

Геннадий Чергизов

2. Як-28П

И

ОСТРОВ САХАЛИН



АЭРОДРОМ СМИРНЫХ

2022

12+

Геннадий Чергизов
Остров Сахалин и Як-28П

«Автор»

2018

Чергизов Г.

Остров Сахалин и Як-28П / Г. Чергизов — «Автор», 2018

Исключительно субъективные ощущения молодого лётчика. Восемидесятые годы, не лишне сказать - "прошлого столетия". Чудесный остров Сахалин.

© Чергизов Г., 2018

© Автор, 2018

Содержание

Знакомство с Островом	5
Рыбалка	12
Чезеты	16
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Геннадий Чергизов

Остров Сахалин и Як-28П

Знакомство с Островом

Как и было задумано где-то в высоких штабах, нас, в прошлом году прибывших в Спасск – Дальний из лётных училищ, молодых лейтенантов, через год отправили к новому месту службы. Не всех. По какому-то принципу отобранных, несколько человек. 27 ноября 1978 года на аэродроме Смирных, на славном острове Сахалин, произвел посадку не менее славный и заслуженный транспортник Ан-12. В чреве, которого и находились мы, несколько холостых и несколько уже обременённых семьями, пока немногочисленными, лётчиков – с пожитками и даже кое-какой мебелью. Самолёт зарулил на стоянку. Подождали, пока остановятся винты. Выбрались через боковую дверь на заснеженный бетон, оценили солнечную погоду и несильный мороз. У самолёта нас встречал зелёный аэродромный автобус, из которого вышли два майора. Мы догадались, что это по наши души – доложили о прибытии, представились. Они тоже представились, и мы впервые увидели своего замкомэска майора Бондарчука и начальника штаба.

Как мы поняли, всех нас определили в одну эскадрилью и для начала повезли в столовую, чему мы явно обрадовались. Начало было многообещающим. И мы не ошиблись. В лётной столовой нас радушно встретили, накормили и после обеда развезли по уже приготовленным квартирам. Семейства – Гены Синенко, Вити Бобровского, Гены Красикова и Володи Савицкого. Куда уже за время нашего обеда были привезены их вещи из самолёта, а холостяков в конце рейса автобус выгрузил в профилактории, где нам и предстояло жить. Таковых нас оказалось двое. Я и Коля Зайцев. Нам достаточно было по одной кровати, одного шкафа на двоих и по тумбочке – что и находилось в комнате, куда нас провела заведующая. В комнате было ещё две кровати, в дальнейшем к нам подсеяли командировочных – всё было веселее. Вид из окна был замечательный – невдалеке впереди возвышались две многоэтажки – одна четырёх – и одна пятиэтажная, так называемые ДОСы – «дома офицерского состава»; рядом громоздились одноэтажные домики, преобладающего тёмного, почти чёрного цвета, но с белыми заснеженными крышами, естественно, деревянные. Дальше проглядывался сам посёлок Смирных, с многочисленными трубами кочегарок и уходящими из них вертикально вверх столбами белого дыма, в основном деревянный и одноэтажный. А дальше приятно ласкали глаз заснеженные, с закруглёнными верхушками, сахалинские сопки. Постепенно наступила безмолвная темнота первого нашего сахалинского вечера.

Сахалин относился к тем, так называемым, «отдалённым местам службы», куда ехали охотно. Потому как здесь хорошо сочетались относительно высокая зарплата за отдалённость и «дикость», льготный стаж службы и хорошие жизненные условия – климат был мягкий, снабжение отличное – это имеются в виду магазины. Существовало такое понятие как «замена». То есть, через пять лет надо было покидать эти края и ехать в другие, – по «замене». А кто-то оттуда ехал на твоё место. Что интересно – кто-то с нетерпением ждал этой замены, а кто-то старался оттянуть этот «исторический» момент. Парадоксально, но были такие районы, которые не считались отдалёнными и там не платили повышенных окладов, не было «льготного исчисления срока службы», а условия там были, мягко говоря, далёкими от нормальных. Это, например, Средняя Азия. По выпуску из училища самым незавидным вариантом было попасть куда-нибудь в Карши или Мары. Пустыня, жара, песок на зубах и в макаронах, проблемы с водой и никакой «замены».

На следующий день с утра мы прибыли в штаб в/ч 65338, то есть 528-го истребительного авиационного полка, 24-ой дивизии, всё той же 11-ой Отдельной Армии ПВО Краснознамённого Дальневосточного Военного Округа и доложили о своём прибытии для дальнейшего прохождения службы командиру полка. Познакомились, получили определённые напутствия и отправились в эскадрилью, благо определили нас всех в одну. Познакомились с командирами, с лётным составом эскадрильи, узнали своих лётчиков-операторов и отправились в штаб ОБАТО – «отдельного батальона авиационно-технического обеспечения» вставать на все виды довольствия. Довольствие было финансовым, вещевым и продовольственным. Оставили в соответствующих службах свои аттестаты, встали на учёт и с этого момента мы были зачислены на все виды этого самого «довольствия».



Смирных – 12.78. У штаба полка. Коля Зайцев.

Несколько дней безвылазно сидели в классе – изучали район полётов, точно так же как и в Спасске, рисовали на память карту. Но здесь было проще – Сахалин остров, узкий и длинный, с западной стороны неширокий Татарский пролив, за ним – «материк». С восточной стороны – Охотское море, а на юге Сахалин «упирается» в Японию. Пилотажные зоны в районе аэродрома, а маршруты и перехваты над морем. Была на аэродроме Позиция РУМ – «Радио Управляемых Мишеней». Периодически на фоне учений к нам прилетали полки на стрельбы, для них помимо «ПМ» – «парашютных мишеней», запускали радиоуправляемые – это самолёт «Ла-17», переоборудованный под радиоуправляемую мишень. Его запускали с, так называемой, катапульты, что представляла собой направляющие, по которым с помощью пороховых ускорителей и взлетал самолёт-мишень. Им управлял с земли по радио оператор, мог задавать высоту, менять курс. Стартующую как ракета «Лашку» сопровождал на взлёте, заблаговременно поднятый Як-28П – это так, на всякий случай – если вдруг мишень не будет управ-

ляться и пойдет не туда. В этом случае Як её тут же должен «завалить». Ну, наверное, были такие случаи.

Зрелище впечатляющее – из леса, шипя стартовыми ускорителями, вырывается «Лашка», и тут же за ней, заранее, набравший скорость, на предельно малой высоте несётся Як, «серебристой молнии подобный». При успешном старте мишени, Як сбрасывает скорость и флегматично отваливает в сторону. А «Лашка» несётся вперед и вверх. После взлёта этой «Лашки» на неё наводили самолёт-перехватчик и экипаж отрабатывал практически реальный перехват воздушной цели с не менее реальным её уничтожением. Удовольствие это, конечно, было недешёвым, и обычно весь полк работал по парашютным мишеням, а кому-то «избранному» доставалась эта самая «Лашка». Весь этот процесс происходил над заливом Терпения и обломки сбитой мишени падали в воду. Этот район моря на время стрельб «закрывался» для морских и воздушных судов. Это и был полигон «Залив Терпения». Позиция эта находилась недалеко от ВПП в лесу и была там замечательная баня, что запомнилась мне первым знакомством с красной икрой, которой закусывали после бани. Причём икра была единственной закуской на столе – после стопки опрокидываешь прямо в рот литровую банку и «сыпешь» сколько влезет. Водки обычно было меньше, чем икры. Икра и Сахалин – это отдельная «песня».

Аэродром располагался буквально на восточной окраине поселка Смирных в долине реки Поронай, которая текла практически по середине Сахалина с севера на юг и впадала в залив Терпения возле города Поронайск – такая вот незамысловатая география. Стандартная полоса длиной 2500м и шириной 48 м также тянулась параллельно реки между её руслом и грядой не очень высоких сопок. Каждый взлёт и посадка происходили вдоль бесконечной череды сопок. Под углом к ВПП проглядывались остатки старой японской бетонной полосы. В своё время здесь был японский военный аэродром Кэтон с бетонной ВПП, длиной 1200м. Нередко при различных работах на аэродроме находили следы прошлого присутствия здесь японцев – обломки самолёта, ещё какие то ржавые железки. Вся жизнь на Сахалине сосредотачивалась по его центральной части и вдоль обоих побережий. Улица в Смирных, по которой проходила «транссахалинская» дорога, так и называлась – Центральная. Язык не поворачивается назвать эту дорогу «шоссе» или «трасса». Никакого намёка на асфальт, только мелкий щебень и пыль. Местами вообще дорога проходила через топи и была застелена поперёк бревнами, которые часто проваливались или расходились, образуя ямы. Езда по такой дороге не доставляла удовольствия.

Наконец-то начали выезжать на аэродром, знакомиться, так сказать, с местной обстановкой. В общем-то, военные аэродромы очень похожи друг на друга – такая же полоса с рулёмными дорожками, те же самые постройки и всевозможные аэродромные сооружения. Такая же ЦЗ – «центральная заправочная», где и бурлит основная аэродромная жизнь – отсюда самолёты выруливают на взлёт, сюда же заруливают после посадки, здесь заправляются и готовятся к следующему вылету. Только после окончания полётов самолёты растаскивают по, так называемым, зонам рассредоточения, где самолёты и проводят всё остальное время. У каждой эскадрильи своя зона. Технический состав проводит там большую часть времени – обслуживает самолёты, готовит к следующей лётной смене или к боевому дежурству. Лётный же состав больше времени проводит в штабе, в эскадрильских классах. Подготовка к полётам, всевозможные занятия, зачёты. На каждую минуту полёта, приходится не один десяток минут теории и всевозможной «писанины». Иметь и постоянно таскать с собой приходится с десятков тетрадей по различным авиационным и не только дисциплинам. Есть на эту тему даже анекдот про медведя, которого научили летать. Бросил вскоре медведь полёты и вернулся в лес – «... задолбали зачёты»!

В середине декабря приступили мы к полётам. Можно сказать, в «знаменательный» день – тринадцатого. Знакомились с воздушной обстановкой, осваивали район полётов. Со следу-

ющей лётной смены уже стали выполнять тренировочные полёты, то есть полёты с инструктором на новом аэродроме прошли быстро. Приступили к полётам по «Плану боевой подготовки». Переучивание и первоначальное освоение Як-28П закончилось и наша задача теперь готовится к несению Боевого Дежурства. Но это, конечно, не скоро. Надо «пройти» ещё много упражнений по КБП – «Курсу Боевой Подготовки» до определенного уровня, сдать на третий класс, потом на второй. А пока с удовольствием летаем в зимнем ясном небе Сахалина. Погода отличная – нет больших морозов, лёгкий снег и много солнечных ясных дней. С воздуха всё вокруг в яркой снежной белизне. И сопки, и лес с речками в сплошном снегу, даже дороги и те покрыты накатанным снегом, только редкие населённые пункты немного выделяются на этом белом пространстве. Небо наоборот, если нет яркого солнца, – какое-то неласково-серое, даже мрачное. При возвращении на аэродром, или как ещё принято говорить, – «на точку», в ясную погоду издали хорошо видна полоса. Она чётко выделяется на белом фоне чёрной полоской. Была ещё одна особенность аэродрома – при ночных полётах издали можно определить Смирных – в световом пятне населённого пункта чётко выделялись два световых квадрата – это ярко светилась по периметру «зона», рабочая и жилая части «исправительно-трудового лагеря строгого режима». Прямо в границах посёлка располагалось это «заведение» и освещались его границы очень хорошо.

Получил письмо от мамы, беспокоится моим «переездом» на Сахалин. Я ей писал, что через пять лет на Сахалине «замена», так она сокрушается – «...на пять лет каторга». Видимо, слышала, что когда-то на Сахалине была каторга. Своеобразное у неё представление о Сахалине, надо пригласить её сюда, пусть посмотрит.

И, хотя в декабре сделал я только три лётных смены, налетал почти пять часов. Неплохо. В декабре, как обычно, молодые лётчики летают мало. В основном летают «декабристы», – так называют немолодых, опытных лётчиков, которые по разным причинам, но в основном из-за того, что весь год «просидели» в Дежурном Звене, и не налетали, положенных, для подтверждения классности, пятидесяти часов. В декабре «крайняя» возможность «сделать налёт» – подтвердить класс и, что тоже немаловажно, получать в дальнейшем ежемесячно денежную доплату «за классность».

А тут и Новый Год подошёл. Встречали мы с Колей Зайцевым его в профилактории с его немногочисленными постояльцами. Была и ёлка и всё остальное, что полагается для встречи, в данном случае – нового 1979 года.

В январе стояла нормальная погода, «двигались» по Программе полётов, летали днём в сложных условиях «перехваты» на средних, больших высотах и в стратосфере. Интересно, что в Спаске на «потолок» летали обычно на высоту 14 км, а здесь было принято летать на 13.



аэр.Смирных – 01.79. Як-28П рулит на полосу.

Получил письмо из Спасска от своего первого лётчика-оператора Николая Кулямзина. Не забыл меня ещё. Пишет о житье-бытье после нашего отъезда. Вася Криль, однокашник мой, написал, что назначили его начальником ПДС, – растёт народ по службе. Пишет, что готовятся лететь на стрельбы на полигон в Красноводск. Артюхов пишет из «Вайнёд», что получил «второй класс». Да, а нам и до третьего ещё далеко. Хотя, им проще – они из училища на Су-15 выпускались с третьим классом, а мы на МиГ-17 без класса. «Информирует», что из Переяславки всех наших однокашников отправили на Камчатку в Елизово. Там были Сухоносков, Дзюбинский. Сообщает, что Боря Гурин в Арцизе ночью с инструктором катапультировался – не вышли шасси. Повредил позвоночник. Снова Борю отправят в госпиталь! Интересно у Бори получается – насколько я знаю, у него отец катапультировался тоже на Су-15 и погиб. Ларский из Житомира пишет, что они переучиваются на МиГ-23млп. Пишет, что в нашем училище полностью перешли на полёты с третьего курса на Су-15. Всё, больше на МиГ-17 никто в училище не летает. Кока написал в письме, что на Новый Год подрался в Доме Офицеров с каким-то «гражданским», тот «зацепил» его ножом. Всё нормально. Ну, Кока даёт! Ещё пишет, что записался в секцию каратэ, стоит это пять рублей в месяц. Это, выходит, после случая «с ножом»?

В феврале и марте интенсивных полётов как-то не получилось – капризы погоды. Но начал летать ночью в сложных метеоусловиях. Сначала по кругам, потом и в зону. По выходным делаем вылазки в сопки и на заснеженные речки и на лыжах и без них. Погода часто просто отличная – идёт пушистый снег и мороз совсем небольшой.



Смирных – 02.79. В сопках. Н.Зайцев, Г.Красиков, Г.Чергизов.

При ночных полётах с большой высоты только и видна была узкая цепочка огоньков редких населённых пунктов вдоль середины Сахалина, да кое-где мерцали огоньки вдоль побережья, большей частью западного. Восточное побережье вообще было почти пустынным. Всё остальное было сплошной темнотой. Но в ясную лунную ночь всё вокруг преображалось – то, что было тёмным, с редкими огоньками и занимало не так много места, было сушей. Всё остальное пространство внизу занимало море, оно отблескивало мягким лунным светом и тянулось почти бесконечно вдаль, упираясь где-то далеко в Камчатку и Курильские острова. В такие минуты остро ощущались огромные пространства нашей страны, твоя причастность к этой огромности.

Ночные полёты обычно начинаются ещё засветло. Слетает разведчик погоды, доложит на предполётных указаниях обстановку в воздухе. Расскажет про погоду, про условия на посадке, как работают навигационные средства – РСБН, АРК, пеленгатор, посадочная система. Ну, и в сумерках или уже в темноте, начинается первый разлёт. Как-то получается, что при ночных полётах на ЦЗ меньше болтается народу, машин меньше ездит. Спокойнее как-то. А к окончанию лётной смены народу становится у самолётов ещё меньше. Как-то в одну ночную смену произошёл, можно сказать, курьёзный случай. Слышим в высотном домике, где собираются лётчики между вылетами, по громкой связи доклад экипажа:

– Не выходят шасси!

Все насторожились, затихли – слушаем. Командир полка с кем-то из лётчиков заходят на посадку и вот он и докладывает. РП начинает уточнять обстоятельства, даёт определённые команды, предусмотренные инструкцией в подобных, «особых случаях». Выясняется, что при постановке крана шасси на выпуск, шасси начинают выходить и тут же «выбивает» на щитке АЗС выпуска шасси. Шасси замирают, лётчик включает АЗС, шасси продолжают выходить,

но снова АЗС «выбивает» и шасси снова замирают. Так в несколько приёмов шасси заставили выйти, но АЗС окончательно выбил и больше не включается, хорошо – ничего не загорелось, а только слегка задымил сам АЗС. Он ведь так и называется – «Автомат Защиты Сети». Сеть защищает. Шасси вроде вышли, но зелёные лампочки выпущенного положения не горят. Это может означать, что стойки шасси не встали на замки и при посадке шасси просто сложатся и самолёт сядет на брюхо. Можно было с убранными шасси садиться на запасную полосу на грунт, но шасси не управляются. И нет понимания об их истинном положении. Если стойки шасси всё-таки встали на замки, то на грунте шасси могут зарыться в почву, а дальше последствия непредсказуемы. Если же стойки не стоят на замках, то при посадке на ВПП они сложатся и самолёт на брюхе, не одну сотню метров, будет ползти по бетону, а в брюхе керосин. Не очень приятно – может загореться. Вот дилемма. И этак плохо и так не хорошо. Решили сажать Як на бетон. Все борта посадили. В воздухе только один самолёт. По команде РП прошли на малой высоте над стартом, осветили самолёт прожектором – вроде шасси висят. Но на замках ли? И вот самолёт уже заходит на полосу, приготовили аварийную команду, пожарную машину, санитарку с сонным доктором. Все ждут.

В лучах посадочных прожекторов садится Як в начале полосы. Всё как обычно – касаются шасси бетона и... – потихоньку складываются. Самолёт уже проскочил освещённую прожекторами часть полосы и ползёт по бетону дальше уже в темноте, но всё равно хорошо виден из-за снопа искр, вырывающихся из-под брюха самолёта. Просто фейерверк! Самолёт прополз где-то до середины полосы и сиротливо остановился. Фейерверк тоже прекратился. Тишина. Мёртвая. И темно. Сказать, что «пожарка» рванула к самолёту, было бы преувеличением. Она двинулась со всей возможной скоростью, на какую была способна, но необходимости в ней, к счастью, не было. У самолёта собралась аварийная команда. Лётчики уже вылезли из самолёта и отбежали подальше, но всё спокойно – ни взрыва, ни пожара нет. Все с облегчением вздохнули, и аварийная команда занялась освобождением полосы от недвижимого самолёта. Хотя полёты прекращены и в воздухе нет самолётов, каким нужна была бы ВПП для посадки, полоса должна быть готова в любой момент для взлёта из Дежурного Звена.

По нормальному, надо было бы скачать с аварийного самолета керосин, но это займет время, поэтому решили стаскивать самолет с полосы «как есть». Благо распластался он недалеко от рулёжки. Не мудрствуя лукаво, на радостях, что всё обошлось, зацепили фал тормозного парашюта за АПА и потихоньку стали стаскивать «небезучий» самолёт с полосы. Стащили. Доложили во все инстанции, что полоса готова к работе и все, кто не был непосредственно занят дальнейшей судьбой аварийного Яка, разъехались по домам. Позже, когда самолёт восстановили и выполнили, положенную в таких случаях, нивелировку, то выяснилось, что нарушена «геометрия» самолёта. То есть, посадка без шасси самолёту особо не навредила, а вот при стягивании с полосы его немного «растянули». Летать такой самолёт больше не мог, надо было его списывать и, обязательно должен был определён виновник поломки. Но не мог же командир полка, который и совершил эту не совсем удачную посадку, сам себя назначить виновником! Поэтому, несчастный Як задвинули куда подальше и позже, когда за него в верхних штабах забыли, по-тихому под каким-то подходящим предлогом списали без назначения виновника.

Рыбалка

Зима здесь была мягкой – хоть и снежной, но без больших морозов. «Знающие» люди объясняли это близостью на юге тёплого течения Куросиво и преобладающими зимой ветрами с юга. А вот лето, мол, жарким не было из-за того, что ветра в основном летом дули с севера, со стороны Магадана, Оймякона – признанного полюса холода. Через Смирных протекала небольшая речка Орловка, протекала она с сопок и впадала в реку Поронай, была неглубокой и холодной. Пляжей в Смирных не наблюдалось, и желающих поплескаться в речке тоже. Но рыбы в Орловке было много. Особенно, когда в июле начинала заходить на нерест из океана через реку Поронай, горбуша и кета. Редко кто из техников и лётчиков не занимался, хотя бы в этот период, рыбалкой. Начиналось всё с известия – «серебро пошло»! Это означало, что в реке Поронай появилась первая горбуша. Она только вошла в реку из залива Терпения, была вся в серебристой чешуе и продвигалась вверх по течению, заходила в небольшие речки. Продвигалась выше, а некоторая шла до самого начала речек, – до ручьёв. Рыба упорно шла именно туда, где она вылупилась из икринок два года назад, чтобы отметить там свою икру и там же закончить свою жизнь. В начале этого пути мясо горбуши было ярко красным, упругим и вкусным. Рыбу вылавливали сетями, как бреднем, двигаясь по течению. Солили её, коптили, заготавливали впрок до следующего сезона.

Икра в это время была ещё не зрелой. Созреть ей предстояло, примерно через месяц, преодолев длинный путь, пробиваясь через каменные перекаты, теряя свою красоту и чешую. За всё время, что горбуша движется после океана в пресной воде, она меняет цвет – бока теряют синий цвет и приобретают зелёные поперечные полосы, у самца вырастает горб. Горбуша в пресной воде ничего не ест, мясо теряет красный цвет, становится почти белым и несъедобным. Но созревает икра. Вот тогда, уже в речках и ручьях её ловят именно из-за икры. Интересна судьба этой рыбы. Она с большим трудом доходит до нужного места, отмечает икру и, потеряв уже все силы, но выполнив задачу всей своей жизни, скатывается вниз по течению. Берега покрыты ещё бьющимися, скорее шевелящимися рыбинами, представляя собой обильный корм местным медведям и знаменитым сахалинским воронам, ну и остальной разной живности. Позже вся эта рыба с берега смывается набухшими водами от осенних дождей и становится кормом для речных и морских обитателей.

А сахалинские вороны знамениты тем, что при внушительном своём размере, жгуче чёрном окрасе, имеют огромный мощный клюв, которым способны пробивать даже консервные банки. А ещё они мощно и громко каркают – без буквы «Р». Но не в каждой сахалинской речке есть горбуша. Вот, например, – на побережье Татарского пролива есть посёлок Бошняково, который расположен рядом с устьем небольшой речки Августовки. Не знаю, насколько это правда, но рассказывают, что в этой речке нет горбуши из-за того, что в своё время, когда там строили что-то вроде угольной шахты, лес с сопок таскали тракторами прямо по речке – дороги то не было; и разрушили кладки икры. Не появились мальки, не уплыли в океан, не выросла из них рыба и не вернулась обратно в эту же речку, как полагается, не отложила икру, и не появились новые мальки. И так два года подряд. Вот и не появляется больше в этой речке горбуша. Правда, у других лососевых жизненный цикл отличается от горбуши. У кеты, кижуча, нерки и прочих – это не два года, а больше и у всех этот цикл разный. Так, по крайней мере, говорят знающие люди. Приобщались и мы к этому добыванию рыбы и икры. Сначала участвовали как помощники, учились премудростям, а потом и сами лихо ловили рыбу, солили, коптили и даже делали икру. Вообще-то это было браконьерство. Но как-то язык не поворачивался называть своих товарищей, себя и всех местных жителей браконьерами, когда вокруг столько рыбы, а брали её только для себя, не для какой-то там, как говорилось тогда, наживы. Хотя жадность человеческая границ не знает. Однажды один наш техник, большой

любитель рыбалки, выбросил на помойку стокилограммовую бочку икры – она у него испортилась. И, наверное, была не единственной.

Была, конечно, в Смирных и какая-то рыбинспекция, призванная бороться с браконьерством, называли её «рыбнадзор». И однажды друзья мои с ним встретились, что говорить, нос к носу. К тому времени, мы с Колей Зайцевым уже переселились из профилактория в четырёх этажку. Так же как и в Спасске, четырёхкомнатная квартира была вроде общежития, жили мы здесь вчетвером – в двух комнатах уже раньше проживали Володя Зибницкий и мой земляк Петя Сахаров, был он выпускником армавирского училища, на год старше. Володя был лётчиком-оператором, переведённым в заднюю кабину из лётчиков за какую-то провинность. Третью комнату занимали вдвоём мы с Колей Зайцевым, как самые молодые. Ну, а четвёртая комната, самая большая, была общей. Давно мы собирались приобщиться к рыбалке, да всё не было случая. И вот однажды, Петя Сахаров, как человек уже в этом деле бывалый, предложил нам поехать на рыбалку, благо был у него мотоцикл с коляской – «Урал». В это время в реке Поронай «шла» кета и было туда несколько километров. «Урал» был отличным мотоциклом и был в большом дефиците. Как уж он достался Пете, не знаю. Обычно за ним стояли в полковой очереди не один год. Стали готовиться к рыбалке, взяли у кого-то сетку и ждали ближайший выходной. Но мне не повезло – попал я на этот день в наряд помощником дежурного по полку. И уехали мои орлы, обитатели нашей квартиры, без меня.

Когда на следующий день вечером я вернулся с наряда, то обнаружил спящих «рыбаков», разбросанную одежду по квартире и полную ванную кеты. Удивила меня стоящая в коридоре туго свёрнутая сеть, совершенно сухая. Как рассказали позже, за рюмкой чая, довольные рыбаки, сеть им не понадобилась. Накануне вечером, как стемнело, двинулись они на «мероприятие». Подъехали к цели, мотоцикл оставили подальше от реки и с сетью двинулись через сплошные завалы деревьев в кромешной темноте. Сначала слышали голоса, потом сквозь деревья увидели свет фонариков и рыбаков с лодкой. Это было странно – обычно на рыбалке старались не шуметь, а использовать лодку – было уж слишком. Всё-таки все опасались рыбнадзора. Ответ напрашивался сам собой – не бояться рыбнадзора мог только рыбнадзор. Так оно и было – рыбинспекторы загоняли кету. Кто-то из них шёл по воде вдоль берега, ведя сеть вниз по течению, а кто-то с другим концом сети на лодке медленно продвигался по реке. На берегу, где прямо к реке был свободный подъезд, что было большой редкостью, стоял трактор с прицепом, ярко освещая всё вокруг своими фарами, а в прицеп грузили мешки с рыбой. Наши рыбаки затаились, наблюдая такую образцовую рыбалку. Рыбнадзорцы вытащили на берег очередную, полную сеть кеты, набили рыбой мешки и двинулись в новый заход. Идея спереть мешок с рыбой пришла как-то сама собой и всем сразу. Потихоньку, стараясь не шуметь, сначала оттащили мешок подальше, потом загрузили в коляску и покатали мотоцикл. Ну, а потом уже взгромоздились на него все и рванули домой.

Эта эпопея с «халявной» кетой так просто не закончилась. Пожарили, конечно, – одной рыбины хватило на всех. Остальную решили коптить. Для начала надо было её засолить. Руководил всем этим Петя, как местный старожил, а мы выполняли его указания. Солили кету прямо в ванне. Потом её надо было несколько дней сушить на воздухе. Чтобы не села муха, по Петиним указаниям, сделали конструкцию из реек, закрыли марлей и выставили на балкон. Петя сказал, что если сядет муха, рыбе «хана». Каждый из нас втихую бегал проверить – как там рыба. Петя договорился с одним техником за коптильню. Тот жил в посёлке в одноэтажном домике и там в огороде стояла коптильня. «Агрегат» был оригинальнейшим – самый обыкновенный старый деревянный шкаф безо всяких перегородок и без дна. Внутри на земле стоял перевёрнутый молочный бидон, в которых привозят в магазины молоко и сметану. Бидон был без дна и в нём тлели опилки. В верхней части шкафа на проволоке вешали рыбины. Закрывали дверцы, дым заполнял весь шкаф и шёл наружу из всех щелей. В этом и заключалось копчение, надо было только приходить время от времени, добавлять опилок и следить, чтобы они

не горели, а тлели. При всей своей примитивности и непритязательности, «агрегат» работал безупречно. Прошло дня три. Забрали копчёную кету, привезли домой, предвкушая дегустацию продукта с таким длительным процессом приготовления. Можно сказать – «текли слюни». Вывалили рыбины на стол – аромат разносился изумительный, вид у рыбин был ещё лучше – золотистые, блестящие бока с крупными каплями янтарного жира. С нетерпением стали нарезать порции для пробы, аппетит зашкаливал. И тут обнаружили внутри рыбины крупные, жирные копчёные черви. Всё пропало! Пропал и аппетит. Причиной всему было наше дурное любопытство, когда заглядывали под марлю. Всё-таки села муха. Пришлось всё это копчёное великолепие выбросить. Больше мы ничего не коптили. Конечно, в отпуск «полагалось» везти и рыбу и икру. Кто не имел своего, а таких было меньшинство, шли на продсклад, показывали прапорщику – начальнику склада «отпускной» и тот выдавал и рыбу и икру. Такова была местная традиция.

В период хода рыбы в ОБАТО организовывали «команду» из солдат и прапорщиков для заготовки рыбы и икры для лётной столовой и солдатской. Эта «команда» какое-то время просто жила на реке где-нибудь в глуши. Заготавливали на весь год, с учётом претензий разных комиссий и периодически прибывающих больших начальников из Хабаровска и из Москвы. На эту тему была даже одна печальная история. Как обычно, в самый разгар икорного сезона прилетал в Смирных транспортник Ан-26, местный аварийно – спасательный Ми-8 летел к месту расположения «команды заготовщиков», там в него загружали заготовленную икру. Ми-8 быстро возвращался на аэродром, перегружали икру в Ан-26 и тот летел в Москву. Кому везли икру – можно было только догадываться. Эту «операцию» проводили, естественно, каждый год. Разумеется, вся эта заготовка согласовывалась командирами с местными смирныховскими, а может и областными гражданскими начальниками и никакая рыбинспекция не обращала на всё это внимания. Но однажды что-то в этой «договорной системе» не срослось и прилетевший в очередной раз за икрой Ми -8, «повязал», сидевший в засаде, рыбнадзор. В этой истории крайним оказался командир вертолётца, в итоге он получил реальный тюремный срок. Вот такая печальная икорно-московская история.

Друг мой, Кока в письме сообщает радостную весть – восьмого февраля у него родилась дочь, назвали Алёнкой. Ну, а дальше вести совсем нерадостные – у них, в Запорожье, на «рембазе», произошла катастрофа Як-28У. На самолёте был какой-то отказ, и экипаж заходил на посадку на запасную полосу без задней стойки шасси и без закрылков на скорости четыреста. Сделали три «козла», на последнем самолёт взорвался. Переднего лётчика катапультной выкинуло, ещё жив. Второй погиб сразу. И ещё одно печальное известие, – в конце января умер от кровоизлияния в голову наш однокашник Славик Гвозденко у себя дома во Ржеве. На этом печальные известия не закончились. Тут же пишет Артюхов, что у них в «Вайнёдах» погиб наш однокашник Саня Громов. Он взлетал на Су-15 ночью, на взлёте не выдержал направление, самолёт вошёл в снежный бруствер на полном форсаже, перевернулся. Фонарь сорвало вместе с Саниной головой. Самолёт разломился пополам, движки захлебнулись. Похоронили Громова в Ставрополе.

Потихоньку мы влились в коллектив нашей эскадрильи. Вначале нашего пребывания на новом месте чувствовали себя немного чужими. Но нас «влилось» сразу шесть человек. Поэтому было проще. Нас изучали «старожилы», мы обвыкались в новом коллективе. Народ в эскадрилье был в основном молодой. Операторы, правда, были постарше. Мой оператор, «за 40-летний» Александр Николаевич Левицкий, был по нашим меркам, вообще стариком. Комэск был вполне зрелый майор Остапенко, а вот моим командиром звена был старший лейтенант Батютин, старше нас всего на год. Замполитом был капитан Упоров, спокойный и уравновешенный. Замкомэск, встречавший нас по прилёту из Спасска, майор Бондарчук человеком был рассудительным и не строгим. Мы этим часто пользовались. А ещё он был примечателен тем, что был он в одном из первых отрядов космонавтов, в запасном составе. Кое-кто из их

группы был вызван в Звёздный, и в дальнейшем слетал в космос. А Чук, так мы его называли за глаза, остался с нами. Практически все в какой-то мере занимались рыбалкой. Ну, за некоторым исключением. Но были и заядлые рыбаки – это операторы Терентьев и Балабайкин. Часто белорус Терентьев заходил в класс и громовым голосом спрашивал:

–Мужики! У кого есть вонюччая-вонюччая икра?

Это значит, собирается он на рыбалку.

Чезеты

Подошёл апрель, повеяло теплом и вдруг нас с Колей Зайцевым отправляют в отпуск. Хотя после прошлого отпуска не прошло и полгода. Перед тем, как перевести из Спасска в Смирных, всех нас отправили в отпуск, поскольку более года без отпуска, согласно приказу по медицине, лётчик летать не может. Есть ещё одна особенность – лётчик обязательно из сорока пяти суток своего отпуска должен двадцать четыре провести в санатории. И в авиации ПВО это строго соблюдалось. У каждого лейтенанта – отпускника было столько планов на отпуск, а половину надо было провести где-то за забором на разных медицинских процедурах. Ладно, летом – можно поплескаться в море, полазить по горам. Но понятно, что лейтенантам как-то не логично отправляться в отпуск летом. Так что перспектива проторчать 24 дня в почти что госпитале, как-то не грела; да и болячек ещё не набралось, чтобы что-то лечить. Законно, без последствий можно было опоздать на три дня в санаторий и уехать из него на три дня раньше. Только так можно было снизить «ущерб» отпуску. Чем, конечно, и пользовались.

Приходилось посещать не только ПВОшные санатории, но и ВВСовские, а однажды я был даже в военно-морском. От ВВСовских лётчиков узнал «страшную тайну» – пока не получит майора, в санаторий ВВСовский лётчик может попасть только случайно. А взять семейную путёвку вообще нереально. Я только первый свой отпуск, не считая после окончания училища, проскочил без санатория, и только потому, что отправили из одного полка в другой, и для одного полкового доктора я уже был чужим, а для другого ещё чужим. Сейчас мне достался сухумский санаторий, а Коле досталась «Чемитка». Был такой санаторий на черноморском побережье в посёлке Чемитоквадже, на самом берегу самого Чёрного моря, но вдали от «цивилизации». Именно из-за этого и по разным другим причинам существовала такая поговорка – «Тот Чудак, кто едет в Судак, а тот Чудак дважды, кто едет в Чемитоквадже!». Санаторий в Судаке, что в Крыму, тоже почему-то не пользовался популярностью. Срок наших санаториев приходился большей частью на май и это уже грело. К тому же, мы собирались с Колей в этом отпуске купить мотоциклы и не просто мотоциклы, а «Явы». А «Яву» можно было купить только в Москве и ещё в нескольких городах Союза, где были специализированные «явовские» магазины. Наши географические познания позволяли нам сделать запланированную покупку «Яв» в Краснодаре.

Прибыл я в конце апреля в славный город Сухуми. Сразу на ЖД вокзале окунулся в черноморско-южно-кавказскую атмосферу – тепло и шумно. Кругом много буйной, яркой зелени. Но больше всего меня поразили пальмы, их было много, они были везде – и на вокзале, и вдоль улиц, и в санатории, где вообще были пальмовые аллеи. Началась санаторная жизнь – от процедур удалось «отвертеться», да местные доктора как-то и не сильно настаивали. Но жизнь лётному составу всё время пытался портить местный «физрук» – сразу после подъёма, согласно распорядку дня, собирал всех лётчиков, проводил разминку, а потом гнал на пробежку куда-то в горы, откуда можно было наблюдать весь Сухуми, протянувшийся вдоль моря. Вид открывался великолепный – зелёная буйная зелень вдоль берега вперемежку с разными постройками и тихая морская гладь, уходящая своей бесконечностью за горизонт. Несколько дней мы побегали, а потом взбунтовались – «Что это за отдых! Мы может год мечтали поспать по утрам, а тут какие-то экзекуции». Физрук как-то и отстал.



Сухуми – 04.79. Сухумский ЖД вокзал.

Жили мы в комнатах по четыре человека, но были в лётном корпусе и комнаты на одного. «Наверное, для больших начальников» – думали мы. Но однажды в одной из таких комнат поселился товарищ совсем не полковничьей наружности. Оказался старшим лейтенантом из Москвы. Говорил, что он приболел, и его поселили одного, чтобы не заразил других, а потом видно про него забыли. Гена оказался свойским парнем, охотно ходил с нами по всяким достопримечательностям, в том числе и по разным питейным заведениям, коих было в Сухуми прелеккое множество. А компания молодых лётчиков у нас подобралась тёплая, в том числе и несколько моих однокашников с разных ПВОшных аэродромов Союза. Апрель-май – самое подходящее время отпуска лейтенантов. Спасибо, что не февраль-март какой-нибудь.



Сухуми – 05.79. Встретились однокашники. Ни начальников, ни зачётов. Г.Чергизов, В.Харламов, Н.Зайцев.

Но однажды были мы сильно удивлены, когда после выхода из столовой попался нам навстречу полковник – начальник санатория и буквально бросился здороваться с Геной за ручку. Справлялся о его здоровье, о здоровье папы. Сильно просил передать папе привет. Потом предложил Гене обращаться к нему в любое время за машиной или катером. На наши вопросы, Гена ответил, что это сослуживец его отца. Больше мы ни о чём не спрашивали. Стало понятно, что у Гены папа какая-то «шишка» и он в одноместной комнате оказался не случайно.



Сухуми – 05.79. Ресторанчик «Амра» на воде. Витя Харламов, «москвич» Гена и Коля Зайцев.

Наступил май, а с ним и относительное тепло. Как-то резко пляжи заполнились загорающими курортниками, которым не довелось попасть на море где-нибудь в июле-августе, вот и набирали черноморского солнца хотя бы и в мае, но впрок на будущее. Некоторые, конечно же, и мы, периодически залезали в воду. Вода освежала, бодрила, но через непродолжительное время как-то заставляла покинуть пределы акватории.



Сухуми – 05.79. В Чёрном море и в мае хорошо! Ещё однокашники-отпускники. Саня Ахмедов и Саня Дмитриев.

Ко мне, как мы и договаривались заранее, приехал в гости из «Чемитки» мой друг и однокашник Коля Зайцев. Пару дней погостил у меня. Нашлось свободное место в соседней комнате, и место в столовой тоже не было проблемой. После этого уже вместе с ним отправились в его санаторий, в «Чемитку». Место, конечно, классное – берег Чёрного моря, шикарный свободный пляж, чистейшая вода, но до ближайшего посёлка и до магазина надо было топать пару километров. Провёл я одну ночь в Колином санатории, место было свободное прямо в его комнате, ещё здесь жил один парень, ВВСовец – лётчик-транспортник. На следующее утро встретили на пляже знакомого лётчика-оператора из Спасска Валеру Гутякулова, приехал тоже в этот санаторий. Да, «мир тесен».



Санаторий МО «Чемитоквадже» – 05.79. Встретились однополчане. Н.Зайцев, В.Гутякулов, Г.Чергизов.

Санаторный период постепенно закончился, я ещё посетил однокашников в Ставрополе и в Запорожье и, наконец, согласно заблаговременно разработанному плану, встретились мы с Колей в Краснодаре у магазина «Ява». Планировали купить по мотоциклу «Ява», стоил который приличную сумму в 950 рублей. Выяснилось, что «Явы» будут в наличии через пару дней, а сейчас в продаже имеются «Чезеты». Про мотоцикл «Чезет» раньше мы и не слышали. Навели справки и узнали, что это почти «Ява» – тоже чешский мотоцикл, с таким же двигателем, но с облегчённой рамой и не красного цвета, как «Ява», а оранжевого. Ждать мы не хотели, да и перспектива искать жильё и прозябать в Краснодаре пару дней, а то, что пару – ещё по воде вилами писано, совсем не радовала. Короче, решили брать «Чезеты». Оказалось – они ещё и на сто рублей дешевле. Что немного компенсировало досаду от отсутствия «Яв». В магазине был кое-какой сервис – нашлась машина, чтобы отвезти наши «Чезеты» на вокзал, откуда багажом мы рассчитывали отправить наши мотоциклы на Сахалин. Но не всё было так просто – мотоциклы багажом на Сахалин отправить было нельзя. Можно было только контейнером и то каким-то специальным, морским. А сделать это можно было только с контейнерной станции и не сегодня, и не за один день.

И вот стоим мы, можно сказать – на перроне, рядом со сгруженными «Чезетами», запакованными в редкие доски и чешем затылки. Что делать? Темнеет, контейнеров на горизонте не проглядывается, тем более морских. Решили мы отправлять наши «Чезеты» багажом к родителям. Коля в Саратовскую область, я во Фрунзе. Но и тут нас ждал сюрприз – оказывается, должна быть специальная упаковка с какой-то металлической лентой. Совсем мы упали духом. Потускнела радость ценного приобретения. Вид у нас был, наверное, сильно неважнецкий, – мужичок из багажного отделения не вынес этого зрелища и сказал, что может решить нашу проблему за какие-то несчастные десять рублей. И проблема, действительно решалась довольно просто, – он дал нам по молотку, по мотку металлической ленты, гвоздей и объяс-

нил, что мы должны этой лентой обить доски упаковки мотоциклов. Минут за сорок мы с этим справились, заполнили бланки, отдали деньги и могли быть свободными. В очередной раз подтвердилось – как мало человеку надо для счастья!

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.