмерно уверенный в непогрешимости и мастерстве, не способный критически оценить свои действия, не умеющий слышать других и отменить неправильно принятое решение становится хуже большого и опаснее врага.

Однажды Старов узнал, что после завершения специального задания два члена экипажа Авсеенко написали рапорта с просьбой о переводе в другой экипаж, не называя причину. Анализ записей «черного ящика» ничего не показал: там сохраняются данные только за последние двадцать четыре часа полета. Но такие рапорта просто так не пишутся, значит, причину нужно было найти. Командиру эскадрильи Орловскому, хорошо знающему своих подчиненных, ее открыли: командир экипажа допустил ошибку, непростительную глупость, которая едва не закончилась катастрофой.

Экипаж Авсеенко выполнял перевозку важного груза из центрального района России в одну из стран Восточной Европы. При подходе к государственной границе РФ запросили разрешение на ее пролет, но из-за обычных проволочек в службах управления воздушным движением, получили ответ «ждать». Понятно, что выражение образное, самолет в воздухе не останавливается. Экипаж уменьшил скорость до минимального значения, но продолжал приближаться к госгранице. Когда до пункта пересечения осталось совсем немного, штурман предложил выполнить полет по схеме зоны ожидания. Но вопреки этому здравому предложению командир принял неожиданное решение о дальнейшем уменьшении скорости полета на сто километров в час с выпуском механизации крыла. Помощник командира и бортиженер с таким решением были не согласны, но были вынуждены подчиниться повторному приказу, отданному с употреблением непечатных выражений.

Читателю требуется пояснить, что при выпуске механизации крыла на большой высоте удержать самолет в горизонтальном полете невозможно. Скорость от возросшего сопротивления крыла быстро падает ниже безопасной, и тяги всех двигателей не хватает для ее поддержания. В результате ослиного упрямства командира экипажа, забывшего то, что изучают на втором курсе училища, случилась аварийная ситуация.

Самолет вышел на большие углы атаки, и медленно покачиваясь с крыла на крыло, начал падать при ревущих на взлетном режиме двигателях. ИЛ-76 сконструирован умными людьми с большим запасом на возможные ошибки даже таких летчиков и не позволил экипажу убиться. После уборки механизации крыла он перешел в горизонтальный полет, разогнался и позволил набрать потерянные две тысячи метров высоты и долететь до аэродрома посадки. Выход на режим сваливания очень опасен, но не менее опасна смена эшелона полета в пределах воздушной трассы с интенсивным движением. Экипаж по счастливой случайности не столкнулся с другим самолетом, либо с землей.

Руководству полка не пришлось отстранять Авсеенко от полетов, не успели, потому что он все понял и сам. Показательные занятия с летным составом по этому случаю Андрей проводил лично, вложив всю свою энергию, опыт и убеждение, чтобы авиационная глупость не распространялась среди летного состава, как эпидемия болезни. Сразу после этой командировки Авсеенко пожаловался врачу на состояние здоровья и убыл в госпиталь. Его списали с летной работы по состоянию здоровья.

Андрей теперь часто встречает его сидящего в одиночестве на лавке с бутылочкой пива. Дети его выросли и разъехались по стране, жена ушла, не выдержав его паршивого характера. В компаниях друзей, сослуживцев его никто не видел, а поругаться из-за мелочей он умудрился даже с соседями по дому. Медленная деградация человека в зрелом возрасте – самое страшное явление судьбы, к сожалению, сегодня не редкость.

Человек летающий обречен и обучен небом, любовью к жизни, но и вдвойне жестче получает удар за пренебрежение и к человеческим законам, и за нарушение великого этического смысла летной профессии.

Наиболее характерна в этом плане судьба полковника Князева. Хорошо образованный, высоко эрудированный, талантливый офицер. Писал глубокие стихи, вызывающие восхищение зрителей. Хороший летчик, не вылезавший с места инструктора при переучивании полка, был снят с должности командира полка за беспутный образ жизни еще в советское время. В период распада Советского Союза вновь возглавил полк на Украине. В жесткой форме привел летчиков к присяге новой «не залежной» Родины, безжалостно выдворив в Россию офицеров, отказавшихся ее принимать. При этом у пилотов отбиралось все, даже грязные летные комбинезоны, списанные по сроку носки. Через год не стал нужен в Украине и он сам, потому что не стали нужны почти девять полков военно-транспортной авиации такому маленькому государству. Не летать же между Киевом и Харьковом? Мечтать о том, что англосаксы вдруг полюбят славян и допустят их в свое жизненное пространство глубочайшая стратегическая ошибка. Ее подсознательно чувствовал каждый пилот, менявший в тот период квартиры, дачи на берегу Днепра, тепло и фрукты украинской природы на холодный климат России. И это был подсознательный расчет, основанный на вере в будущее России, своих детей и внуков, которые со временем сумеют оценить боль больших потерь своих предков.

Князев вернулся в Россию и обратился к действующему командиру полка с просьбой помочь в получении жилья. Никонов не стал делать вид, что не знает о безобразных бесчинствах, совершенных Князевым во время развала СССР и выгнал его из кабинета. Князев обратился к предыдущей жене, которую не взял с собой на Украину. Старая жена, дочь и сын, достигший в России больших служебных высот, прокляли его и не пустили на порог. Старые друзья и обожающие его ранее женщины делали вид, что его не знают. Но русский народ милосердный. Бывший подчиненный бесплатно приютил его с семьей при гостинице, которой руководил. Страна вернула ему пенсию, город со временем выдал жилье. Его простили и стали приглашать на авиационные праздники, как ветерана, но подвело здоровье. Андрей случайно встретил его в инвалидной коляске перед дверью врачебного кабинета ветеранского госпиталя и не узнал.

– Андрей! Андрей, неужели не узнаешь меня?

Андрей с трудом, скорее по голосу, узнал Павла Валерьевича. Статный красивый мужчина превратился в заросшего щетиной, сутулого человека с трясущимися руками, а ведь ему было около семидесяти лет. Андрей, хоть и торопился, но уделил Князеву десяток минут в память о былых временах и совместной службе. Говорить ему почти не пришлось, а лишь слушать восклицания и вопросы, обращенные к самому себе:

– У меня болезнь Альцгеймера, не понимаю, откуда она взялась? В роду ни у кого не было таких болезней, за что мне все это?

Он задавал и задавал вопросы Андрею, понимая, что ответа на них нет.

– Старший сын уже работает в команде президента России, а я узнаю об этом от посторонних людей. Он знать меня не хочет и отказывается разговаривать по телефону, лишь бросил фразу:

– Ты предал мать, пусть за тобой ухаживает твоя молодая цыганочка, твоих детей от нее знать не хочу, поэтому забудь, что у тебя был сын и больше не звони, не отвечу.

– Андрей, ну объясни мне, почему нельзя простить больного человека, я ведь их отец? За что такая мучительная старость? Старшая дочь живет в нескольких минутах ходьбы отсюда, но ни разу меня не навестила. Я уж не говорю о первой жене, ведь обоим я оставил по квартире. Она даже дверь не открыла, когда я приходил к ней один.

На его глазах заблестели слезы, но он взял себя в руки:

– Ты не думай, я сильный и буду бороться за эту жизнь, уцепившись в нее зубами мертвой хваткой. Мне нужно еще поднимать двух младших детей, и я хоть пенсией, но возьму от этой страны все, что заслужил.

Андрей еще долго находился под впечатлением от этой встречи. Кажется, что совсем недавно он праздновал восьмидесятилетия своих любимых ветеранов Папкина, Веремейчикова, Бракина. Какими счастливыми они казались ему в той жизни. Не одна рюмка коньяка, поднятая в юбилей назло болезням, не помешала оставаться им личностями с большой буквы, и слезы воспоминаний были другими, радостными, а ушли они из жизни легко, не мучаясь и не доставив больших хлопот родным и близким.

После увольнения в запас многие сослуживцы Старова нашли свой не простой, но успешный путь в гражданской жизни. Пригодились хорошие знания, жизненный опыт, умение работать и ладить с людьми. В девяностые годы о военной пенсии можно было сказать так: небольшая, но выплачивалась стабильно. Если позволяло здоровье и было желание, то можно было найти работу в гражданской организации. Военных пенсионеров брали охотно: лениться – не приучены, дисциплинированы, выдержаны и терпеливы, могут и поработать больше положенного и потерпеть в случае задержки зарплаты. Но стоило «хозяину» в этих условиях переступить черту: оскорбить, пытаться заставить дополнительно работать, как раба или просто показать пренебрежение к подчиненным, как к собственности, он неожиданно получал заявление об увольнении.

– Подумаешь, наорал! Обиделся, справедливости ищет – объяснял хозяин другим работникам, – да я таких, как он, десяток найду.

И действительно находил, но разочаровывался. А память о принципиальном сотруднике, способном принять правильное и честное решение, оставалась в коллективе.

Андрей не осуждал тех, кто в этот трудный период становления России периодически по несколько месяцев уезжал в Саудовскую Аравию летать в интересах американцев, воюющих в Ираке и Афганистане. Эксплуатация самолета ИЛ-76 и русских экипажей частными компаниями была ужасающая. Полеты совершались ежедневно, без выходных, с нарушением норм налета и времени отдыха экипажей, а оплата труда летчиков была в десять раз меньше, чем у американских экипажей. Американцы справились с огромным объемом перевозок только за счет таких частных компаний и при этом существенно сэкономили. Более того, наиболее сложные перелеты, перевозку необычных и нестандартных грузов выполняли русские экипажи на ИЛ-76. Хорошо зная характеристики и возможности лебедек и тельферов, используя ранее накопленный опыт и смекалку наши специалисты, приученные работать в отрыве от базы, принимали оригинальные и правильные решения. Американские экипажи на однотипных нашему ИЛ-76, самолетах С-141, в свободе выбора были ограничены: даже не приступали к погрузке, если нет инструкции, технологической карты, в которых расписаны действия, инструменты, ограничения, зазоры.

А какие чудеса изобретательности проявляли наши техники при ремонте самолетов? Но эта работа при сорокоградусной жаре выполнялась нашими экипажами на пределе возможности организма. Официально известно не менее трех случаев неожиданной смерти еще молодых летчиков на земле, во время отдыха или работ на стоянке. А сколько их сложило голову в катастрофах по всему миру, особенно пилотов с Украины, согласившихся от безысходности и полунущего состояния, на рискованные полеты в самых мрачных углах Африки и Азии.

Одним из них оказался летчик Кутявин, когда-то бывший начальник штаба в полку, где служил Старов. После увольнения в запас с должности командира полка в Белоруссии он в короткое время восстановил навыки пилотирования АН-12 и довел ее до совершенства. Отправился выполнять полеты в Африке в интересах маленькой частной авиакомпании и однажды при перевозке большой партии алмазов бесследно исчез вместе с самолетом и экипажем. Несмотря на значительные усилия наших дипломатов, место катастрофы так и не обнаружили, семья денег не получила. Его душа блуждает в африканском небе, ведь тело не обрело могилы на Родине.

Руководство страны стало чаще вспоминать правило: «Страна, не желающая кормить свою армию, будет кормить чужую». Выросло денежное довольствие военных летчиков, соответственно увеличились пенсии. Самолеты, безжалостно эксплуатируемые частниками за границей стали опасными. Желающих серьезно рисковать за небольшие заграничные деньги, стало меньше. Пенсионеры, продолжившие летную работу, стали летать на стареньких «ино-марках», что тоже не могло принести полного удовлетворения. По мере роста благосостояния граждан, развивался туризм, появился спрос на воздушные перевозки, однако россияне обнаружили, что в стране не хватает не только самолетов, но и профессиональных летчиков. Люди, отвечающие за воздушный транспорт, использовать советский опыт уже не могли: раньше большая часть военных пенсионеров из сорока полков ВТА еще по двадцать лет работали в гражданской авиации, и кадрового голода не было. Современная военно-транспортная авиация намного меньше советского периода, поэтому приток кадров пенсионеров значительно сократился. Вот и принимают законы, разрешающие брать на летную работу иностранцев. Попытки переманить подготовленных, действующих военных летчиков в частные компании и авиацию МЧС предложениями лучших условий труда и высокой зарплаты, быстро завершаются. ВТА готовится к расширению и развитию. Планы есть, перспективы хорошие.

Не просто складывалась судьба авиаторов, ушедших после армии в политику. Полковник Никонов, орденосец, летчик-снайпер, заслуженный военный летчик Росси в полном объеме ощутил всю тяжесть и грязь политической жизни своего региона. Депутат областного собрания, затем городской думы, яркий оратор, прекрасный хозяйственник, вынесший на своих плечах строительство военного гарнизона, попал под огонь завистников и врагов. Андрей никогда не слышал такого количества гадости и клеветы, намеренно распространяемых слухов в народе в адрес одного человека. Такой психологический прессинг сломал бы любого человека, кроме летчика, закаленного небом.

Не выдержал давления бывший замполит полка Володя Кононов, шедший с Никоновым в одной связке. Сначала попытался окунуться в политическую борьбу отдельно от Никонова, но проиграл. Израсходовав все жизненные силы на этом поприще, потерял семью, перестал ставить себе ограничения и сохранять холодный рассудок. Его тяжелая прогрессирующая болезнь была не совместима с беспокойной жизнью и алкоголем. За несколько дней до смерти он очень хорошо и много говорил о своих сослуживцах, а близких друзей вдруг назвал «апостолами», видимо, предчувствуя свой близкий уход. После похорон Старов и Гостев возвращались вместе. По радио Пугачева пела свою новую песню: «Уж сколько их упало в эту бездну» – звучало настолько пронзительно, что друзья невольно переглянулись и поняли, что эта песня звучит не случайно, а сегодня – про хорошего парня Володю Кононова, который окончил земной путь, не дожив до шестидесяти.

А Никонов продолжил свою жизнь в политике, где развернулось острое противостояние между главами области и города. Он занял позицию губернатора и с большой энергией отстаивал ее на всех уровнях. Неожиданно руководство между собой помирилось, а Сергей попал в жернова политических интриг, стал не нужен ни тому, ни другому. К всеобщему удивлению накануне очередных выборов Никонов не был объявлен кандидатом от партии. Сделали все подловато в расчете на то, что если Никонов решит баллотироваться, как независимый депутат, то за три оставшихся дня он не сможет собрать необходимое для регистрации количество подписей избирателей и подать списки в избирком. Никонов собрал боевых друзей – однополчан, попросил помощь в сборе нужного количества подписей, и через сутки работа была завершена, причем бесплатно.

Никонова в городке все хорошо знали. Сотни квартир, построенных в период его руководства полком, распределялись открыто, справедливо, без всяких взяток и намеков на них. Военный городок расцвел, преобразился и стал одним из лучших мест службы в военно-транс-

портной авиации. Люди это помнили и не верили грязным слухам в присвоении квартир, так упорно распространявшимся в народе.

Интрига обострилась: собранные подписи жильцов избирательной комиссией названы поддельными на том основании, что нельзя собрать такое количество подписей за сутки. Никонов обратился в суд, который не обнаруживает ни одной подделки.

Фамилию Никонова вносят в избирательные бюллетени, и он со значительным перевесом выигрывает выборы. Это была громкая пощёчина руководящей партии и власти в целом. Такое не прощают, хотя очень многие партийцы подходили к Сергею и жали руку в знак солидарности. До конца избирательного срока Никонову доработать не пришлось. Был скомпрометирован юрист из госучреждения, которым руководил Никонов и уж здесь его дожали. Сергей дошел до Верховного суда России, который не стал даже рассматривать дела, из-за мелочности интриги и вынес решение в пользу обвиняемого. Однако, время было упущено, да и интерес к политической деятельности угас.

Авиационный дух, сила характера позволила ему не сломаться, найти себя в новом деле. Приветливый взгляд друга не стал злее или осторожнее. Он не потерял любовь к жизни и интерес к людям, оставаясь примером многим авиаторам пенсионного возраста, живущим с ним рядом.

Летчик Татарский пришел в авиацию не случайно, а как яркий представитель авиационной династии: отец, Герой Советского Союза нашу Великую Победу встретил на должности командира авиационной дивизии, а мать – заместителем командира женского полка ночных бомбардировщиков. Татарский никогда не позволял себе козырнуть происхождением, заслугами родителей, высокими связями и квартирой в Москве, поэтому драли его (воспитывали) даже больше остальных за резкие высказывания.

Надо сказать, программа подготовки командиров кораблей АН-12 в ВТА была настолько сложной и напряженной, что половина пилотов мечтала сбежать куда-нибудь на почтовики со спокойной размеренной летной работой, наплевав на перспективу достижения высших должностей и званий. Татарский стал командиром экипажа, летчиком первого класса и перевелся в Москву на самолет ТУ-154.

Андрей Старов в это время осваивал полеты в боевых порядках. Домой возвращался поздно и мгновенно проваливался в сон от усталости. В полетах делал много ошибок, и все время проигрывал в социалистическом соревновании Юре Панфилову. Золотой медалист училища летчиков летал каждые полеты фантастически идеально. Его назначение в Витебск с повышением, на новый самолет ИЛ-76, всеми пилотами воспринималось, как высшая справедливость в летной карьере. Он разбился в том же году, так и не совершив ни одной ошибки. Подвела техника. На одном крыле убрался закрылок из-за поломки вала трансмиссии. Самолет находился на пред посадочной прямой, перевернулся на спину в одно мгновение, не оставив никаких шансов экипажу на выживание.

Андрея Татарского судьба оберегала, и объяснить это простым везением было нельзя. Видимо, помогли мастерство и жизненный опыт предков, передающийся через гены. Это в той или иной степени проявлялось несколько раз и однажды случилось такое, что можно объяснить только вмешательством высших сил. ТУ-154 под управлением Андрея Татарского выполнял перевозку комиссии генерального штаба в составе 130 человек из Москвы на один из аэродромов Одесского военного округа.

Было солнечное утро с хорошей видимостью, Румынию видно. В Киевской зоне на границе с Одесской воздушной зоной диспетчер разрешает снижение ТУ-154 до высоты 6000 метров. Полет спокоен, в эфире тихо и казалось в небе южной Украины только один самолет.

Утро, бессонная ночь, поэтому в простой обстановке диспетчер совершает грубую ошибку и передает смертельно опасную команду задержаться на 7800 до расхождения со встречным не тому экипажу, перепутав кнопку управления сектором. Экипаж набирающего

высоту ТУ-134 выполнил команду, приняв неточный номер борта за ошибку диспетчера, ведь в воздухе на той частоте тоже тишина. Вторичной локации в то время еще не было. В результате два самолета, летящие по одной трассе на встречу друг друга на суммарной скорости 1600 километров в час (или 450 метров в секунду), сходятся в одной точке на одной высоте 7800. Заметить визуально такое сближение, тем более определить высоту практически невозможно. Обычно такие сомнения кончаются запросом диспетчера о наличии встречного самолета, но здесь все решали доли секунды. Вот, где проявляются лучшие качества настоящего пилота: мгновенная реакция, принятие правильного решения, основанные на озарении духа и включении подсознания.

Татарский заметил встречную точку в небе, и еще не осознав опасности, мгновенно отключил автопилот и бросил самолет в предельно правый крен с экстренным снижением. В голове мелькнула мысль, не зацепить бы встречный высоко расположенным стабилизатором. Темная тень в нескольких метрах пронеслась над самолетом, экипаж ТУ-154 утверждал, что долю секунды отчетливо слышал рев двигателей встречного борта.

Через минуту запросили «Киев – контроль» о наличии встречного.

– Минуточку, я вам давал команду задержаться на 7800?

– Мы такой команды не получали.

Последовало долгое молчание, затем вышел на связь экипаж ТУ-134, который даже не заметил встречного борта.

– Так и инфаркт можно получить в воздухе. А мы думали, что попали на турбулентность в чистом небе.

После посадки с трапа сходили генералы и офицеры генштаба и благодарили за прекрасный полет. Знали бы они, что были в секунде от смерти. После рейса экипаж с благодарностью ожидал своего командира. Чарки водки были уже налиты, выпили много, не каждый раз переживаешь второе рождение. Перед расставанием Татарский произнес трогательную речь:

– Простите меня ребята, не по своей вине, но сегодня я чуть не убил вас, а заодно еще человек 200, ведь в основном летном документе сказано, что командир экипажа несет полную ответственность за безопасность экипажа и пассажиров.

Сейчас Татарский на пенсии, его возраст перевалил две шестерки. Долгое время они с женой проводят на даче, но свободолюбивый характер продолжает бушевать. Он ходит на выборы наблюдателем, поругивает систему власти, ища абсолютной справедливости, которую успела привить ему летная работа.

Анатолия Жидкова судьба испытывала на прочность не единожды. Скромный парень из многолетней семьи города Муром окончил летное училище, когда Андрей уже командовал отрядом. В училище лучших курсантов готовили по новой программе на ИЛ-76, а в полк они попали еще на АН-12. Время было сложное, летчиков не хватало, ввиду резкого омолаживания полка с началом переучивания дивизии на новую технику. Командир части переучиванием молодежи за полгода до перехода на новую технику не заморачивался и дал полмесяца на ввод в строй. Едва освоившего вывозную программу, почти без теории, Жидкова определили в экипаж Зазорина и отправили в командировку в Эфиопию. О таком начале летной карьеры мечтал каждый пилот, но испытания последовали после первых рейсов. В одном из полетов на север Эфиопии командир упал на штурвал и отключился. Правый летчик тянул штурвал в нейтральное положение, но сил не хватало. На помощь пришли бортовые техники. С трудом они оторвали уцепившегося командира от штурвала, оттащили внутрь кабины и стали приводить его в чувство.

Экипаж знал уровень подготовки правого летчика, поэтому первые слова, обращенные в его адрес, придали молодому пилоту силу и стойкость:

– Толя! Смотри нас не убей. Будь спокоен, ты все сможешь.

В душе еще оставались сомнения в своих способностях, ведь самолетом АН-12 в горных условиях управлять сложно даже опытным летчикам. Жидков совершил свою первую самостоятельную посадку достойно. Эта первая победа и сотворила нового пилота. Уверенность в себе, рожденная в далекой африканской стране, вдруг показала ясную цель всей жизни, понимание летной профессии. На следующий день его совесть подверглась новому испытанию. Его вызвали к командиру группы и начальник особого отдела начал задавать неприятные вопросы:

– Был ли командир экипажа пьян, терял ли он сознание? Как вы посадили самолет и почему не доложили руководству?

Анатолий уже понимал систему. Стоило во всем признаться, экипаж немедленно отправили бы на Родину, прошло разбирательство по военной и партийной линии, отмываться от последствий пришлось бы много лет, даже ему правому летчику.

По этой причине он все отрицал:

– Самолет пилотировал командир, он ничего особенного не заметил.

После возвращения в полк Жидков сразу попал на переучивание и одним из первых правых летчиков начал летать на ИЛ-76. Этот самолет хоть и был сложнее по конструкции, но был удобен в управлении, обладал большими возможностями. До заместителя командира эскадрильи Анатолий вырос быстро. Его отличало от остальных командиров обостренное чувство справедливости, нетерпение к неумным указаниям и несдержанность в выражениях, а это мешало подняться по служебной лестнице дальше.

Однажды он выпускал в первый самостоятельный полет летчика Абукирова. Тот хорошо пилотировал, замечаний было не много (в отличие от АН-12, на самолете ИЛ-76 освоить вывозную программу можно было даже слабому пилоту) но какое-то необъяснимое чувство не позволило Анатолию покинуть место правого летчика.

– У меня самостоятельный полет. Вы должны уступить место правому летчику, – не успокаивался молодой командир экипажа.

– Не волнуйся, я отвернусь от приборов и не скажу ни слова за весь полет.

Жидков так и отсидел на правом сидении, осматривая окрестности в стекло правого летчика, пока не услышал крик штурмана:

– Большая вертикальная скорость, прекратить снижение!

Анатолий мгновенно вернулся в действительность. Молодой командир с выпученными глазами тянул на себя штурвал, выводя ИЛ-76 на критические углы атаки, и ничего не мог сделать с самолетом. Сработала аварийная система сближения с землей, мигало красное табло, звуковая сирена вызвала в экипаже полную растерянность.

– Взлетный режим – дал команду Жидков, одновременно пытаюсь оценить ситуацию.

Самолет падает на скорости даже больше положенной, вероятно, неисправна механизация крыла. Анатолий переводит взгляд на приборы и не верит своим глазам: закрылки, выпущенные после третьего разворота, находились в убранном состоянии!

– Закрылки 35 – прокричал он и заставил бортового инженера переместить рычаг в положение «выпуск».

Самолет прекратил снижение на минимальной высоте, едва не столкнувшись с землей. Жидков не раз задавал себе вопрос: почему он не вышел из самолета в этом полете? И не находил ответа, ведь ответ лежал в области летной интуиции, а это дано лишь избранным.

Ошибка бортового инженера, переместившего рычаг управления закрылков в противоположную сторону, была разобрана со всем летным составом. Его и пилота отстранили от полетов, а Абукиров так командиром корабля и не стал.

Командир Зазорин после Эфиопии стал замполитом эскадрильи, учился в Академии, стал замполитом полка, но не удержался. Долгое время руководил полетами в Смоленске. На пенсии он уехал в родной Санкт-Петербург и работал в муниципалитете района, попасть к нему на прием можно было только по записи. После пятидесяти лет его вновь потянуло в небо. Он

начал летать в аэроклубе на Як-18, чем страшно гордился. Видимо судьба что-то напутала в его жизни, перемешав как в салате, отдельные ее эпизоды.

Анатолий Жидков остался верен своему предназначению. В трудные годы развала СССР создал на базе военного городка телестудию, где командир полка напрямую рассказывал семьям военнослужащих все новости и трудности переходного периода. На пенсии Жидков много лет руководил кабельной сетью телевидения, а сейчас создает историю полка в фильмах и фотографиях. Теперь он видит свое предназначение в сохранении памяти о нашем поколении, укреплении фундамента будущей истории нашего полка.

Счастливых семей военных летчиков значительно больше, чем тех, что распались. Все они счастливы по-своему, но непременно воспринимают профессию мужа, как божественную данность, поэтому остаются преданными мужу и его делу. Об этом же говорит отрывок стихотворения Анны Бабошиной, жены первоклассного летчика:

Твою любовь я с небом разделю  
И ревновать к нему не стану,  
Ведь невозможно не влюбиться в синеву  
Воздушного большого океана.

«Сеющий в плоть свою  
от плоти пожнет тление,  
А сеющий в дух,  
от духа пожнет жизнь вечную...»  
/Ефесеянам. Гл.6 ст8/

## **КАРМИЧЕСКАЯ ПРОГРАММА**

Древние мудрецы были убеждены в том, что судьба каждого человека предопределена. Каждый индивидуум обязан исполнить свою маленькую роль в большой жизни всей планеты. Какую? Не знали этого в те времена, не знают и сейчас. В трудные для человека минуты каждый из нас может получить подсказку на уровне наития, интуиции и тем самым спасти себя и окружающих для решения главной задачи, записанной в судьбе или, как говорят в народе: «на роду написано». Истинно и глубоко верующие люди, ограничивая себя в еде, комфорте, наслаждениях, отдавая долгие часы в неистовых молитвах, вводили свой мозг в состояние, близкое к гипнозу и тогда слышали слово Божье или их посещало видение. И после этого они делали пророчества, например: известное со школьных лет пророчество Князю Олегу или самому А.С. Пушкину, автору «Песни о Вещем Олеге»: смерть придет от белого коня или белого человека. В необычное состояние мозг любого живого человека может быть введен под воздействие алкоголя, наркотиков или специальных приемов и методик. Картины и слова, увиденные и услышанные в момент глубокого сна разума, позволяют «отравленному» мозгу порождать чудовищное мышление. Имеет ли право разумный человек так обращаться с самым лучшим в этом мире компьютером?

И вот уже директор центра изучения мозга, профессор университета Аризоны вдруг заговорил почти мифическими словами:

## **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.