

А. Леонтьев (Поправкин)

# ЧЕЛОВЕК НЕБА

16+

# Алексей Анатольевич Леонтьев(Поправкин) Человек Неба

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=51690148](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=51690148)*

*SelfPub; 2023*

## **Аннотация**

Мечта, прыжок с парашютом в 15 лет, учёба в Академии Г.А. , почти четверть века Полётов, списание по здоровью, 8 лет работы в обеспечении Полётов под защитой Профсоюза Лётного Состава, пока ходить мог. С 2012 года на окончательной пенсии. Пишу и рисую...

# Алексей Леонтьев(Поправкин) Человек Неба

## ЧЕЛОВЕК НЕБА

Мы даже не были друзьями и вместе даже не летали. Меня списали, потом Ту-134, потом и Ту-154...

А он перечитал мою Книгу “10600, или Третий закон Ньютона в жизни”, восхитился ещё раз, нашёл и подарил мне Кубок, на котором было написано “Человек Неба...”

Нет смысла не верить этому товарищу, который сам отлетал лет 30, и отец его защищал нас в Небе ещё в войну. Он сказал, что так может написать только человек, который летал.

А на день Ту-134, когда лётчики, на нём летавшие, собрались, то второй тост стоя за меня пили. Это я хвастаюсь. Такое уважение за Книгу, что я написал с достойными деяниями моими.

А “10600, или Третий закон Ньютона” в жизни – это не писанина, книжка или книга, а Книга с большой буквы. Многие говорили, что она читается на одном дыхании, кто-то написал, что завидует тем, кто её ещё не прочитал. Благода-

ря Книге кто-то стал летать и уже стал капитаном Аэйрбаса А-330, а некоторые бывшие девушки дружат со мной с тех пор, как прочитали Книгу первый раз. В общем, я горжусь, что как А. М. Маркуша стал лет 40 назад для меня, так и моя Книга стала путеводной звездой для кого-то.

Вначале, я хотел её переиздать. Потом решил добавить свои взгляды на некоторые события. Эти события произошли, и происходили расследования. А в моей лётной практике такое уже было. Добавил свои новые рассказы, идущие по времени с написанным, и рисунки. Так и получилась книга "Человек Неба». Мне было неловко называть свою истинную фамилию, когда написал Книгу, – Леонтьев, поэтому и придумал псевдоним Поправкин. Я покажу в дальнейшем откуда взялся этот псевдоним.

## **В САМОМ НАЧАЛЕ**

Я родился через 15 лет и 5 минут после исторического Парада Победы голым и орущим, как все нормальные ленинградские дети. Мама моя была учительницей английского языка, а Папа – военпредом. Испытывал он подводные лодки в Балтийском море. Зря мой папа говорил, что отвратил меня от флота. Я всегда испытывал почти благоговейное отношение к военным морякам, особенно к подводникам. И в моем понимании мой папа, вообще, энциклопедически развит и передо мной есть пример настоящего флотского офицера.

У меня никогда не было творческих мучений в выборе профессии. Но мама говорит, что я захотел летать лишь в три года.

Заслышав звук самолёта, я останавливался и пытался найти на небе летящий самолёт. Иной раз по звуку определял тип.

Мне было лет восемь, когда мы с папой пошли на прогулку и оказались за Стадионом имени В. И. Ленина у Петровского пруда. Там курсанты Можайской академии бегали вокруг пруда. Их синие курсантские погоны были авиационными и пленили меня с ходу. Я ведь уже знал, что должен летать, и поэтому повис на хвосте замыкающего группу. Я тяжело дышал, изо рта повалил пар, но я не отставал от замыкающего. В общем, я совершил виток вокруг пруда длиной в километр и очень гордился собой.

А через три-четыре года мы уже сдавали ГТО на лыжах вокруг того пруда.

А научившись читать, мы ходили в нашу школьную библиотеку к Ноне Васильевне.

Моя мама тоже работала в той школе до моего четвёртого класса, и я должен был хорошо себя вести на переменах и хорошо учиться. Если хорошо учиться у меня получалось, то хорошо вести себя на переменах – не очень. Наказанием было – не пускать меня в библиотеку и не давать книг о лёт-

чиках. В то время я уже всё прочитал о лётчиках в нашей библиотеке и с наслаждением перечитывал “Вам взлёт” и “33 ступеньки в небо.”

Книги эти было достать нелегко, потому что все читали “Вам взлёт” и “33 ступеньки”. Буквально на днях выяснилось, от моего одноклассника, что он помнит эти книги, а прочитать их было сложно, потому что эти книги были всегда заняты мной!

Вообще, детство было весёлым. Всего и не упомнишь. Однако пара эпизодов запомнилась. Первое событие произошло дома во дворах у нашего дома, на Третьей линии Васильевского острова. А второе уже у бабушки, у Смоленского кладбища.

Наш двор был через дорогу Третьей и Второй линий Васильевского острова.

В том дворе была школа, в которой училась моя мама и играла в догонялки с будущим космонавтом Шаталовым.

В ту школу я не ходил, потому что там учили немецкий, а моя мама хотела, чтобы я учил английский. В то время я ничего не хотел учить вообще, потому что был нормальным ребёнком.

В том дворе были гаражи. Всего их было два. Один был

светло-зелёным, а другой – тёмно-зелёным. Светло-зелёный был побольше, и на него было удобно забираться с тёмно-зелёного, который был поменьше.

Находясь на большом гараже, открывались неплохие две перспективы. Первая замечательная перспектива состояла в том, чтобы залезть на крышу того дома, у которого стояли гаражи. Там раньше изготавливалась всякая бижутерия, и разноцветные гранёные стёклышки очень сильно будоражили моё детское воображение. На него надо было лезть. А у меня это не очень хорошо получалось.

Мои друзья – особенно Андрюшка, по прозвищу Малёк (за малый рост) и Дима. С Димой мы были вместе почти всю Димину жизнь.

Мучились они со мной. Тяжело им давалось подсадить меня, чтобы влез я на ту крышу.

Один раз, изрядно намучавшись, Малёк обозвал меня Лопухом, а я парировал, что я вовсе не Лопух, а Кленовый Лист.

Зато обратное возвращение было очень приятным. Надо было просто прыгнуть с крыши, где когда-то производилась бижутерия, на большой и плоский гараж, а потом с того га-

ража – уже на землю.

В этот раз у гаража была куча снега, а по пути к гаражу я нашёл старый зонтик. Открывалась замечательная вторая перспектива.

Я решил не лезть на крышу того дома, а испытать новый зонтик на предмет возможного парашютирования, а мои друзья – полезли.

Я был в полном восторге, полёт был коротким, но очень радостным. Двор сотрясался грохотом прогибающейся жести крыш и моими эмоциями, выплёскивающимися наружу, подобно ручейкам из запруды. Так я прыгнул раз десять, когда сверху донеслось:

– Сека!

Но было уже поздно. Услышав жестяной грохот, ко мне стремительно приближался владелец гаража, а также отец космонавта Шаталова. В руках у него была сломанная клюшка. Я только приземлился, но уже чётко понимал, что папа космонавта Шаталова не собирается играть в хоккей в коробке рядом сломанной клюшкой. В тот же момент клюшка очень обидно опустилась на мою спину, а я едва успел дотянуться до оброненной моей варежки.

Я успел добежать до ограды, пулей перемахнув через неё. Там, за оградой, найдя какой-то предмет, бросил в обидчика.

Попал. Моему обидчику, видимо, показалось это болезненно-обидным, и он тоже пулей перелетел через забор за мной.

Двор, в котором мы оказались, почему-то назывался Татаркой. Я побежал в глубину двора, на хвосте висел папа космонавта

Шаталова. Обогнув двор, я увидел, что расстояние между мной и папой космонавта Шаталова сокращается, а моя спина стала предвкушать очередную воспитательную работу.

Рядом была какая-то общага. Из неё высунулись девушки и стали звать меня, махая руками. Жили они на втором этаже.

Пока я карабкался к ним по водосточной трубе, клюшка успела плашмя глухо стукнуть о мой позвоночник.

Я был героем в их глазах, и меня угощали вареньем.

Прошло лето, и настала осень. Выросли жёлуди в нашем Соловьёвском саду и, тесно прижавшись к друг другу, жда-

ли своего освобождения из литровой банки. Мне нужно было учить уроки, а я сидел на подоконнике открытого окна и уроки делать очень сильно не хотел.

Вдруг внизу в шляпе с полями я заметил моего обидчика – папу космонавта Шаталова. Он с кем-то говорил под моим окном.

Отбомбился желудями здорово. После этого появилось желание учить уроки.



А если к палке длиной сантиметров 50–60, примерно по её середине привязать верёвку, а верёвку привязать к ветке, то получатся неплохие качели. Кто-то именно так и сделал, сделав подарок всей детворе округи, замученной учёбой в школе. Место было выбрано нешумное и немногочисленное – на Смоленском кладбище. По обе стороны реки Смоленки были могилы и склепы. В двух могилах покоился мой прадед и брат моего деда, умершие в блокаду. В склепах покоилась петербургская знать, их надгробия были настоящими произведениями искусства и навевали мысли о приключениях. Покойники, однако, лежали тихо и никому не мешали. Великолепная дорожка с поворотами, спусками, подъёмами и обрывами с обеих сторон и деревьями довершали великолепие кладбища.

Замученный вконец изучением правил русского языка, я был отправлен подышать свежим воздухом, пока не польсуют деревья и ледок не схватит лужи. Как раз ко мне пришёл Серёга, с которым мы до одури качались на тарзанке. Мне очень нравилось качаться!

Если качаться в нужном направлении, отталкиваться от обрыва и лететь над рекой, то высота будет до метров четырёх, а если вдоль дорожки, то всего метра два. Совсем неинтересно, поэтому я вдоль дороги и не качался.

Для экономии времени мы даже бежали. Мы очень надеялись, что кроме нас никого не будет. Однако по пути к нам пристроились ещё два наших пацана. Мы были самыми старшими. Нам было уже по 13 лет.

Вот мы и пришли. Но что это? Тарзанки не было!

Пока мы учились в школе, хулиганы забросили её на дерево!

Палка лежала на ветке, а верёвка – на сучках. Спасти ситуацию вызвался Серёга. Он взгромоздился на дерево и, держась за ветку, пока она позволяла, добирался до тарзанки. Ветка кончилась, и на задних конечностях он стремительно добрался до качелей и освободил их. Осталась самая малость. Нужно было прыгнуть вместе с тарзанкой – и можно качаться до одури, которая начиналась с заходом солнца.

Так и сделал. В момент прыжка он зацепился курткой за сук. Куртка была крепкой, и Серёга повис на этом суку и на куртке, держа в руках эти качели.

Спасать Серёгу пошёл я. Без особых приключений я забрался на дерево, придерживаясь за ветку рукой, преодолел пару метров. в трёх-четырёх метрах чернела поверхность реки Смоленки. Мне было страшно, а с далёкой земли пацаны

орали, чтобы я держался двумя

руками за ствол и перемещался ползком. Оставалось всего полтора-два метра. Я сел на ствол, как учили меня пацаны с далёкой земли, и понял, что ни вперёд, ни назад я уже не могу перемещаться вообще.

Таким образом, всего в паре метров от друг друга, подобно спелым плодам мандаринов, мы с Серёгой оказались на дереве, в метрах трёх от обрывистого берега реки Смоленки.

Всё-таки Серёга выполз из куртки и полетел на тарзанке к далёкой земле, а я остался на ветке. Когда кинетическая энергия Серёги вместе с качелями закончилась, Серёга спустился на землю. После он просто бросал в меня эту тарзанку. Лучшее, что я мог сделать, это поймать тарзанку. Раз на пятый мне удалось это. Дальше всё было просто...

А Серёга жил в доме Кима 4.

К седьмому классу я уже знал поболее, чем основная масса одноклассников, и даже написал у нашей учительницы по физике, нашей классной руководительницы рассказ об авиации.

После я был в аэроклубе, а потом готовился к поступлению, и читать времени совсем не было, потому что школьная программа напрочь убила во мне любовь к чтению.

Мне было разрешено посещать занятия в секции "Юный пилот", но прыгать в то время разрешалось с 15, а летать – с 16.

Нас, молодых любителей авиации, было 50, а медкомиссию прошло только 12. Я очень гордился, что уже принадлежал к этим 12, и отличался от них лишь длиной и долговязостью, за что и получил кличку Шланг.

Мы учили самолет Як-18А и парашют Д-1-8. Все успешно сдали экзамены и ждали лишь лета, когда мы наконец увидим живые самолеты и прыгнем. Прыжки в Лисьем Носу начинались часа в четыре, поэтому ночевали мы на аэродроме, завернувшись в старые купола. Мы – это близнецы Лёша (командир Ту-154, потом Аэйрбаса, а сейчас пенсионер.) Саша (летал командиром на Ми-8 в Таджикистане, затем был безработным, потом

летал с каким-то бизнесменом), Боря был командиром на Ту-134, Ан-148, а сейчас пенсионер.

Володя был самым главным по вертолётам здесь, в Питере. Умер в 2008-м.

Было радостно. С утра мы, если не было дождя, укладывали парашюты, но пока мы их укладывали, дождь обязательно начинался, и вся наша кропотливая работа шла ко-

ту под хвост. Мы сушили парашюты, распутив их, и снова складывали, и так каждый день. К обеду, изрядно проголодавшись, мы ехали домой, я – к своей бабуле, в Сестрорецк, чтобы поев, возможно, вернуться в Лисий Нос снова.

Весь июнь 1975-го был дождливым. Наконец мне стукнуло 15! Теперь я мог не опасаться за свой возраст. Погода к концу июня становилась лучше, и наши близнецы прыгнули уже дважды. Мне решительно не везло – то не было запасного парашюта, то ботинки были не те, да и папа мой к авиации не имел никакого отношения. Погода стояла уже ясная и летне- бездождливая, и мне было уже 15! Не выдержав отсутствия сына по ночам, мои родители поехали узнавать, чем там я занимаюсь, и, убедившись, что ничем таким Квакинским, слегка успокоились, и мой папа даже пошел к начальнику аэроклуба.

– Разве вы не можете дать ему пинка?

...У меня уже почти не оставалось шансов на прыжок. На следующий день спортсмены уезжали на сборы в Кохтпа-Ярве. Но я все же поехал на аэродром. Совсем один. Наступала ночь, и я решил ночевать на парашютной вышке, что и сделал. Ночью было прохладно, и у меня был только один вариант: подрожать и согреться. Дрожал долго, но почему-то не согрелся и решил покрутиться для согрева в колесе, но

закрепил ноги плохо, и в верхней точке одна нога была готова выпасть. К счастью, Валера, двукратный чемпион Ленинграда по высшему пилотажу, имел прекрасную привычку курить табак ночью, и эта его замечательная привычка, возможно, помогла мне выбраться из перевернутой ситуации.

Валеру я тогда ещё не знал. Затем он дал мне свою ЛЁТЧЕСКУЮ меховую куртку, и я крепко уснул.

Утром я прошел врача, надел каску, парашюты (основной и запасной) и в таком виде стал ждать. Было 16 июля. Пока спортсмены тренировались, прыгая то с 1000, то с 2000 метров, я ждал и потел. Потел часа три.

Я помню, что мне было страшно подумать, что могу испугаться. Единственное, чего я не хотел: прыгать первым.

Наверное, с меня уже валил пар, и меня наконец заметили. Осмотрев мою амуницию и подсоединив ко мне прибор на запасной парашют, мне позволили занять место на АН-2. Наконец я в воздухе! Мы стремительно набирали высоту. Не прошло и полчаса, как мы уже оказались на высоте метров 800, и инструктор вежливо отрыл для меня дверь.

Говорят, что отделился я от самолета хорошо, без пинков и уговоров. Я полетел вниз, а остальные – наверх. Летел

один, три секунды до выпуска основного парашюта. Только подумал, что долго не раскрывается, как он и раскрылся. Дальше как учили – подтянул под себя ремни, уселся поудобнее, отключил прибор принудительного раскрытия запасного. Все. Можно посмотреть на землю. Необыкновенная тишина. До АН-2 всего метров 500, но его уже не слышно! Земля такая пушистая, и все такое игрушечное, а залив такой голубой! Красота! Да, меня же предупреждали о шашлыках.

Севернее аэродрома находилось поле и на нем что-то росло. И чтобы это что-то при ветре не падало, к ним привязывали палки, поэтому и название – шашлыки. Кто упадет на эту палку, тот шашлык! Очень неприятно! Но шашлыки были за спиной.

Попробовал управление и убедился в том, что Д-1-8 управляется действительно так, как учили. (Дуб – он и есть дуб). Подлетаю к лесу, а внизу уже кричат о положении рук и ног.



Посадка на лес, это уже особый случай, и руки должны быть скрещенными, а ноги всегда вместе и ступни параллельно земле. Короче, с земли уже об этом кричат, волнуются, а я продолжаю лететь вниз и вроде на лес, ожидая посадки с секунды на секунду. Но земли нет и поймать расстояние до нее сложно.

Вижу по курсу маленькую полянку. Вот бы сесть там. Я пытаюсь тянуть передние стропы и сажусь очень мягко, словно в перину. Но это было мое впечатление. Сам-то я и сел на полянку, а вот купол лег на березку и сосёнку.

Ан-2 сделал надо мной пару кругов и, указав моё место, улетел. Я знал, что меня ищут, но не знал, как поступить: то ли идти навстречу нашим ребятам, оставив ценный купол парашюта без присмотра, то ли оставаться у купола и ждать. Вдруг листья зашуршали и из зарослей с треском вышли две старушки. Уж и не знаю, чего они там искали.

– Ты чаво, с неба что-ли?

– Да вот, – постарался пробасить я.

Я объяснил им ситуацию, и молодцеватые бабульки ситуацию поняли.

Пошел на встречу к нашим парням. Иду и ору, мол, я здесь. Вначале парни не отвечали, зато бабульки старались, не давая мне запеленговаться. Но, в общем, мы нашлись. Со-сёнку и берёзку пришлось спилить.

Купол был ужасен – стропы вперемежку с ветвями, пусть простит меня тот, кто собирал этот парашют после меня!

В девятом классе я продолжал ещё ходить в аэроклуб, но уже догадывался, куда буду поступать, и все силы были брошены именно на поступление. Алёша и Саша ещё прыгнули, а Боря прыгнул и сломал ногу. С тех пор Боря терпеть не мог

парашют. Саша прыгал ещё много, раз 600. Оставил прыжки лишь лет 8–10 назад.

Поскольку на медкомиссии мне было сказано не соваться в истребительную авиацию, я решил туда и не соваться. Вопрос стоял в том, кем я хочу летать. Для меня было ясно, если на маленьком самолете, то пилотом, а если на большом, то штурманом.

## **В Ы Б О Р**

Академия ГА была под носом, и желание летать на больших лайнерах далеко, очень далеко, превзошло.

Выбор сделан. На дне открытых дверей я случайно познакомился с Витей. Он был уже на втором курсе и был для меня уже настоящим лётчиком.

– Четыре по математике? – недоверчиво посмотрел он на меня.

– Да здесь бракуют только по цвету глаз, поезжай лучше в Иркутск, там спокойнее.

Я уже собрался подавать документы. На второй день конкурс был уже 10–15 человек на место

Спасибо маме и папе. Они решили, что нужно ехать в Иркутск.

Витя встретил нас с мамой в аэропорту и отвёз к себе домой.

На следующий день я был уже в приёмной комиссии. Конкурс был небольшой: 10 человек на место. Именно в этом, 1977 году Актюбинск впервые набирал будущих пилотов с высшим образованием, поэтому и конкурс был относительно небольшим.

Таких хитрых ленинградцев оказалось трое. Я и Серёга – в Академию, и Гриша – в Актюбинск. Серега закончил летать где-то там, в Игарке, и, когда пронёсся ветер свежих демократических перемен, Север вместе с лётчиками, да и со всеми остальными, перестал быть нужен, вернулся в Питер и продавал швабры. Будете покупать швабру, посмотрите, не Серёга ли её продаёт. Если он, то купите. Он плохие швабры продавать не станет. Про Гришу знаю, но зять у него был очень ценным. Он летал на Ту-134 в Риге, потом в Москве на боингах.

Начали проходить медкомиссию. Я прошёл всё, но глазной врач, нашёл, что фокусное расстояние правого глаза на

приделе и, поскольку конечной инстанцией она не является, то лучше, если я буду поступать на штурманский факультет по специализации УВД (управление воздушным движением, диспетчер), а не на воздушную навигацию. Причём, сказала она, можно будет перейти с УВД на ВН, если не понравится позже. Потом она сказала моей маме, что её сын разбился на АН-12 пару лет назад, и моя мама, конечно же, стала меня агитировать на УВД. Я и согласился. После медицинской комиссии конкурс стал уже один к пяти.

Предстояло сдать письменную и устную математику, физику и написать сочинение.

Здорово и быстро я написал математику, прорешал всё несколько раз и был уверен, что получу пять.

Но получил лишь четверку. Какое-то действие, простое для меня, было сделано в уме, а преподаватель этого не понял и снизил балл. Я долго объяснял, и преподаватель понял свою ошибку. Такого ещё не было, и поэтому я написал об этом. Потом всё было просто. Устную математику и физику я сдал быстро и легко потому, что я не был дураком и был ленинградцем. Это не пустое бахвальство. Ленинградцев действительно любили все. Позже я понял почему, но это уже другая история.

Я уже имел три пятёрки, и мама была горда и счастлива. Она угощала меня мороженым, и я был счастлив тоже.

Впереди было сочинение. Мама и папа, и еще девочка Саша из нашего класса писали их здорово, а я не умел. Правда, один раз я написал немного, и папа с мамой мне помогли, поэтому я волновался, но не слишком сильно.

Я ещё поел мороженого и отправился гулять. Дом, где мы жили, был у небольшой горы. С горы шла грунтовая дорога. По ней шёл какой-то мужик с велосипедом. Я помню, что это меня очень удивило.

– Простите, не дадите ли Вы мне прокатиться? – начал я.

– На, катись, но учти, что слабые тормоза.

“Если б я так писал сочинения, как могу ездить на велосипеде”, – подумал я.

Через несколько секунд я уже несся по грунтовке, плавно вписываясь во все повороты и прыгая через все ямки. Старый велосипед словно вспомнил молодость. Я уже был почти в самом низу, когда дорога стала делать левый поворот и идти вдоль изгороди. Скорость росла. Я попытался тормозить, но он не тормозился. Я попытался ещё, но он всё рав-

но не тормозился. Справа и слева было поле, а перспектива сломать чужой забор мне не понравилась. Словом, я принял единственное правильное решение – падать в поле...

На экзамен я пришел с больным горлом, температурой, разбитым лицом, руками и коленями.

Пришла преподавательница и, вытащив конверт с темами, обратилась к нам с вопросом, кто же самый удачливый на потоке. Поток показал на меня и ещё одного парня, который тоже получил пятёрки.

Но моя физиономия и скромность не соответствовали имиджу удачливого. Я скромно спрятался, а темы из конверта тащил мой конкурент. Он вытащил то, что было надо. Я выбрал ту тему, которую писал почти сам, а следовательно, и знал её наизусть.

Я вытащил шпору и, уже ничего не боясь, стал переписывать эпиграф “Жизнь человеку даётся только один раз...” А поскольку человеком был всегда честным, потерял всякую осмотрительность. Тут-то меня и словили. У меня отобрали всё и посадили на первую парту...

Не знаю как, но я написал сочинение с одной ошибкой и получил четыре. А конкурент получил два и не поступил...

19 баллов за экзамены и 4,5 аттестат. Меня могли бы взять даже в Институт советской торговли!

## **БЫТЬ СТУДЕНТОМ ХОРОШО, А БЫТЬ СЛУШАТЕЛЕМ – ЛУЧШЕ!**

И вот я уже в Ленинграде. В сентябре я прошёл повторную медкомиссию и был признан годным для полётов по первой графе. (Первую графу дают только при поступлении, затем графы увеличиваются.)

Рапорт на имя Васина, начальника нашей Академии, был написан в первый же день. Мол, ошибочка вышла, не по моей вине.

А рейтинг у меня был большой. На математике я помог написать работу нескольким.

Но первый наряд вне очереди я получил от старшины курса за то, что на математике повесил ему табличку “Меняю вестибулярный аппарат на самогонный”.

Первый курс мы работали много на овощебазе, строительстве дорог и прочее и даже в свободное от работы время учились.

Я подружился с Колей. У нас кроме общих забот было одно и большое общее: мы оба хотели летать. Коля закончил Академию, уехал в Петрозаводск, и мы с ним не виделись лет 20. А когда увиделись, то опять стали вместе. За это время Коля поработал руководителем полётов в Петрозаводске, а потом ушел на Северный флот, где и летал на Ту-16, Ту-95 РЦ и Ка-27, и 29. А когда у нас не стало вероятных противников, благодаря неустанной заботе наших политиков, Коля ушёл в компьютерщики.

Пришёл ответ нашего начальника Академии – “Отказать, в связи переукомплектацией мест по специализации ВН”.

Рук я не опускал. Мой папа даже ездил в Москву к начальнику учебных заведений ГА. Дело в том, что на УВД в основном попадают люди, которые бы очень хотели летать, но по разным причинам на навигацию не попавшие. Конкурс там немного меньше, поэтому и ВН был посильнее УВД.

На нашем курсе учился Николай, профессиональный художник, благодаря кому УВД становится лучше, чем ВН по стенной печати. В довершении Николай пишет портрет самого Министра ГА Б. П. Бугаева, который приводит в восторг самого Бориса Павловича, и тут уж Борис Павлович и спрашивает Колю, не хотел бы тот, мол, полетать. Можно, говорит и, отучившись весь первый курс, переходит на ВН.

Я имел очень хорошую репутацию везде, от командира роты до моих коллег – слушателей, что меня даже прозвали Самородок (земли Русской), потому как я и в редколлегии состоял. А вообще, действия мои были чем-то схожи с действиями отца Фёдора из “12 стульев”. Я и медкомиссию ещё раз прошёл, и грамоту за тушение пожара получил, и на второй курс уже попал, а меня всё не переводили. “Ухожу, немедленно ухожу...”

Когда перешёл на второй курс, в летние каникулы мы поехали а Крым к папиным, нашим, родственникам.

Там меня папа и учил, как в шторм следует вести себя на море( потому, что часто там люди тонули, потому что волнение в море усилилось).

Можно вбежать в море после того, как волна уже схлынет. Можно, конечно, и на волны ложиться, но за волной может идти следующая, и в тот момент, когда вы вдохнёте очередную порцию воздуха, волна может вам в рот залиться и в не в то горло попасть.

Поэтому лучше волны пронзать своею головой, пlying кролем.

Самое сложное – это выход из воды. Это как посадка.

Посмотрев назад и выбрав большую волну, расположенную в метрах 20 сзади, вам следует начать разгон. Лично я скорости волны достигать не мог, но, приблизившись к той скорости, волна меня подталкивала, и я плыл почти со скоростью той волны некоторое время.

Примерно рассчитав время до берега, следует выставить ноги вперёд, как это делают птицы, садящиеся на воду. Если вы выставите ноги раньше, то потеряете скорость со всеми плохими последствиями. Если вы стукнетесь головой о дно или просто потеряете под водой ориентировку, то морских лётчиков учат поверхность определять по направлению пузырьков воздуха.

Лично мне ни разу не приходилось воспользоваться теми правилами. Однако я видел в Планерском, в Чёрном море у берега, девушку, которая была в шоковом состоянии после удара волны. Всё хорошо кончилось, я ей помог, а лето кончилось и тут-то меня и перевели.

Случилось это радостное событие 13 сентября 1978 года.

И вот я на ВН. Поселили меня в комнату к Пете, Биллу и Жене . Обстановка спартанская. Ничего лишнего. В центре стены висит снимок членов Политбюро и лично с генеральным секретарём ЦК КПСС, главным маршалом Советского Союза, заслуженным борцом за мир, четырежды Геро-

ем Советского Союза, Героем Социалистического Труда Л. И. Брежневым, а по правую руку от него Женя вклеил себя.

Билл посмотрел на меня, протянул руку и сказал: “Билл“. Мы познакомились. Был Билл длиннее меня. Он был без пиджака, и брюки его были сантиметров на 10–15 короче ног и завершались ботинками (гадами) 45-го размера. Билл молчал. Молчал минут пять, а потом и говорит: “Давай ты мне свои брюки махнешь на новый высотомер ВД-10 (высотомер двух стрелочный 10 тыс. метров)”.

– Давай.

Если честно, то у меня ещё не было такого ценного прибора для измерения высоты.

Поскольку мало чего высотного было, то я измерял глубину метро. Целый день ездил в метро и измерял.

А в это время Билл мерил мои брюки. Они были ему коротки, и вечером Билл потребовал свой высотомер обратно. Билл закончил Академию, уехал в Алма-Ату, летал на Ил-18, Ту –154 и Ил-86, а когда развалили СССР, бежал в Россию и потом работал в отделе сертификации здесь, в Питере.

Я быстро всё до сдал и начал летать на тренажёре само-

лета Ил-14. В СССР было все секретно, а мы были молодыми и глупыми, поэтому летали над Испанией по замкнутому маршруту Санта – София – Бадахос – Валье- де- Санта.

Утром в любую погоду, нас гоняли на зарядку. Чёртов Пётр, нашел, где окно в Европу прорубать, ворчал народ. Потом был завтрак, потом радиозарядка, где мы на слух должны были принимать очень много знаков Морзе. В девять утра начинались лекции. Часть предметов мы любили, а часть – не любили, как и все нормальные студенты. Самым свирепым был профессор математики Пантелей. Про него даже анекдот сложили:

Встречает Пантелей слушателя после окончания Академии и спрашивает его:

– Ну, что, товарищ слушатель, пригодилась ли вам высшая математика?

– О, да, товарищ профессор. На днях у меня дверь с французским замком закрылась, так я проволочку интегральчиком – дверь и открыл.

Когда сдавали сессию на первом курсе, он поставил около 200 человекам порядка 100 двоек и его даже в деканат вызывали. Нельзя так. Я у него четыре имел. Зато на втором се-

местре мы сначала яму копали, потом меня в наряд ночной поставили, и я уже приготовился отвечать да уснул. Меня разбудили тогда. И чтобы не уснуть, я разрисовал весь лист. Обиделся на меня Пантелей и стал с пристрастием меня допрашивать.

Нельзя объять необъятное. И поставил он мне три.

Но самой главной была кафедра воздушной навигации № 13 (КВН № 13). Там работали старые, опытные штурмана, прошедшие войну и успевшие рассказать нам о ней. Например, там я узнал, как следует выбирать жену. Для тех, кто еще не знает, сообщаю, что жена должна быть на улице барыней, на кухне – кухаркой, а в кровати, ну сами догадаетесь. ...Причём друг нашего преподавателя во время войны упал с 6000 метров без парашюта и не убится, и потом, после войны, женился, а его жена вела себя не так, как надо, а даже наоборот. ...Так его друг даже умер, ...Поэтому я решил не жениться. Но мне еще было 18.

Старые и опытные штурмана обычно имели на всё свое суждение и вещи называли иногда по-своему: например, обычный калькулятор (они только появились) называли Малая Клавишная Электронно-Вычислительная Машина, не меньше. А на уроках по астронавигации мы учили звёздное небо по древнегреческим легендам.

Все предметы были, несомненно, хороши. О каждом есть, что рассказать, но почему-то на память пришёл случай с авиационной метеорологией, которую иначе, как псевдонаукой наши слушатели не называли. Несомненно, там есть какие-то строгие законы типа после холода будет тепло, но, отлетав столько лет, я знаю только, что ночью грозы бывают только на тёплом фронте и лучше в них не соваться, как не следует соваться в грозы вообще. Лично я был любимым учеником А. М. Баранова – авторитета в области авиационной метеорологии и из-за своей потрясающей лени написал реферат, чтобы не сдавать экзамен, и он оказался очень удачным.

Короче, приходит один слушатель сдавать экзамен по метео раз уж третий. Притащил с собой кучу учебников и авторитетно заявляет, показывая на них:

– Вот что здесь, то и здесь.

Показывает он на свой мыслительный аппарат.

– Ну, хорошо. Что такое НГО (нижняя граница облачности)?

– Это расстояние от земли до неба.

Летать мы начали на втором курсе на Ан-24. Летали в сторону Архангельска, или Риги с аэродрома Ржевка. Летали по шесть часов и были очень счастливы. Вставали в шесть утра. Завтрак, автобус через весь город. С собой давали дополнительный завтрак, в который входили кусочек сыру, сквозь который можно было вести визуальную ориентировку (выражение нашего курса), пара кусков колбасы, кефир и, может быть, ещё что-то. Короче, по приезде на аэродром ничего уже не было.

Автобус был в крошках, и это никак не соответствовало почетному званию советского летчика. Поэтому инструктора нас воспитывали, и в конечном итоге даже запретили нам есть в автобусе. Быстро ели перед самым вылетом в штурманской комнате.

Один раз я решил поесть на ходу в штурманскую. На виду у пассажиров, спящих неподалеку. Инструктор был разгневан, он отобрал от меня пакетик с кефиром и так грозно потрясал им, что пакетик не выдержал и обдал инструктора кефиром с ног до головы. Кефир было жаль.

На втором курсе большие начальники решили строить забор вокруг Академии. Нам, второкурсникам, конечно, это не доставляло удовольствия, но пришлось копать яму для фундамента под осенним морозящим дождём. Сплошная гли-

на...

Были и праздники. В субботу мы делали генеральную уборку и отправлялись в увольнение.

Сергея и Валера пошли на привод – у бани, расположенной рядом с ДК авиаработников. Там продавали пиво и вечером были танцы. Попив пиво, друзья отправились дальше, как вдруг увидели люк без крышки и рядом обрывок какой-то обшивки. Кто-то сообразил: пойдем вечером, не заметим и провалимся в этот открытый люк.

Сказано – сделано. Один берет эту обшивку спереди, а другой – сзади ... Грохот и пыль, некипяченые выражения. Тот, кто был сзади, вообще пропал... Обшивкой был накрыт другой открытый люк...

Я уж и не помню, чего натворил за неделю, но послали меня драить самый грязный туалет...

И так грустно мне стало, не передать. "Знала бы она, чем я тут занимаюсь".

Время поджигает, а кроме умных советов старшины – ничего. Даже пемоксоли нет. Но ведь я был в редколлегии, а поэтому сообразил быстро – взял белую гуашь и покрасил ею

грязный унитаз. Все были довольны, даже старшина некоторое время...

13 числа 13 человек на 13-м автобусе поехали кутить в ресторан “Мир”. Кому-то что-то не понравилось, началась драка, даже битва с вызовом милиции. Наши победили. С тех пор наш курс стал называться “Эскадрон гусар летучих.” ...И если ты летчик, то ты справишься и с двумя-тремя, а по субботам и воскресеньям даже – с пятью.

У нас на курсе был такой Киса. Киса мог спать где угодно и когда угодно. И еще он мог опьянеть от запаха спиртного. Поэтому его никогда не брали в кабаки. Но наш донецкий шахтер Шура решил приобщить его к “культуре” и взял его с собой. Целый день наш Киса брился и мылся и даже не прилег поспать, готовился к выходу в свет, очень волновался. Наконец выход. Только Киса познакомился с девушками, только выпил с ними рюмку, как вдруг почувствовал такую накопившуюся усталость, что тут же и уснул. Напрасно суетился Шура, а девушки чуть было не исполнили танец живота, наш Киса всё равно крепко спал. Пришлось Шуру везти Кису домой. Было воскресенье. Я уже возвращался из дома. Тут-то я и увидел такси с Шурой и Кисой. Взяли мы сонного и полупьяного Кису и потащили его к забору, который и был нами же и построен. Но не тащить же нам его через центральный вход! Дотащили мы Кису до этого забора,

а он оклемался и стал даже нами руководить, умные советы давать. Подсадили мы Кису на забор, перелезли сами. И вот мы уже в нашем отеле. Шура уже рассказывает о новых приключениях с Кисой, и все хотят того Кису увидеть и прикоснуться к нему. Глянь, а Кисы-то нет. В общежитии нет, на лестнице – нет, нигде нет. Мы даже разволновались и пошли на улицу его искать, хотя здравый смысл говорил, что там его быть не может, потому что там он не может быть никогда! От забора до общаги всего-то метров 50–70.

...Кису нашли мы на заборе. Он там спал, висев на нем.

## **Конец второго и весь третий курс**

Конец второго и весь третий курс я жил с Женей и с двумя Вовами. Вова Вавилов летал на Як-40, Ту-134, Ил-76 и в настоящий момент он главный штурман Аэрофлота. Самым спокойным и, по-видимому, самым толковым был Вова Ольчев. Большую часть времени, он проводил в койке. Он спал. Когда до сессии оставалось всего ничего, наш самый ответственный Женя будил Вову Ольчева и напоминал ему о предстоящих экзаменах и заодно обо всех “хвостах”, которые накопились. Вова говорил: “ДА!” – и, повернувшись к стенке, засыпал до вечера. Вечером, если погода и настроение позволяли, мы шли с ним по делам... Женя Барбашов и Вова Вавилов учились очень хорошо и были неразлучны

во всем. Женя познакомился с сестрой Вовы и влюбился в неё. Мы были очень рады. В тот момент сестра Вовы училась в классе 10-м или девятом и вдруг перестала встречаться с Женькой. Ей надо было экзамены сдавать, а не с Женей встречаться. Мы очень переживали. Женя тоже. Но потом она поняла, что Женя все же несравненно лучше, чем все её экзамены, вместе взятые, и даже вышла за Женю. Но это будет потом, а пока мы сдавали сессии и летали на Ил-18.

А летом мы Вовой Вавиловым отправились на Тотлебен.

Тотлебен – это форт, защищающий Кронштадт, который защищал Петербург – Ленинград от незваных гостей. Тотлебен, или форт Первомайский, был заложен в конце 19 и начале 20 века уже был построен.

Он расположен западнее Сестрорецка и виден отчётливо невооружённым глазом почти в любую погоду. Моя бабушка снимала дачу в Сестрорецке и брала меня с собой. Я лежал на берегу Финского залива, и меня посещали мысли побывать там. Добраться до острова можно было на лодке. Но плыть туда было нельзя, потому что остров находился уже вне зоны лодочной поездки. Но самое ужасное было то, что эту лодку без паспорта не давали. А паспорт давали по достижении 16-летнего возраста. Я прыгнул в 15 лет с парашютом, а лодку не давали!

Я уже учился на втором курсе, у меня уже был паспорт и

мне было 18, а я так и не побывал на форте Первомайский.

Ко мне приехал Вова Вавилов, который увидел форт, и, естественно, тоже захотел побывать там.

Ерунда, всего километра два. Нас двое. Было пасмурно, тихо и вообще- то нам было начихать на границу, которую пересекать не рекомендовалось. Потому что мы были молодыми и самоуверенными.

До форта оказалось не два километра, а почти три мили. Недавно, от отца я узнал, что на яликах ходили милоу. Мой папа, кстати, капитан второго ранга.

Мы попали под дождь, руки – сначала в волдырях мозолей, а потом – в крови.

Грести, оказалось, по одному лучше. Один направление указывает.

Пришли мы в форт очень усталые, но до цели дошли. Я там кирпич один подобрал. Крепкий оказался, не то что те, на даче.

А сейчас Вова главный штурман Аэрофлота. С курса на лётной должности осталось уже меньше 10 человек.

**ЛЁТНАЯ ПРАКТИКА**

Была у нас и летняя практика. Все уезжали в разные уголки СССР. Среди всех уголков я облюбывал Псков. 45 минут лету до Питера! Там я летал на Ан-24. За короткий промежуток времени я успел повидать все прелести лётной профессии.

Во-первых, я ходил на вылеты в белой рубашке и получал массу удовольствия от всех полётов.

Во-вторых, мне безумно нравились эти молодые, неотягощенные проблемами парни.

В-третьих, мы летали и на Север, в Мурманск и на юг, в Симферополь, а по дороге с нами случались всякие милые приключения. Конечно, я старался, но больше походил на наблюдателя.

И последнее, я узнал об уровне заработной платы, которая меня обрадовала. Она была в 30–40 раз больше нашей стипендии!

Инструктором на Ан-24 в Академии был кандидат наук Пузаков В. Н. Даже если бы он и не разбился, я думаю, что плохо бы о нём никто не сказал.

– Ну, что, теетики (он слегка картавил), давайте поигра-

ем линейкой (навигационная логарифмическая линейка – очень удобная штука для расчетов, чесания позвоночника и других не менее полезных вещей).

Из какой-то очень умной книги он приспособил формулу для очень точного расчёта угла выхода в заданную точку схемы захода на посадку. Это вытекало из теоремы Регио Монтана и ласкало всем нам слух. Другое дело, что в реальной обстановке времени для столь скрупулёзного расчета просто не было.

И вот прилетели мы со вторым пилотом Валерой в Ленинград, чтобы на следующий день лететь в Кировск, едем в метро. Я и спрашиваю будущего Командира Ту-154, мол, как он так быстро сообразил нужный курс взять и какова роль теоремы Регио Монтана в его решении...

Тот, кто уцелел на медкомиссиях, сдачах экзаменов по разным умным наукам и продержался до третьего курса, справедливо мог надеяться, что теперь уже точно не выгонят. Я тоже принадлежал к тем счастливицам, которые уже догадывались, что такие люди “на дорогах не валяются”. Кроме того, оставалось учиться всего полтора года – и появится газета “Принимай, страна, подарок”. Уровень моего литературного образования был невысок, потому что много сил отдавалось разным умным наукам, строительству и шефской работе. Меня поставили в наряд по роте “Эскадрон

гусар летучих“ напротив кабинета начальника оргстроевого отдела. В крайнем случае, книгу можно было прижать задницей к стене или положить на тумбочку рядом с телефоном. Начальнику оргстроевого отдела ведь в голову не придёт, что я занимаюсь зарубежной литературой.

Сессия была ещё не скоро, и я старался читать. В тот раз я читал “Джейн Эйр” Шарлотты Бронте. Острое зрение на левый глаз (на правый просто хорошее) и достаточная реакция позволяли мне заметить и среагировать на начальника оргстроевого отдела вовремя. Однако начальник оргстроевого отдела появился внезапно с той стороны коридора, где находился туалет, и я не мог ни прижать задницей книгу к стенке, ни положить её на тумбочку.

Начальник оргстроевого отдела, увидев, что кроме наблюдения за вверенной территорией я ещё и читаю, участливо спросил, мол, что я читаю. Я искренне и чётко ответил. “Джейн Эйр”. Шарлотта Бронте.

– Это что за лошадиная фамилия такая? – спросил он.

## **Четвертый, последний курс с преддипломной практикой и окончанием Академии ГА**

Когда появился призыв выполнять пятилетку в четыре года, я думаю, что Академия живо откликнулась, и нас стали выпускать в четыре года.

Лежит Джон и спит. А ему посылка с гусем приходит, и в живот этому гусю напихали печёных яблок. Собрался голодный коллектив, и всем кушать хочется, а Джон продолжает спать и про коллектив во сне и не думает. Разбудили Джона и показали посылку.

А Джон того гуся с яблоками увидел и говорит: “Не слабо гусь проглотил яблоки, даже не жуя”.

Преддипломную практику мы с Женей договорились проходить вместе. Женя был москвичом. Мест для таких, как мы, ни в

Ленинграде, ни в Москве не было. Было решено, да и стране мы требовались в Тюмени. В Тюмени была вся техника, и нас это очень устраивало. Но в последний момент Жене разрешили проходить практику в Быково на Ан-26, и мы человек шесть поехали в Тюмень. Тюмень – столица деревень.

По приезде туда я был приглашён в управление ГА и между мной и главным штурманом состоялся разговор.

– Ан-2, посадки на лед?

– Мне бы Ан-24 или Ан-26.

– Ну, хорошо, а штурманом эскадрильи вертолётов Ми-8?

– ??? Мне бы Ан-24 или Ан-26.

– Ну, а штурманом на Ми-6? Большой винт рубли считает, а маленький – копейки, а?

(Честно говоря, я понимал, как летает вертолет с точки зрения аэродинамики. Но вот умозрительно мой разум отказывался въезжать в это.) Хорошо сказал Шура об этом: “Ну, ты представь себе, как можно всю эту массу на одной гайке подвесить!”

– Ладно, есть у меня одно вакантное место, раз на вертолётках летать не хочешь, штурманом отряда Ми-6 пойдешь. Полетаешь, побудешь в этой должности года два – и потом Ил-76 или Ту-154!

Был я наивным, но не до такой степени. В то время нужно было полетать не меньше пяти-семи лет, чтобы переучиться на такую технику.

– Мне бы Ан-24 или Ан-26, – скромно попросил я.

– Ну, так мы тебя, если, конечно, пробьешься, и сгноим на Ан-24.

К слову, Серёга Устюжин, падал на вертолетах раза четыре. Ни один с нашего выпуска на вертолётках уже не летает. У некоторых даже кончилось здоровье на этих вертолётках.

...Первый вертолёт на земле был Ми-4, севший в Сестрорецке в 1973 году прямо у озера Разлив, в его северной части. Из вертолёта вышли пограничники, сели в машины и уехали в северо-восточную часть Сестрорецка, где у них был санаторий, а я сел на велосипед, отъехал, потом вернулся, чтобы посмотреть на это четырёхлопастное чудо ещё раз.

Я гордился тем, что видел, как вертолёт взлетает и как садится! Всё это было при мне!

Впечатлений мне хватило на целый год! За этот год я уже и самолёты повидал, поэтому и забыл увиденное.

Потом я овладевал ценными знаниями для моих будущих полётов. После второго курса меня отправили в Псков для углубления и расширения моих знаний, полезных и не очень полезных навыков.

Как-то я был в резерве. Мне было 18. Я очень гордился, а моя кровь просто бурлила.

В общежитии, где я жил, я познакомился с командиром вертолёта Ми-1, который был единственным членом экипажа.

Сам себе командир. Сам себе команды отдаёт и сам их выполняет!

В общем, находясь в этом самом резерве, я вышел на стоянку погулять. Летал я тогда, стажёром, на Ан-24, но гордился даже больше, чем член экипажа. Я очень старался!

Прилетает тот самый сосед из общаги, в командирской фуражке (с : “дубами” шапке-фуражке и с видом обыкновенного пилота), это произошло в тот момент, когда я отправился бродить по стоянкам.

Я подошёл к Ми-1. Охренеть! Вертолёт можно потрогать, и никто не станет орать, что трогать нельзя!

Своей хрупкостью вертолёт меня просто поразил! Не то, что аэроплан.

Командиру, который сам себе и командир, и вообще начальник, мне и говорит: “Ты ничего не понимаешь, летишь над водоёмом, вниз смотришь, а там “бабы” загорают. Выбрал себе. Круг сделал, подсел, на вертолёте её прокатил. Всё, познакомились, она твоя!

Хочешь, я тебя прокачу?”

Конечно, мне очень хотелось прокатиться, но в этот момент узнаю, что мы с резерва летим в украинский город Черкассы за свежими куриными яйцами и поскольку я был членом экипажа (занимал место), то полетел на Ан-24 за куриными яйцами, а вовсе не на разведку вдоль водоёмов с красивыми женскими телами.

Кстати, я помню, что пока нам грузили яйца, мы пошли на рынок (традиция была такая).

На рынке я купил кактус, потому что мне ничего было не нужно, и я был ещё не женат. Я просто вспомнил, как на уроке ботаники бросался кактусами без горшков. С тех пор я чувствовал себя плохо, чувство вины меня не покидало, и я поливал кактус чаще, чем было надо...

А на обратном пути началось масляное голодание двигателя. Но всё хорошо кончилось.

В общем, я хотел летать на самолёте, поэтому даже в Тюменскую область не поехал, а поехал в Архангельск, аэропорт Талаги, где вертолётов не было.

Раз мы куда-то улетали. Сел самый современный и самый большой вертолёт в мире Ми-26, зарулил на стоянку и дал задний ход!

– Ни фиги себе! – сказал я.

– Ну и что, мы тоже так сможем, – сказал командир.

Я видел вертолёт в воздухе и на земле, но жгучего желания полетать на них не возникало.

Через несколько лет я вернулся в Питер.

Как-то мы отрабатывали действия при вынужденной посадке вне аэродрома.

Мы должны были разжечь костёр (чтобы нас могли увидеть с воздуха) и включить аварийную радиостанцию. Мы тряслись в автобусе несколько часов, прежде чем достигли места.

Я очень утомился трястись в автобусе и хотел домой, потому что выходных было мало.

Мысль посетила меня. По правилам учений больного члена экипажа должны были поднять на борт. Я решил, что должен стать раненым и вместо того, чтобы трястись на автобусе ещё несколько часов, лететь вертолёт. Тем более, что я никогда не летал на вертолёте.

Так и поступил. Никто не предполагал моих тайных мыслей, и сыграв, что я раненый, меня подняли. Вертолёт дал задний ход, я испугался и попросил, чтобы меня выпустили. На самом деле я вовсе не испугался. Просто пилоты мне сообщили, что посадка будет во Ржевке, а не в Пулково. Из Ржевки добираться сложно и долго, поэтому я решил не лететь, упустив свой единственный шанс полететь на вертолёт.

Так, налетав свыше 11 000 часов (660 000 минут) на самолётах, я налетал на вертолёте минуты две, хорошо если три.

Ну, 11 000 будут ещё впереди. А пока меня отправили на преддипломную практику в Тюмень.

Ведение связи – это как иностранный язык. В самом начале, конечно. А ведётся связь по определенным правилам. Летит Андрюша, и надо ему попросить снижение, а ему словно память отшибло. Надо снижаться, время идет, расстояние уменьшается, а он забыл. Ему уже все члены экипажа напоминают, что снижаться пора, но в учебный процесс не вмешиваются. А надо было ему сказать: ”Тюмень контроль, 46651, расчётное начало снижения”.

На что ему должны были ответить:

”46651, Тюмень контроль, снижайтесь, занимайте три тысячи (например).

Андрюша подумал ещё и говорит:

– Диспетчер, я снижаюсь.

А диспетчер ему и отвечает:

– Валяйте.

Память об этом разговоре в небе осталась, а вот Андрюша уже ушёл в страну песчаных холмов.

Когда консервные банки, которые мы привезли с собой, окончательно примерзли к окну, ребята поехали домой писать дипломы, а я ещё не налетелся и остался один.

Когда ночью летишь и есть возможность посмотреть в окно над Тюменской областью, то видишь сотни костров, горит газ. Так много газа, который выходит из недр, и он готов затопить все, что его поджигают.

И вот я дома, пишу диплом. Я восхищался инерциальными системами навигации, о них и писал.

Мой друг детства, Дима, с компьютером вместо головы подбросил мне такую замечательную идею, что её реализация могла уже тянуть не только на диплом, но, к сожалению, идея только и осталась идеей по ряду причин.

Мои признания в невозможности летать на вертолётё возымели действие, и мне было разрешено перераспределиться и поехать в Архангельск, Талаги, где вертолётёв не было. А вот Женя поехал в Тюмень и боролся с ними целый месяц, оголодал и все же перераспределился в Москву, Быково на Ан-24.

На защите присутствовал сам Главный штурман ГА Киселев В. Ф., и моя речь заняла всего 20 минут, и вот конец учёбы наступил и вот мы уже штурмана 3 класса и ждёт нас весь Советский Союз.

Выпускная газета “Принимай, страна, подарок” получилась, бесспорно, замечательной. В этой газете мы с Вовой Бураковым рисовали, а Игорь Осинцев писал совершенно бесподобные эпиграммы. Причем на всех и очень остроумно.

Вдруг он мне протягивает свою новую рукопись, и я, не веря своим глазам, читаю:

Он был диспетчер, теперь он штурман

Его доверья к ДИССу нет –

По облакам счисленье ветра

Познал он редкостный секрет.

Я провёл бессонную ночь, оформляя нашу газету, и вдруг такое! ДИСС – это Доплеровский Измеритель Скорости и Сноса. По этой штуке мы определяем ветер. Да, я спросил профессора Баранова о том редком явлении, когда облака вытягиваются в одну линию. Да, я определил ветер по дыму из трубы, при заходе на посадку на нашем Ан-24. Но согласитесь, что писать на меня эпиграмму не следовало бы. Я просил этого не делать, но Игорь мне предложил написать эпиграмму на него.

Я обиделся и написал:

Писал наш Игорь, наш Осинцев эпиграммы

Писал он их по поводу и без,

Он желчи изливал на эти строчки килограммы

Какого черта ты в поэзию полез?

Писал бы лучше теще оды регулярно,

Жене б по дому помогал и КУРЫ бы писать  
её не заставлял.

Да, Игорь, ты не Пушкин и даже не сатирик  
Иванов.

Писать стихов не надо больше, не расточай  
запасы ценных слов.

Теперь уже Игорь пытается что-то изменить...

В результате я нарисовал Игоря летящем на Пегасе, себя  
– на воздушном шаре с подзорной трубой, Вову Буракова –  
на старом автомобиле, а под нами Игорь написал:

О, Мать-Земля, когда б таких людей

Ты не рожала б миру,

Заглохла б нива жизни!

Замечательные и правдивые строки. Жаль, что это уже было написано до Игоря...

Вова Бураков летал в ВВС на Ан-12, а потом работал дежурным штурманом в Домодедово, где мы первый раз после Академии увиделись в 2002-м. Сейчас его уж...

Игорь остался в Ленинграде единственным с нашего выпуска и летал на Ан-12, потом – Ту-134 и, наконец, Ту-154. Он был штурман эскадрильи Ту-154, а потом работал в лётно-штурманском отделе ГТК Россия, А-319, 320.

## **Приступить к работе в Архангельске с августа 1981-го**

Отдохнув и весело проведя время, я приехал в Архангельск.

Про Женю, друга моего Евгения Ивановича, я писал. Потом он едва долетал до пенсии и работает уже на земле в обеспечении полётов.

Вова Вавилов поехал в Таллинн (извините, если не дописал в названии какой-нибудь буквы) как штурман эскадрильи Як-40.

Вова Ольчев не ездил никуда, он сразу попал в Быково на

Архангельск мне понравился. Кто сказал, что Север? Я купался в Двине в конце августа. Зато через месяц не знал, что надеть – было очень прохладно.

Вообще-то я хотел попасть на Ан-26. Мне очень хотелось побывать на Грэм-Бэле. Земля Франца Иосифа, это южная часть Северного полюса, но штурман лётного отряда мне сообщил, что надо иметь не менее 500 часов налёта, прежде чем со мной будут разговаривать на эту тему.

Со мной приехали еще шесть человек. Нас поселили в общежитии, и кто-то не поленился и, вырезав из газеты, наклеил на дверь: "Здесь живет интеллигенция народов Севера". Через пару дней кто-то дописал газетное: "Каждый второй не умеет ни писать, ни читать".

У нас говорили, что меньше летаешь – дольше живёшь.

Из тех, кто со мной приехал, половина умерли. Причём, чем меньше летал, тем быстрее ушёл.

А вообще, из "Эскадрона гусар летучих" за 35 лет после окончания Академии почти сотня человек, разбилось двое (два процента), летает два на "Руслане" (один из нашей 672 группы и был в экипаже, про который фильм отсняли "Кандагар") штурманами, два капитанами на MD-11 и Фалько-

не 50.

Четверо штурманы отрядов Б-767 и А-319 и 320. Работает в брифинге человек 10, Сидят на пенсии и наслаждаются жизнью человек 50, а человек 30 ушли в страну песчаных холмов.

Самым главным соседом для меня, да и для нас, зелёных пацанов, был Серёга Раймуев. Он уже летал на Ту-134 года три и уже во всю топтал глиссаду, когда мы только ещё поступали в Академию. Сережа был тоже ленинградцем и как старший наш товарищ старался покровительствовать нам во всём.

Даже перед первым моим вылетом, я пришёл к нему и спросил об особенностях прохождения санчасти. Серёга с совершенно серьёзным лицом мне и дал очень ценный совет:

– Когда у тебя замерят пульс, покажи свои носки.

Так я и сделал. Все кто был рядом, с нескрываемым восторгом ходили на эту премьеру...

Пол-августа мы рисовали навигационные карты, палетки проходили бесчисленные тренажёры, наземные подготовки, сдавали зачеты и, наконец, полетели в качестве штурма-

нов-стажёров.

Лето 81-го года было “урожайным“. Разбилось три самолета. Поэтому внимание к нам было очень пристальным.

Я помню, что даже на разборе (меня лично начинает тошнить, когда какой-нибудь шибко умный журналист начинает с пониманием дела называть свой шабаш разбором полетов) меня вызвали, и замполит потребовал продемонстрировать мои носки. Носки были серыми. А носки должны быть черными или синими. Другой цвет носков – это нарушение безопасности полетов.

– Это почему такие носки?! – проорал он.

– По цвету обшивки Ан-24! – проорал я.

Он так меня напугал, что именно такие типы, как я, портят нам картину безопасности полетов, что последние четверть века я продолжаю ходить в черных или синих носках.

Оказалось, что носки – это очень важная и очень нижняя часть одежды. Но эта прописная истина не пришла в мою голову сразу, а прошли годы, прежде чем это стало моим убеждением, даже аксиомой. Процесс познания начался свыше 30 лет тому назад, когда я стал слушателем штурманского факультета Ордена Ленина Академии Г.А.

Как-то, отслушав лекции, старательно законспектировав их, и наработавшись на овощной базе, мы с моим товарищем, чья кровать была напротив моей, аккуратно сложили вещи и, побросав носки, очень усталые рухнули в свои кровати.

На часах наступило утро, а вместе с ним команда “Рота, подъём!” Когда звучит этот мерзкий призыв строиться на зарядку, то хочется превратиться в одеяло или подушку с матрасом – только бы не покидать кровать. Были, конечно, отчаянные смельчаки, которые прикидывались одеялом или прятались в шкафах, но потом они становились похожими на полотёров с ручным приводом, поэтому я выбегал на стадион и делал утреннюю зарядку.

В тот день я был дежурным по группе. “Пара” была последней. Я стёр с доски и понёс журнал нашей группы в деканат, радостно предвкушая скорый обед. Деканом штурманского факультета был Константин Иванович Чернов,

имевший голос актёра Папанова и преподававший сопромат. Я уже поставил журнал в ячейку, как вдруг Константин Иванович обратился ко мне:

“Товарищ слушатель, покажите ваши носки!”

Мне пришлось слегка задрать брюки. Из под “гадов“ торчали носки разных цветов. Один носок был красным, а другой – коричневым.

Мы так, видимо, устали, что, бросив носки на середину комнаты при отсутствии света и оздоровительно-освежающей команды “Рота, подъём”, повскакивали, не очень-то задумываясь и различая носки, просто их надели.

Последующие три года учёбы не принесли мне явного прогресса в ношении чёрных носков, но цвет их стал меняться в нужную сторону.

Именно после разбора, где я был в носках цвета обшивки Ан-24, в моей голове и произошла чёрно-синяя носковая революция.

Я уже отлетался и начал работать в брифинге, и продолжал ходить по возможности в форме, но без погончиков. Брифинг – это часть центра по управлению полётов (ЦУП). Мы часто говорили с нашим начальником оперативной смены. Высоко оценив уровень моего интеллекта, он попросил меня принести то, что я мог бы посоветовать ему почитать. Я принёс. Тогда я только начал писать мои “10600, или Третий закон Ньютона в жизни”.

Из двух книг и рукописи он оставил только мою руко-

пись и ещё через пару дней, когда я пошёл в аппаратную (надо было подняться) отправлять телеграмму, почувствовал, что кто-то висит у меня на "хвосте". Не люблю я, когда за мной идут. Я резко обернулся. То был начальник оперативной смены. Он шёл за мной и смотрел на цвет моих носков, прочитав в книге фразу

“Он так меня напугал, что именно такие типы, как я, портят нам картину безопасности полётов, что последние четверть века я продолжаю ходить в чёрных или синих носках.”

Я не разочаровал его. Носки были чёрными...

Я уже начал трудиться в архангельском предприятии Г.А.

Причем многие приказы по катастрофам заканчивались стандартно: "...но на неоднократные срабатывания ССОС (система сигнализации опасности столкновения) экипаж продолжал безрассудно снижаться, самолёт столкнулся с землёй, разрушился и сгорел, экипаж погиб“.

Наконец начались полеты в качестве стажеров. Полный восторг и ещё деньги платят!

Полёты были по Северу, но летали и к югу, в Саратов.

Началась осень. Видимость ухудшилась, и начался кош-

мар. Потому что только в кошмаре можно так заходить. Я снимаю шляпу перед моим первым Командиром, который умудрялся помогать мне и никогда не снижался безрассудно.

Проверяли часто, и это действовало на нервы.

Я даже помню, что попросил нашего диспетчера Васю помочь мне на посадке и выполнить 3-й и 4-й развороты. Вася сказал, что покашляет в нужный момент.

Что такое 3-й и 4-й развороты?

Представьте себе стол. На край этого стола, ближе к правому углу, поставьте рюмку и до краев заполните её жидкостью, какой пожелаете. Рюмка – это ваша полоса. Теперь руки положите за спину. Полетели. Да голову-то поднимите, взлетели. Вот он и угол стола – 1-й разворот, подходим ко второму, второй и – вот уже рюмка строго слева от вас, на траверсе. На этом траверсе выпускаются колеса – шасси и мы подходим к 3-му углу стола, или к 3-му развороту. На участке между 3-м и 4-м разворотами нужно успеть выпустить закрылки, чтобы погасить скорость и выполнить 4-й просто, если, конечно, перед таким “полетом” вы не опорожнили содержимое рюмки несколько раз и не налили туда ещё. Дальше вы идёте вдоль края стола, постепенно опуская к рюмке голову – это глиссада. Если вы будете слишком стремитель-

ны к рюмке, то вы её опрокинете и разобьёте, а если слишком медлительны, то устанете и до рюмки не дойдёте. Ясно?

Теперь сделайте то же самое, но с закрытыми глазами, левой рукой держитесь за краешек стола, в правую возьмите мелкую тарелку с яйцами и для полноты ощущений попросите кого-нибудь вас легонечко подталкивать, а за сантиметров 20 до рюмки глаза откройте и скажите, сможете ли вы эту рюмку выпить?

Очень примерно так и летали. Проще было, если держаться за край стола и на столе меточки – ниже голову или, наоборот, выше, чтобы рюмку не проскочить. Это заход по системе – самый простой.

Но на Севере в то время больше по приводам заходили. Считать много надо было, чтобы знать, как ты идёшь относительно курса и глиссады.

Выглядит все просто, как дважды два – четыре, но, чёрт возьми, иногда и пять могло получиться.

В общем, только к зиме стало что-то получаться.

На Ан-24 у штурмана отдельного кабинета нет. Штурман находится за спиной бортмеханика, а бортмеханик си-

дит между командиром и вторым пилотом и постоянно мешает штурману. Штурман всегда старается сдвинуть бортмеханика вбок. Иногда наиболее сознательные механики после взлета садятся на кресло рядом, чтобы штурману не мешать. По правде, мне не доводилось встречать несознательных бортмехаников.

Внутреннюю связь мы поддерживали по СПУ – самолётно-переговорному устройству с записью на магнитофон. В те годы ещё во всю применялись ларинги – что-то вроде ошейника для собаки. Очень неудобная штука. Мы старались их одевать только при заходе на посадку, а так орали, не используя СПУ.

Вы не поверите, что наиболее необходимым прибором был на Ан-24 – секундомер, который был всегда со мной и продавался в спортивных магазинах по цене 10–15 рублей. Этот универсальный спортивно-навигационный прибор помогал определить место самолёта! Конечно, можно было спросить место у диспетчера. Диспетчер мог это место дать. А мог и не дать. Конечно, не потому что он такой вредный, просто у него могла быть такая древняя аппаратура, что могла пройти целая вечность, прежде чем он нас увидел. А для нас время не только деньги. Был у нас в Академии главный штурман Рублев Ю. И., так он говорил: “Что за штурман, который просит “дайте место“. Ты штурман или кто?” Поэтому

я никогда место не просил, а спрашивал, подтвердите удаление...

Вообще, кроме секундомера, который был и на приборной доске к навигационно-пилотажным приборам на Ан-24 были в порядке значимости: три компаса: один – ходить за грибами. Он же и самый надёжный, но и самый бесполезный и использовался как резерв, гиромагнитный, который помогал заходить на посадку и гирополукомпас, по которому мы летали в верхних широтах.

Радиолокатор – это телевизор, где можно увидеть береговую черту, населённые пункты, измерить снос и обойти грозу. На Севере зимой гроз нет, береговой черты из-за нагромождения льдов тоже нет, населённых пунктов почти что нет, зато ветер есть, а стало быть, снос. Если вам доводилось переплывать реку, то вы непременно делали поправку на течение, а это и есть снос.

Радиокомпас – это прибор, который показывает на радиостанцию (привод, как у нас говорят). На Севере приводов не много, а показывать он начинает, если вы летите достаточно высоко с удаления 100–250 километров. На Ан-24 мы, в основном летали на 4500–6000 и очень редко забирались на 7200.

Следующим важным прибором был указатель скорости. Определив скорость относительно воздуха и рассчитав ветер, штурман определял скорость относительно земли и, ещё находясь в воздухе, сообщал время прибытия и готовность экипажа есть оленину. Для пилотов нужна приборная скорость. Она нужна, для того чтобы не уронить самолёт при малой скорости и не разрушить при большой.

Высотомер показывает высоту, эшелон относительно какого-то уровня. Если на эшелоне, то это так называемое стандартное давление равно 760 мм рт. ст., а при полётах в районе аэродрома – давление аэродрома. В бытовых делах высотомер можно использовать как барометр.

Вариометр – прибор, по которому определяют скорость снижения или набора. В какой-то книге я прочитал и догадался, что этот прибор ещё, оказывается, называется спускометр.

Для пилотов очень важен авиагоризонт, который даёт представление о пространственном положении.

Даже выражение у нас есть: горизонт завалился. Оно используется, когда ляпается глупость или происходит нарушение пространственной ориентировки.

На Севере живёт очень хороший народ. А поскольку народа там мало, то, путешествуя по тундре и по лесам, кое-где строятся избы. Вдруг кто-нибудь захочет погулять по тундре или по тайге, и так ему там понравится, что не захочет возвращаться домой некоторое время. Тогда он наткнётся на такую избу. В ней он найдет самое необходимое для жизни на первое время. Холодильника, конечно, там нет, зато есть спички, соль и какие-нибудь консервы. Нас даже заставляли такие избы на полетных картах отмечать.

Я уже освоил полёты почти во все аэропорты и так называемые “аэропорты”.

Зимой на Севере холодно, или, может, очень холодно, но забавно то, что ниже  $-39$  мною зарегистрировано не было. Это вообще какая то заколдованная цифра была.

– О, сегодня холодно  $-45$ .

– Здорово, – говорю я.

Прихожу на вылет, иду на метео, спрашиваю, а мне говорят, что уже потеплело и уже всего  $-39$ .

Поэтому когда мне радостно сообщали, что на улице  $-50$ , я был уверен, что когда приду на метео, то обязательно будет

–39. Так и было!

Кабина лётчиков на Ан-24 находится рядом с багажным отделением, в плоскости вращения винта. Это если мы забудем колеса выпустить и сядем на брюхо, чтобы пассажира не повредить летящими осколками из под винта.

Самолёт всегда грели, чтобы он ожил, если он стоял на холоде всю ночь. Когда мы приходили в кабину, то там было даже жарко, и первое время я даже снимал пальто. Но это продолжалось минут пять. Багаж загружали, и это помогало самолёту стать вновь ледяным. И только после взлета, минут через 20–30 при полном обогреве мы с самолётом согревались. Нам были положены меховая куртка и унты, но выдавали их всем, но не лётчикам. Правда, когда я уходил на другой тип самолета, о нашем брате вспомнили.

Летали много, но ностальгия по Питеру была огромной, поэтому при первой же возможности я улетал домой. В то время террористов у нас не было, и летали всегда “зайцами“. Логика была простой: меня разлучили с Родиной и я в этом не виноват.

Сидит рядом со мной очень милая девушка, а я в униформе и задает мне всякие вопросы, а я вежливо на них отвечаю. Мы уже сели и рулим в Талагах. Вдруг она увидела Ан-24 и

спрашивает: “Ой, какой страшный! Вертолёт?” А я ей гордо и говорю, что это самолёт, на котором я летаю. Ан-24 называли Фантомасом.

Первый отпуск я решил провести на море в Батуми в 1982 году. Развлечений там было много и

Автор                      рисовал                      в                      2016                      го-



выпито красного домашнего вина с чачей тоже немало.

Один раз, выйдя на берег моря и искупавшись в нём, я рухнул на берег усыпанного галькой пляжа. Гальки было много. Моё внимание привлек абсолютно белый камень, по форме очень напоминающий яйцо, и был принесён мной в столовую на следующий день.

Многие пытались очистить яйцекамень от скорлупы с энтузиазмом! Энтузиазма было много! Но отпуск кончился, и я вернулся в Архангельск.

Когда не летали, и на следующий день был вылет, то играли во всякие игры или просто спали. Моя стенка была украшена видами Ленинграда, самолётами и женщинами (без одежды). Вот лежу я и созерцаю свою стенку с открытками, Серега, сосед мой, инженер по электронике за столом сидит, обедает. Обедом у него называлось съедать из трехлитровой банки варенье при помощи большой ложки размером с поварешку. Я таких огромных ложек и не встречал! Сам он рижанин и скорее хотел домой, но его взяли в армию, и Су-25 своей турбиной засосал его фуражку, потом Латвия стала независимой от нас, и что с Серёгой – я не знаю.

Вдруг дверь открывается и к нам вваливается главный специалист по цвету носков и хранитель нашей нравствен-

ности. Он стал внимательно смотреть на мою стену, и я даже подвинулся, чтобы не мешать ему. Вдруг он как заорет: “Убрать!!!“

А я спокойно ему и говорю: “Должно же меня здесь хоть что-то радовать“, – и повернулся к нему спиной.

Как-то мы немножко выпивали. Запасы кончились. Ночь на дворе... Моя очередь идти. ”Может у Серёги Раймуева есть?“ – и с такой мыслью постучал в Серёгину дверь.

Заспанный Серёга дверь открыл, но признался, что спиртного у него нет, но знает, где есть. Кирдянова, учётчица летной документации во второй эскадрильи, имеет очень хороший самогон. Но, естественно, самогон нелегальный и только для очень хороших знакомых. Лично я считал себя хорошим знакомым Кирдяновой, потому что Кирдянова очень мне помогла в отварке макарон, которые мне пришлось варить для всей нашей братии. Макароны я варил первый раз в жизни, и Кирдянова мне очень помогала. И словом, и делом. Кроме всего, Кирдянова жила через комнату, поэтому я посчитал справедливым спросить у Кирдяновой немного выпивки.

Я постучал в дверь условным стуком и подмигнул ей правым глазом, как и учил меня Серёга...

А вообще, мне очень нравились девушки. А девушкам нравился я и шоколад. Они всегда чего-нибудь блестящее и золотое на меня вешали. Хорошо хоть у меня дырок в ушах не было, а то они бы мне и серьги повесили. Потом я им это, конечно, отдавал, поэтому и память у меня хорошая.

И вот наконец я снова в небе. Мы летим в Котлас, рядом в вверх по течению Двины. Хороший город Котлас! Полоса около 1500 м и асфальтовая. Снижаемся и всё по плану. Котлас в локатор вижу, а значит, и расчёт на посадку будет красивым, а у диспетчеров локатор – подстрахуют! Посадочной системы там нет, зато привода начинают устойчиво работать километров за 100, а это для нас около 20 минут с учётом захода. И вот определившись за 30 километров по локатору, дальше идёт только счисление, потому что в локатор уже ничего не видно – высота менее 1000 метров.

Заход с прямой – самый простой. Главное глиссаду не пропустить. Мы уже вышли на посадочный курс. Выпускаем шасси, потом закрылки, вот очень ответственный момент – подход к глиссаде. Далее, как учили, вертикальную скорость держим на 1–1,5 метра больше расчётной.

Удаление 10, подходим к глиссаде, пошли закрылки полностью, снижаемся, вертикальная 3, на курсе. ...

Вот и 200 метров, секунд через 15 должен быть дальний привод.

– Горизонт – ору я (в ошейнике-ларинге летать было неудобно, поэтому и орал). Это делается, чтобы, пройдя дальний привод, снижаться уже с расчётной вертикальной скоростью до ВПР (высоты принятия решения, то есть самой минимальной высоты, с которой принимается решение о посадке или уходе на второй круг).

– Сейчас будет дальний привод! – продолжаю орать я

– Сейчас, сейчас будет дальний привод, – как молитву читаю я, но стрелка радиокompаса стоит, не шелохнувшись, и, наконец, словно устав от выжидания, оборачивается вокруг своей оси пару раз и своим тупым концом показывает пролёт привода.

– Дальний, 200! На курсе и глиссаде! Расчетная 2,5 (вертикальная скорость), – радостно ору я.

На 180–190 метрах мы вываливаемся из облачности – и полоса перед нами...

Но я ошибся секунд на 50 или километра на три. Я лично считал, что это нехорошо... Считал, что при заходе, когда

нет ничего, можно ошибиться не более чем на два километра.

В тот же день мы полетели в деревню Лешуконское. Это рядом – 260 километров на Восток. Там асфальтовая полоса, но у диспетчера очень слабое оборудование, да и дальний начинает хоть что-то показывать, километров за 30. Только счисление и локатор... Погода по минимуму... Короче, дерьмо.



Рисунок рисовался мной в 2007 году к книге "10600, или Третий закон Ньютона" на обратной стороне использованной бумаги. Хранится оригинал у меня

Я нашёл тот единственный ориентир в локеатор, по нему, этому ориентиру и вписываемся в схему захода. Вот и дальний заработал, и диспетчер нас разглядел, мы уже в глиссаде, и Коля уже доложил: "275, шасси выпущены, к посадке готов".

Дальний мы прошли очень точно...

Мы вываливаемся из облачности и всё белым-бело. Обрыв реки, белый лес, просека в лесу, но где же полоса? Чёрт, возьми...

– Командир, я полосы не вижу.

– Да вон просека в лесу, не бойсь...

Полёты на Диксон, как и в "Аэропорту" Хейли, назывались полёты в Рим, я называл Золотой Аргос.

За такой полёт нам даже платили рублей 50 (130–140 р. средняя зарплата). Вообще – романтика. Диксон, какое название, а городок весь в снегу, и в магазине продаётся питье-

вой спирт, сухое молоко и кофе растворимый...

Почему-то он, город, ассоциировался у меня с Джеком Лондоном.

Самолёт был всегда с красными крыльями.

Маршрут проходил через Нарьян-Мар, первая посадка была в Амдерме. Здесь всё знакомо, и все два с лишним часа полёта я готовился к главному: перелету из Амдермы в Диксон. На этом перегоне после Харасавея ничего нет. Только бдительное ПВО и следит. Ширина трассы на этом участке по 10 километров в обе стороны. Широко? А вы попробуйте нарисовать прямую линию из точки в точку, имея те приборы на расстояние хотя бы в 500 метров.

Летом летать было просто – береговая черта, как телесериал. Сверху – жёлтые пляжи и голубая вода, как в Голубой лагуне. Только вода холодная. Аэропорт Амдерма – это полоса из бетона и жёлтого песка вокруг.

Чуть подальше, в воде, остов затонувшего корабля и уже у самого берега обломки самолёта. В городе, наверное, единственным памятником был МиГ-15, который защищал наш Север. Но с приходом демократии и лично... врагов у нас не стало, но и денег тоже, а по сему находчивые бизнесмены до-

брались и до Севера, и в мутном потоке дерьма умудрились спереть даже этот Миг, и загнать его по цене двух квартир, по крайней мере гарнизон получил именно столько.

Другое дело – зимой. Полярные сияния – это действительно очень красиво, но мешает работе наших радиосредств, и льды искажают картинку в локаторе. Поэтому первые 1060 километров до Амдермы, говоря научным языком, я определял уход гироскопа, для его компенсации рассчитывал и вводил фиктивную широту посредством синусно-косинусного потенциометра.

Последние 777 километров из Амдермы на Диксон мы уже летели вооруженные знаниями об уходе нашего гироскопа, и это меня радовало.

Диксон – это 74-я параллель с магнитным склонением в 30 градусов и разницей между магнитным и ортодромическим курсом в 23 градуса. Конечно, я бы объяснил разницу между ортодромическим и магнитными курсами, но это не учебник, поэтому доверьтесь, как доверялись мы, следуя ленинским курсом.

Собрав и высчитав все поправки в кучу, мы уже заходим на посадку.

Вот “поправки в кучу” и дали мой псевдоним – Поправкин.

– Дальнего нет. Горизонт.

... Но Командир продолжал безрассудно снижаться, несмотря на мои предупреждения,... – успел сказать я, прежде чем самолет плавно коснулся полосы...

Ну, забыл я после всего этого напряжения, что единственный привод находился с другой стороны ВПП!

Лет через 20, сели мы где-то не то в Сургуте, не то в Нижневартовске, на Ту-134. Смотрю, Архангельский Ан-24 стоит. Я туда. Архангельские мужики, радость встречи. – Ну что, Алексей, все продолжаешь безрассудно снижаться? – спросил меня командир, который тогда был вторым пилотом.

На улице как всегда –39. Отмороженное ухо, столовая с олениной, я с – полярными лётчиками. Круто!

Как-то я немножко решил погулять. Кругом снег. Гуляю по специальным мосткам, которые выше поверхности метра на два из-за снега. Вдруг смотрю, в метрах 800 гуляет белый медведь. Он был голодным. Наблюдал я за ним минут 5–10, потом очень замёрз и вернулся в гостиницу. Расска-



зал.

– Ты что сразу не убежал?

– Так я же при оружии.

(Тогда мы с командиром летали с пистолетами Макарова и я не знал ещё, что этими штуками подвыпившие офицеры в гарнизонах пугают нерадивых жен.)

Как-то мы возвращались с Диксона домой по тому же маршруту. Баки полные, потому что на Севере погода ещё более изменчива, чем у нас в Питере. Первая посадка должна быть в Амдерме, а запасной Нарьян-Мар. Погода не то чтобы очень, но вполне лётная, а в Нарьян-Маре даже лучше. Летим. Вдруг Амдерма закрывается такой видимостью, что и на земле магазина не отыскать. Проходим Амдерму, а кругом сплошная облачность, а тут уже и Нарьян-Мар закрывается. Если податься в Рогачево, на Новую Землю, а это минут 40 лету от Нарьян-Мара, и если тот аэропорт закроется, то уже и красные крылья не найдут. Печора тоже уже закрылась. Куда деваться?

Только Архангельск и остался. Погода там хоть и на пределе минимума, но пока есть. Туда и летим.

А сколько у нас керосина и какой встречный ветер?

Мы заняли эшелон повыше. 7200, кажется. Это почти предел для нас. На этой высоте температура ниже, а следовательно, и к.п.д. двигателя выше. Произвёл расчёт ветра.

Больше он дул в борт, чем в лоб и отнимал 60–70 километров в час. У нас над Нарьян-Маром ещё было около 1500 килограммов, а лететь еще 1 час 50 минут, а расход с поднятием на высоту снизился до 600 килограммов в час.

Дотянем, кричу я. И останется еще на высоте круга (где расход близок к максимальному) и останется ещё минут на 15. Конечно, это вылезает за рамки всех законов, но у нас нет выхода.

Тянем. Загорается остаток топлива – 600 килограмм. Желтая лампа нудно светит мне в глаз. До Мезени еще пилить минут семь-восемь. В Мезени тоже есть полоса, но нет погоды (то есть она, как и в Архангельске, но минимум для посадки выше, чем в Талаги, а поэтому уже не подходит).

Через 40 минут мы должны сесть. Значит, если прибор не врёт, а он не должен врать, ведь я его контролирую уже четыре часа, у нас еще останется килограмм 200, а это минут на 15 – целый запасной круг!



Мой рисунок, сохранён

Расчет на посадку, без права даже на малейшую оплошность, произведен очень точно.

Мы уже катимся по полосе... Я был прав... Мы победили...

Как сказал диспетчер Вася, сосед по общежитию, приводя цитату из “Джентльменов удачи”, это вам не мелочь по карманам тырить.

Кроме разборов у нас были и другие идиотские сборища. Например, один штурман купил в гараже бензин по цене восемь копеек за литр. Он не пошёл на государственную авто-

заправку и не купил у государства бензин по государственным установленным ценам – 12 копеек, а поддержал спекулянта – барыгу.

Так называемые открытые партсобрания (явка всех обязательна). Это симфония. Первую скрипку играет Специалист по носкам и заодно и по безопасности наших полетов – ЗАМПОЛИТ.

Я утомился слушать его умные речи, встал и ушёл. Кара настигла меня в тот же день. Меня сняли с полётов и посадили дежурным по телефону, и ещё послали на свинарник. В соответствии с постановлением партии и правительства, каждый должен был поработать на благо сельского хозяйства в подсобном участке.

Мой друг Дима был так напуган этим постановлением, что уехал в Канаду.

Полетели мы как-то в Коровино, оно же Быково, через Котлас. Лето. Я даже думаю, что июль. Очень жарко было. В Коровино-Быково ветер дует поперек полосы больше, чем нам можно, т.е. больше 12 метров, и мы сидим, ждем, когда же он ослабнет или хотя бы на встречный подвернёт, чтобы мы вылететь смогли. Лично я сидел в чёрных носках, но, сняв рубашку, под правым кры-

лом (правильно: под правой консолью крыла) на колесе основной стойки шасси и загорал. Я просто нико-



не мог мешать, потому что никого вокруг не

было, даже редкие в Котласе самолеты разлетелись...

Вдруг неведомо откуда появился замполит. Какой у него был голос! Даже лучшие современные певцы не имеют таких громких и вокальных данных, какие имел этот котласский замполит. Ну, представьте же себе тишину вымершего аэропорта и внезапный надсадный вопль хором не менее десяти ослов! Я чуть было не свалился с того колеса.

Оратория котласского замполита продолжалась до тех пор, пока не пришёл Командир и не сообщил, что ветер утих и мы можем лететь.

И вот мы, наконец, снова в воздухе. Быково – это один из четырёх аэропортов в Москве. Все самолеты типа Ан-24 крутятся над аэродромом, ожидая своей очереди на посадку. Красота, видно Москву с высоты двух птичьих полётов, и легкая болтанка даже усиливает приятность впечатления.

Мы уже крутились минут 30, когда загорелась лампочка остатка топлива на 30 минут полета. Мы были уже на предпосадочной прямой, когда ветер опять усилился и нам пришлось уходить на запасной.

Этим аэродромом было Домодедово.

Солнце уже зашло, и жёлтая лампа аварийного остатка топлива нудно и ярко светила мне в глаз. Кроме того, дверь в кабину открылась, и вошла стюардесса с сообщением и не очень свежим воздухом из салона, что у пассажиров кончились гигиенические пакеты. ”Скажите им, что экипажу самому не хватает...”

В МВЗ (Московской воздушной зоне) стоял привычный гвалт, когда не выйти на связь с диспетчером, и как всегда начинается дефицит времени, который всегда обратно пропорционален твоему опыту.

В довершение ко всему на посадочной прямой у нас отказала радиостанция. Мы вынуждены были уйти на второй круг, пока я настраивал вторую (станции такие ещё были при Куликовской битве, наверное), и впереди нас оказался Ил-62, который не очень-то спешил сесть. Топлива было минут на 15–20. Но мы думали, что меньше. Я первый раз видел, лучше почувствовал, что у командира нервы напряжены. Мы сели...

Разные вторые пилоты были. Второй пилот – это помощник командира. Конечно, в Аэрофлоте больше всего анекдотов слагали про вторых пилотов, типа командир – это голова экипажа, штурман – мозг экипажа, механик – руки, а

второй – член экипажа. Ну, упали они. Вылезают из-под обломков. Командир говорит: “Это я неправильные команды давал.” Штурман: “Это я не тот курс дал”. Механик: “Это я во всем виноват – рано закрылки выпустил“, а второй пилот: “Тьфу ты чёрт“, – отряхивая свою фуражку, – так и разбиться можно”.

У нас в эскадрилье был второй пилот Егор. Забавная история приключилась с ним.

Тогда все советские лётчики гражданской авиации летали в тёмно-синих костюмах и чёрных носках, свято выполняя Устав о дисциплине работников гражданской авиации.

На каждом плече пиджака были пришиты погоны или наплечные знаки, в которые втыкались “птички”-крылышки с серпом и молотом. Птичка соответствовала своему названию, она пыталась улететь и цеплялась за всё, что только можно. Поэтому наплечные знаки с торца мы не пришивали для удерживания птичек на погонах посредством одного или двух пальцев, просунутыми между плечом и погоном.

Но не все лётчики нашей эскадрильи использовали данную пустоту по назначению.

Прилетел Егор как-то. Встретила его жена. Питание уж на столе дымится, Егор пошёл руки перед едой мыть, а жена пока он руки моет, пошла пиджак чистить.

Чистит она его чистит, а погон отогнулся и уставился на неё немигающий взгляд Ильича, которые тогда были на советских ассигнациях.

Смотрит она ему в глаз и понимает, что не просто это так!

Заначка! промелькнуло в её потрясённом мозгу.

– Это что? – решила спросить она у мужа.

– Как что, – спокойно отвечал Егор, – заначка Командира.

– А ты свою у Командира в погоне прячешь? – спросила жена.

Но, повторюсь, второй пилот – это заместитель Командира.

Вторых пилотов брали в то время после Ан-2, или после Высшего авиационного училища в Актюбинске, а позже Кировограда.

Игорь Мирошник закончил Кировоград. Он пришёл на год позже меня. Был ниже меня всего на несколько сантиметров и был КМС. В Архангельске я не видел ни кого, кто плавал бы как он. Если мы не летели, то шли в бассейн. Утром

он позволял мне в лучшем случае съесть яйцо и выпивать кружку чая, при этом, говоря “Ну и жрать, ты же утонешь”.

Я понимал, что, возможно, утону, но тонуть лучше уж сытым. Мало того, что он не давал мне есть, так он ещё не давал мне курить. Пришлось выдумать изящную теорию – кто, мол, плавает и ещё при этом курит, развивает свои легкие безмерно. Отцепился.

Честно говоря, плаванье – это здорово, главное – не потеешь. Я уже так сильно плавал, что кое-кому захотелось меня сунуть на соревнования, и один раз все-таки сунули. Но Игорь мне всегда говорил: “Спорт для лёгчика – могила”. Поэтому я плавал, как Lazy Shark – “Ленивая Акула”. Идеальной дозой была 1000 метров, а Игорь плавал два-три. Потом мы сидели на дне (интересное зрелище!), а потом и в сауне.

В полётах Игорь интересовался всеми моими штурманскими делами и вскоре мог бы меня заменять.

Ан-24 позволял летать без штурмана, и экипажи к тому готовили, но летать можно было только не по Северу и МВЗ.

Игорь – с блистательной головой, отличный спортсмен и товарищ-друг летал вторым пилотом еще лет 10, прежде,

чем наконец, он стал Командиром! Потом к власти пришли ЕБНы с Чубайсами. Страна стала другой, и лётчики на Севере стали столько получать, что даже стыдно и сказать. Короче, Игорю пришлось заняться бизнесом, в котором он так преуспел, что и возвращаться теперь уж не может. ... Но любовь к небу и к полётам так и осталась. Конечно, летая на своем парашюте, в свободное время он счастлив. Может и наступит день, полетаем с ним на его собственном самолёте!

Летали много. Иногда не хватало времени даже постирать рубашки, но, как правило, летали в чистых.

Приходили за один час до вылета, технология так требовала. За этот час нам надо было пройти санчасть, побывать на метео и после рассчитать полёт, доложить Командиру результаты расчёта. На основании которых и принималось решение о заправке топливом. Топлива должно было хватить на полёт до цели и для полёта на запасной аэродром при необходимости. Кто не знает, пусть не беспокоится – топлива при посадке остаётся минимум еще на один час.

Бортинженер шёл на самолет проверить все системы самолёта и заправить его.

Что такое рассчитать полёт? Это значит, что надо учесть

ветер, чтобы прилететь куда нужно, а не вместо Одессы выйти к Херсону. Ветер ещё влияет на скорость относительно земли, а, следовательно, и на время полёта, и на суммарный расход топлива.

Это все считал штурман. Второй пилот рассчитывал коммерческую загрузку. Любой самолёт имеет максимальную взлётную массу. То есть такую массу, что даже если у него откажет один мотор, то оставшийся или оставшиеся, позволят ему продолжить взлет или полёт и безопасно сесть.

Коммерческая загрузка – это масса пассажиров, багажа и груза. Второй пилот и штурман должны были иногда “надуть самолёт“, чтобы взять всех пассажиров вместе с их скарбом и необходимым топливом.

Груз тогда старались не брать. Иногда приходилось “химичить“, когда пассажиров было слишком много, а заказчик нашего рейса был слишком жаден. В основном это было в пламенные годы приватизации и дикой капитализации масс. Именно тогда больше всего падало самолётов на взлете.

Нужно было еще пообщаться с товарищами, с которыми только перед вылетом могли увидеться и быть на борту за 22 минуты, чтобы проверить свое оборудование. Словом, часа всегда было мало. Ещё не было автоматизированных расчё-

тов, поэтому приходили раньше, но это время уже не оплачивалось.

Можно было работать 12 часов, а с согласия экипажа – 13. Лично я не припоминаю, чтобы экипаж для пассажиров отказывался работать 13 часов.

Рабочее время складывалось из предполётной подготовки, полётного времени, стоянки в промежуточном аэропорту и послеполётного разбора.

На Ан-24 не кормили. Основной болезнью летчиков была язва желудка. А как известно, сон и питание – основа летания. Поэтому я старался везде поесть. Но я не был толстым.

Мой Командир вообще говорил, что я тощий, как велосипед. Но я ещё раз повторяю, что был совершенно нормальным. А девушкам вообще нравился. Даже очень.

Послеполётный разбор можно было перенести на другой день. Это целый час! Обед тоже час, на самом деле минут 20, поэтому иногда, написав 13 часов, мы работали на самом деле 15.

Каждый год мы проходили ”серьёзную” медкомиссию, а каждый квартал – “несерьёзную”. Но люди-то мы серьёзные,

поэтому сделали медкомиссию два раза в год. Кто “серьёзную прошёл медкомиссию” – получи “хлебную карточку”.

“Хлебную карточку” после 40 получали не все. Зато уж если за 40 перевалил, то летать будешь долго. Такое было поверье. Но... Ванечке было 39, он прилетел, выпил рюмочку коньяка – и навсегда ушёл в страну песчаных холмов. Витя, слегка за сорок, умер прямо на трапе... Могу продолжить, но не буду. Но, набирают-то ведь самых здоровых!

Но, Лётчики не умирают, они просто улетают...

Август 1982 был напряжённым. Не помню, были ли выходные, но в Ленинград мне выбраться все не удавалось. Перенесли выходные на 31 августа и сентябрь. Всё равно летать уже было нельзя: 87 часов – это уже продленная санитарная норма. Но 31 августа, когда мы возвращались под утро на базу, в Архангельске был туман, и мы вместо выходного улетели в Сыктывкар. В Питер я прибыл лишь к вечеру.

... Могло бы быть веселее, но я не спал вторые сутки... Я до сих пор помню это веселье, но это уже другой рассказ.

Так незаметно прошёл год моего пребывания в Архангельске. Мне даже уже казалось, что я Профессионал, но это

была фикция. Просто я уже был неплохим специалистом, но до истинного профессионализма было ещё далеко. Мне было даже доверено открытие рейса Архангельск – Котлас – Волгоград. Я открывал, не потому что был таким хорошим, а потому, что один не мог, другой боялся, вот я и полетел.

Нормально долетели. Первый заход был с Волги, как раз над монументом “Родины-мать” .

Обалдеть! Хоть и зима, а зрелище неповторимое. На меня Волга-матушка вообще гипнотически действует! Сели, а рядом – старая полоса, на которой выложено “Слава Сталинским Соколам!”

Я тогда подумал: “были Сталинские Соколы, а стали, что –...брежневские воробьи?”

За полтора года мой налёт составил уже около 1000 часов, и пора было менять тип самолета.

Сначала мне предложили Ту-134 – “Красавчик”, а чуть ли не на следующий день – Ан-26, памятуя о том, что я очень хочу побывать на Грэм-Бэлле.

“Детство кончилось“, – подумал я и решил ехать учиться на Ту-134.

Переучивание на большие самолёты было в Ульяновске в Школе высшей лётной подготовки. (ШВЛП), Шалобаевке, как мы её называли. Отношение к лётчикам в Ульяновске было неправдоподобно замечательным! В этом я убедился в первые минуты пребывания там.

Билет до Ульяновска я выписал через Ленинград специально, чтобы погулять с другом Димой (у которого был компьютер вместо головы) и со своей подружкой. Боком потом мне это выйдет...

А с Димой мы познакомились в “моём дворе”, напротив пристройки, где жил отец космонавта Шаталова, по весне, когда нам было по семь. У Димки был такой же голубой велосипед, как у меня, поэтому эта общность нас сближала с первого взгляда.

Правда, Димка хотел стать десантником, а я – лётчиком, но мне тогда казалось, что он передумает. Время ещё было!

Потом мы учились в разных школах, но всегда были вместе. Димка рос без отца, с мамой, которая преподавала французский язык во французской школе. А моя мама преподавала английский. Стандартные, заброшенные учительские дети. Правда, у меня был папа, а ещё – бабуля и дедуля в Ленинграде, но они все работали, а папа вообще уезжал на хо-

довые испытания своих подводных лодок.

Дима жил на второй линии, а я на третьей, напротив друг друга.

Иногда мы даже не звонили по телефону, а просто пуляли из рогатки проволочными пулями по форточкам.

Вся наша жизнь с Димой проходила в наших дворах, на линиях Васильевского, Петропавловки и стадионе имени Ленина. Позже появилось Смоленское кладбище.

Поскольку я был более контролируемым, то учился лучше, и Димкина мама, желая добра, засунула Диму в Суворовское училище. Это было правильно, ибо Дима познал военную службу и служить не захотел, зато резко возросли результаты его учёбы. Особенно меня радовали его успехи в написании сочинений. Мои результаты написания сочинений тоже возросли.

Он влюбился в электронику. Даже на своё то ли 10-летие, то ли 12-летие он попросил меня подарить паяльник.

Потом мы лазали в разные дворы, особенно завода Козицкого и набирали с радиодетальных помоек детали для Диминых будущих устройств. Радиоэлектроника становится мощнейшим Диминым увлечением, а всё остальное – вто-

ростепенным. Главным в его жизни был ещё я. Нас вообще называли Ромео и Джульетта. У нас возникали по этому поводу постоянные споры, но вообще, если судить по комплекции, то Дима больше подходило имя Ромео.

Позднее Дима вымахал до 190 см. Он мог легко гасить лампочки в подъездах, правой или левой ногой, подпрыгнув, крутить сальто вперёд или назад, а ещё в совершенстве владеть паяльником. Вообще, Дима был молодцом!

Летом мы были на даче в разных местах, но по одной ветке с Финляндского вокзала и снова мы были вместе за исключением 75 года, когда всё время я проводил на аэродроме в Лисьем Носу.

А так мы были всё время вместе. Мы даже велосипеды “Спорт” купили одновременно. Причём велосипеды были золотого цвета. Дима дольше гнал на больших скоростях, пристроившись в хвост попутному автобусу. Зато он искренне восхищался моему умению просчитывать всё так, что вроде и риска не было никакого.

Мы гоняли к разным озёрам на Корельском перешейке, чтобы хорошо поплавать и позагорать.

Потом я поступил в Академию Г.А., а Дима – в ЛИАП

(Ленинградский институт авиаприборостроения). Всем было хорошо.

Потом мы стали встречать девочек, а может и девочки стали встречать нас.

Один раз, уже на втором, а может, и на третьем курсе. Надо было изучить гетеродинный приёмник с пятью параллельными платами. Ну, не привык я иметь дело с какими-то дикими напряжениями, которые вообще не видны! А экзамен уже завтра. А я ничего не понимаю. Звоню Диме. А Дима с девушкой встречался, так он распрощался со своей девушкой, чтобы мне гетеродинные приёмники объяснить!

Решил Дима жениться. Я, конечно, был против. Но, Дима очень упорным был, а девушка его выглядела хорошим человеком. В общем, женился, потом дочь появилась.

Дима вкалывал по ночам в хлебопекарне, а потом сидел в институте на занятиях.

Потом, конечно сломался. Супротив природы не попрёшь, даже если стройные научные теории рождаются в голове, как котята у кошки. Вообще-то у Димы головы не было, а был какой-то компьютер, который мог работать несколько суток, а потом вырубался с Димкой тоже на

несколько суток, ну часов на 14–15. Но всё равно, по словам Димы он каждый день выигрывал какое-то время. А если за месяц, а если за год? Так было в его теории.

“Утро”, когда на часах было 13–14 часов, у него начиналось с пол-литровой чашечки кофе и включался Pink Floyd (автоматически или вручную). Колонки были самодельные, вероятно, одними из лучших в мире на тот период времени. Дима так говорил.

А знаете, как тот гений собирал электронный будильник, который был связан и с его самодельным магнитофоном, и колонками, и ещё чёрт знает с чем?

Он соединял просто необходимые провода. Втыкал их куда-то и достигал нужного эффекта. Причём он не использовал никаких чертежей! Его чертежи были только в его голове! Раз он предложил открыть его дверь, при этом он дал мне спичку со словами – это ключ! В двери было просверлено с десяток отверстий диаметром один-два мм в диаметре. Спичка пролезала и всё. Тогда Дима показал мне нужную дырку, но я так и не смог открыть его дверь. Тогда Дима сделал это сам, лишь повернув спичку пару раз!

В аэропорту Ульяновска стояла небольшая очередь на такси, но, увидев нас, народ пропустил, и тут же водитель

такси мчал уже навстречу знаниям, по пути сообщая нам очень и не очень ценную информацию. Был конец марта, но весной ещё и не пахло. Пахло только новыми приключениями.

Мы остановились в только что отстроенной, шикарной по тем временам гостинице. Отметили наши командировочные и отправились гулять на Волгу, которая ещё была покрыта льдом.

Красота! Волга справа, чуть дальше – Ленинский мемориал, а чуть левее – знаменитый ресторан “Венец“, куда ведут все дороги, а правее мост через Волгу длиной 98 копеек на такси в ценах 83 года (обед в лётной столовой).

Погоуляли и, проголодавшись, отправились отужинать в “Венец“. Там для лиц летного состава места всегда были. То есть для тех, кто в лётной форме был. Цвет носков, правда, не проверяли. Знали, что кто едет на переучивание, тот сознательный и в цветных носках переучиваться не будет.

Посидели. ... С Андрюшей мы увиделись лишь на следующий день в отделе кадров во второй половине дня. Приехало лишь пять человек, а надо было минимум семь.

Пошли погулять снова, но только не в “Венец“. Попали

в “Погребок“ – совершенно историческое для меня место. Вдвоём мы принесли дневную выручку для этого кабачка и вскоре вывеска “Закрито на спец. обслуживание” повисла на дверях заведения. Вдвоем сидели недолго. Откуда-то появились девушки, нарушили тишину ...

На третий день мы опять встретились в отделе кадров. Душа и мозг требовали знаний, но народ не ехал. Не хотел учиться. Нас решили отправить домой. Андрюша обрадовался, потому что у него не было больше денег, а я – нет, потому что у меня еще осталось 25 рублей, и я не был в Мемориале.

В Мемориале мы были около часа. После этого Андрюша начал скулить, что три дня не ел супа. Я дал ему оставшиеся деньги и он умчался в “Венец“ заказывать суп, а я еще немного поизучал биографию В.И. Ленина.

В ресторане мы поели супа и были очень довольны.

Приехав в Архангельск, я загрустил – денег не было. Продолжалось это недолго. Недели две. За это время успели набрать группу и ждали нас. Андрюшу на переучивание второй раз жена не пустила, а я был не против и пока свободен. Дали еще денег, и я опять поехал учиться. Ученье – свет! Правда, пришлось ехать через Ленинград, чтобы подать заявление на

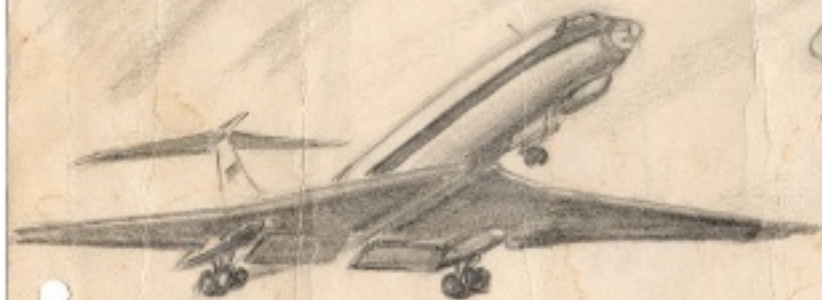
свадьбу. Одна милая девушка очень этого хотела, и это событие должно было совпасть с Днем независимости Соединённых Штатов. Настроение у меня снизилось, потому как хорошее дело браком не называется.

Вообще, в моем представлении можно конечно, походить и подумать жениться или не жениться, некоторое время. Любовь – она есть или её нет. Как можно несколько лет ходить и думать, люблю или не люблю, и наконец, понять – я её люблю. Не понимаю! Пришел, увидел и всё!

А Андрюша в 2005-м ушёл в страну песчаных холмов первым из нашей архангельской шестёрки.

### **Красавчик и красавица**

В то время Ту-134 называли Красавчиком, реже Стилягой и чаще – Свистком.



В общем, приехал я в свободный город Ульяновск совсем несвободным. А уже апрель! Но я сижу и учусь. Все гуляют, а я учусь.

Познакомился я с Харрисом. Назвал я его Жориком в честь Джоржа Харрисона. Жорик был женат. С ним мы ходили на прогулки, а в “Погребке” Жорик дошел до того, что пил компот из сухофруктов. По утрам я варил манную кашу (вкусную). Усвояемость предметов была удивительной, но удовлетворения никакого!

Меня нашли быстро. Отбивался до последнего. Позвонил в Питер. Мол, их много, а я один. Приказ держаться. А я и так держался до последнего. А они, зная, что человек я честный, то зонтик, то еще что-нибудь на меня повесят. В общем “Погребок“ был единственным местом, где можно было спастись, особенно, когда я у стойки бара заказывал два компота.

Её шикарная улыбка, обращенная не мне, а Её подруге, не оставили мне никакого шанса. Но ведь я уже привык, что все улыбки предназначались мне. Блеск Её ума был достоин Её внешности.

Мы прогуляли с ней всю ночь. Оказалось, что она учи-

тельница английского и после окончания института работала в деревенской школе. Я сказал Ей, что здесь делаю, только в аэропорту, где имел счастье провести с ней первую ночь. Аэропорт был по пути в Её деревню. Моё поведение было безукоризненным, поэтому Она сообщила мне название деревни, правда, при этом, сказав, что я ни за что не приеду к ней так далеко.

Несмотря на то что я уже купался 9 мая, 21 было холодно, и я умудрился подхватить насморк. И речи не могло быть о поездке к Ней в таком состоянии. Четыре дня я прыгал в горячую воду и наконец понял, что уже ничего страшного нет.

Я приехал к Ней. Её реакция была очень сдержанной, но шампанское мы выпили, и меня, радостного и счастливого, она посадила на автобус.

Она приезжала в Ульяновск на субботы и воскресенья. По субботам и воскресеньям мы и встречались. Она одевалась очень просто. Один раз, возвращаясь из своей деревни, была даже в спортивном костюме. Но, как известно, красивым всё к лицу.

Через пару недель я осмелился пригласить Её в ресторан. Она была, как всегда, пунктуальна.

Одежда была волшебной. Сарафан подчёркивал Её фигуру, и у меня создалось впечатление, что Она просто спустилась с небес. Она произвела на меня ещё одно легкое замешательство, но старался не подавать вида. Я уже не помню, что там ел, и ел ли. Думаю, что ел. Но знаю, что танцевали много, и вдруг чёткая и ясная мысль пронзила меня: “Надо быть полным идиотом, чтобы не жениться на Ней!” К тому времени было совершенно очевидно, что я люблю Её.

...Я признался Ей. Я Ей всё рассказал. У нас было меньше месяца. И еще Она скоро уедет в Германию, значит, у нас всего полмесяца... Может это пройдёт?

Но это не прошло. Слава Богу, меня поняли в Ленинграде, и, хотя я приехал туда в срок, брак не состоялся и я был свободен. Но, как известно, на чужом несчастье своего счастья не построить. Но я видел Её, и все уходило на второй план. Я был счастлив!

Мы начали летать по кругам, начиная с середины июля. Я договорился с инструктором, что буду летать хоть каждый день, но чтобы писал он мне налёт не более часа. Он согласился.

Все наши уже отлетали, а мне всё еще не хватало налета.

Меня вызвал тогда, главный штурман и решил меня отправить домой, но я сказал, что еще не отлетал зону, и если он отправит меня домой, то я вынужден буду его заложить, ибо полеты в зоне с одним неработающим двигателем, безусловно, полезны и необходимы для всех членов экипажа. Мои аргументы подействовали, и меня отправили крутить зону в Баку.

Зону мы открутили, и у меня даже было время посмотреть город. Кроме всего Она попросила меня купить Ей сандалии, которых не было даже в Германии, и так как мне уже не платили, дала денег.

Хороший город Баку! Там можно, в отличие от нас в то время, купить всё. В каждом обувном ларьке, даже в отличие от ГДР, можно было купить именно те босоножки, какие хотела Она.

Везде они были и примерно одинаковыми. Я сел в метро и поехал по направлению к автобусу в аэропорт, желая больше посмотреть, какое там метро, чем была в том необходимость.

Громкоговоритель на азербайджанском языке сказал: “Осторожно, двери закрываются“, я так думаю, а потом, когда эти двери закрылись и поезд набрал скорость, уже на русском языке повторил тоже самое.

Пора было ехать назад, но босоножки ещё были не выданы. Я зашёл в магазинчик и купил. Через несколько метров был ещё один и я по инерции зашел и в него. В этом магазинчике продавались точно такие же, но ремешок у них был плетёным и понравился мне больше.

Мне не поменяли, а потом продавцы выскочили на улицу и стали обзывать друг друга различными животными из отряда парнокопытных и других типов. А я понял, что такое КОНКУРЭНЦИЯ, и поехал в аэропорт. В общем, Ей босоножки очень понравились.

Был уже конец июля. Я, к сожалению, вылетал всю программу и, с трудом протянув до августа, пришёл в отдел кадров. С трудом я уговорил закрыть мою командировку позже, ссылаясь на отсутствие билетов, а потом, исправив немного дату, уехал к Ней.

Она читала мне 16-ю страницу "Литературной газеты," а я смотрел и рисовал Её. Тот самый рисунок. Нашёл у жены. Этот выставлять разрешила.

Она ещё спала, а я, чтобы не разбудить её, спускался вниз во двор и набирал ей ромашки! Ей это нравилось, а мне нравилось, что нравилось ей!

Вечером мы пошли в гости к Её подруге и решили со-

кратить путь, идя напрямик. Светила луна и был звёздный дождь.

Она держалась за мою руку, но звёздное небо завораживало нас. Я вспомнил, что где-то здесь была яма. Мы уже были в этой самой яме. Я упал больно, а Она – на меня и принялась смеяться. Я испугался. Я подумал, что, может, Она ударилась головой, но Она вспомнила рассказ на 16-й странице, как попадали в разное время разные люди на дно котлована в одной из новостроек, и тоже засмеялся.

Вообще мы счастливо упали между стальных прутьев, я лишь немного порвал фрагмент носа и у хирурга решил его не зашивать, потому что заживет и так до свадьбы.

Последняя ночь. Время летело... Я считал часы, переводил их в минуты, а потом в секунды, чтобы величина была больше, но утро настало и мы поехали в аэропорт.

Она посадила меня в самолёт, и слёзы начали катиться из глаз. В Пулково меня встречали родители, но я даже не заметил их. На следующий день я полетел в Архангельск.

## **Все болезни от нервов!**

Талаги были закрыты ремонтом полосы, поэтому “Тушки” летали с военного аэродрома Лахта. Этот аэродром был са-

мым лесным из всех аэродромов, что я видел. Кроме бомбардировщиков на аэродроме росли грибы и ягоды, а на полюсу могли даже выпрыгнуть зайцы и другие попрыгунчики. И вот Гена Никифоров рассказывает мне такую вот страшную историю: “Взлетаем. Я весь в навигации, в локатор смотрю и нужные курсы пилотам сообщаю. Вдруг рука скользнула по какому-то проводу. Я его навигационной линейкой попытался обратно воткнуть. Не понравилось это проводу, зашипел он ужасно и двумя желтыми глазами на меня уставился.

”Змея!” – сообразил я, уже стоя за спиной механика.

Штурман сидит в самом носу самолета. На своё место пролезает между двумя пилотами, сидящими выше. Последним в кабину входит механик и садится на откидное кресло между пилотами. Чтобы оказаться за спиной механика, когда он сидит на своем рабочем месте, нужно иметь рост сантиметров 15–20 или быть очень напуганным.

Одна стюардесса, знавшая змей, решила ту змею вытащить и повисить безопасность полёта, но змеи не нашла. Уползла.

На базе, понимая, что змея может кого-нибудь укусить или ещё хуже съесть, решили её найти и поймать. Для этого открыли все лючки, напустили дыма и стали ждать. Но змея

выползать и не думала. Тогда решили взлететь и понизить кабинное давление. Змея не появилась. Тогда в азарте поиска одному пришла в голову мысль: подняться тысяч на десять, открыть форточку, тогда змея и сдохнет...

В общем, ту змею так и не нашли (на 10 000 метров очень холодно -40 – -50 и разница давлений такова, что достаточно, чтобы высосать всех и всё из салона).

Добираться до Лахты было неудобно, поэтому, когда мне предложили пойти в отпуск, я согласился с радостью и уже через пару дней был в Ульяновске. Мы были вместе, и я уже знал, что это, наверное, навсегда.

Я помню 1 сентября 1983 года, когда был сбит корейский В-747, зачем-то залетевший в наше пространство, и мы были вместе. Его сбили. Я радовался. Уже через много лет, зная о нем почти все, я задал вопрос о правомерности этого события своему приятелю из Соединенных Штатов, бывшему пилоту истребителя F-15. У него было такое же мнение, что и у меня.

В конце сентября я уже сидел на наземной подготовке и проходил тренажёр Ту-134.

В октябре начались полёты. Моим инструктором был Ге-

нандий Иванович Никифоров. Тот самый, который обнаружил змею в полёте.

Мы летим в Сочи, в разгар цитрусового сезона. На вылет прихожу с лёгким дипломатом.

Рейс в Сочи через Харьков. В Харькове можно было купить колбасы, а в Сочи ещё колбасы и мандаринов с хурмой, а я с дипломатом.

– Н-да, – сказал Гена.

Пройдёт немного времени, и нашей первой совместной покупкой с женой станет сумка, мечта оккупанта, и с ней я приду на вылет в Сочи, и Гена, увидев меня с этой сумкой, философски скажет: “Да, был интеллигентным человеком, а стал обыкновенной ерофлотовской сволочью”.

В Архангельске уже не стало трески, а была мойва (70 копеек за килограмм). На каких деревьях растёт и что такое колбаса, народ забыл. Раньше Архангельск называли “Треска, тоска и доска”. Теперь трески тоже не стало. Поэтому колбасно-фруктовым рейсам уделялось очень важное внимание. А я с дипломатом, в который могло войти всего пара килограммов мандаринов и немного колбасы.

В Вильнюсе, Львове мы покупали колбасу (колбаса, как и водка – мало не бывает), конфеты и сгущённое молоко, из Свердловска – Новосибирска – скобяные изделия, в том числе лопаты из титана, из Москвы – молочные изделия и колбасы с сосисками. Не много было рейсов, чтобы Советский лётчик не смог что-нибудь не купить. Со временем архангельский лётчик становился похожим на обезьяну – руки вытягивались. Так и жили.

Но у меня кроме полётов была ещё и Она. И хотя я прилетал к Ней после сентября ещё, да и Она прилетала ко мне, дурацкий предрассудок о построении счастья на чужом несчастье прочно сидел в башке. Я стал мало летать и много болеть.

Без Неё я чувствовал себя умирающим. Когда на некоторое время я почувствовал себя здоровым, поехал к ней. Одна мысль не давала мне покоя: там я не женился, потому что не любил, а здесь?

...Наша свадьба состоялась в 18.40, в тот самый день, когда 42 года назад, наша Красная армия одержала Первую Победу над фашистской Германией. Я был счастлив, но мои родители узнали об этом лишь через три дня.

На следующий день меня погрузили в самолёт, и в общаге

все никак не могли поверить, что я женился, мне даже пришлось показывать паспорт! В честь этого события был организован банкет тут же!

В середине декабря при заходе на посадку в аэропорту Лешуконское разбился наш Ан-24.

Командиром был очень опытный товарищ, налетавший не одну тысячу часов. Штурман был совсем мальчик, потому что фотография его, опубликованная в некрологе, тянула на учащегося 10-го класса. Он был на год младше меня. Он только закончил Академию в 1982 году. Для второго пилота это был вообще первый рабочий день. Его только что проверил наш пилот-наставник на Нарьян-Маре и сказал не давать резко ногу при заходе на посадку. Они оказались не на посадочной прямой, а когда вышли из облачности, то визуально было обнаружено отклонение. Второй пилот и компенсировал его дачей ноги. Вот самолёт и заскользил.

Механик только-только женился...

В нашей общаге был траур...

Мой кашель уже начал пугать не только обитателей нашей общаги, но и тараканов, в обилии живших с нами. При этом я ходил и искал жилплощадь для нас с Людой. На улице стоял

стандартный мороз. Я уже обошёл не менее 50 домов, но результатов не было. Тогда, в 80-х, рынка жилья не было, никто через газеты жильё не сдавал, и приходилось лишь руководствоваться излишками квадратных метров, мудро установленных нашим государством.

ВЛЭК, несмотря на все мои старания дышать пореже и по флюорографии, отправил меня в больницу с подозрением на туберкулёз. Мой кашель и то, что Андрюша, с которым мы ездили на “первое” переучивание, попался именно на этой болезни, не оставили никакого сомнения во врачебной правоте.

В больнице на Маймаксе, так назывался район Архангельска, меня спросили, куда сообщать.

– О чём? – спросил я.

Медсестра сообщила мне, что бывает, что больные не возвращаются.

“Жизнь взаймы”, – подумал я и дал адреса в Ленинграде и в Ульяновске.

Первая приехала мама, а на следующий день – Люда, хотя я и оставил ей право выбора.

Моё здоровье уже было нормальным, но врачи почему-то меня не выписывали и более того – убеждали меня, что я болен. Наверное, я оказывал очень благотворное влияние на бывших ЗК.

Люда сняла комнату рядом с больницей и наш, “медовый месяц” был там.

Именно на Маймаксе строился наш флот Петром, и именно там мужики пили водку, выблёвывая её излишки в ведро, стоящее рядом, чтобы потом пить водку ещё.

Думаете, что мы такие дикие и нецивилизованные?

Километров 120 на север от Ганновера есть населённый пункт Целле. После 33 года, когда Гитлер пришёл к власти, в Целле была организована школа лётчиков-истребителей. После учёбы лётчики пили пиво и излишки его выблёвывали в специально сделанную в умывальнике раковину, чем просто озадачили пришедших в 45 американцев.

Вообще, без опыта водку пьют все одинаково, не зная меры. Проверено!

Через неделю пребывания в больнице врачи всё-таки ста-

ли настаивать на туберкулёзе, и я сказал им, что помирать поеду в Ленинград. Мой папа уже договорился обо мне в Военно-медицинской академии.

Жизнь взаимы. Я повёл Люду поужинать в ресторан, где даже задержались.

На следующий день со слезами на глазах и с Людой в кабине я сам полетел в Ленинград.

По прибытии домой у меня начался жар, и врач это объяснил начинавшимся распадом лёгких.

Моя бедная мама чуть не упала в обморок, а Люда меняла мне рубашки, и если бы не столь высокая температура я бы решил, что уже в раю!

...В Военно-медицинской академии мне очень понравилось, люди там были очень интеллигентные, а главное, что мой врач с самого начала очень засомневалась в диагнозе.

Проведя в этой Академии ровно три месяца и испытав меня, как испытывают новую сельхозтехнику, меня выписали.

В общем, все болезни от нервов!

Июнь 1984 года. Врачи хотят отправить меня на ЦВЛЭК.

Делать нечего, и я слоняюсь по аэродрому Талаги. Прилетает Валера Панченко, и я тут же прилипаю к нему мёртвой хваткой.

Он обещал меня взять с собой на Ил-14, а он Командир и ещё мой сосед по общеаг. Рейс на Соловки. Мы уже набираем высоту, и он сажает меня на правое кресло. Я берусь за штурвал и смотрю на показания приборов. В отличие от Ан-24 или Ту-134, Ил не так инертен и, наверное, управляется почти как Як-52, спортивный самолет, который используется для первоначального обучения.

– Да смотри на Землю! – кричит Валера.

Дело в том, что все большие самолёты управляются по приборам и используются Правила полетов по приборам, ППП. Маленькие самолёты управляются визуально (ПВП) и ОПВП, т.е. особые ПВП.

Мы летели на Северо-Запад, и тайга, с множеством озёр была просто восхитительна!

Кстати, Валера Панченко работал потом в Пулково. Сначала он летал Командиром на Ту-134, потом переучился на Ил-86 и был очень доволен. Я тоже.

На ЦВЛЭК меня не отправили, но проверяли моё здоровье с пристрастием. Куда меня бедного только не засовывали! Что со мной только не делали. Всё выдержал!

...Здоров. Годен без ограничений. Но один из отпусков я должен был отдыхать в Ялте. Ну и ладно! Второй отпуск буду зато в Ленинграде!

Так с полётами и с моей Людой мы прожили более четверти века.

У нас есть ребёнок по имени Оля. Оля оказалась талантливой – есть в кого!

Она дизайнер-стилист.

Моя жена Люда всегда со мной. Я называю её Мисс Ту-134. Это моя песня “Римские Каникулы”.

Когда прогноз здоровья оказался совсем не очень, чтобы очень, Люда всё равно со мной.

Мы с ней и в Хургаду понырять съездили, и в Лондон погулять, а потом и в Рим – пиццы поесть. Это когда достойно уже не живут. Жизни нет, а смерть не приходит.

Как-то она из поликлиники меня встречала. Притомился

по центрам с поликлиниками бегать и последние метров 200 едва на ногах держался. Без Люды бы не добрался. Я за неё держался, даже облакачивался, что даже услышал:

“Бедная женщина!”

Нет больше Жорика, друга моего, Хариса Юмакулова, вышел на пенсию в 2005-м и умер в 2007-м.

Нет больше Валеры Панченко. Разбился на машине в марте 2010-го.

“Я тебя из дома на машине заберу, мы полетаем, и я тебя обратно привезу”.

### **Годен без ограничений!**

Предстоял новый ввод в строй на Ту-134. У меня был новый инструктор Л. А. Щеглов, пролетавший в военной авиации на бомбардировщиках и теперь на Ту-134. Очень много он мне дал! Даже спустя много лет я помню его “Читай до точки!”

Налёт в августе был хорошим, и я ввелся уже в конце того же месяца. Скорости на Ту-134 почти в два раза большие, чем на Ан- 24.

На штурмане лежит вся навигация, связь и электрооборудование. Конечно, и приборы на этом “красавце“ несравненно лучше, чем на Ан-24. В общем, очень штурманский самолёт! Когда я обходил его перед вылетом, я всегда с ним здоровался и говорил про себя, проходя под стабилизатором, какой он огромный и какой я маленький по сравнению с ним!

Летали везде. Самая восточная точка была Новосибирск, позже Ташкент самая северная – Новая Земля, самая западная – Львов, а самая южная – Сочи и Сухуми.

Мне всё-таки удалось снять комнату у одного бывшего водолаза. Этот водолаз жил один. Жена у него как работник советской торговли отдыхала уже лет пять с общим отбыванием в северных домах отдыха 15 лет!

Водолаз обещал даже прописать мою жену.

Я вообще был без прописки. Когда приехал в Архангельск, мне дали временную, а потом просили сделать постоянную, но какой нормальный человек будет выписываться из Ленинграда? Наконец, мне сделали бронь, и я выписался, но забыл им привести какую-то бумажку, и меня без этой бумажки не прописывали. Пока я ездил и привозил им эту бумажку, успел жениться, а женатых в общагу не прописывают.

Я очень просил, кто же с женой будет жить в этом клоповнике, мол, буду жить со своей женой где-то, но зато у меня будет прописка, чтобы она могла на работу устроиться. Но женщина в паспортном столе была очень принципиальной и неумолимой. Был у неё мясистый красный нос, и фамилия её вообще была Вольф! Я и выпить ей предлагал и, отчаявшись, сказал ей всё, что думаю о ней. Уже через пять минут я предстал перед замполитом. Странно, но замполит был на моей стороне, и мы пошли к командиру ОАО (Объединенного авиаотряда) Хижко В.И.

“Выражаю своё соболезнование, но ничем помочь не могу“, – сказал Хижко, не задумываясь.

В общем, оказался я бомжем с работой.

Водолаза я, конечно, старался кормить и поить, чтобы он мою жену, ждущую ребёнка, прописал. А он, побывав у своей жены на зоне, свои, сука, обещания позабыл, и я вынужден был с ним разговаривать очень даже невежливо.

В этот момент моя Люда выписывалась из Ульяновска.

А я в этот момент очень невежливо беседовал с этим водолазом. В общем, водолаз оказался догадливым и мою жену всё же прописал. Но с проблемой терроризма пришлось

столкнуться раньше, чем наступило 11 сентября, и мы решили уехать в общагу.

Там мы прожили меньше недели и случайно нашли роскошную квартиру у самой общаги, причем мы произвели такое хорошее впечатление, что даже цена на трёхкомнатную квартиру была не очень высокой – всего 50 рублей.

Теперь я был спокоен. Нашлась даже работа для Люды – английская школа с преподаванием ряда предметов на ряде языков.

А мой друг Дима закончил ЛИАП и спросил меня:

“Алексей, как ты думаешь, где я буду более полезен моей Родине в проблемке или на заводе?”

“Проблемка” – это контора, где что-то изобретали и имели зарплату в 120 р., но зато находились на пике научных изысканий. На заводе на 15–20 рублей больше, но занимались производственной рутинной. Я тогда сказал Диме, что с твоими мозгами следует идти в “проблемку”. С такими мыслительными возможностями можно рассчитывать на быстрый взлёт. Дима и остался в “проблемке”.

Дима ещё не дорос до семейной жизни, поэтому развёлся, оставив жену с маленькой дочкой.

**Архангельск, Талаги, Ту-134А СССР – 65084, 9 ок-**

**тября**

**1984 года**

9 октября 1984 года внезапно в Архангельске выпал снег. Конечно, можно было предположить, что он скоро будет.



Работница Музея авиации Севера мне этот электронный снимок прислала, вывешивается рассказ о том событии

Всё замело, и наш рейс на Москву уже задерживался. Наконец самолёт откопали, пассажиров посадили, и мы начали выруливать. Пока мы рулили, отказал один преобразователь, но, выключив и включив его, он заработал вновь.

Взлетаем, уже 120 метров, закрылки убраны полностью, и вдруг механик докладывает, что давление масла правого

двигателя три единицы – это нормально. Подумал, может новая форма доклада?

Уже 200 метров и я даю курс. В этот момент механик докладывает, давление масла две единицы. Это уже хуже. Мы краешком проходим район Варавино, а механик кричит: ”Давление правого ноль. Горит лампа отказа правого двигателя”, а через ещё секунду: ”Давление масла левого ноль, горит лампа отказа левого двигателя”. Но на слух оба двигателя работают.

– Может, это виноват твой преобразователь?

– Нет! – кричу я.

Далее идет доклад Командира.

– Архангельск круг, 65084, горят лампы отказа обоих двигателей, разрешите заход с обратным посадочным.

– Не понял.

Командиру Привалову пришлось повторить. Дело в том, что одновременный отказ двигателей невозможен, и нигде, и никогда он не встречался, а, следовательно, и в руководстве по летной эксплуатации он не описывался. Кроме того, усло-

вия были сложными, то есть хуже, чем 200 по нижней кромке и 2000 метров по видимости. Самым, конечно, коротким заходом был бы заход с обратного курса. Но, успеют ли переключить посадочную систему диспетчеры? А если всё же приборы врут?

– Посадку с обратным запрещаю, у меня борт на прямой.

Проверяющий Муравьев, сидящий справа, предложил сесть по курсу, мы уже разворачивались левым, и в просветах облачности проносился лес, дальше были болота, но резиновых сапог у меня не было, о чём я честно и сообщил. Я мог простудиться и заболеть. Фразу о резиновых сапогах потом убрали, как не соответствующую стандарту, а меня отодрали.

Мы летели с северным курсом (полоса в Талагах идет с Запада на Восток), и я попросил курс к третьему для экономии времени. Ширина коробочки тогда была 12 километров. Этим манёвром я бы сэкономил 60–80 секунд, но диспетчер сказал заходить строго по схеме. Вот тут-то я и испугался!

Когда такое говорят и в такой момент, лётчик только и думает, чтобы что-нибудь не нарушить, а вовсе не о том, что может быть полный рот земли. Мы выполнили схему идеально.

Мы выскочили из облачности на высоте около 200 метров. Полосы ещё не было видно. А когда она появилась, через пару секунд, я подумал, что теперь дотянем. Уже потом я про считал ”чёрта с два!!! Но тогда, наверное, так было легче.”

Лишь только коснулись земли, сдох сначала правый двигатель. Пожарные машины уже нас ждали в конце полосы и, когда мы добавили режим левому, чтобы освободить полосу, сдох и он.

Полёт продлился 14,5 минуты, я записал 15.

– Ну, ребята, сверлите дырки, ордена получать будете, – встретил нас комэска.

Лично я был не против. Половину оставшегося дня мы писали объяснительные записки и расшифровывали “черный ящик“. Вообще, чёрный ящик вовсе не черный, он оранжевый шарик и называется магнитным регистратором полета. Выяснилось, что заводчики из Пермского моторостроительного завода устанавливали дополнительный пожарный датчик на двигатель и в нарушении технологии открыли масляный кран, забыв его закрыть. Инженер на линейке двигатель не проверил, и самолёт был передан нам. Инженер был сыном главного инженера управления.

Если нас награждать, то инженеру – сидеть (в тюрьме). Поэтому решили дело закрыть.

Чуть позже Гена Никифоров, старший штурман отряда, через наше руководство придумал наградить нас “За выдающиеся успехи по безопасности полётов“, и наградили 50 рублями, то есть по 10 рублей на брата.

Пока нас ещё не наградили, а день выдался напряжённым. Сотовых телефонов ещё не было, и моя жена ждала ребёнка и ещё моего возвращения. Я уже должен был прилететь.

Поэтому приняли решение идти и расслабляться у меня.

Мы снимали квартиру почти в центре. Люда почти не удивилась, что я пришёл не один, и лишних вопросов не задавала. Что-то мы в магазине купили, а что-то ребята притащили.

Моя жена-молодец быстро стол организовала, и первый наш тост был за безопасность полётов и чтобы всем всегда так везло. Вроде тогда я и рассказал ей, что было.

Потом нам дали внеплановый выходной и потом мы снова летали.

Привалов Юрий Сергеевич через год попал в ещё, на мой взгляд, более тяжёлую ситуацию. Он летел проверяющим, а за штурвалом был В. Лемехов. Во время набора,— произошло разрушение части лопаток двигателя, и эти лопатки включили реверс, т.е. обратную тягу.

Представьте себе: один двигатель тянет вперёд, а другой — назад. Приборной доски вообще видно не было из-за вибрации, скорость резко падала, и разворачивающий момент был огромен, но они успели выключить этот двигатель и благополучно сесть.

Юрий Сергеевич Привалов умер в Твери в 2008 году.

Про проверяющего Муравьёва Вячеслава Фёдоровича знаю, что умер в январе 2011 года...Вечная память!

Бортовой механик Женя Зинченко сейчас тоже давно уж пенсионер. После этого случая он нас называл “соучастниками”— Привет, соучастник!

Олег Пименов очень удивился, когда я поздравил его с 25-летием этого события. Мы потом с ним ещё года 3 вместе летали и наших детей вместе растили. Олег уже на пенсии с 10 года. Полетал он Командиром на Ту-134, потом на Боинге 737-500, а потом немного состарился и на пенсию ушёл.

65084 порезали в Архангельске в марте 2008 года. Его модель мне подарили к 25 годовщине тех событий, и я её поставил на книжную полку – люблюсь и чувствую себя много лучше, когда совсем плохо. Парни, что модель делали, денег не взяли. Сказали, что за честь считают эту модель для меня сделать.

Меня списали в 2004 году. Болезнь оказалась страшной, но я ещё работал, а с 2012 года, 25 сентября, я стал МПО (молодым пенсионером окончательным).

Как практика показала, это был единственный случай, когда мы отыграли ту пару секунд, что подарила нам жизнь.

## **Ребёнок по имени Оля и Саманта Смит**

Приближался март. Люда должна была родить. 4 марта у меня был выходной, и мы собрались в кино. Только собрались, как Люда и говорит “Ой, кажется я сейчас рожу!” Я ей и говорю, давай быстрее, чтобы в кино успеть (конечно же, в шутку). Отвел я её в больницу и стал ждать. Ждал, ждал, а она всё не рождает. Я пошёл спать – утром Москва, а она ещё всё не родила. Утром тоже. Я и диспетчеру сказал, чтобы он ситуацию контролировал, но и на обратном пути она ещё не родила. Не родила Люда и вечером, и я уже совсем отчаялся и уже решил, что процесс беременности у моей возлюбленной, наверное, вечен, и с этой мыслью лёг спать. Утром уже безо всякой надежды я позвонил в роддом. Родилась девоч-

ка, нормального габарита и веса. Я был рад. Я, между прочим, девочку, похожую на её маму, и хотел.

В июне мы купили с Людой квартиру в самом центре города и у самого стадиона “Труд”. Конечно, первый взнос нам помогли осуществить наши родители. Скарба у нас почти не было, и на двух “Жигулях” нас перевёз мой экипаж. Лифт был разумно отключен, и мы сделали по два-три подъёма наверх, девятый этаж.

Спасибо М. С. Горбачёву, это он поднял вопрос, что учителя так плохо живут. И ждали мы своей очереди, не имея ничего, всего месяцев девять! А у меня ещё даже и прописки не было.

Всё: любимая работа есть, любимая женщина с моим ребёнком тоже есть. Даже квартира есть. О чём ещё мечтать?

Север есть Север. Снега много, а солнца мало. Правда, две недели в июле было лето, и мы купались в Двине, а потом было снова холодно. В августе мы всегда ходили или летали за грибами. В Мурманске недалеко от стоянок их полно. И в Нарьян-Маре их тоже полно. Только на Севере я собирал грибы, в других регионах я их отыскивал.

Зимой мы катались на лыжах по Двине. А из окна нашего

дома был виден стадион “Труд“, где проводились все чемпионаты по хоккею с мячом и наши всегда побеждали.

Все эти игры я в окно наблюдал. На этом стадионе я всегда бегал, при любой погоде. Один раз надо было к врачу лётного отряда между вылетами успеть, и я побежал к ней. Было прохладно  $-30$  и она, увидев это, испугалась, что я отморожу лёгкие, поэтому позже мною было введено ограничение по бегу  $-20$ . Но холодный душ был обязательным, поэтому я кроме редкого насморка ничего не знал.

Зимой-весной меня отправляли в Крым, санаторий. Я рисовал там море и даже начинал купальный сезон, и ходил на политинформации по вечерам. Тема холодной войны меня просто будоражила.

Мы, победившие в страшной последней Войне и давшие мир, выглядели каким-то страшилищем в глазах всего остального мира. Честно говоря, мне было наплевать на весь остальной мир, но было обидно, что эти дикари не знают своего благодетеля. Я думал так. Я не мог понять, как можно плохо о нас думать. С такими мыслями я прохаживался по пирсу и увидел небольшой корабль “Саманта Смит“. Эта девочка из США приехала к нам, чтобы просить взрослых не допустить новой войны и, хотя это и был больше пропагандистский шаг, выглядел он искренне.

Через несколько лет частный самолёт, на котором летела эта девочка, разбился где-то в США, но память о ней осталась...

А вообще, я всё время рисовал. Самолёты, машины, подводные лодки и танки. Меня сажали на первую парту. У меня отбирали всё, но я продолжал совершенствоваться в рисовании. Одна девочка из нашего класса не только заступалась за меня и давала бумагу для моих рисунков, но писала за меня сочинения. Я написал единственное сочинение сам! Поскольку оно было единственным, то я его даже запомнил и именно его написал на вступительном экзамене по русскому языку.

Когда я уже полетал, то вдруг явственно осознал, что мне очень далеко до моего отца, который в совершенстве рисовал море, парусные корабли, лес и всё прочее. В то время я считал, что море могут писать только Айвазовский и мой отец. Может потому, что таких ещё не было. Кстати, его внук К. К. Арцеулов впервые вывел аэроплан из штопора в 1916 году!

Мне было неловко, что мой отец недосыгаем для меня. В этой области так и остался.

В году 86-м я поехал в Ялту. Начал рисовать море там. Мне понравилось. Понравилось добровольно и моим това-

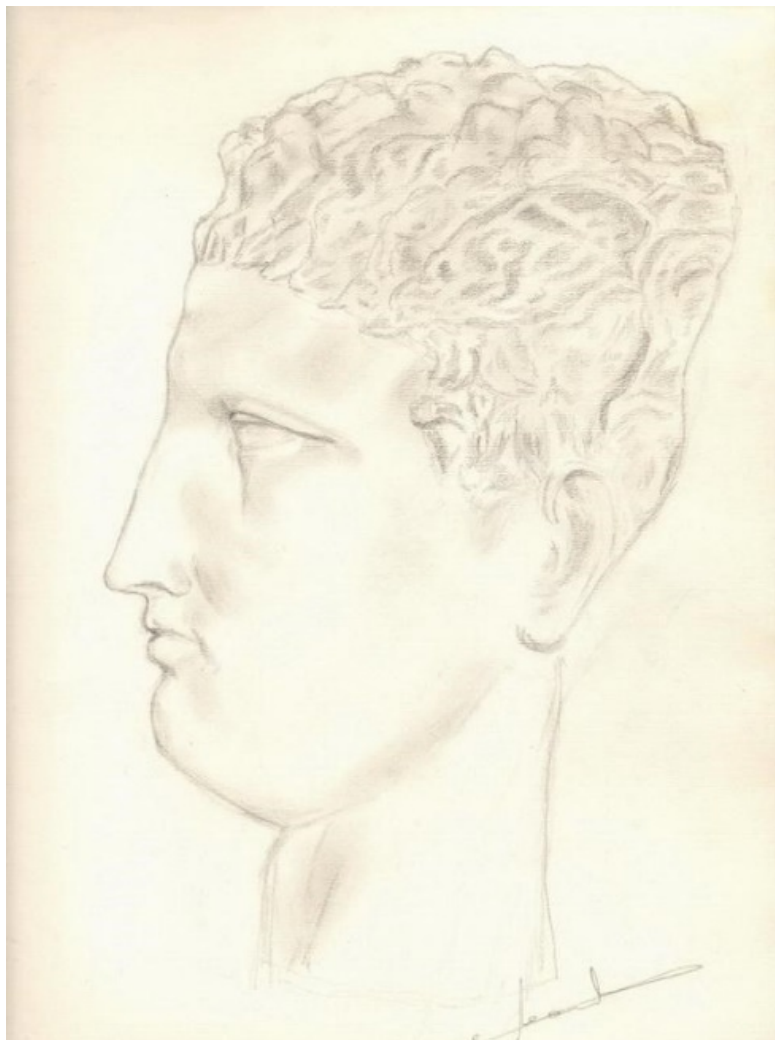
рищам. Я гордо притащил все мои рисунки моему отцу. Их было штук пять. Из всех рисунков отец обратил внимание только на один. На следующий день был день открытых дверей в Академии Художеств (Институт имени Репина) и я пошёл туда. Преподаватели также оценили ту самую акварель и сказали, что мне надо учиться. Учиться в Академии у меня времени не было, потому что я летал.



Решил учиться сам. Для этой цели я купил в подвалах того

института гипсовую голову древнего грека у голодных студентов, всего за 10 рублей, и притащил её в Архангельск. Голову повесил на шуруп, ввинченный в стенку и начал рисовать. Рисовать гипсовую голову – сложно. Сложнее, чем с натуры чью-то голову.

Вы не думайте, я гипсовую голову и в диметрии нарисовал, но маленькая Оля подрисовала глазки...



Вообще, л

люблю смотреть на картины. У моего папы открытки с картинами есть. Можно даже в музее не ходить.

Вначале, конечно, меня и в Русский музей и в Эрмитаж водили, чтобы я к истинному искусству приобщался. Я и приобщался. Воспитывали меня на классике. Её я и любил.

Однако, отучившись в школе и в Академии, продолжал посещать выставки и музеи изобразительных искусств. Причём в нашей стране везде. Иногда даже по несколько раз. Раз в городе Минске в одном музее я встретил статую, очень похожую на мою жену, чем вызвал подозрение у работников музея, потому что я приходил к статуе уже второй день! (Наш самолёт ремонтировали, и было время на музеи.)

Потом Центральный выставочный зал добавился. Я посмотрел молодых прибалтийских художников и очень расстроился. Они так самовыражались, что напрочь физику забыли. Или рассчитывали, что посетители её вообще не знают.

Добил меня Этнографический музей своей выставкой художников из Польской Народной Республики. Если вы когда-либо были в питерских проходных дворах, то, должно

быть,

помните запах Агдама, причудливо пересекающимся с запахом общественного туалета под открытым небом и с настенным изображением неприличных картин, выполненных белым мелом или куском угля. Вот один польский художник поместил свою очень неприличную картину и озаглавил её “Любовь Адама”. В отличие от проходных там не было написано нехороших слов. Но зрители восхищались! В книге отзывов появлялись записи о благодарности питерских зрителей к польскому живописцу. Я не выдержал этого ужаса и в книге отзывов оставил запись о том, что художнику следовало бы предъявлять справку из псих. диспансера о его психическом здоровье.

После этого я кроме Академии художеств, Русского музея и Эрмитажа больше никуда не ходил в Ленинграде.

Раз была выставка Ильи Глазунова. Я потратил четыре часа в очереди, но был счастлив узнать, что не перевелись художники на Руси.

Если была возможность, то во время смен старался посмотреть галереи в других городах.

Так, будучи в Москве, я отправился в Третьяковскую галерею. По-моему, очереди не было, по крайней мере, я просочился.

В одном из залов был "Чёрный квадрат" К. Малевича.

Тишина. О пол шкрябают ноги, а посетители шуршат бумагой и что-то пишут, как на диктанте.

Я осторожно на цыпочках, чтобы не помешать, заглядываю и, наконец, вижу Чёрный квадрат. Ни хрена себе! Мой в то время ребёнок нарисовала розовый детский прямоугольник. А в углы посадила четыре ромашки!

Когда я спросил, ещё не предполагая, как рисовал Малевич, что они там пишут, то он скорбно, как на дебила, посмотрел на меня и также с остервенением продолжил свою писанину...

Я думаю, что своей работой Малевич отразил своё отношение к тем мазилам, что портят холсты и бумагу, а потом пытаются втюхать свою мазню под видом высокого искусства.

### **Сильно расстроенные люди**

Раз полетели мы в Сочи. Даже помню, что самолёт был с бортовым 65096. Когда мы заходили на 06 полосу, ложно сработала курсовая планка, и будучи молодым и глупым я поддался на провокацию и дал команду на четвёртый разво-

рот, это когда мы на посадочную прямую выходим.

Уже развернувшись градусов на 30–40, я сообразил, что срабатывание ложное и самолёт был выведен из крена, и мы нормально сели.

Мы уже расположились в профилактории, успели искупаться и поужинать, и распластаться на скамейках для табакокурения, а наиболее знойные отправились на “горку любви”, под пальмы. А я сижу и переживаю, что не сразу заметил то ложное срабатывание, а солнце продолжает садиться за горизонт. У нас ещё два захода солнца в наличии и настроение радостное.

Вдруг вижу, что из столовой выходит мой бывший однокурсник с опущенной головой и ужасно расстроенный.

– Привет, Серёга!

– Привет, Лёха!

Шесть лет не виделись после окончания Академии!

В двух словах рассказали друг другу о новостях. А он мне и рассказывает о горе своём.

Летал он в Правительственном отряде, и летел с ними член правительства на партийную конференцию, а может, и не на конференцию.

В том Правительственном отряде штурман должен был сообщить расчётное время открытия дверей, чтобы встречающие его другие правительственные и не очень правительственные члены могли морально лучше подготовиться к предстоящей встрече.

То ли диспетчер позабыл, что заходит литерный, то ли обстановка не позволяла, в общем опоздали с открытием дверей на несколько минут, и Серёга переживал, а я удивлялся.

Через много, много лет мы тоже летели с очень важной персоной.

На вопрос диспетчера о времени открытия дверей я сказал, что не знаю, а посадка будет во столько-то. Зачем лишние переживания!

### **Пропуск**

Для прохода на кондитерскую или какую-другую фабрику во все времена требуется пропуск. Пропуск требуется в бассейн, транспорт, а также другие важные места.

Ещё когда я учился в Академии на первом курсе, нас ино-

гда ставили на проходной проверять пропуска. Это считалось заданием- нарядом и мы молодые безусые слушатели старались, как могли. Стоя на столь ответственном посту, я не отвлекался на всякие мысли, однако мысли стали перевешивать, и к концу наряда я начал осмыслять то, что я увидел. А видел я вещи, казалось бы, совершенно заурядные, но, как практика покажет, очень полезные психологические штучки. Так, к примеру, иные проходящие мимо меня люди не могут достать пропуска по причине его отсутствия или очень далёкого присутствия, поэтому иные товарищи старались показать мне то пачку сигарет, то ещё что-нибудь. Понимая, что существо, которое хочет совершить гнусный поступок против родного мне учебного заведения, будет готовиться к нему загодя, и зная в лицо тех, кто не мог извлечь пропуск, я пропускал.

Психологический опыт накапливался. Я уже учился на четвёртом курсе, отлетал преддипломную практику, налёт уже составлял почти 300 часов, я писал диплом, а также любил девушек, а девушки иногда любили меня. В общем, я был счастливым, здоровым, умным и симпатичным баловнем судьбы.

Только я вернулся с преддипломной практики, как мне позвонил мой друг Дима Чубуков (он летал до 2017 года) с предложением сходить в кинотеатр “Ленинград”

и попытаться попасть на нашумевший тогда фильм “Донна-Флора и два её мужа”.

Фильм был сильно нашумевшим, потому что там показывали то, что смотреть было обычно нельзя без соответствующего на то разрешения советских и партийных органов.

Фильм “Донна-Флора и два её мужа” чуть-чуть смотреть разрешили. В Москве и Ленинграде.

Дима предложил посмотреть этот фильм, а потом выступить с лекцией об этом фильме вместо написания диплома.

Его идея мне понравилась очень. В 9 часов Дима уже стоял в очереди, когда я его нашёл.

Очередь была в метров в 200 и, петляя, уходила в раскрытые двери кассы. Народные контролёры стояли по бокам входа, поэтому чуждые элементы просочиться не могли.

Глянул я на ту петляющую очередь и стало мне очень грустно – мне надо было писать диплом. А Дима был отличником, он мог позволить себе стоять в очередях и писать диплом, а я не мог – не родился ещё тот фильм, чтобы посмотреть который требовалось потратить более 15– 20 минут.

Ну, 30, наконец...

Вдруг боковая дверь кинотеатра открылась, и народ, опрокидывая всё на своём пути, устремился туда. Дима указал мне направление и я солидно, неспешно, нащупав пропуск побрёл туда.

Авиационный пропуск для прохода на все имеющиеся аэродромы СССР и всего остального мира тогда представлял собой толстокартонную книжицу с красными полосами и нежно голубой обложкой. Он производил очень сильное впечатление на проверявших документы и особую гордость для их обладателей.

Первый кордон, состоявший из милиционеров, я успешно преодолел и уже мысленно поздравлял нас с победой, как бабулька, стоявшая на следующей контрольной линии стала внимательно осматривать мой пропуск. Я спокойно стоял и ждал.

– Это что? – сурово спросила она.

– Как что? – удивлённо отвечал я.

– Это что? – ещё более сурово спросила она.

– Пропуск, – спокойно отвечал я.

– Куда? – не унималась настырная бабулька.

– На аэродром, – спокойно отвечал я.

Она развернула меня на 180 градусов, но пинка не дала, и я с чувством глубокого удовлетворения вышел вон..

Настроение было подорвано, мне было плохо, болела душа. Я был готов мчаться домой и писать диплом.

– Ты что, бросить меня хочешь? – спросил меня Дима и я почувствовал как чувство стыда и омерзения к такой нецелеустремлённой личности стали подниматься и сжигать меня.

В этот момент открылась другая боковая дверь, и народ топая по мартовским и апрельским лужам устремился туда. Я тоже пошлёпал туда.

У дверей стояла молодая женщина и внимательно слушала больших любителей импортного кино. Кто-то кричал какие-то имена, кто-то доказывал связь с администрацией, кто-то ещё чего-то, только мне сказать было нечего. Молодая женщина уставилась на меня с вопросом, мол, что у вас.

Не долго думая, я ответил, что моя тётя работает главной

уборщицей кинотеатра и народ расступившись, пропустил меня к двери. Обрато я уже возвращался с двумя контрамарками – для Димы Чубукова и себя.

В общем. фильм того не стоил, чтобы тратить на стояния в очереди более четверти часа.

Потом я летал.

В Архангельске хорошо росли грибы за стоянками истребителей-перехватчиков.

Чтобы попасть в те места, приходилось ходить за грибами с лётным пропуском. За грибами в Мурманск мы тоже летали с пропусками, хотя к экипажу мы никакого отношения не имели. Тогда “зайцами” было летать несложно.

Жена летала со мной по моему академическому старому пропуску. Я в свой пропуск её фотографию вклеил, и она успешно им пользовалась.

Ещё когда приезжал из Амстердама мой приятель Эдвин с подругой Эльзой, то в Архангельск я их по старому сценарию отправлял. Он после этого говорил, что в России оказалось можно летать и авиаостопом, да ещё и в кабине!

Как-то нам поменяли пропуски, и получив его я заспешил на вылет. Летели в Москву. Шереметьево, причём со сменой. Смена делалась специально для того, чтобы мы купить то, что в Архангельске было нельзя купить.

Особенно радовался наш второй пилот- он давно мечтал купить стиральную машину “Малютка”. Ему уже её купили. У него недавно родилась дочь! Ему нужно было помочь дотащить по перрону до нашего аэроплана. Вот я и полетел.

Прилетели, поспали, дефицита накупили. Приехали на вылет. Показали пропуск и пошли к вылету готовиться.

Подготовились, а второго пилота нет. Пошёл я на улицу покурить. А на проходной тётя сидит и пропуск с меня требует. Показываю с гордостью, потому, что мне его только поменяли. Тётя, видимо, до того как выйти на пенсию где-то в Бутырке или Лубянке работала, поэтому пропуск вертела долго, что я даже устал ждать. Пока она проверяла мой пропуск, я вспомнил.

Мы как-то, в первый год моей работы, когда я на Ан-24 ещё летал, полетели в город Киров.

По курсу грозы. Начался слалом между этих грозовых очагов, и ничего из навигации, кроме компаса не работало.

Для восстановления места пришлось даже воспользоваться очень древним методом восстановления ориентировки. Пусть этим методом я воспользовался единственный раз в жизни, но место своё мы нашли, и уже гроз нет и через десять минут мы будем снижаться. Принял погоду, рассчитал посадку. И так утомился, что понял, что мне нужно покурить. В том экипаже в кабине курить было нельзя, и пошёл я курить в задний багажник, расположенный в хвосте, метрах 20 от кабины, искурил я сигарету за пару минут и в кабину вернулся. Мы снизились и сели. А потом меня Командир и спрашивает, как я так стремительно успел и сигарету выкурить, и до хвоста и обратно сбегать. Я и отвечаю, что лёгкие здоровыми должны быть. А для этого нужно курить и плавать, ибо только курение ничего кроме вреда не несёт, а в комплексе очень полезно, ибо лёгкие очень сильно развиваются!

Проверила тётя пропуск, и пошёл я курить. Покурил я за пару минут, а обратно эта тётя опять мне вежливо: –Пропуск, пожалуйста!

Показал, а в этот момент наш второй появляется, и я должен ему помочь. “Малютку” тащить, и бдительная тётя опять пропуск проверила!

Идём мы обратно со вторым и стиральной машиной, а

бдительная тётя на чеку, и пропуска стала по новой проверять (у меня уж четвёртый раз за минут 2025!)

– Граница на замке, – чертыхаюсь. Показываю пропуск снова.

Мы уже в Архангельске и снова Полёт!

Я прыгаю по ступенькам проходной, и бывший лётчик, теперь пропуска проверяет, спрашивает меня:

“Лёш, ты хоть пропуск покажи, ведь меняли недавно”.

Показываю. А там печати какой-то не было. Я ведь пропуск не рассматривал, потому что свою физиономию хорошо знаю.

Вот вам и “Пропуск, пожалуйста!”

А в это время Главный мой друг Дима, благодаря исключительным своим мозгам изобретает что-то и с восторгом сообщает мне:

“Алексей, мы заработали минимум 50 000 рублей! (он не отделял меня от себя, но конечно, это были его заработанные деньги, просто такая формулировка).

Чёрта с два тебе их дадут, говорю я. Дима мне объясняет, как пришёл начальник отдела и поставил им задачу, за месяц сделать программу всему отделу. А Дима и говорит, не трогайте меня три дня и три ночи. Я один вам эту программу сделаю. Перемножив количество людей в отделе на их рабочее время, на их месячную зарплату он и получил ту сумму в 50 000 рублей.

За три дня и три ночи с перерывами на питиё кофе и табакокурения Дима отдаёт ту программу. В день заработной платы ему выплатили премию в размере 140 рублей.

Дима купил себе новые зимние башмаки за 60рублей и ещё чего-то зимнее.

Конечно, Дима не испытывал глубокого морального удовлетворения, денег не хватало.

Тогда, он уходит в другую проблемную лабораторию.

Результат был таким же. Правда, его сослали помогать в колхоз, что привело Диму в нервный трепет! Сделано было это с воспитательной целью, чтобы мой гениальный друг не умничал!

После этих событий Дима решил не работать вовсе и во

всех бедах винить коммунист.

“Деньги лежат под ногами, их надо только уметь поднять”.

Я, конечно, ещё молодой и глупый был и разницы между коммунистами или членами КПСС и коммунистами не видел. Поэтому я всех их коммунистами называл. Потому что в тамошней голове уместиться не могло, как можно своё Я на передний план ставить.

А вообще, тогда у нас теория была. Человек рождается нейтральным. На него оказывает влияние семья и школа, и прочая среда и со временем человек имеет некий круг, определённого диаметра. Вот внутри этого круга находится ПОРЯДОЧНОСТЬ!!! А за пределами находится ПОДЛОСТЬ!!! Если человек идёт на сделку со своей СОВЕСТЬЮ,

(совесть прыщами гнойными покрывается) то радиус круга уменьшается и НИКОГДА на прежний радиус не вернётся. Бесполезно, поэтому, человека в тюрьму сажать, хотя в любом правиле есть исключения.

# 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.