



Константин Ярошенко

**# ИСТОРИЯ
РОСТОВСКОГО
ЛЕТЧИКА**

ДОМОЙ СКВОЗЬ ГОДЫ



Константин Владимирович Ярошенко

История ростовского летчика. Домой сквозь годы

Серия «Портрет эпохи»

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70049641

*История ростовского летчика: Домой сквозь годы: АСТ; Москва; 2024
ISBN 978-5-17-153396-0*

Аннотация

Константин Ярошенко – российский летчик, который в 2010 году был похищен в Либерии, тайно вывезен за территорию и в 2011 году осужден в США за намерение перевезти наркотические средства. В апреле 2022 года был освобожден в результате обмена на гражданина США Тревора Рида.

В своей книге автор откровенно и детально рассказывает историю работы организаций США, фабрикующих «дела» против граждан разных стран. То, как это было сделано, напоминает настоящий детектив, когда подозреваются все. Собственная история судьбы русского летчика, попавшего в трагическую ситуацию, но сумевшего выстоять и снова подняться в жизни, полна захватывающих фактов и событий. Так, скажем, в конце 1990-х – начале 2000-х годов К. Ярошенко много пришлось работать в Африке и даже создать в Гвинее собственную

авиакомпанию. Сегодня тоже остро стоит вопрос налаживания и развития воздушного сообщения на Африканском континенте. А какие здесь возникают трудности и что следует делать, подробно описано в книге.

В формате PDF A4 сохранён издательский дизайн.

Содержание

Часть 1	6
1. Моя семья	6
2. Летное училище. Служба в армии	14
3. Окончание учебы	21
4. Начало профессиональной и семейной жизни	30
5. Времена меняются	37
Конец ознакомительного фрагмента.	39

Константин Ярошенко

История ростовского летчика. Домой СКВОЗЬ ГОДЫ

© Ярошенко К.В., 2024

© ФГУП МИА «Россия сегодня», 2024

© ООО «Издательство АСТ», 2024

Часть 1

1. Моя семья

Шестидесятые-семидесятые годы в Советском Союзе – это время расцвета науки, искусства, промышленности и даже, как тогда казалось, сельского хозяйства. Преисполненные энтузиазма комсомольцы и молодые коммунисты энергично осваивали целину, строили новые города и поселки. Природная стихия нарушила дерзновенные, но, увы, неподуманные планы целинников, а уже изрядно постаревшие города и поселки сейчас доживают последние дни.

Но тогда это было время надежд. Время, когда люди, рожденные в СССР, совершенно справедливо гордились, тем, что живут в Великой Стране. Те, кто помнят это время, никогда не согласятся с тем, что они «жили плохо».

Конец хрущевских времен и начало брежневских, так называемый застой, когда компартия была особенно сильной и рабочий народ (а другого у нас тогда не водилось) получал за свой труд достойное вознаграждение.

Государству, которое восстанавливалось после тяжелой, изнурительной и разрушительной войны, были необходимы работники *всех* профессий. Никто не работал «за бесплатно». Росли заводы и фабрики, строились города. Они посто-

янно пополнялись рабочими кадрами. Инфраструктура в городах была налажена, а человек защищён социально и материально.

Я родился 13 октября 1968 года в Ростове-на-Дону.

Что такое 1968 год? Это Олимпийские игры в Мехико. Это чемпионат Европы по футболу в Италии, где команда СССР заняла четвертое место. Это студенческая революция в Париже.

В 1968 году впервые на экраны вышла программа «Время».

В 1968 году трагически погиб Юрий Гагарин.

В 1968 году в космос полетел «Союз-3» с космонавтом Георгием Береговым на борту.

В 1968 году первый испытательный полет совершил сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144.

Наша страна развивалась, несмотря на все потрясения: Первую мировую войну, Октябрьскую революцию, Гражданскую войну, Вторую мировую...

В 1968 году, готов засвидетельствовать, наша страна процветала. Советский Союз был единственной в своем роде страной среди других стран мира, и я отлично помню то прекрасное время моего детства и юности, которое мне посчастливилось застать. Я успел пожить в той стране и отучиться еще на той учебной базе, которая тогда существовала, с теми преподавателями и старшими товарищами, которые не могли ни учить, ни работать плохо. Они просто не имели на это

морального права.

Я родился в нормальной советской семье. Мать и отец работали в Ростовском вертолетном производственном объединении.

Жили мы в Западном микрорайоне. Рядом протекала река Дон. Отец был заядлым рыбаком и к рыбалке пристрастил меня. Летом, осенью, весной с пятницы по воскресенье мы выезжали на рыбалку. Постоянно! Конечно, жить рядом с устьем Дона и не любить рыбалку, я считаю, невозможно. И у нас в доме всегда было много рыбы. Какой только не было! Еще раки шелестели в ванной...

Я рыбалку люблю до сих пор, чего не скажу об охоте: ни в каком виде она меня не прельщает. А какая отличная донская кухня! Жареный сазан с луком или в маринаде, пирожки с визигой, борщ из раковых шеек... Эх! Не говорю уже про вяленого леща, рыбца, тарань и шамайку... Что, не слышали про шамайку? А между прочим, есть такая рыба. Очень хорошая, по праву заслужившая статус царской рыбы.

Отец моей мамы, мой дед, красноармеец Михаил Ашаев, окончил Сумское высшее военное артиллерийское училище и погиб в 1943 году в селе Дробышево Краснолиманского района Донецкой области, где тогда шли жестокие бои с фашистами. В том же году погиб в Сталинградском сражении и мой дед по отцовской линии, Иван Иванович Ярошенко. Дедов своих я, увы, не застал. Даже моя мама не видела своего

отца. Она родилась уже после того, как отец ушел на фронт.

Моя бабушка по отцовской линии Лида пережила очень многое. Ростов, где она жила, в 1942 году занимали два раза: сначала немцы, потом – румыны. Бабушка осталась совсем одна с двумя маленькими детьми на руках. Голод в Ростове был страшный! Многие жители покинули его и уходили в другие области, чтобы хоть как-то прокормиться.

По рассказам бабушки, оставшиеся жители копали окопы, убирали трупы, срезали мясо с лошадей. Отец рассказывал, как они бегали на хлебозавод, чтобы подышать запахом хлеба. Это летом было проще, хотя бы ловили раков и рыбу на Дону и так спасались от голода. А вместо лакомства жевали сладенькие цветочки акации...

Так сложилось, что моя трудовая биография началась с завода, на котором работали родители. Это завод их породнил, а потом появился я.

Как и все советские дети, я видел перед собой только счастливое будущее. Ведь оно подкреплялось настоящим. Работники предприятия получали бесплатные квартиры, дети каждое лето уезжали в пионерские лагеря, которые тоже были бесплатными, как и спортивные секции. По линии профсоюзов можно было получать путевки в санатории, лечебницы, профилактории...

В общем, все у нас было стабильно и хорошо: только трудись на благо своей страны!

Всю жизнь отец и мама проработали на Ростовском верто-

летном заводе. Мама – в отделе снабжения, а отец – слесарем шестого разряда. Он был очень грамотным специалистом, имел много наград, восстанавливал большие станки вместе с инженерами на равных. Отец и мама, оба, ветераны труда.

Представляю, как трудно было моим родителям пережить упадок их завода в 90-е. А ведь сколько специалистов не пережили таких потрясений...

Наш завод выпускал Ми-24 – боевые вертолеты. За устрашающий вид их называли «крокодилами». Между прочим, на этих «крокодилах» было установлено 16 мировых авиационных рекордов (например, в 1961 году – скорость 320 км/ч, которая ранее считалась невозможной для вертолетов). Помимо Ми-24 завод выпускал транспортный вертолет Ми-6, производство которого длилось до конца 1970-х, а с 1980 года завод перешел на Ми-26 – крупнейших в мире серийно выпускаемых транспортных вертолетов.

Наш завод был огромным! Конечно, не «Ростсельмаш», но все же... Поэтому у нашего завода было много «смежников» – по всему Советскому Союзу.

Когда я был школьником, мама часто брала меня в командировки по стране: Москва, Ленинград, Иркутск, Тбилиси, Ташкент...

Летали мы на транспортных самолетах, потому что у завода имелась своя транспортная эскадрилья. Штаб эскадрильи находился при заводе, а самолеты стояли в аэропорту Ростова: Ан-8, Ан-12, Ан-26 и Ан-32. Они летали к поставщикам

за материалами, оборудованием, агрегатами. А грузо-пассажирский Ан-26 летал в основном в Москву.

Как-то раз, когда я учился в пятом классе, а может и раньше, мама взяла меня в очередную командировку в Ташкент, и мы полетели на заводском Ан-8. Летчики посадили меня за штурвал, показали, как работает экипаж. Наверное, с того момента меня все время тянуло в небо я и «заболел» небом. После этого случая я практически всегда и теперь, когда летал с мамой на заводских самолетах, пытался вникнуть в летное дело. Наши заводские летчики, видя мой безграничный интерес, всегда охотно показывали мне, как управлять машиной, рассказывали о самолетах и летном деле...

Уже тогда я понял, что оно не такое уж и легкое. Заводским экипажам самим приходилось заниматься загрузкой самолета, простаивать в долгих ожиданиях следующего рейса... По окончании девятого класса, когда остался последний год учебы, мама меня спросила: «Сынок, кем ты хочешь быть?» Она, конечно, очень хотела, чтобы я стал военным, как ее отец, который погиб на войне...

...Его могилу мы долго искали. Нашли только в 1981 году. Военкомат сообщил нам, куда ехать, и мы – мама, отец, я и бабушка по маминой линии Мария Кузьминична – поехали в село Дробышево. Там замечательно встретили нас очень добрые, сердечные люди. Могил было много, братских в том числе. Стали искать. И одна бабушка рассказала нам,

что погибших солдат хоронили за селом в одной из братских могил.

Мы пошли в указанном направлении, но ничего не нашли. Хорошо, что в сельсовете нам подсказали, куда идти. Отлично помню: десять братских могил. Над ними возвышается обелиск. Читаем имена на обелиске. Среди них капитан Ашаев.

Нашли моего деда!

Бабушка всю жизнь проработала в воинской части, и второй муж ее тоже был военным. Ну и конечно, моя мама видела меня в будущем военным. Была даже договоренность, что меня возьмут (как внука погибшего красноармейца, кадрового офицера) в Сумское высшее военное артиллерийское училище, которое окончил мой дед. Это было желание бабушки и мамы. А отец хотел, чтобы я пошел работать на завод.

Но я не пошел ни туда, ни туда. Окончив девятый класс, сказал родителям: «Буду пилотом».

В последнем классе я очень старался, усиленно занимался и окончил школу в 1986 году. У меня было одно желание – поступить в летное училище. Эскадрильные пилоты дали мне необходимые советы, как поступить наверняка, поскольку в училище был огромный конкурс – около 35 человек на место.

Поступал я в Ростове, там работала выездная комиссия. Успешно прошел медкомиссию, сдал все экзамены и был

принят в Краснокутское летное училище гражданской авиации, что расположено в городе Красный Кут Саратовской области. Многие летчики с нашего завода оканчивали именно это училище и рекомендовали поступать именно туда. Я так думаю, что моя профессия уже была predetermined с детства. Ведь я попал в летчики потому, что воспринял эту профессию как свое призвание. Никем другим я себя не видел.

В том 1986 году Советский Союз жил почти прежней жизнью. Но тревожные перемены начали ощущаться. Пришедший к власти Горбачев уже постепенно разрушал нашу страну. А что было в последующие годы, всем нам хорошо известно...

И кто бы что ни говорил, но при Л.И. Брежнев и Ю.В. Андропове жизнь в СССР была спокойной и стабильной, и я к ним до сих пор отношусь с большим уважением...

2. Летное училище. Служба в армии

В 1986 году я приехал в город Красный Кут и поступил в высшее летное училище. Конечно, был горд собой, что поступил. Эмоции захлестывали – курсанты, пилоты, самолеты летают, совсем другое окружение. В первый раз вдали от дома, но грустить не приходилось: распорядок на первом курсе, как в армии, учились много, постоянно чем-то занимались. С приходом к власти Горбачева с его перестройкой с высших учебных заведений сняли так называемую бронь. Поясню: до осени 1986 года в учебных заведениях, где имелись военные кафедры, студенты и курсанты не забирались в армию, а когда бронь сняли, последовали массовые призывы молодых людей практически из всех вузов СССР. Конечно, это было неразумно – призывать в армию тех, кто изучает военное дело в высших учебных заведениях. Молодые люди, мечтающие о высшем образовании и желающие «хорошо поступить», порой платили за это высокую цену, отказывая себе в отдыхе и развлечениях. Если бы заранее было известно, что все равно попадешь в ряды вооруженных сил, многие изменили бы для себя систему приоритетов. И в учебных заведениях возникла психологически тяжелая атмосфера – сложившаяся ситуация ни студентам, ни преподавателям не прибавляла оптимизма, у людей срывались долгосрочные планы.

Что касается лично меня, то в 1987 году я уже начал летать. И первый самолет, который освоил, был легкий учебно-тренировочный Як-18Т. Прекрасная машина! Двигатель – 360 л.с., размах крыла – 11,2 м, максимальная скорость – 300 км/ч, может выполнять фигуры высшего пилотажа. Их производили на Смоленском авиационном заводе и отправляли в летные училища гражданской авиации: Актюбинское, Бугурусланское, Кировоградское, Сасовское и наше Краснокутское.

Отлично помню мой первый самостоятельный вылет. Конечно, сложно было сдерживать эмоции, сам за штурвалом, без инструктора... Потом тебя все поздравляют. Пилоты, летный состав, курсанты...

В 1987 году мы отучились с сентября по май, сдали экзамены. Потом начались полеты, длившиеся до сентября-октября. Помимо этого мы серьезно занимались военным делом: ходили в шинелях, строем, изучали управление взводом, ротой, десантирование, бомбометание. И вот нас всех из казарм забрали в армию. Да ладно бы в авиацию! Нет, я и еще около 30 человек из авиационного училища попали сначала на распределительный пункт в Саратов, потом в зависимости от назначения в Ульяновск или в Горький, а оттуда уже во Владивосток, на Тихоокеанский флот.

Как же жалко было терять три года! А тут еще выяснилось, что нас хотят отправить служить на подводные лодки, для чего мы, крепкие, здоровые, подтянутые, хорошо под-

ходили. Что было делать? Мы пошли к капитану 3-го ранга морской авиации: «Понимаете, мы курсанты летного училища, у нас уже самостоятельный налет есть, а нас на подлодки забирают». Он выслушал, всё понял, поговорил, с кем надо, и нас отправили в «учебку» морской авиации, а это не три года службы, а два.

Во Владивостоке есть район – Вторая Речка, и там стояла наша «учебка», школа младших авиационных специалистов и дивизия морской пехоты, где я встретил много хороших ребят, с которыми до сих пор поддерживаю связь.

В «учебке», в районе Вторая Речка, мы пробыли полгода, потом я попал в боевой полк дальней авиации, где летали Ту-142 и Ту-16.

Он находился в Хороле, на военном аэродроме, построенном незадолго до Второй мировой войны. С 1986 года там располагался переформированный 141-й гвардейский морской ракетноносный авиационный полк. Потом для пополнения вновь формируемого полка прибыла 134-я отдельная гвардейская дальнеразведывательная эскадрилья с гарнизоном Пристань. В 1985–1988 годы он был реконструирован для посадки советских космоланов и вошел в историю как «Восточный» запасной аэродром (тот самый, что использовался для «Бурана»). В те годы была реконструирована взлетно-посадочная полоса, построен перрон под 30 самолетов первого класса.

К сожалению, с распадом СССР, в 1993 году, оба полка

прекратили свое существование, а программа «Буря» была свернута.

Я тогда немного работал на Ту-142 и в основном на Ту-16. Это был хороший самолет, тяжелый, двухмоторный, реактивный, многоцелевой, выпускался в различных модификациях, включая бомбардировщик, ракетноносный вариант, самолет-заправщик.

Я на том аэродроме пробыл совсем немного, и как-то однажды ко мне подошел зам по летной полка и говорит: «Как так, ты после летного училища, и здесь. Давай мы тебя в Оренбургское училище дальней авиации направим, а потом к нам вернешься в полк». Я ответил: «Нет, спасибо, военным быть хорошо, но мне как-то гражданская авиация больше по душе».

Проходит еще немного времени, меня вызывает начальник 1-го отдела и говорит: «Константин, на тебя пришла заявка с указанием отправить тебя служить стране за рубеж – в Эфиопию, Анголу или Вьетнам. Выбирай, куда хочешь лететь». Я ответил: «Куда партия прикажет – туда и пойду».

В итоге я попал во Вьетнам. Во Владивостоке, около Артёма, находились авиационный полк дальней авиации и внештатная комендатура. Прибыли с несколькими ребятами туда, нас переодели в гражданскую одежду, забрали документы, выдали загранпаспорт. Пробыв там некоторое время, мы на военном Ту-154 вылетели в Камрань, Южный Вьетнам.

База Камрань была расположена на берегу Южно-Китайского моря, в одноименной бухте. Благодаря природным условиям порт Камрань считался одним из лучших глубоководных портов в мире. По сути, это была природная военная крепость.

Во время Вьетнамской войны там находилась база войск США. Американцы построили аэродром и современный порт. На аэродроме у них базировались истребители и транспортные самолеты. Говорят, что сам президент США Линдон Джонсон дважды лично инспектировал эту базу в 1966 и 1967 годах.

Американцы были уверены, что их звездно-полосатый флаг будет реять над этой базой вечно. Однако в 1972 году им пришлось передать все военные объекты в Камрани южновьетнамской армии, а в апреле 1975 года город был взят северо-вьетнамской Народной армией. В 1979 году Советский Союз и Вьетнам подписали соглашение об использовании порта Камрани в качестве пункта материально-технического обеспечения советского военно-морского флота.

В марте 1982 года там была сформирована 17-я оперативная эскадра Тихоокеанского флота, а в дальнейшем в Камрани была развернута крупнейшая советская военная база за рубежом общей площадью 100 квадратных километров с численностью личного состава порядка 6 000 человек.

Военная база Камрань имела условное наименование «Объект РС-3», и что интересно, адрес моей и других частей

был не полевая почта, как обычно у тех, кто служит за границей, а город Москва, с номерным абонентским ящиком.

В Камрани, помимо морской эскадры, базировался 169-й гвардейский смешанный авиационный полк, состоявший из трех эскадрилий, и полк обеспечения. Там были противокорабельные ракетносцы Ту-16К, заправщики Ту-163Щ, противолодочные самолеты Ту-142, транспортники Ан-26, Ан-12, истребители МиГ-23, вертолеты Ми-14ПС и Ми-14ПЛ.

Но что удивительно, попал я туда не по профилю специальности, а в отдельный взвод охраны. Это 26 человек, где командиром был мичман, хотя, в принципе, это должность капитана 3-го ранга. Отбор был достаточно серьезный. Ребята все были образованные, начитанные. Мы там, кстати, изучали немного вьетнамский язык, я помню даже несколько слов: «син тяо» – «привет», «ванг» – «да», «хонг» – «нет»... Легче всего было запомнить «спасибо» – это «кам он», почти как по-английски.

Я служил на этой базе около года и восьми месяцев, замены не было. А потом наша страна стала разваливаться. И, насколько я знаю, всё в Камрани изменилось: к концу 80-х, началу 90-х истребители и вертолеты были вывезены в Союз на кораблях, Ту-16 перелетали своим ходом, а неисправные машины были просто брошены. А уже в 2001 году руководство России приняло решение не продлевать договор с Вьетнамом и досрочно эвакуировать базу. А заодно и аналогич-

ную базу в Лурдесе (Куба).

3. Окончание учебы

Осенью 1989 года, где-то в октябре, моя служба в армии окончилась, и я отправился в запас. Дорога домой, как сейчас помню, очень затянулась. База технического обеспечения в Камрани была большая. Туда зашло наше гражданское судно, большой теплоход, и по просьбе командования воинских частей на него загрузились все военные, отправлявшиеся домой. Приехали мы во Владивосток, и я увидел, что положение в нашей стране просто аховое: торговали всем и вся прямо на улицах, огромная барахолка развернулась на Гоголя. Везде царил хаос, полки магазинов пустые, найти обычный кусок мыла и то было проблематично. Начавшаяся перестройка напоминала развал страны. Сейчас некоторые говорят, что Михаил Сергеевич – это фигура, изменившая ход мировой истории в конце XX века. Возможно, и так, только в чью пользу? Он как-то встречался с Маргарет Тэтчер, и она сказала: «Мне нравится мистер Горбачев, мы можем вести дела вместе». Повели дела вместе! Но на самом деле он принялся раздавать налево и направо все то, чего наша страна и народ добивались десятилетиями!

Во Владивостоке я с тремя ребятами из моего взвода сразу пошел в комендатуру. Там вернули наши документы, выдали билеты на поезд и немного снабдили деньгами. Ни у меня, ни у моих сослуживцев не было формы. В комендату-

ре нам сказали, что ее выдать не могут, лучше нам обратиться в свою часть. То есть во Вьетнам? Там у нас была тропическая форма, не такая, как у моряков в СССР. Пришлось идти на пристань военных кораблей к морякам, попросили у них форму: брюки с клешем, тельняшку, бушлат, бескозырку, чтобы вернуться домой красиво и чтобы видно было – служили на Тихоокеанском флоте.

Поездка из Владивостока до Ростова на поезде заняла бы неделю, а то и больше, а времени у меня практически не было, так как учеба в училище уже началась, а дома мне тоже хотелось немного побыть. Поэтому пришлось позвонить домой и попросить выслать денег на самолет, после чего я с пересадками проследовал по маршруту Владивосток – Чита – Иркутск – Барнаул – Челябинск – Ростов.

Прилетел домой, позвонил, мама меня встретила. Столько счастья было – не передать. Я неделю провел дома и снова отбыл в летное училище, куда как раз слетелись и другие ребята, которые служили на территории Германии, Афганистана, СССР...

Второй курс шел тяжело. После долгого перерыва нужно было вспоминать весь пройденный материал по всем предметам. А требования раньше были очень серьезные – не только в летных училищах, но и во всех учебных заведениях. Благо еще оставалась наша старая система образования, которую потихоньку уже начинали разваливать.

Мы стали изучать новый тип воздушного судна – Ан-2.

Легкий многоцелевой самолет-биплан. Краснокутское летное училище тогда выпускало пилотов на этом типе. А принадлежало оно тогда Министерству гражданской авиации, которое выпускало летчиков для «Аэрофлота». Ближе к завершению учебы я уже знал, что меня заберут в Министерство авиационной промышленности, на Ростовский вертолетный завод. Там меня ждали в нашу эскадрилью, командиром которой был Евгений Васильевич Рожнов. Мой приход был согласован с руководством завода, где директором был Борис Николаевич Слюсарев, сумевшим удержать предприятие на плаву, в то время как другие закрывались и переставали существовать. Благодаря ему завод в 1990-е годы выстоял, несмотря на все потрясения, и сейчас работает на благо нашей страны. Особенно сейчас, когда идет специальная военная операция и завод выпускает боевые вертолеты и транспортные Ми-26.

В начале 1990-х годов училищу эксплуатировать воздушные суда стало сложнее, возникали большие трудности с приобретением топлива для летных программ. Одну их часть мы отлетали в училище, а другую уже на полевых аэродромах. Краснокутское училище готовило летчиков для работы в отрасли народного хозяйства.

Незадолго до окончания училища, когда я уже сдал теоретические экзамены и остались только практические – полеты, меня вызвал директор и сказал, что поступила заявка из Министерства авиационной промышленности: Ростов-

ский вертолетный завод после училища хочет взять меня к себе в эскадрилью.

В связи с этим у меня возникли серьезные разногласия с руководством училища. Мне, в частности, заявили: пока МАП или завод за тебя не заплатят, диплома тебе не видать. Понять, почему такую позицию заняло руководство училища, можно. Пару лет назад этот вопрос не возник бы, но в 1991 году все обстояло совсем иначе. Разрушение страны шло полным ходом, отточенная десятилетиями экономика и производственные цепочки были пущены под откос, средств не хватало, в полном объеме они не выделялись. Все отрасли страны попали в бедственное положение и пытались самостоятельно выжить. Не обошла сия участь и образовательную систему летного училища. Выделяемых Министерством гражданской авиации средств на обучение пилотов для подведомственных предприятий не хватало. Каждая копейка была на счету. И тут получается, что Министерство ГА тратит огромные средства на подготовку специалиста (то есть меня) для другой отрасли. Поэтому руководство училища запросило оплату за мое обучение от Министерства авиационной промышленности. До полной оплаты дело не дошло, но, когда я уже заканчивал летную программу, с авиационным бензином у училища начались трудности, и оно потребовало от Ростовского вертолетного завода цистерну бензина. Тогда этот вопрос кое-как решили – завод прислал бочку или оплатил, и я все-таки отлетал положенную програм-

му, но отношение руководства ко мне после долгих дебатов со мной и заводом стало как к чужаку, на которого приходится тратить собственные средства. В общем, меня сильно невзлюбило руководство. А случай, когда летчик после училища попадал сразу в Министерство авиационной промышленности, был редким. Попасть туда было очень престижно, зарплата там была гораздо выше, чем в «Аэрофлоте», ну и спектр полетов, конечно, лучше... По всей России свободно летали – от Камчатки до Калининграда, не как «Аэрофлот»: Ростов – Москва – Ростов.

Последний день в училище проходил так: все должны были отлетать экзаменационную программу, и после этого вручались пилотские свидетельства, подъемные деньги. И вот, все за неделю получили форму, стали ее подшивать, думая, что будет праздничный выпуск, а мне ничего не дали. Прихожу – говорят: «Вам отказано». Я пошел в штаб, поговорил с начальником, а мне в ответ: «Мы на тебя и так потратились». Как будто само училище лично на меня деньги тратило. Ты, говорят, уходишь в Министерство авиационной промышленности, вот пусть они тебя и экипируют.

Наконец наступил последний день. Выстроил нас командир отряда Миллер. Хороший летчик и человек. Мы тогда выпускались поэскадрильно. Приехали инспекторы из Приволжского управления гражданской авиации, собрались и другие начальники, чтобы проверить технику пилотирования выпускников. И нашей летной группе объявили, что нас

будет проверять лично начальник училища. Пилот-инструктор и командир звена, зная мои проблемы, улыбнулись и сказали мне:

– Это по твою душу.

Я ответил:

– Ну что же, я готов.

Пилот-инструктор, замечательный был человек и летчик, настоящий учитель, сказал Миллеру:

– Я за своего курсанта даже не переживаю.

И вот – построение, приехал начальник училища Владимир Сергеевич Сулимин с «большими людьми» из управления Москвы. Наша эскадрилья, или летное звено, перелетела на полевой аэродром. Все распределены. На каждый самолет по шесть-семь экзаменуемых выпускников.

И начальник училища командует: «Ярошенко, в самолет!»

Мой пилот-инструктор меня подбодрил, но я был совершенно спокоен, думая так: все, поехали, какие проблемы. Сели в самолет, я спокойно отлетал. Приземлились. Сулимин вышел, ничего не сказал пилотам и командирам эскадрильи, затем сел в машину, дав другому пилоту-инспектору проверять остальных, и уехал. А предполагалось, что он будет сам всех семерых проверять! Потом ко мне подошли командир эскадрильи, командир звена и пилот-инструктор. Спросили, как все прошло. Я ответил: «Да вроде бы все хорошо». А они мне говорят, что директор училища злой ка-

кой-то уехал, и все подумали, что он меня завалил и летать я не могу.

В общем, закончился экзамен, мы вернулись обратно, привели себя в порядок и стали ждать, когда объявят результаты прохождения летного экзамена. Ко мне подошел командир и говорит: «Костя, пять баллов!» Технику пилотирования я откатал на отлично, не было никаких замечаний. Конечно, начальник училища был зол на меня, думал подловить на чем-то, давал кучу вводных в пилотировании, но я спокойно на все реагировал.

Все выпускники были в красивой форме, а у меня была простая летная форма, хлопчатобумажный летный комбинезон, тот, который мне с завода прислали. Ко мне подошли командиры, не знающие моих проблем, и спросили, почему я не переодеваюсь. А я говорю:

– Мне не дали ничего – ни денег подъемных, ни формы. У всех праздник, белые рубашки, кители красивые с погонами, летные фуражки, а я так и пойду.

Выпуск проходил в Доме культуры. Собралось много людей, гостей. На трибуне стоит стол. За ним сидят руководство училища, представители «вышей власти» из Приволжского управления гражданской авиации, из Москвы, из Министерства гражданской авиации. Курсантов вызывали по одному: «Курсант такой-то – в такое-то управление гражданской авиации». Кричали «ура!», вручали пилотские.

Меня вызвали самым последним:

– Пилот Ярошенко Константин Владимирович. Направляется в Министерство авиационной промышленности, в Ростовское вертолетное производственное объединение.

Я сидел в заднем ряду со своим командиром. Встал и пошел в своей хэбэшной форме. Там был какой-то инспектор из Приволжского управления, и когда я подходил к сцене, где располагался длинный стол с официальными лицами, он воскликнул: «О! МАПовского летчика видно издалека!» Сулимин, когда я проходил к столу, меня просто просверлил глазами. Я тихо сказал: «Вы же мне ничего не дали. Пришлось в этом». Посмеялись, вручили мне диплом.

Потом мы с ребятами скинулись на ресторан, заказали «Икарус», чтобы поехать в Саратов. Окончание училища – как же долго мы все к этому шли!..

И вот автобус уже стоит. Много людей вокруг. Заказали музыку – «Прощание славянки». Все радостные, открыли шампанское, командиры нас поздравляют. Ну и меня руководство училища поздравило. Потом приехали в Саратов, где ребятами были забронированы номера в гостинице «Словакия» и банкетный зал в ресторане.

Раз двадцать, наверное, заказывали мы песню Александра Барыкина: «Аэропорт! Стою у трапа самолета. Аэропорт! По мне скучает высота...»

Переночевали, а утром я отбыл домой. Радости было много, ведь я знал, что скоро буду летать, и не на Ан-2, прозван-

ном в народе «кукурузником», а на одном из самолетов, которые имелись у завода.

4. Начало профессиональной и семейной жизни

Дня три-четыре, может, недельку отдохнул – и сразу на завод. А так как он относился к Министерству авиационной промышленности, летчики там проходили совершенно другие проверки, нежели летчики «Аэрофлота». На заводе меня официально оформили в АТЭ – авиационно-транспортную эскадрилью. Потом нужно было ехать в Центральную больницу экспертизы лётно-испытательского состава в городе Жуковском: летчики Министерства должны были проходить более серьезную медицинскую проверку. Ее я прошел успешно. После медкомиссии меня направили в Москву переучиваться на Ан-32. Завод тогда приобрел этот новенький самолет, кстати, впоследствии мой любимый, даже бортовой номер его до сих пор помню – 48983, заводской – 1603. Отличный был самолет. Дело в том, что Министерство авиационной промышленности эксплуатировало такие самолеты, которые не эксплуатировали ни военные, ни гражданские. Это такие суда, как Ан-8 и Ан-32 – чисто МАПовские машины. Переучиться на них можно было только в Москве, в учебно-тренировочном центре министерства. Раньше Ан-8 недолго использовался военными, а потом их отдали в министерство. С Ан-32 совсем другая история. Самолет в основном собирался силами и на средства ОКБ Антонова под

индийские ВВС. Это самолет для высокогорья, жаркого климата и коротких посадочных площадок. Машина очень энерговооруженная, мощная, прекрасно летает. Индийцы называли Ан-32 «Серебряный конь». Но в СССР в Министерстве обороны и «Аэрофлоте» отказались от Ан-32 и эксплуатировали самолеты только подразделения МАП.

Полтора месяца длилось мое переучивание, затем были тренировочные полеты, «ввод в строй» и наконец производственные полеты. Летная деятельность очень радовала меня, и профессия пилота стала для меня как хобби. Когда получил первую зарплату, немного удивился – работа в удовольствие, так еще и деньги платят! После каждого рейса с нетерпением ждал следующего.

В самом начале 1990-х годов работали много и достаточно насыщенно, летали по всей России. Помню первый свой производственный рейс в город Хмельницкий, на ткацкий комбинат, выпускавший технические ткани. Загрузили ими полный самолет. Работа была интересная, каждый раз – новое направление. Киров, Москва, Питер, Казань, Уфа... Я знал, кто поставщики, какие мы берем материалы, аппаратуру, агрегаты... Много мы привозили и «служебных пассажиров» – командированных, забирали их, ждали, ночевали. Силами экипажа грузили и разгружали самолет. Летали и по военной линии, и по гражданской. Перспективы ожидали хорошие, да еще можно было квартиру от завода скоро получить, и зарплату по тогдашним меркам очень большую пла-

тили. Но в целом уже тогда чувствовалось, что впереди не будет всё так радужно.

1991 год, преступные, незаконные Беловежские соглашения. Окончательно развалили страну, и она покатилась непонятно куда...

В том же 1991 году через моих друзей я познакомился с прекрасной девушкой Викторией. Красивая, маленькая, хорошенькая. Я жил в западном микрорайоне «Сказка», и наши дома находились недалеко друг от друга. В мае 91-го, когда я еще учился в училище и прилетел домой на несколько дней в отпуск перед полетами, друзья пригласили сходить в кинотеатр. Я нехотя согласился. Вместе с ними пришла и эта девушка. Мы немного пообщались, и я почувствовал, что в ней есть нечто такое, что меня притягивает. На следующий день она отмечала свое рождение и пригласила меня, практически незнакомого ей молодого человека, прийти к ней домой, где она жила с родителями. Я, даже не думая, согласился. Родители ее были очень порядочные люди: отец – машинист локомотива, а мама – бывший работник культуры. Узнать ближе друг друга времени не было, так как через пару дней я отбыл обратно в училище. Но после моего окончательного возвращения осенью, уже с дипломом, мы смогли с Викой чаще встречаться, узнавая ближе друг друга, хотя дома я все же находился нечасто – поездки, полеты... Так, в течение года, наши отношения постепенно развивались.

Я всегда очень любил автотехнику, и у меня был красный мотоцикл «Ява», на котором я катал Вику. Молодые, красивые, беззаботные, влюбленные...

Через полтора года после знакомства мы поженились. Свадьбу сыграли осенью 1992-го. Несмотря на то, что время было тяжелое, нигде ничего толком достать было нельзя, а если вдруг можно, то цены астрономические, получилось торжественно: в администрации города я договорился с водителями на десяток белых и черных «Волг». Их вереница была необыкновенной. Да и Вика в свадебном платье выглядела просто роскошно.

А потом мы поселились в хрущевке, с моей мамой, на пятом этаже, в двухкомнатной квартире. В молодости не обращаешь особенного внимания на трудности, всё преодолимо. Мы жили дружно и весело и до сих пор вместе. А тогда, в 90-е, было очень тяжело: в магазинах пустые прилавки, задержки с зарплатами, инфляция. Люди годами копили – и в один миг деньги превратились в бумажки, а заводы, электростанции, нефть, газ стали собственностью неких нечестных людей.

После женитьбы Виктория тоже устроилась на наш завод и работала, пока в 1997 году не ушла в декрет, а когда пришло время ей возвращаться на завод, там уже работы было мало. Она так и не вернулась туда после рождения дочери.

Когда супруга забеременела, мы решили, что, если у нас будет девочка, назовем ее Дарьей. Дочка появилась на свет в

роддоме на площади Карла Маркса. Я очень переживал, да и все переживали, но беременность и роды были под контролем, потому что моя кума Анна – врач, и она была рядом с женой.

День, когда дочка родилась, выдался такой солнечный, ясный и безоблачный. Я посчитал, что это хороший знак сверху: сами божественные силы благословляют ее рождение.

Примерно через месяц после рождения дочери мама сказала: «Так, дети, месяц прошел, пора делать смотрины, накрываем стол и всех приглашаем». Мы жили в хрущевке, наш двор был очень дружный, люди сплоченные, все друг другу помогали. Мама распорядилась: «Сынок, пока мы с Викой стол накрываем и будем встречать гостей и родственников, сходи в загс и зарегистрируй Дашу». Все наши близкие, друзья и окружение уже знали и привыкли к тому, что нашу дочку зовут Дарьей. На всех домашних видео с момента, как забирали Вику из роддома и до смотрин, запечатлено, что дочку зовут Дашенькой. Ничто не предвещало никаких перемен. Хорошо помню, часов девять, утро, я пришел в загс и подал все необходимые документы. Женщина, работник загса, перед заполнением свидетельства спросила: «Ну, что, отец, как ребенка называем?» А я вдруг говорю: «Катя». Она несколько раз переспросила: «Екатерина или Катерина?», на что я не задумываясь уточнил: «Екатерина!» Она сделала запись, поздравила и с некоторой торжественностью вручила мне свидетельство о рождении. Иду я домой и думаю: «Что

же я такое сделал? Как эту новость примут супруга и мама?»

Около моего подъезда я встретил мою одноклассницу Олю. «Ну что, – спросила она, – Дашеньку зарегистрировал?» «Да, но только теперь она Катя!» Оля в ответ улыбнулась: «Был бы ты мой муж, я бы тебя прибила». Поднимаюсь по лестнице и думаю, что сейчас будет дома. Позвонил в дверь. Мама открыла дверь, а позади нее Вика стоит, держа в руках Дашу-Катю. Гостей полный дом. Все в приподнятом настроении. Мама радостная, прямо с порога: «Ну что, сынок, получил Дашенькины документы?» Я отвечаю: «Да, получил!» Протянул ей свидетельство и сказал: «Читайте». Мама показывает Вике и всем гостям свидетельство и говорит: «Ну вот, Дашин первый документ». Разворачивает свидетельство и вслух перед всеми, театрально читает: «Екатерина Константиновна Ярошенко». В доме воцарилась тишина. Никто ничего не мог сказать – ни мама, ни Вика, ни гости. Мама с улыбкой разрядила тишину и обстановку: «Ну, Катя – так Катя». Так и приняли. Вика, как ни странно, не возражала. До сих пор не понимаю, почему так вышло и я назвал другое имя. Но ничего случайного не бывает...

Когда у нас родилась дочка, мы продали свою машину, так как денег не хватало, но и это не спасало ситуацию, мне приходилось «королей гонять», то есть таксовать, для чего были взяты «Жигули» тестя. Одно время с другом в моем гараже в свободное время мы занимались ремонтом машин: рихтовали, красили, перебирали – надо было как-то выжи-

вать. Ужас, конечно, но тогда со всеми так было – профессора на базарах торговали, инженеры пошли в таксисты... Вот такая демократия у нас царила при Борисе Ельцине, который разобрал на части великую страну, раздарил ее по кусочкам всем желающим. К величайшему сожалению, в 1991 году не нашлось никого, кто бы смог остановить его...

5. Времена меняются

Ростов, надо сказать, еще в 1987 году стал городом-миллионником и после развала СССР занимал 10-е место в Российской Федерации по численности населения. Жалко было смотреть на происходившее – на обнищание людей, на трудности, на жизнь, внезапно замененную на выживание.

Как и многие предприятия в стране, вертолетный завод стал не востребованным. Пошли сокращения, отсутствие заказов. Нужно было выстоять, удержаться. Чтобы сохранить предприятие, руководству Вертолетного объединения пришлось отказаться от многого, завод просто не в состоянии был потянуть целую эскадрилью. В середине 90-х все самолеты Ан-8 «попилили», потому что содержать их было сложно, и КБ им. Антонова отозвало сертификат типа воздушного судна, Ан-12 продали. Оставались только Ан-26 и Ан-32. Я еще в 1993 году переучился на транспортник Ан-26, который в основном до конца 90-х летал на Москву.

У нас в семье в середине 1990-х тоже начались проблемы. Деньги вмиг обесценились, ничего не купить в магазинах, в кооперативах (а их тогда развелось множество) заоблачные цены. В общем, зарплаты не хватало. Пришлось заниматься нелетной деятельностью. Я помогал зарубежным компаниям в поисках запчастей для самолетов. Ребята, которые приезжали из-за рубежа и эксплуатировали нашу тех-

нику – самолеты Ан-8, Ан-12, Ан-26, – просили меня быть их представителем именно в поиске запчастей и отправке их туда. Эти самолеты, особенно разработки КБ имени Антонова, я знал достаточно хорошо, не как простой пилот, а близко к инженерно-техническому составу: каждый их блок, агрегат, все тонкости любой аппаратуры. Я знал, как проводятся технические формы обслуживания, иногда сам участвовал в выполнении этих работ и устранении неполадок. А началось все с того, что у одной из компаний были Ан-8 и Ан-12, работающие в Шри-Ланке и в регионе. Они обратились ко мне, чтобы я подыскал и отправил им запчасти и оборудование. Потом меня просили другие компании отправить запчасти на Ан-12, Ан-24, Ан-26 в африканские страны, Европу и Арабские Эмираты. Так мои авиационные связи начали развиваться по миру.

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.