

Ю.В. Филатов



*Дорога, которую
мы выбираем*

Автоповесть



12+

2021г.

Юрий Филатов

Дорога, которую мы выбираем

«ЛитРес: Самиздат»

2021

Филатов Ю. В.

Дорога, которую мы выбираем / Ю. В. Филатов — «ЛитРес:
Самиздат», 2021

Книга о людях и событиях, которые встречаются и сопровождают нас по жизни.

Юрий Филатов

Дорога, которую мы выбираем

Это произошло внезапно.

Осень. Обычный солнечный день. Постепенно желтея, с деревьев опадала листва. С каждым днём лес становился прозрачнее и светлее. Бежать было легко и приятно – хвоя золотистой дорожкой выстилала тропинку, а в воздухе витал терпкий аромат соснового бора.

“Какой замечательный день”, – подумал он и буквально через пять минут ощутил непонятную боль в груди, отдающую в челюсть. Словно кто-то внутри тянул верёвкой за правую миндалину, но странно то, что миндалины удалили давно, ещё при поступлении в лётное училище гражданской авиации.

С тех пор минуло тридцать шесть лет и, как ни странно, столько же зим. Одним из этапов прохождения медицинской комиссии была проверка обоняния. Врач предлагала по запаху определить содержимое в пузырьках.

– Почему молчите? Не чувствуете, или не можете определить? – спросила она, открыв очередной пузырёк.

– Просто я никогда ранее не встречал этот запах, – ответил он и несколько насторожился: вдруг это лёгкое замешательство может как-то повлиять на диагноз, а тот в свою очередь – перечеркнуть итог всей медкомиссии?

– Это настойка валерианы, – засмеялась доктор. – В вашем возрасте нормально не знать запах валерианы, и дай Бог вообще его не знать, а вот миндалины придётся удалить, – заключила отоларинголог.

Он перешёл на шаг, но боль и неприятное ощущение не проходили. Как и много лет назад, в кабинете ЛОРа, он не понимал, что происходит, но внутренний голос говорил ему: симптоматика весьма нехорошая.

Дома он принял душ. Улучшений не было. Что произошло дальше, нетрудно догадаться. Скорая помощь, больница, операционная и вердикт врача: “Как вовремя вы к нам попали. Вам оставалось буквально несколько дней”.

Но, справедливости ради, хочу сказать, что проблему этих нескольких дней снял его двоюродный брат Олег Чашин, кандидат медицинских наук, по сей день занимающий пост детского хирурга в научно-исследовательском институте патологии кровообращения имени академика Е.Н. Мешалкина. Оперативно, в течение дня, он добился через Москву квоты и в срочном порядке его госпитализировал.

Также, в трудную минуту, без промедления и, несмотря на свою занятость, на просьбу о помощи откликается ещё один его двоюродный брат, Голубятников Владислав. Он кандидат медицинских наук, заслуженный врач Республики Башкортостан, работает в Уфе на должности заместителя главного врача городской клинической больницы. Но дело не в должности и звании, а в его знаниях, доброте и стремлении помогать людям. Конечно же, все консультации с ним проходят по телефону, но от этого они не становятся менее эффективными.

Откровенно говоря, в его родном городе тоже есть врачи, их не много, но они есть, которые всегда готовы оказать ему помощь. И вообще, государство держится на трёх китах, это армия, здравоохранение и просвещение.

Хочу с полной ответственностью обратиться к читателю с назиданием. При появлении подобных признаков немедленно вызывайте неотложку. Это единственное, что может спасти вашу жизнь.

«Ангел вновь закрыл меня своим крылом,
сказал: “Вставай и не играй с огнём,

иди, твой путь ещё далёк, ты нужен здесь,
вот только думай наперёд...»

Забегая вперёд, скажу сразу же: это строчки из его поэтических зарисовок, которые он стал писать спустя полгода после случившегося.

А случилась закупорка коронарной артерии – то ли по причине большого скопления бляшек, то ли разрыва самой бляшки. Как сказала врач: “Это и не важно. Важно то, что мы вовремя сделали вам коронарное стентирование, и с чистой совестью отправляем вас на реабилитацию в санаторий «Сосновый Бор». Вас известят, как только появится возможность”.

Несколько дней он находился в палате, не в силах прийти в себя от пережитого шока. Пару раз даже чистил зубы кремом после бритья и всё никак не мог понять и смириться с тем, что с ним произошло. Ведь весь его образ жизни позволял строить самый благоприятный прогноз на будущее. Он даже на пенсию ушёл довольно рано – на тот момент ему слегка перевалило за пятьдесят, решив, что лучше получать удовольствие от жизни, чем от жизнепроизводства. “Вот уж действительно”, – думал он. – “Как бы ты ни выглядел, какой образ жизни бы ни вёл и как бы себя ни чувствовал, ласты можно склеить в одночасье”.

Вскоре позвонили из клиники и пригласили в санаторий.

Санаторий находился в сказочном месте. Во-первых, недалеко от дома – буквально двадцать минут езды на машине, во-вторых, среди большого соснового бора на берегу реки. Довершало идиллию то, что шла вторая половина декабря – ни комаров, ни мошек, к тому же он обожал сибирскую зиму.

Сам санаторий по качеству нисколько не уступал своему месту расположения. Отделение реабилитации находилось на первом этаже главного корпуса, постоянное наблюдение врачей и медперсонала, комнаты на два человека со всеми удобствами. А такое качественное, разнообразное и сбалансированное питание он встречал редко, а именно: в Скандинавии, Словении, Австрии и на озерах Блед и Бохинь, расположившихся с ней на границе в тридцати километрах друг от друга. Видимо, уровень местных кулинарных блюд заслужен влиянием отдыхающих австрийцев, которые приезжают покататься туда на горных лыжах. Конечно же, это касается исключительно туристических комплексов, гостиниц и санаториев, где он бывал во времена занятия спортом, затем по роду своей работы, а после ухода на пенсию – во время туристических путешествий.

Путешествия он обожал с детства, да и сама его жизнь складывалась из путешествий и, как правило, сопутствующих им приключений, которые включали в себя встречи с известными, интересными и просто хорошими людьми.

Любовь к странствиям и неуёмное желание познавать что-то новое, преодолевать трудности и получать удовольствие не от достижения самой цели, а от предвкушения, пути к ней, движения вперёд и вверх, ему привило чтение. С миром книг его ещё в раннем детстве познакомила мама, а, научившись читать сам, он погрузился в них основательно. И, пожалуй, главное то, что какой-то внутренний стержень, плюс нескончаемый поток энергии, полученный им от Бога и родителей, сформировали его характер.

Итак, он в санатории. Желание писать пришло к нему неожиданно. Может, это было наследие прочитанных книг, возможно, пережитый психологический шок или каждодневные прогулки по зимнему спящему бору... Но именно там появились первые строчки, в которых он пытался выразить своё настроение и впечатление, вдохновляясь сказочной красотой вокруг.

Забегая далеко вперёд, скажу, что опубликовать свои, как он их называет, “поэтические зарисовки”, которых набралось на два небольших сборника, и приступить к написанию данной повести его уговорил, а точнее заставил давний друг, Александр Малинин. Саня.

“Пиши, – сказал он. – Ведь ты прожил и продолжаешь жить насыщенной, наполненной интересными событиями и людьми жизнью. Да, ты не стал олимпийским чемпионом, не полетел в космос, но ты сам говорил, что у каждого свои олимпийские игры. Тут очень важно то, что, чем бы ты ни занимался, ты отдавал себя всего, шёл до конца, с полной отдачей сил. Возможно, твой рассказ или повесть кого-то вдохновит или просто поднимет настроение, что в итоге тоже очень хорошо. Одним словом, пиши”.

Сам Малинин пишет уже более десяти лет, сочинил около трёхсот стихотворений и фантазмагорий, которые записал на диск в собственном исполнении. Но о нём речь пойдёт ниже и займёт достаточно места и в повести, и в жизни автора.

Пожалуй, пришла пора познакомиться и с автором, и с героем повести.

Меня зовут Юра, Юрий Викторович Филатов. Я – потомственный пилот гражданской авиации, родился в 1958 году, 6 июня. В эту пору в Сибири всюду цветут огоньки, в других регионах, например, в Хакасии, их называют “жарки”. Так вот, когда я родился, моя тётя, родная сестра мамы, в этот день впервые прыгала с парашютом, а после приземления нарвала целый букет огоньков и привезла их в роддом. Кстати, много лет спустя она выпустит сборник своих стихов, и один из них будет посвящён моему дню рождения. Вот несколько строчек этого стихотворения:

“Когда вошёл ты в мир нагим,
Тебя я огоньками поздравляла,
Быть сильным, мудрым, дорогим
Сердечно, искренне желала.

Твой день рожденья памятен и мне,
Я с парашютом прыгала впервые,
И, приземлившись, стоя на земле,
Мне огоньки казались неземными.

Я нарвала их, бережно храня,
Поехала в роддом, тебя встречала,
Как будто за собой маня,
Тебя я с небом обвенчала...”

Сейчас на вопрос о возрасте я порой в шутку отвечаю: “Не знаю, мама говорила, что, когда я родился, было тепло”.

Мы, а это: отец, мать и моя родная сестра Лена, которая моложе меня на семь лет, жили в авиагородке аэропорта Толмачёво, города Новосибирска.

Родители познакомились в небольшом сибирском городе Колпашево, куда отец попал после училища по распределению. Это сейчас выпускники сами выбирают компанию, в которой хотят работать, а раньше всех распределяли кого куда, конечно же, с учётом пожеланий, но те, к сожалению, часто не сбывались.

Это был 1952 год. Отец, Виктор Михайлович, – молодой пилот на самолёте По-2, а мама, Надежда Фёдоровна, – радист на метеостанции. Её родители были обычными колхозниками в деревне Абрамкино. Мама, моя бабушка Елена Даниловна, воспитывала детей и работала в колхозе, а отец, мой дед Фёдор Сафронович Пашковский, был пчеловодом и имел несколько медалей на ВДНХ (Выставка достижений народного хозяйства СССР), среди них были и золо-

тые. Он участник трёх войн: Гражданской (1917-1922), Советско-финляндской (1939-1940) и Великой Отечественной (1941-1945). В какие именно года он принимал в этих войнах участие, я точно не знаю. Но то, что он в них участвовал, рассказывала бабушка, а он никогда не рассказывал об этих событиях, сколько бы я его ни просил. Знаю и то, опять же, со слов бабушки, что на Гражданскую войну он попал по призыву А. В. Колчака, но через месяц бежал в ряды Красной армии. А на фронт Великой Отечественной войны его призвали в 1942 году. Он дошёл до Германии и в 1945 году вернулся домой по ранению, но вот два его родных брата погибли на фронте.

После окончания семи классов (семилетка – это было неполное среднее образование, впоследствии восьмилетка, а сейчас девять классов) мама поступила в педучилище, но муж её старшей сестры уговорил её пойти учиться на радиста. “Ну что хорошего в твоём педучилище? – говорил он. – Иди учишься на радиста, там и кормят, и форму дают”.

Послевоенные годы были хоть и радостные, но тяжёлые, голодные, а семья большая – шесть сестёр и два брата, поэтому долго уговаривать не пришлось. Так она стала радистом. Кстати говоря, работая уже в Новосибирске, она была одним из немногих радистов Западно-Сибирского Управления по гидрометеорологии, имеющих первый класс.

Все мальчишки авиагородка были в основном дети пилотов, штурманов, инженеров и остальных работников авиапредприятия, которые, безусловно, мечтали стать лётчиками или, как минимум, пойти по стопам своих родителей. Но кто-то не смог при поступлении в лётное училище пройти медкомиссию, кто-то не прошёл по конкурсу, а кто-то попросту изменил свои планы или изначально мечтал совершенно о другой профессии, не связанной с авиацией. Но те, кто окончили училище и стали пилотами, штурманами, инженерами, впоследствии работали в Толмачёвском авиапредприятии, а порой и летали в одном экипаже. Конечно же, некоторые ребята уехали работать в другие города России, а в то время – Советского Союза, ведь до 25 декабря 1991 года наша страна состояла из пятнадцати союзных республик, включая РСФСР (Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика), но это совсем другая история.

На тот момент мой отец летал командиром самолёта Ту-104, а мама работала синоптиком в авиапредприятии. Свою лётную жизнь отец начал в 1950 году в городе Уфе, летая в аэроклубе на учебно-тренировочном самолёте УТ-2. Затем училище и распределение на работу пилотом самолёта По-2 в город Новосибирск.

Это сейчас пилоты после окончания лётного училища, придя в авиакомпанию, совсем ещё мальчишки, переучиваются на самолёты Boeing или Airbus и, войдя в строй вторыми пилотами, начинают летать по всей России, затем получают допуск к международным полётам, а через три-четыре года становятся, как принято сейчас говорить, капитанами кораблей. Такой путь прошёл и мой сын, который сейчас летает капитаном на самолётах Airbus в авиакомпании S7 Airlines, продолжая нашу лётную и, хочу заметить, довольно редкую в гражданской авиации династию. Есть династии, когда дед или сын летали бортинженерами или штурманами, а внук становился командиром, но вот чтобы все трое: дед, сын и внук летали командирами, – это действительно редкость. В авиакомпании “Сибирь” я знаю только две фамилии – это Беляевы и наша, Филатовы. Кстати сказать, дочь тоже хотела стать пилотессой, но маленький рост (рост пилота должен быть не менее 160 сантиметров и не выше 190 сантиметров, именно в 160 сантиметров я и уложился в своё время) и недостаточно острое зрение не позволили ей осуществить желаемое.

В те годы подготовка пилотов была совершенно иной, как говорится, от простого к сложному. Такую программу подготовки проходил и я.

Поработав на самолёте По-2, отец переучился на самолёт Ли-2, затем Ил-12, Ил-14, Ту-104 и закончил свою лётную деятельность на самолёте Ту-154.

Как-то раз, когда мне было лет пять, мы с мамой летели на отдых. Точно не скажу куда, но отчётливо помню, что отец был за штурвалом и заходил на посадку в аэропорту города Свердловска, ныне Екатеринбурга. Была ясная ночь, я находился в кабине рядом с отцом, – тогда это было возможно, – и вдруг увидел посадочную полосу. Она светилась словно новогодняя ёлка.

– Папа, смотри, вон там полоса! – закричал я в восторге оттого, что первый увидел, где находится ВПП (взлётно-посадочная полоса).

– Стой тихо и не мешай папе работать, он всё видит, – сказал спокойно бортмеханик. (На самолётах Ту-104 были именно бортмеханики, а вот уже на Ту-154 летали бортиженеры). Я тогда подумал: “Как же он может видеть, если смотрит на приборы, а не в окно?”

Эта картинка так и осталась в моей памяти на всю жизнь, но к выбору профессии она не имеет никакого отношения. Был другой случай, когда я в возрасте двадцати лет также находился в кабине самолёта во время взлёта, да и всего полёта в целом, правда, не с отцом. Именно тот полёт и сыграл ключевую роль в моей судьбе. Да и мои дети – и сын, и дочь решили стать пилотами после того, как пролетели со мной в кабине. Бывало, я просил поставить меня тем рейсом, которым они летели на отдых, таким же образом я вывозил их обратно. Спасибо командованию, что они, хоть и косвенно, но повлияли на выбор профессии моего сына.

Отец родился в 1932 году, он был моложе мамы на один год, в деревне Петровка, Татарская Автономная Советская Социалистическая Республика (с 30 августа 1990 года Республика Татарстан). Затем его большая семья, а это шесть братьев и две сестры, перебралась в Уфу. Там он впервые и увидел самолёты.

Учился в школе рабочей молодёжи, работал токарем на заводе и записался в аэроклуб, где влюбился в небо и самолёты на всю жизнь. Когда уходил на пенсию, а его списала медицинская комиссия по зрению, так ещё полгода переживал до слёз.

Он очень любил профессию пилота и гордился ей, но никогда не идеализировал. Всегда тщательно собирался на вылет: свежая белоснежная рубашка, отглаженный костюм и до блеска начищенные ботинки. При этом говорил, что пошёл именно на работу, а не что куда-то полетел. А о том, куда он летал, мы узнавали по привезённым продуктам. Если рыба, значит, на восток, если фрукты – юг.

Это сейчас пилоты летают с одним кейсом, а в те года брали целые коробки и сумки. Я тоже не стал исключением и порой привозил по десять и более коробок фруктов и прочей снеди для семьи и родственников, поскольку в то время в магазинах был весьма скромный ассортимент, а то и вовсе ничего, в полном смысле этого слова.

Опрятный внешний вид и уважение к лётной форме я перенял от отца, а уже, видимо, от меня эта традиция перешла и к сыну.

Отец был очень дисциплинированным и ответственным человеком, и это качество заметил его инструктор в аэроклубе. “Витя, – говорил он. – Ты должен продолжить учёбу в военном училище. Из тебя выйдет отличный военный лётчик”. А после одного случая и вовсе стал относиться к нему, как к родному.

Это произошло при выполнении очередного учебного полёта на самолёте УТ-2. У них отказал двигатель, и инструктор приказал отцу прыгать с парашютом. Но отец понимал, что, если выпрыгнет, у самолёта нарушится центровка, и инструктору будет весьма сложно спланировать. Ведь на самолёте УТ-2 при полётах без курсанта или инструктора в кабину одного из лётчиков клали мешок с песком для лучшей центровки.

Отец остался в кабине, и инструктор благополучно посадил машину. С тех пор отец часто бывал у него в гостях, пили чай и всё больше говорили о военной авиации. Но у отца была другая мечта. Он грезил полярной авиацией.

И вот, спустя несколько лет, работая пилотом, он переучился на Ил-14, ввёлся командиром воздушного судна и написал в министерство прошение направить его в полярную авиацию. Но по воле судьбы положительный ответ до него не дошёл. Когда он узнал об этом, было слишком поздно. Так он и остался летать в Новосибирске на Ил-14, а впоследствии на Ту-104 и Ту-154.

Были ещё интересные факты в его лётной работе, но сначала я хочу рассказать о его старшем брате, к которому он хотел отправить меня, пока они с мамой займутся бытом в заполярье, а то и вовсе неизвестно, на какой период. Возможно, намечалось переехать в Уфу, а на север летать в командировки. Они сами толком ничего не знали.

Своему старшему брату, Александру Михайловичу Филатову, он доверял, как себе, даже более того.

Фронтвик с февраля 1942 года, миномётчик, вернулся с фронта в звании капитана.

Награждён:

- Медаль “За оборону Сталинграда”
- Медаль “За отвагу”
- Орден “Славы 3 степени”
- Медаль “За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945гг.”
- Медаль “За взятие Берлина”
- Медаль “За боевые заслуги”
- Медаль “За освобождение Варшавы”

В Германии, во время освобождения одного концентрационного лагеря, он влюбился в узницу, пробывшую в лагере долгих четыре года. Её четырнадцатилетней девчонкой из Харькова фашисты отправили в лагерь, и только в восемнадцатилетнем возрасте освободили бойцы красной армии, среди которых был и мой дядя Саша. Там же они и поженились.

Детей у них не было, это и понятно. Концлагерь – не санаторий. Своих детей он очень хотел, да и женщин вокруг такого героя было немало, но он так и остался верен своей любви и чести офицера. Они прожили вместе до самого ухода его из жизни.

Ещё один брат отца, Филатов Николай Михайлович, воевал на фронте Великой Отечественной войны с 1944 по 1945 год, а после участвовал в ликвидации банд Бандеровского движения на Западной Украине. Награждён “Орденом Отечественной войны 2 степени”. Он совсем недавно ушёл из жизни – в возрасте 93 лет, в 2019 году.

Возможно, пример братьев и воспитал в отце ту самодисциплину и ответственность, которая помогала ему и в жизни, и в работе.

Кстати говоря, именно дядя Саша и научил меня плавать. Это было в Уфе, мы тогда семьёй отдыхали у родителей отца. И вот плывем на лодке по реке Белая, и дядя Саша спрашивает у отца:

– А Юрка плавать умеет?

– Нет, – говорит отец.

Тогда дядя Саша, недолго думая, со словами “Выбирайся дорогой, как можешь” столкнул меня в воду. Отец в панике, мечется.

– Не суетись, Витя. Выгробет, будет мужчиной, – сказал дядька.

Я кое-как добрался до лодки, они помогли мне в неё забраться.

– Ну вот, не пропадёт, толк будет, – заключил дядя Саша.

Но уже своих детей, Михаила и Полину, я учил плавать как положено, в бассейне. Сын даже пару лет посещал секцию плавания. Любовь к спорту мы с женой, а она в юности занималась фигурным катанием и бальными танцами, привили своим детям с раннего детства.

Сын после плавания переключился на борьбу, футбол, затем лыжный спорт, а перед поступлением в Ульяновский институт гражданской авиации год занимался боксом, но любовь к футболу осталась у него на всю жизнь. Сейчас он заядлый болельщик “Спартака”, как в футболе, так и в хоккее, ездит на игры вместе с женой и детьми, а когда я у него в гостях, то и меня берут с собой. Так я из динамовца превратился в спартаковца, даже купил спартаковскую атрибутику: шапочку, перчатки и сумку.

А дочь в детстве увлекалась спортивной гимнастикой, затем занялась шестовой акробатикой, выступила на трёх чемпионатах России, но выше одиннадцатого места не поднималась. Правда, один раз была бронзовым призёром открытого чемпионата Москвы и два раза серебряным призёром ежегодного фестиваля воздушной акробатики “Объятия невесомости”, ну и второе место на чемпионате города Новосибирска. Имеет два высших образования, и одно из них спортивное. Факультет Физической культуры и спорта, который она закончила в Новосибирском педагогическом университете. Думаю, что именно занятие спортом помогло им успешно закончить высшие учебные заведения. Именно спорт развивает заложенные природой в человека самые лучшие качества: самодисциплину, ответственность, желание бороться и побеждать.

Вообще, за всю лётную деятельность двигатель у отца отказывал трижды. Как говорится: “Бог любит троицу”. Второй отказ произошёл при полёте из Москвы в Новосибирск на самолёте Ил-14. Отец тогда был уже командиром. Крейсерская скорость была небольшой – 350 км/час, а дальность полёта – 1250 километров, поэтому из Москвы до Новосибирска он выполнял как минимум две промежуточные посадки. Высота полёта составляла не более 4000 метров, поскольку кислородного оборудования не было, и перевозил он 36 пассажиров. И вот где-то между Москвой и городом Горький (с 1990 г. – Нижний Новгород) у них отказал двигатель. Нужно было принимать решение либо вернуться в Москву, либо лететь до Горького.

- А куда дальше: до Москвы или до Горького? – спросил отец у штурмана.
- До Москвы на 50 километров короче, – без промедления ответил тот.
- Значит, возвращаемся в Москву, – подытожил отец.

С грустью развернулись и взяли курс на Москву. Полёт прошёл спокойно, но буквально после касания самолётом полосы, на пробеге, у них отказывает второй двигатель.

Казалось бы, что такое для самолёта 50 километров? Но в авиации порой и ведра керосина не хватает, чтобы дотянуть до полосы. История помнит много случаев, когда из-за нехватки топлива происходили катастрофы буквально в шаге от полосы, но бывало, что лётчики достойно выходили из положения и сажали самолёты с отказавшими двигателями в чистом поле, а то и умудрялись спланировать на полосу. Слава Богу, что в этом случае всё закончилось благополучно.

Третий случай с отказом двигателя произошёл в Хабаровске, на самолёте Ту-104. Отец тогда был в должности второго пилота.

Была заметка в газете “Крылья Сибири” от 30 марта 1971 года, которая называлась “За мужество”, вот её содержание:

“Это произошло ночью в Хабаровском аэропорту. Самолёт Ту-104 Толмачёвского подразделения оторвался от взлётной полосы и стал набирать высоту. На борту находилось 70 пассажиров...120 метров. И вдруг отказал левый двигатель. Экипаж – командир корабля Н. Ф. Коньков, второй пилот В. М. Филатов, штурман Н. П. Евтушенко, бортмеханик А. М. Шулятиков, бортрадист А. П. Ощепков – внезапно оказались в исключительно сложных условиях. Но люди не растерялись. Каждый проявил присущие нашим лучшим лётчикам высо-

кое мужество, хладнокровие, выдержку. Отказавший двигатель немедленно был переведён на режим малого газа, самолёт набрал высоту 600 метров. Затем было слито излишнее топливо, и экипаж произвёл посадку в аэропорту вылета”.

В те времена наградами не разбрасывались, да и сама работа обязывала лётчиков и обязывает их сейчас знать и уметь действовать в сложных и особых случаях полёта. Это один из основных пунктов их обязанностей, помимо ответственности и прав.

Конечно же, экипаж наградили ценными подарками, а бортрадисту объявили благодарность. Но экипаж с таким решением не согласился и, быстро скинувшись, купил ему свой подарок, который все вместе и обмыли у нас дома.

Отец не так много рассказывал о своих воздушных приключениях, но некоторые из них мне запомнились очень хорошо.

Был случай, когда на Ил-14, будучи уже командиром самолёта, он выполнял рейс с посадкой в Омске. После взлёта легли на курс, включили автопилот и всем экипажем решили раскинуть картышки.

В ту пору среди лётных экипажей самой распространённой игрой в карты была “храп”. Он даже меня как-то обучал этой игре, но карты меня вовсе не увлекали, хотя в “дурака” играл с удовольствием. Вошли в азарт и потеряли ориентировку, проще говоря, не знали своего местоположения. Доложили диспетчеру, тот завёл их по своим радиосредствам, а они после посадки пошли объясняться к руководителю полётов. Надо сказать, что для большей убедительности своих объяснений они вооружились коньяком, купленным в ресторане аэропорта Омска. Это был то ли 1959, то ли 1960 год, да это и не важно. Важно то, что отношения в авиации того времени были гораздо проще, чем сейчас. И вот после недолгих объяснений они продолжили свой рейс.

Вот уж действительно фраза тех лет “Пока есть водка, мы непобедимы” имела самое точное значение.

Вообще, курьёзных случаев в авиации, особенно тех лет, очень много. Хочу рассказать об одном необычном происшествии с его другом, Александровым Василием Васильевичем.

При заходе на посадку в городе Барабинске Новосибирской области на самолёте Ил-14, командир самолёта, Василий Васильевич, открыл форточку. Я не знаю для чего, но, скорее всего, чтобы закурить. Так иногда делали пилоты и на Ил-14, и на Ан-2. Ведь скорость захода на посадку у Ил-14 с закрылками, отклонёнными на угол 45 градусов, составляла 135-140 км/час, а на Ан-2 и того меньше. И в этот момент из расстёгнутого нагрудного кармана рубашки воздухом высосало пилотское свидетельство, и прямым в форточку. Пилотское свидетельство для лётчика – это как права для водителя, только более серьёзный документ, а на его восстановление требовался не один месяц. Утрата весомая, а последствия и того хуже. Делать нечего, после посадки пошли всем экипажем на поиски. Бродили долго и безрезультатно – ведь это равносильно, что иголку в стоге сена искать. Но не успели они вернуться, как приходит тракторист и говорит: “Ребята, я тут недалеко землю пахал, вышел по нужде, смотрю – какая-то книжица, читаю, вроде бы как ваша. Посмотрите”.

Василий Васильевич, конечно же, в буфет за коньяком, иначе нельзя – спасена его честь, и он снова в строю.

Уже летая командиром на Ту-104, отец попал в сложные метеоусловия СМУ. Они летели то ли в Хабаровск, то ли во Владивосток. Топливо на Ту-104 было весьма ограничено из-за очень большого расхода – это беда всех советских самолётов. Экипажи постоянно рассчитывали точку рубежа возврата, после которой уход на запасной аэродром невозможен. И вот, пройдя эту точку, экипаж отца получил сводку об ухудшении погоды. Оставалось одно – надеяться, что снежный заряд не помешает посадке. Но, увы, тот оказался слишком мощным – видимость упала до менее 50 метров.

Это сейчас современные самолёты оборудованы автоматическими заходами на посадку, а на Ту-104 её выполняли вручную, да и сами системы посадки были далеки от совершенства.

Но, как бы там ни было, приземлились они благополучно. Руководитель полётов даже пришёл в штурманскую комнату, где экипажи готовятся к полётам, чтобы лично их поблагодарить.

Впоследствии штурман, уйдя на пенсию, работал дежурным штурманом в аэропорту Толмачёво, и когда я, уже летая командиром на самолёте Ту-134, заходил в штурманскую для подготовки к полёту, он всегда меня приветствовал и в очередной раз рассказывал этот случай.

Отец был весьма скромным и стеснительным человеком. В середине 60-ых министерство издало указ о том, что лётчики должны иметь как минимум среднее образование, позже обязали пилотов самолётов 1 класса (это самолёты, чья взлётная масса составляет 75 тонн и более) иметь высшее образование. А у отца была семилетка, аэроклуб и лётное училище, при том спецнабор. Это короткий срок обучения (1 год), поскольку курсант прошёл обучение в аэроклубе и налетал определённое число часов на учебном самолёте.

Так отец оказался в вечерней школе. Я в то время ходил во второй класс. Здание школы было одно, я занимался во вторую смену, в первую учились первоклассники, а вечером приходили вечерники, такие, как мой отец.

И вот по пути из школы домой я встретил отца и начал громко что-то рассказывать, давая понять, что мы оба школьники. Ему стало неловко, а дома он отругал меня и попросил впредь вести себя скромнее.

Много позже мы с ним пересекались во время учёбы в УТО (учебно-тренировочный отряд) на курсах повышения квалификации. Он на своём типе Ту-154, а я на своём Ан-2.

Современные пилоты всю подготовку проходят, как правило, дома на компьютере, таким же образом у них принимают и зачеты. А в то время мы посещали лекции и сдавали экзамены в уже упомянутом УТО. Позже вся авиация перешла на дистанционную подготовку, не стал исключением и я.

И вот, пока мой отец бороздил пятый океан, а мама составляла синоптические карты, я, как и все ребята нашего городка, гонял во дворе мяч, играл в “казаков-разбойников”, “прятки”, “лапту” и многие другие игры того времени, о которых нынешние ребяташки даже не слышали.

Кстати, романтики именно так и называли небесное пространство – “Пятый океан”, поскольку на Земле существовало всего четыре мировых океана. И только в 2000 году на картах появился пятый, Южный океан или Антарктический океан. Хотя термин “Южный океан” многократно появлялся ещё в 18 веке, когда началось систематическое исследование региона.

В одиннадцать лет я поступил в музыкальную школу по классу баяна, но закончить её мне так и не удалось, поскольку занятие спортом на долгое время затмило и увлечение музыкой, и желание стать лётчиком.

В спортивное общество “Динамо” я пришёл четырнадцатилетним мальчишкой. Желание заниматься спортом усилил приход из армии моего старшего двоюродного брата Ивана. Он достаточно серьёзный и целеустремлённый человек. Отслужив срочную службу, он вернулся домой старшиной и со своими друзьями постоянно занимался спортом. Они то боролись, то занимались боксом или просто бегали по лесу, а поскольку я был младше его на десять лет, по сути, совсем мальчишка, наблюдение за их занятиями, безусловно, вдохновляло меня.

В “Динамо” я пришёл в компании двух друзей. Это Виктор Кручинин и Константин Алексеев. Мы тогда стояли перед выбором, в какую же из спортивных секций записаться. И, после недолгих размышлений, по предложению Виктора, остановились на зале тяжёлой атлетики. Самое интересное то, что через месяц Виктор прекратил тренировки, а мы с Костей надолго

остались преданными этому виду спорта. Хочу сразу же сказать, что любовь к спорту и спортивный образ жизни я сохранил по сей день.

Что касается Константина, то судьба нас связала гораздо раньше. Ещё в детском саду мы ходили с ним в одну группу, жили в одном подъезде – он на втором этаже, а я на четвёртом. Учились в одной школе, а уже в восьмом классе сидели за одной партой, именно тогда и началось наше увлечение тяжёлой атлетикой. Звание “Мастер спорта СССР” нам присвоили почти одновременно. Я выполнил этот заветный норматив в октябре 1975 года, в городе Свердловске, на первенстве СССР среди юношей, где стал серебряным призёром в весовой категории до 67,5 кг. Костя на том первенстве был бронзовым призёром, а вот норматив мастера спорта он выполнил в апреле 1976 года в Ростове-на-Дону в весовой категории до 90 кг.

Затем совместная армейская служба в спортивной команде общества “Динамо”. В 1979 году вместе поступили в Омское лётно-техническое училище ГА и учились в одной группе. А вот после окончания училища, в 1982 году, наши дороги разошлись. Он остался работать в Омске, а я уехал в наш родной Новосибирск. Но до того ещё далеко. За этот промежуток времени произошло много чего интересного. Мы постоянно разъезжали по стране, очень часто выступали на соревнованиях, посещали всевозможные спортивные сборы, встречались и тренировались с самыми знаменитыми атлетами того времени. Но, самое главное, мы выросли, и к нам постепенно приходило осознание своего места в жизни – именно того, о чём мы мечтали в далёком детстве и юности, ведь Костя тоже был потомственным авиатором. Его отец летал бортрадистом на самолёте Ту-104, а старший брат Константина, Виктор, летал командиром на Ту-154 и Ил-86, поскольку занимал командно-руководящую должность.

К сожалению, Виктор Викторович Алексеев трагически погиб в авиационной катастрофе 4 октября 2001 года. В этом полёте он был в должности проверяющего, а командиром экипажа был мой товарищ, с которым мы росли в одном дворе и учились в параллельных классах, Евгений Гаров. Они выполняли рейс SBI 1812 Тель-Авив-Новосибирск, но через 1 час и 45 минут после взлёта самолёт был непреднамеренно сбит зенитной ракетой ПВО Украины. Погибли 12 членов экипажа и 66 пассажиров.

Выступать на соревнованиях я начал довольно рано, спустя полгода появились первые соревнования с выездом в другой город, пришли первые победы, первые спортивные сборы, и в этот момент появился настоящий азарт, желание побеждать, добиваться самых высоких результатов, которое на долгие шесть лет затмило детские мечты об авиации.

Из-за выездов в другие города приходилось очень часто пропускать школьные занятия, но меня и моих товарищей по команде это мало беспокоило. Да и философия тренера сводилась к одному – он любил повторять: “Всё у вас будет, если станете большими чемпионами”, и мы старались ими стать. Конечно же, он о нас заботился и вёл к заветной мечте выигрывать самые крупные соревнования.

У нас сформировалась достаточно дружная команда. Мы вместе тренировались, выступали, искренне радовались победам друг друга и так же искренне переживали.

Помню в городе Ordzhonikidze, ныне Владикавказ, на первенстве Центрального Совета “Динамо” (это первенство СССР, на котором участвуют только динамовцы) среди юниоров, – это атлеты, возраст которых не более двадцати лет, я пытался установить юниорский рекорд СССР. Попытка была неудачная: совсем немного не хватило сил удержать штангу наверху. После соревнований ко мне подошёл кавказец с двумя девушками и со словами, характерными только кавказцам “Клянусь, ты поднимешь этот вес” подарил мне цветы. После чего местные борцы-осетины пригласили меня в баню, поддержав тем самым мою дерзкую попытку устано-

вить рекорд СССР. А по приезде в гостиницу уже мои друзья по команде отнеслись ко мне с полным пониманием и уважением.

А на следующий день мы с товарищем пошли в кино. После окончания фильма на выходе из кинотеатра до меня долетела фраза: “Смотрите, это же тот парень, который вчера пытался установить рекорд СССР”. Я обернулся и увидел компанию молодых людей. Мне стало настолько лестно, что невольно подумалось: какое же удовольствие и гордость испытывают люди, устанавливающие рекорды страны или мира, а то и вовсе побеждающие на самых крупных соревнованиях.

Но, к счастью, заболеть “звёздной болезнью” мне не пришлось. Во-первых, мои спортивные результаты были не настолько высоки, а во-вторых, мне была уготована совсем другая дорога в жизни.

Был ещё один интересный эпизод, запомнившийся мне на всю жизнь, а дружба с этим человеком спустя двадцать лет сыграет ключевую роль в определённой ситуации.

Это произошло в 1978 году после очередного первенства СССР среди юниоров, которое проходило в городе Липецке. В сумме двоеборья я занял почётное третье место, а в толчке первое место уступил по собственному весу. В тяжёлой атлетике, если участники поднимают одинаковый вес, то победа присуждается тому, чей собственный вес на взвешивании перед соревнованиями оказался меньше. Кстати говоря, соревнования в тот день проходили в очень острой и упорной борьбе. Хочу заметить, что атлеты лёгких и средних весовых категорий начинают борьбу задолго до самих соревнований. Это борьба с собственным весом, который необходимо постоянно контролировать и сдерживать, а непосредственно перед соревнованиями сгонять лишнее, чтобы уложиться в свою категорию. А это порой сделать непросто, к тому же нужно сохранить силы уже для самих соревнований. Участников в моей категории числилось более тридцати человек, и результаты были весьма плотные – достаточно сказать, что в упражнении “рывок” я занимал то ли девятое, то ли одиннадцатое место, и только второе упражнение, “толчок”, позволило мне в сумме двоеборья подняться на пьедестал. Из-за долгого ожидания своего подхода разминаться приходилось по три, а то и по четыре раза в каждом упражнении. Соревнования растянулись на долгие почти пять часов. После выступления нашей категории, со следующего дня, соревнования остальных категорий разделили на два потока, учитывая квалификацию атлетов.

После этих соревнований я должен был лететь домой в Новосибирск, а буквально через неделю вылететь в город Грозный на следующие.

Мой друг, с которым мы дружили уже не первый год, Муса Шапи, пригласил меня к себе в гости, солнечный Дагестан.

– Ну что ты будешь мотаться по всей стране туда-сюда, поехали ко мне в селение, погодишь, отдохнёшь, а затем вместе поедем на сборы и соревнования в Грозный, – предложил он.

– Хорошо, – согласился я.

И вечерним поездом мы выехали в Махачкалу. Затем автобусом в Акушинский район – нагорную часть Дагестана, откуда нас уже на грузовике доставили в селение Кули. Это Балхарское поселение, в котором проживают лакцы, мусульмане-сунниты. Высота селения над уровнем моря чуть менее 2000 метров, а население на момент 2010 года составляло около 150 человек. Думаю, в год моего визита жителей было не больше трёхсот человек.

Тогда у меня сложилось впечатление, что я первый сибиряк, посетивший это селение, хотя не исключено, что так и было. Меня постоянно приглашали в гости и угощали обедом, а по утрам я выходил поздороваться со старейшинами, которые приходили к дому моего друга в знак уважения и по традиции гостеприимства. Дом родителей Мусы был большой и весь из

камня. На первом этаже огромная кухня-столовая, а рядом, через стенку, большой хлев для домашнего скота. Было лето, и животные постоянно находились на выпасе, а ночью либо во дворе, либо в хлеву. На втором этаже располагалось несколько жилых комнат. Убранство было очень простое: шкаф, кровать и стол. Каждый день к нам прибегали ребятишки, его племянники. Им не было и семи лет, поскольку в школу они ещё не ходили. Кстати, начальная школа находилась в самом селении, как раз напротив его дома, а уже дальнейшее образование они получали в соседнем селении. Их возили туда на небольшом автобусе каждый день. На русском языке ребятишки говорили очень плохо, а то и вовсе его не знали, но зато они обучали меня лакскому языку, что доставляло всем нам огромное удовольствие. Когда мы выходили прогуляться по селению, нас постоянно сопровождала ватага ребятишек. Сейчас очень трудно передать переполнявшие меня чувства. Ведь это был совсем другой народ, со своими вековыми традициями, своим языком и менталитетом. Многие удивляло и поражало. Я столкнулся с совершенно другими обычаями и отношениями между людьми. Более того, это было горное селение, расположенное достаточно далеко от какого-либо города.

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.