

Б. Чижов

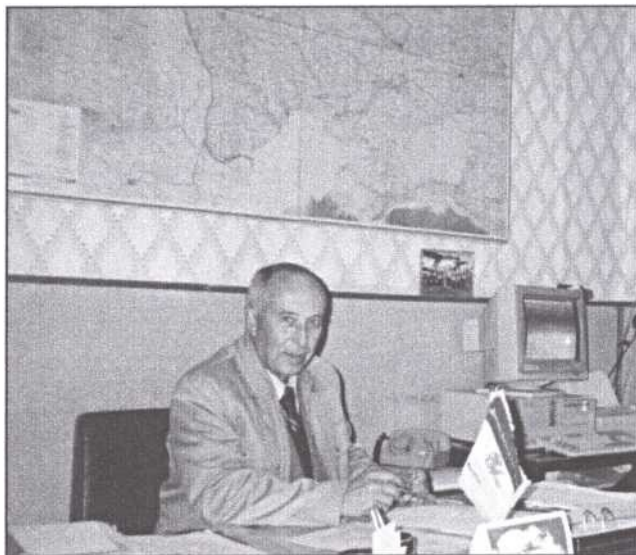
Воспоминания пилота

(часть первая)

Кировоград
2001

Б. Чижов. Воспоминания пилота. —Кировоград: ГЛАУ, 2001. — 212 с.

К 50-ти летию образования ГЛАУ



О своей жизни, тесно связанной с историей Кировоградского летного учебного заведения, пишет начальник штаба авиационного отряда Государственной летной академии Украины Борис Игнатьевич Чижов.

© Б. Чижов. Воспоминания пилота, 2001.

© Компьютерная верстка.
Изд-во ГЛАУ, 2001.

*Светлой памяти отца,
ЧИЖОВА ИГНА ТИЯ ЛЬВОВИЧА,
погибшего на безбрежных
просторах ГУЛАГа посвящаю.*

ГЛАВА 1. КУЩЕВКА, 1940 ГОД

Трамвай, позванивая, легко катился по рельсам, обгоняя поток гужевых повозок. На редких пролетках важно восседали именитые граждане города.

Выкрики извозчиков, ржание лошадей, грохот окованных железом колес и цокот копыт по булыжной мостовой звучали мелодией мирной жизни. Пахло цветущей акацией, лошадиным потом и конским навозом. По пути от Успенского Собора до Кущевки не встретилось ни одного автомобиля.



Встреча с летчиком из Кировоградского гарнизона.
Моя сестра справа внизу. 1933 год

Мы с сестрой ехали к дедушке в гости.

С трамвая вышли пораньше. Нам доставляло величайшее удовольствие спуститься под мост речки Биянки, снять обувь и вброд дойти до начала Таврической улицы, на которой жил дедушка - Кожуховский Евдоким Григорьевич, известный на Кущевке ветеринарный фельдшер. Местами чистейшая вода ручья доходила до колен и, после переполненного жаркого вагона, казалась удивительной. Стайки пескарей стремительно бросались из-под ног. На дне каждый камешек

просматривался в ореоле радуги.

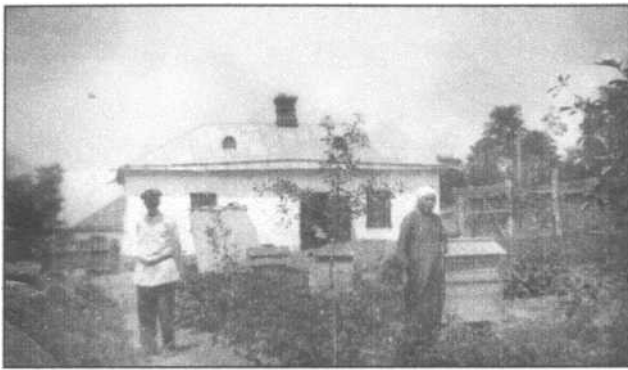
А вот и Таврическая - одна из самых живописнейших улиц горо- да, покрытая, как ковром, зеленью спорыша с вкраплениями ромаш- ки, вьюнка и других сочных и низкорослых трав, которая одним кон- цом упиралась в ручей. Посреди улицы вилась еле заметная колея от изредка проезжавших телег, а вдоль одноэтажных частных домов и за- боров тропинки, обозначающие тротуары. Крыши домов были крыты, в основном, кровельной жостью, окрашенной красной, а некоторые и зеленой красками. Несколько домов покрыты соломой, но общая тен- денция такова, что и эта солома, в недалеком будущем, должна будет заменена на железо.

Ухоженные сады и огороды радовали глаз. А в одном дворе, слов- но в зоопарке, ходили павлины с распущенными, переливающимися всеми цветами радуги хвостами, важно вышагивали индюки, а среди них цесарки и куры с петухами. Так и соревновались соседи, кто ди- ковинными яблонями и грушами, а кто - необыкновенным разнообра- зием птичника.

Переходили Акимовский переулок. На небольшом пригорке - сруб колодца, из которого брали воду близко жившие люди. До дедушки- ного дома оставался один квартал, если считать по правой стороне улицы, а с левой стороны частные дома небольшим переулком отделе- ны от школьного двора. Старой постройки, одноэтажная, кирпичная, высокая г- образная школа главным фасадом выходила на переулок Средний, коротким - на Таврическую улицу. Здание школы на высо- ком холме казалось сказочным замком средневекового господина.

По диагонали от школы, на холмике, глиняный домик с крышей, покрытой оцинкованным железом. На фоне голубых стен с ярко-белы- ми откосами на углах, широко раскрытыми глазами на улицу смотрели зеленые с белыми квадратиками окна со ставнями. Деревянные ставни на ночь закрывались и прочно запирались металлической штабой со шкворнем, входившим в отверстие оконной коробки, а из комнаты так же в отверстие на конце шкворня вставлялся прочный, надежный шплинт. Завалинка, так называли здесь цоколь фундамента, покраше- на в черный цвет. На краску использовалась сажа, замешанная со склеивающим составом (глиной).

Участок был огорожен надежным двухметровым деревянным забо- ром с калиткой и двухстворчатыми воротами. Ворота со двора надеж- но прижимались к мощным столбам забора длинным, прочным дере- вянным брусом круглого сечения при помощи металлических скоб, за- пираемых на замок.



Евдоким Григорьевич и Васса Ильинична Кожуховские у своего
на Таврической улице. 1936 год

Калитка при открытом запоре открывалась при помощи гигантской щеколды. Напротив калитки рос молодой трехлетний граб, который отец посадил в год моего рождения.

На наш стук калитку открыла бабушка, Васса Ильинична. Она приветливо нам улыбнулась и по ней видно, что она была рада нашему приходу. Из-за погребца с сапкой в руках появился дедушка. Он был более сдержан в выражении своих чувств, но мы знали, что он был рад нам не меньше бабушки. На цепи возле будки радостно повизгивал рыжий пес по кличке Пегас, а на завалинке, левее крыльца, выгнула спину такая же, как и Пегас, ярко-рыжая кошка, а за нею приютилось пять маленьких ярко-рыжих котят.

Двор по своим размерам позволял въехать телеге с двумя лошадьми, распрячь их и поставить в стойло в сарае прямо впереди. Слева от предполагаемой телеги находился погреб - шедевр архитектурной мысли. На более, чем двухметровой глубине выложен кирпичный куполообразный свод с двумя отдушниками. Внутри с двух сторон в стенах образованы глубокие кирпичные ниши со сводчатыми потолками. Между нишами добротная дубовая дверь с запорами выводит в кирпичный тамбур со сводчатым потолком и круто поднимающимся вверх лестничным маршем. На выходе - добротная дубовая дверь с запорами. Справа за домом пасека из семи ульев, а слева за холмиком засыпанного землей погребца - молодой вишневым сад и огород.

В доме за прочной входной дверью коридор с тремя дверями и деревянной лестницей для выхода на чердак. Налево и прямо двери вели в две соединенные между собой комнаты, а направо был вход в кладовку. После жаркого солнца нас встречал прохладный полумрак с тонким запахом свежесмазанной смесью рудой глины с конским навозом полов. Полы были застелены полосатыми домоткаными дорожками. Бабушка

засуетилась, просит вымыть руки и садиться к столу. На столе появились хлеб, тарелки, ложки. Дедушка из погреба принес кастрюлю постного борща с хрустящей капустой, полу разваренной картошкой и фасолью. Бабушка достала кринку сметаны и блюдо пирожков с вишнями. Мы уплетали за обе щеки и слушали тихое нескончаемое щебетание бабушки, изредка дополняемое вескими дедушкиными словами.

В хозяйстве только пчелы. Старый ветеринар знал, что почти в каждом дворе Кушевки люди: держат всякую живность от лошади до свиньи и постоянно нуждаются в его услугах. И действительно, во время наших посещений ко двору приводили и лошадей и коров, и всегда заболевшим животным в первую очередь дедушка ставил градусник в анальное отверстие и приступал к тщательному осмотру. Определив заболевание, он мог тут же отпустить необходимые лекарства. За ним приходили часто, и он никогда и никому не отказывал.

Нагрузив сумку всякой снедью, нас отправляли домой. Сытые и довольные покидали мы заповедную Таврическую улицу, вброд переходили Биянку и по тропинке вдоль забора обозостроительного завода, оставив слева огороды, выходили на угол бойни и дальше напрямую к еврейской больнице. Обойдя по Одесской улице больницу, выходили по Гоголя к улице К. Маркса, бывшей Большой Перспективной, обогнув Собор, поглядев на могилы знаменитых граждан города в мирной теин зарослей роз и сирени, перебежали через дорогу с рельсами на площадь Кирова и, юркнув в подъезд нашего дома, поднимались по белым мраморным ступенькам на свой второй этаж. Мы успевали к назначенному времени, умывались и садились ужинать.

Прошло 3 года с той поры, как отца осудили, как “врага народа”, на десять лет без права переписки. Дедушка прочно взял нас на “буксир”, и мы почти постоянно бывали на Таврической.

У дедушки в живых осталось двое детей: старший сын и дочь. Сын жил и работал в Москве, а дочь - моя мама, жила с двумя детьми и мужем в Кировограде. Я родился в 1937 году. Когда возраст дедушки начал подбираться к семидесяти годам он, посоветовавшись с бабушкой, принял решение из Бобринца переехать в Кировоград, на постоянное место жительства, поближе к дочери и внукам. На Кушевке присмотрел сравнительно недорогой домик с приусадебным участком на семи сотках земли и в 1936 году купил его. Ветеринарный фельдшер по специальности, да к тому же богатый практик, он быстро вписался в жизнь окраины города Кировограда. Старожилы говорили, что когда-то давно в доме, который купил дедушка была мясная лавка. Действительно, кладовка в доме имела заложенную дверь для сообщения с улицей и одна стена была офактурена доской в шпунт, потемневшей от времени. Подтверждало это и наличие во дворе тако--

го добротного погребца. Таврическая улица протянулась от речки Биянки с запада, до оврага с востока и состояла из семи кварталов. Южнее находились улицы Крымская, Херсонская и Свердлова. Севернее — семь улиц Овражных, от первой до седьмой.



Моя семья в середине 30-х годов

Средний переулок пересекал все эти улицы и соединял Бережинское шоссе с улицей Свердлова, которая заканчивалась мостом через реку Ингул и давала кратчайший выход на Бобринецкое шоссе.

Постепенно налаживались хорошие отношения с соседями - старожилками: Запороженками, Игнатъевыми, Краснюками, Пахалевыми, Чернышовыми, Янковскими. Ближайшие соседи по Среднему переулку, врач Запороженко с женой Агафьей Ивановной, прекрасные садоводы и пчеловоды. С ними приятно общаться по многим вопросам. Ближайшие соседи по Таврической улице, Пахалевы, также прекрасные садоводы и, хотя и менее общительные, но в общем-то приятные люди. Всех ближайших соседей объединяло отсутствие детей. Запороженки боготворили племянника Володю, жившего на Крымской улице, Пахалевы скрывали какую-то тайну своего сына Федора, проживающего с двумя сыновьями и женой в далеком Котласе, а дети нашего дедушки, то есть мы, жили в Москве и в Кировограде на улице Карла Маркса.

Другое дело семьи напротив. У Чернышовых трое сыновей и дочь, а Игнатъевы даже разместились в двух домах. Красавица Надежда Семеновна, будущая заслуженная артистка республики, со своей мамой, в одном доме, а ее старший брат Павел Семенович, рабочий завода

“Красная Звезда”, с женой и двумя детьми в другом. Жена Павла Семеновича, тетя Вера, из семьи старожилов Таврической улицы, Чумаченков, живших во втором доме от речки Биянки, по четной стороне. Из этой семьи вышел главный дирижер нашего украинского театра Чумаченко Сергей Федорович, а заслуженный артист Советского Союза Юрий Тимошенко, известный, как “Тарапунька”, приходился им дальним родственником и при всех своих гастрольных поездках в Кировоград обязательно навещался на Таврическую улицу.

ГЛАВА 2. БЫКОВАЯ, 1940 ГОД

В конце лета, мой старший шестнадцатилетний брат, получив разрешение мамы, повел меня к родственникам, жившим на Быковой, по улице Красных Инвалидов. Для меня это был настоящий праздник. Со мною все время возилась сестра, а ведь мальчишка больше тянется к брату.

Выйдя из-под арки подъезда нашего двора, мы ступили на, выложенный торцами красного кирпича, тротуар улицы Карла Маркса. Остановившись, брат внимательно посмотрел на, аккуратно вымощенную, брусчатку мостовой и поведал мне свой первый рассказ.

“С этой мостовой связана интересная история. Когда мне было семь лет (1931 год) брусчатка на ней была местами снесена потоками талых и дождевых вод. В образовавшиеся промоины нерадивые жители высыпали золу и сажу после очистки печных дымоходов. Таким же мусором была заполнена вымоина перед домом, чуть левее выезда со двора. После теплого летнего дождя мы, семи-восьмилетние пацаны, бродили по лужам. И вдруг на дне лужи прямо под ногами сверкнула целая россыпь золотых червонцев царской чеканки. Каждому из нашей компании, после справедливого дележа, досталось по две-три монеты. Видно в смутные времена кто-то замуровал монеты в дымоходе, и, что наиболее вероятно, погиб. Под переменным воздействием тепла и холода штукатурка разрушилась и, при очередной чистке дымохода, вместе с сажой и золой монеты были выброшены в промоину.

У подъезда сидел на камне и курил пацан из нашего двора, но постарше, лет пятнадцати.

Увидав нашу находку, он предложил всем нам пойти в Тур-син, где принимали золото, и заказать себе всего, что только пожелаем. Мы пили там ситро и водку, закусывали крабами и черной икрой, наевшись и напившись до отвала червонцев больше не видали.” Пока брат рассказывал, мы подходили, мимо здания почты, к длинному одноэтажному, без окон, кинотеатру “Сивашец”. Противоположную сторону улицы на весь квартал до дома Завадского, занимал ряд скобяных,

галантерейных, продовольственных и других магазинчиков, за которыми гудел базар.

Между тем брат приступил к рассказу второй истории: “Здесь неподалеку, чуть меньше двух веков назад, для защиты от набегов крымских татар, угонявших наших девушек в неволю, была построена крепость “Святой Елисаветы”. Стены крепости представляют собой высокие земляные валы, а перед ними глубокие рвы, заполненные водой из Ингула. На самом верху валов был установлен мощный деревянный забор с окнами для стрельбы. За ним горизонтальная площадка для стрелков, пушек, ядер, пороха и другого оборонного имущества, за невысоким земляным бруствером, дополнительно защищающим от вражеских пуль и ядер. Для сообщения с внешним миром, в случае длительной осады, из крепости в южном направлении был выкопан и выложен камнем, в виде арки, семикилометровый подземный ход, который историки ищут более пяти — десяти лет и не могут найти. На входе в крепость, на высоких каменных постаментах, выставлены, находившиеся в те далекие времена на вооружении пушки, стрелявшие ядрами.

Раньше, рядом с пушками, в пирамидах, были сложены чугунные ядра, но их убрали, так как хулиганствующие молодчики, где-то раздобыв порошок, обстреляли железнодорожный мост, на который оказались наделены пушки.” Обойдя Греческую церковь, после такого интересного расска-

за, ноги сами понесли нас к остаткам крепости. На улицу Красных Инвалидов мы пришли грязные, уставшие и с противоположной стороны.

Мой двоюродный дядя, Кожуховский Иван Данилович, был женат на одной из сестер Милютиных - Татьяне Ивановне. Две другие сестры жили также в этом доме, Прасковья Ивановна с мужем и Анна Ивановна, учительница химии, с дочерью Радой. Случилось так, что на три семьи она была единственным ребенком, поэтому часть неистраченной материнской ласки сестры отдавали нам, особенно моему брату, который уже много лет любил ходить к ним.

Небольшой приусадебный участок имел образцовый вид. Чудные яблоки красовались на ветках деревьев. Крупные гроздья винограда свисали над беседкой. На грядках созревали перец, помидоры, синечерные баклажаны. В глубине сада радовали глаз несколько ульев с жужжащими пчелами.

Нас вкусно накормили и так же, как и у дедушки, наполнили сумку всевозможными дарами природы. Домой мы добирались самой короткой дорогой мимо дома-музея Карпенко-Карого (Тобилевича), санэпидемстанции и далее по улице Пушкина - к Греческой церкви, переполненные впечатлениями. Не доходя несколько домов до церкви, на открытой веранде одноэтажного дома, моя память запечатлела черноволосого ровесника, провожавшего нас пытливым взглядом.

Так в далеком 1940 году состоялась встреча с моим товарищем по парашютному спорту Анатолием Отяном.

Мой брат учился в девятом классе, интересовался историей, много читал и умел красиво рассказывать. Он увлекался фотографией. Однажды к нам пришел друг и спросил его. Я, со знанием дела ответил, что он в духовке делает фотоснимки. Сестра тут же поправила — “Не, в духовке, а в кладовке”.



Моя мама — учительница железнодорожной школы

Бедная моя мама. Она работала учительницей в железнодорожной школе и после ареста отца ей сказали, что жена врага народа не имеет права воспитывать детей в школе. Целый год она с тремя детьми жила без зарплаты и неизвестно, чем бы кончился мой рассказ, не имей она такой трогательной поддержки со стороны родных и близких. Более того, кто-то взял на себя смелость восстановить справедливость. Ее вызвали в горно, восстановили на работе и даже выплатили за вынужденный прогул. Вполне вероятно, что этот благородный человек поплатился за это своей свободой, а может и жизнью.

Лето в разгаре. Тень от большой акации и легкий ветерок создавали приятную прохладу.

Ничто не напоминало о том, что уже больше месяца шла война. Мужчин во дворе не было. Только дворник дядя Сеня с деревянной култышкой вместо ноги, что-то мастерил в тени возле своего подъезда. Остальные - на войне.

Открытая балконная дверь плотно затворена. Тонкий луч жаркого июльского солнца проник в щель и уперся в пол. Редкие серебристые пылинки лениво поднимались по лучу вверх.

С кухни донесся характерный звук. Это сестра сбросила на прогретую сковороду нарезанную соломкой картошку. Нос почувствовал тонкий приятный запах румяной корочки на хорошем подсолнечном масле. Наверное, я с детства гурман или, к этому часу, проголодался, но этот запах вызвал у меня острое желание поскорее приступить к еде.

Во дворе почувствовалось какое-то возбуждение. Донеслись выкрики: “Самолет везут!” Все находящиеся во дворе дети, женщины, дядя Сеня на своей култышке ринулись на улицу.

Сестра тоже услышала выкрики и, взяв меня с собой, побежала туда же.

Вверх по улице медленно ехал грузовой автомобиль с откинутыми бортами, а на нем - истребитель с красными звездами. Воздушные бои мы уже наблюдали над нашим городом при полном превосходстве немецкой авиации. Движение автомобиля в сопровождении военных и немногочисленных зевак с сумрачным выражением на невеселых лицах напоминало похоронную процессию. Везли сбитый в воздушном бою И-16, истребитель, хорошо зарекомендовавший себя в Испании. Впервые в жизни я так близко увидел самолет, не ведая о том, что вся моя жизнь будет связана с полетами на них.

Мрачные, с невеселыми мыслями, возвращались мы домой. На пороге в носшибанула вонь горелой картошки. Война продолжалась. Долгое время, в голодные годы оккупации, мы с большим сожалением вспоминали о том, как у нас на сковороде сгорела картошка.

Каждый день брат со своими ровесниками с утра до вечера простаивал под дверьми военкомата с рапортом о досрочном призыве в действующую армию. Но бюрократическая машина работала добросовестно, и каждый день ответ был один: “Ждите, пока вам исполнится восемнадцать лет, вот тогда и приходите”.

Бывший господский двухэтажный дом, в котором мы жили, с фасада имел два парадных входа с белоснежными мраморными лестничными маршами и с классической лепкой на потолке, а с тыльной сто--

роны - черный ход с выходом на господские кухни и со спуском в подвал. Потолки в квартирах второго этажа (бельэтажа), одна из которых тогда принадлежала нам, были расположены несколько выше нежели в квартирах на первом этаже и имели изумительную лепку, собирающую на себе пыль и затрудняющую ремонт.

Ежедневно раздавались жуткие завывания сирены “Воздушная тревога” и мы, прихватив с собой самое ценное и нужное, быстро спустились в подвал. Гремели далекие взрывы, тряслась, как при землетрясении, земля, и в подвале разносился шепот молитв: “Пронеси, Господи”. Однажды раздался такой сильный взрыв, что нам на голову посыпалась штукатурка и погасли все керосиновые лампы. Раздался грохот рушащихся стен и перекрытий. Затем наступила тишина. Мы считали себя погребенными заживо. Кто-то дрожащими руками зажег спичку и поднес ее к фитилю керосиновой лампы. Бледные перепуганные лица проступили из мрака, послышался плач, к нему присоединился целый хор. Сирена “Отбой воздушной тревоги:” прервала разносившиеся стенания. Кто-то попытался открыть входную дверь и она, к всеобщему удивлению, свободно открылась. Выход был свободен. От соседнего дома, через подъезд которого был выход с нашего двора на улицу Карла Маркса, остались одни развалины, объятые пламенем. Чудом сохранился сам подъезд.

Через город на восток, вперемешку с отступающими воинскими подразделениями, катился поток беженцев. Брат, с благословения мамы, присоединился к одной из отступающих пехотных частей.

Настали дни безвластия. Сомнительного вида люди взламывали двери магазинов, предприятий, складов, аптек, брошенных беженцами квартир и тащили оттуда все, что возможно.

Наш двор был удобным закоулком для того, чтобы перебрать награбленное и, отбросив ненужное, снова ринуться за добычей. Утром жильцы нашего дома произвели уборку брошенного награбленного имущества. Мама, с жалостью поглядев на разбросанные по двору книги, начала их собирать и внесла в дом, а мы с сестрой в пяти метрах от подъезда обнаружили коробку с консервами “Крабы”. Увидев, что мы притащили все содержимое коробки в дом без ее разрешения, она страшно возмутилась и набросилась на нас со словами: “Как вы можете вносить в дом награбленное и ворованное! Как бы тяжело ни было, мы никогда не поступали вопреки своим принципам” и залилась горькими слезами. Мы стояли молча, опустив головы, было очень стыдно от содеянного и мы искренне пообещали, что больше никогда в жизни не допустим ничего подобного. И это обещание в течение почти шестидесяти лет мы с сестрой свято выполняем.

Совершенно неожиданно в нашем дворе появились немецкие солда--

ты в зеленых френчах с погонами, обшитыми серебряной каймой. Они поселились в одноэтажном доме напротив. В первый же день иод забором, отделяющим двор от улицы Карла Маркса, там, где сейчас расположены столики кафе “Петушок”, они вкопали в землю бачок для окурков и четыре столбика.

Вечером с десяток солдат, сидя на только что прибитых досках оборудованной курилки, пели песни в сопровождении губной гармошки. Одна из кинофильма “Веселые ребята”: “Сердце, тебе не хочется покоя”, была очень популярна у них. Взрослые старались по возможности не выходить из квартир, а мы, дети, были с немцами на короткую ногу, с удовольствием сосали предложенные нам кусочки сахара и с любопытством трогали руками незнакомые погоны, кокарды, пуговицы.

В тот же день, похудевший, с заострившимися чертами лица, вернулся брат и рассказал о том, как на полпути к Аджамке их догнало моторизованное немецкое соединение, завязался бой. Наши солдаты, изнуренные бесконечным отступлением, с винтовками образца 1905 года, отстреливались и молча гибли геройской смертью под пулями немецких автоматчиков.

Брат, взяв у убитого солдата винтовку и несколько обойм с патронами, также залег и открыл стрельбу. Но патроны кончились. Постепенно затихли ответные автоматные очереди.

Немцы практически без потерь возвратились на свою мототехнику и двинулись дальше. Оставшиеся в живых похоронили всех погибших в братской могиле, а брату сказали: “Спасибо, сынок, возвращайся домой, мы уже находимся в тылу у немцев”.

Через несколько дней по домам начали ходить полицаи с предложением прибыть в комендатуру для получения аусвайса - документа, заменяющего паспорт. Советские деньги не ходили, немецких марок не было, продукты кончились с катастрофической быстротой, и туг мы обратили внимание на коробку с крабовыми консервами, которая целую неделю простояла в прихожей.

Кто-то, укравший эту коробку с консервами, справедливо рассудил, что во время войны эти деликатесы не нужны и, по всей видимости, рассмотрев содержимое коробки, оставил ее, а сам ринулся, пока не расхватали, за чем-нибудь вроде бычков в томатном соусе. Мы завтракали, обедали и ужимали нежным белым крабовым мясом в розовой оболочке, что вызвало отвращение к нему на десятки лет.

Наконец были получены удостоверяющие документы, инструкция по соблюдению комендантского часа, и мы всем семейством двинулись на Кушечку. Это был мой первый выход после бомбежек. Многие дома были превращены в руины. Много бригад из гражданских людей

под конвоем полицаев очищали от завалов проезжую часть улицы и тротуары. Отдельно, под конвоем немецких солдат с автоматами, работали наши военнопленные. Меня, как мальчишку, удивило множество автомашин и мотоциклов разных марок и моделей. Среди них попадались и диковинные трехколесные автомобили.

Нашу Таврическую улицу я не узнал. Зеленого травяного ковра как и не бывало. А было сплошное месиво из песка, грязи и того, что когда-то было травой. Со знакомого двора исчезли павлины, цесарки, индейки, куры с петухами. Вся улица, от Биянки и до ее конца, представляла собой огромную, полностью заполненную автотранспортом, стоянку.

Дедушка с бабушкой не чаяли увидеть нас живыми. Накормленные, нагруженные продуктами и, помня о комендантском часе, мы поспешили домой.

Видя, что немцы ведут себя прилично, никого из мирных жителей не трогают, наводят порядок, мы осмелели. Начали открываться булочные, лавки. Появился базар, и мама рассудила, что можно заработать немного марок хотя бы на хлеб, продавая ненужные вещи на базаре, а такие были. Примерно за год до ареста, отец, отдыхая в санатории Кисловодска, повстречал своего боевого товарища по Гражданской войне, с которым вместе воевал в Червонном казачестве Примакова. Этот товарищ работал директором фаянсового завода в Пятигорске и, спустя год, передал отцу целый мешок с упакованной фаянсовой посудой, который, по ненадобности, так и простоял не распакованным. В первый год оккупации, пока мы не приспособились к новой жизни, эта посуда здорово нас выручила.

ГЛАВА 4. УЛИЦА КАРЛА МАРКСА, ОСЕНЬ, ЗИМА 1941-1942 ГОДОВ

В нашей квартире, на втором этаже с белоснежной мраморной лестницей, важно кудачтали привязанные за ножку куры, а в ванной жевали траву кролики. Иногда к сестре приходила подруга, обаятельная четырнадцатилетняя еврейская девочка по имени Светлана. Она была полна плохих предчувствий, и постоянная тревога наполняла ее глаза. Мы, как могли, утешали ее и говорили, что немцы - культурная нация, которая дала миру Шиллера, Гете. Сейчас, в оккупированном Кировограде, они навели за месяц такой порядок, какой наши не навели бы и за год. Она, слушая нас, немного успокаивалась, а на следующий день приходила в еще большей тревоге, и мы снова начинали успокаивать ее. Через неделю она пришла к нам

в полной растерянности и, не переступая порог, сказала: “Нам прислали повестку. Вы - очень хорошие люди, спасибо вам за поддержку и спаси вас Бог”. На всю свою жизнь я запомнил предсмертные слова этой славной девочки, косточки которой покоятся в земле возле кинотеатра Ятрань, Слухи о массовых расстрелах евреев поползли по городу. Миф о культурной немецкой нации лопнул, как мыльный пузырь. И если кто-то еще не хотел верить этим слухам, то мы знали наверняка: Светланы, что прибегала к нам каждый вечер, нет в живых,

В здании, где сейчас зубная поликлиника, разместился штаб СС. Это было видно по тому, что через сохранившуюся после бомбежки подворотню нашего двора во двор этого штаба зачастили ездить шикарные лакированные автомобили, в которых сидели очень уважаемые военные в черных мундирах с одним красивым, расшитым серебряными галунами, погоном. Дернула же меня нечистая сила стать в подворотне с импровизированным жезлом регулировщика в руках, показывающего куда надо автомобилю ехать. Первый же проезжающий мимо меня черный, лакированный автомобиль, затормозил так резко, что амортизаторы передних колес сжались до упора. Открылась дверь и со словами, повторенными не менее десяти раз “Русиш швайне!”, началось мое избивание. Я лежал: на земле, принимая удары прекрасными лакированными сапогами по всему телу, и в шоке не чувствовал боли. Совершенно незнакомые женщины, проходившие мимо, выхватили меня из под ног изверга и отвели домой. Мама немедленно понесла меня в больницу, где на разбитый подбородок наложили скобки и, убедившись, что руки, ноги, ребра целы, пожелали скорейшего выздоровления.

Однажды, рано утром, раздался громкий стук в дверь нашей квартиры. Испуганная мама пошла открывать. На пороге стояли два вооруженных полиция. “Поднимай сына, и мы его забираем для переброски на работу в Германию”, - бесцеремонно сообщили они. А через месяц из Германии пришла открытка, в которой брат сообщал, что работает у бауэра, занят сельскохозяйственными работами, живет с другими батраками в бараке, питание - более-менее сносное, и просил прислать кое-какие вещи и открытки. Мама накупила открыток, и началась оживленная переписка. Должен отметить, что почтовая связь с Германией была организована безукоризненно. Письма было разрешено слать только на открытках, видимо, для облегчения работы цензуры. Открытки с маркой, изображающей Гитлера с короткими усиками, на своей обратной стороне имели отведенное для письма место, ограниченное чертой, а под ней - мелкими буквами приписка на украинско-русском языке: “Нижче черти не пишть”, которую я с большим

изумлением всегда читал: “Ниже черти не пишите”. Думаю, что это была тонкая издевка над захватчиками, которых автор открытки называл чертями, о чем они, естественно, даже не подозревали.

Как мы пережили эту лютую зиму 1941 года - ума не приложу. Дрова покупали на вязанки.

Плиту разжигали только на кухне, совмещая обогрев с приготовлением пищи, по квартире ходили в верхней зимней одежде и в валенках.

Спали втроем в одной кровати, тесно прижавшись друг к другу, укрывшись всеми одеялами.

Самое удивительное, что на площади Кирова на новый год немцами была установлена большая новогодняя елка с игрушками, только на верхушке вместо звезды водрузили белый крест.

21 февраля 1942 года мне исполнилось 5 лет.

Поздравить меня с днем рождения приехал друг семьи, директор Обозновской школы Селецкий Павел Петрович с подарком, о котором я помню всю свою жизнь. Он подарил мне советский червонец и сказал: “Возьми этот червонец. Наши придут и он тебе пригодится.” Ранней весной раздался стук. В дверях стоял полицай, который собирал людей на строительство дорог. Мама ему сказала, что не может оставить без присмотра четырехлетнего ребенка, а я тут же поправил: “Не четырех, а пятилетнего.” Полицай оказался не вредным, и мама осталась дома. К нам на квартиру подселили симпатичную женщину, служащую одного из немецких учреждений. Вместе с вещами в квартиру внесли бочонок замечательного баварского пива. На новоселье к ней пришли гости, которых она угощала этим пивом. Запах пива тонким ароматом висел в воздухе. Я его помню до сих пор. Немцы добротны и надолго обосновывались в Кировограде. Открывались новые и новые немецкие учреждения, свободного жилья для расселения их работников не оставалось, и они пошли по пути выселения людей из квартир. В конце весны опять явился полицай с извещением, чтобы мы до 20 мая квартиру освободили.

ГЛАВА 5. ТАВРИЧЕСКАЯ УЛИЦА 1942-1944 ГОДЫ

В тот тяжелейший для выживания период нам, даже лучше, жилось в доме у бабушки, так как проще решались вопросы отопления и питания.

Нам выделили левую комнату. Дверь между комнатами закрыли, установили чугунную плиту, напоминающую большой казан, с поддувалом на четырех ножках. Вытяжную трубу провели в дымоходный канал, под ножки постелили железный лист и прибили его длинными гвоздями к полу.

Дверь завесили картой Советского Союза с границами до 1939 года, под картой установили большую кровать, рядом встали стол, шкаф и несколько полок с книгами. Красивые черные венские стулья с полукруглыми спинками и старенький коврик под ногами завершали убранство комнаты. Шкафчик с кухонной утварью и двумя длинными полками, на которых стояли глиняные горшки с солью, мукой и крупами разместили в коридоре. Сарай с погребом служил хранилищем всего остального домашнего скарба.

Борьба за выживание продолжалась. Приусадебный участок был так мал, что на урожай с него никто не надеялся. У мамы было несколько учениц за мизерную плату, но это не могло решить проблемы выживания. Вся фаянсовая посуда была распродана и больше продать было нечего. Но уроки базара не пропали даром, и мама занялась приготовлением тортов “Наполеон”. Купит муку, сахар, яйца и все необходимое для его приготовления, приготовит торт, нарежет его ромбиками на порции и несет на базар. Распродает и снова купит все для торта, а на оставшуюся прибыль - чтонибудь для семьи. От торта нам оставались тончайшие обрезки краев.

Но основным снабженцем все же был дедушка.

Все-таки какая замечательная профессия ветеринарный фельдшер! Он устроился на базаре в контрольный пункт, где делали анализы поступающего на продажу мяса. На анализ брали селезенку весом примерно сто грамм, и эта селезенка оставалась на контрольном пункте. В конце рабочего дня каждый сотрудник нес семье несколько таких кусков из которых, имея фантазию и желание, можно было приготовить множество “вкусных” блюд. Кавычки я поставил потому, что селезенка имеет настолько неприятный вкус, что от воспоминания о нем до сих пор к горлу подкатывает тошнота.

После переезда друзей у меня не было, мама с сестрой были постоянно заняты и я, чтобы не скучать, достал с полки огромную, тяжелую книгу с переплетом из гелячевой кожи и с латунной табличкой, изображающей солнце с расходящимися лучами. Золотыми крупными буквами на корешке обложки сияла надпись: “ВСЕЛЕННАЯ и ЧЕЛОВЕЧЕСТВО”.

На каждой странице из веленовой бумаги без примеси древесины помещены копии картин известных художников, изображавших весь мир в его разнообразии, от битвы ящеров в мезозойский период и всемирного потопа до изображения процесса выплавки стали в мартеновской печи. Только первый том содержал триста сорок иллюстраций с предельно краткой аннотацией, а таких томов было пять. Через некоторое время я научился довольно быстро читать подписи под картинками и мой жадный мозг начал наполняться бесконечным потоком бесценной информации.

А на книжной полке красовался таким же корешком из телячей кожи, расписанной золотом, четырехтомник “ВСЕМИРНАЯ ИСТОРИЯ” со множеством картинок с подписями.

Рядом стоял том “СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ А.С. ПУШКИНА” в коленкоровом переплете, но еще больших размеров, с аккуратной каллиграфической записью, заверенной печатью: “ Кожуховскому И.Б. за усердное поведение и отличную успеваемость. Директор Бобринцевской гимназии”. Дальше шли тома сочинений М. Ю. Лермонтова, Н. В. Гоголя, А. П. Чехова, В. Шекспира, Ф. Шиллера и все в прекрасном художественном оформлении. Я окунулся в океан Знаний и, вероятно, тогда во мне родились строки, которые я написал значительно позже:

***Я стремлюсь всем сердцем к знаниям,
В достиженьи их - призванье,
Даль в которую приду,
Сердце, разум приведу.
Знаю я, что знания эти,
Не измерить на планете,
Но стремиться все познать,
Тайны мира разгадать,
Вот все то, к чему стремленья,
Краше всяких развлечений,
То, что не дает мне спать,
То, чего мне не объять.***

А теперь, спустимся с небес на землю. Наш сарай стал конюшней в которой мирно жевали сено две лошади, принадлежащие небольшому концентрационному лагерю, расположенному на территории детского садика (угол улицы Крымской и Среднего переулка).

На Крымской улице ежедневно, по утрам, собирался маленький базарчик, на котором всегда можно было купить молочные продукты, куриные потрошка, яйца. В определенные дни базар набирал силу и разрастался до приличных размеров. Вот в эти дни, в основном, и устраивались облавы на людей без аусвайса, которыми и пополнялся концлагерь. Два ряда колючей проволоки, вышки с охраной, выезд со двора на переулок Средний. Конюх, ухаживавший за лошадьми, рассказывал, что людей используют для строительства дороги Кировоград - Аджамка.

В школе, напротив, разместилось немецкое подразделение, и к нам на постой подселили немецкого солдата по имени Ганс. Он категорически отказался от всяких привилегий, принес с собой кровать, чемодан, ширму и занял свободный угол в нашей комнате, где и прожил около двух лет. По специальности он оказался радист, но об этом мы узнали позже.

В 1942 году моей сестре исполнилось пятнадцать лет. За молодежью началась охота с целью угона на работы в Германию. Эта весть передавалась из уст в уста по беспроволочному телеграфу. В один прекрасный летний день, когда вся семья была в доме и, на наше счастье, в своем углу за ширмой отдыхал Ганс, через окно мы увидели, что во двор зашел полицай. Мы оказались в безвыходном положении, засуетились и, вероятно, что-то вслух сказали. Ганс моментально оценил ситуацию и, не успев полицай открыть дверь, как сестра оказалась под кроватью, на которой, отодвинув ширму, невозмутимо сидел немец. Полицай ушел ни с чем. Мы были ему искренне благодарны, а он предупредил, чтобы сестра на некоторое время куда-нибудь спряталась, пока полиция не выполнит план по отправке.

В этот же день на семейном совете было решено отправить сестру в Обозновку. Там в поле, под кучей соломы, Павлом Петровичем Селецким было устроено тайное место, где молодежь пряталась от угона в Германию. Буквально накануне специально приехавший оттуда человек сообщил об этом маме и дал пароль и приметы подводы, ежедневно отъезжающей от базара в 14⁰⁰. Так, благодаря стечению обстоятельств, сестра нашла возможность избежать угона и этой возможностью она пользовалась до освобождения, а о времени сбора молодежи для угона своевременно сообщал Ганс.

Отношения с немцем складывались доверительные. Вечерами мы приглашали его на чашку чая.

Однажды он попросил разрешения посмотреть семейный альбом с фотографиями. Мы такого не ожидали, и эта просьба застала нас прямо-таки врасплох, так как, мы боялись, что фотографии отца времен Гражданской войны, работы в советских и партийных органах, в военной форме, со шпалой на петлицах и с шашкой на ремне могут как-то нам повредить. Мы не догадались заблаговременно вынуть их из альбома и спрятать. А он уже удобно расположился за столом у керосиновой лампы, и мама дрожащей рукой, не посмея возразить, дала ему альбом. Он осторожно переворачивал страницы, внимательно рассматривал фотографии и одобрительно кивал головой. У нас сердце сжалось от страха, когда за очередной страницей красным пламенем полыхнула новехонькая пятиконечная красная шерстяная звезда с отцовской буденовки. Немец также бережно перевернул страницу альбома, не промолвив ни слова. Закрыв альбом, он после короткого раздумья посоветовал нам его где-нибудь надежно спрятать.

С Гансом связана еще одна интересная история. Летом 1943 года он принес в нашу комнату радиостанцию с телескопической антенной, слушать которую можно было только через наушники. Однажды, сидя перед нею и вращая ручку настройки, он, вдруг, поманил к себе

сестру и надел ей на голову наушники, а она как закричит: Мама, наши Харьков взяли!” Ганс зажал ей рот рукой и сказал, что ему за это, если узнают, головы не сносить на плечах. Осенью он съехал с нашей квартиры, оставив о простых немцах хорошее впечатление.

В те далекие годы основными моими друзьями были книги. Я уже одолел Пушкина, Лермонтова, Гоголя и приступил к Шекспировскому Гамлету.

Мною были тщательно просмотрены все картинки пятитомника “Вселенная и человечество” и четырехтомника “Всемирная история”. Я знал все города на карте СССР с прилегающими европейскими странами. Зимними вечерами, сидя спиной к докрасна нагретой чугунной печурке, я полностью уходил в волшебный и всегда волнующий мир книги, а на печурке в это время кипел чайник, пеклись оладьи или варилась картошка в мундирах. Каждый раз мама меня просила не сидеть близко, чтобы ненароком не ошпариться, а я, в силу своей неопытности и малолетства не выполняю ее просьбу и был за это жестоко наказан. Однажды, я встал со скамеечки и на минутку отошел к столу, чтобы положить книгу.

Мама поняла, что я, наконец, вняв ее просьбе ушел от плитки, и отодвинула в сторону мешающую ей скамеечку. Я, не глядя, сел на то место, где стояла скамеечка и, разбросав в стороны руки, упал на пол. Коснувшись наружной поверхностью кисти правой руки раскаленного чугунного бока плитки, взвыл от боли и ужаса. На внешней стороне кисти правой руки образовался огромный пузырь. Лечение ожога длилось всю зиму. Весной на руке под повязкой образовалась гниющая черная масса. Тогда я поближе познакомился с соседом-врачом Запорощенко. Он сам меня окликнул и велел показать, что у меня под повязкой. Практически он спас мне правую руку, приступив к своевременному лечению.

Я уже давно с большим интересом смотрел на немецкие самолеты с крестами и свастикой, постоянно невысоко пролетавшие над нашим домом.

Несколько месяцев летают бомбардировщики, затем их меняют истребители, снова бомбардировщики и опять истребители. Это Хейнкели, Мессершмиты и другие немецкие самолеты. На бортах некоторых истребителей нарисованы игральные карты. В один ясный осенний вечер с неба донеслись пулеметные очереди. В карусели виражей и петель сцепились два “мессера” с двумя, ранее не виданными красивыми истребителями. Воздушный бой был очень скоротечным и закончился вничью. Фронт был еще далеко и только отдельные смельчаки, а может летчики-кировоградцы, прилетели на полный радиус, чтобы поднять моральный дух жителей родного города.

К концу осени налеты истребителей стали обычным явлением, а мы в тихие ночные часы стали слышать гул далекой канонады.

Немцы засуетились, началась массовая эвакуация и вывоз ценностей из Кировограда. Наши патриоты, пытаясь препятствовать явному грабежу, попадали в руки гестапо. В городе появились виселицы, на которых неделями висели тела казненных. Бомбежки участились и мы стали много времени проводить в нашем погребе. В наш погреб прятаться от взрывов падающих бомб приходили и соседи, обычно набиралось человек пятнадцать. Будучи в погребе и слыша недалекие взрывы, люди обсуждали тактику выживания и пришли к выводу, что если бомба упадет прямо на наш погреб, то останутся живыми те, кто стоит под стенкой. Естественно, что все начинали жаться ближе к стенам, а размеры погреба позволяли удовлетворить все желания. В отличие от бомбежек начала войны, в погребе страх был прикрыт горьким юмором и никто уже не молился, не плакал и не причитал.

Сознание того, что бомбят свои, что близится освобождение, поднимало дух и заставляло пересилить страх.

Однажды я зачитался в комнате и прослушал сигнал “Воздушная тревога” и лишь тогда, когда раздалось первые взрывы, поспешил в укрытие. От взрывов дом трясло, как в лихорадке, с полок падали стеклянные банки с крупами и солью. Дверь в погреб оказалась закрытой изнутри и мой стук никто не услышал, а в небе с курсом на запад шли армада! бомбардировщиков в сопровождении истребителей, летевших сверху, снизу, с боков, спереди, сзади, Бомболюки открывались прямо над моей головой, и из них, некоторое время не отставая от самолета, падали бомбы на еврейскую больницу, находящуюся впереди на удалении полутора-двух километров,

Я с огромным интересом наблюдал за разрушительной работой наших самолетов, не видя даже признаков немецких. Наше превосходство в небе было полным и очевидным. На тонкое покашливание зениток “Кому, кому, кому?..” раздавались мощные разрывы бомб “Вам, вам, вам!..”.

Воздушные налеты повторялись по несколько раз в день, принося большое количество жертв среди мирного населения. Нашего соседа-врача вызовами буквально рвали на части, и он самоотверженно мотался по Куцевке, оказывая такую нужную помощь раненым. Скажу только, что в нашем погребе он не был ни разу. Куцевка для него была передовой линией фронта, и не успевало замолкнуть эхо от взрыва, как на раздающиеся стоны, словно сказочный доктор Айболит, с санитарной сумкой через плечо появлялся доктор Занорощенко. На переходе от одного раненного к другому нашла его злодейка-бомба. Так, геройской смертью, погиб наш славный сосед.

Похоронили его, тут же, в соседнем дворе, среди посаженных его руками фруктовых деревьев и виноградных лоз. Долго я боялся выходить вечерами в туалет, страшась встретить призрак славного доктора. Только много лет спустя, когда вышло постановление о перезахоронении, и могилу перенесли, кошмары отпустили меня.

Перед Новым 1944 годом мама вечером спустилась в погреб набрать немного квашеной капусты к ужину. Вернулась она в дом раскрасневшаяся, взволнованная и с блестящими глазами: в нашем погребе прятались советские разведчики, два молодых бойца в белых маскировочных накидках, иод которыми видна красноармейская форма с погонями, красные звездочки на форменных зимних шапках-ушанках, а в руках автоматы с круглыми дисками. Они извинились за невольное причиненный испуг, подробно расспросили о дислокации немцев, а главное о состоянии дорог для проезда мототехники с Криворожского шоссе, через Куцевку на Бобринецкое шоссе. Мама нарисовала подробный план, как спуститься по Среднему переулку до улицы Свердлова, дальше по мосту через реку Ингул, и, поднявшись на один квартал, улица Яна Томпа, то есть Бобринецкое шоссе. И еще она сказала им, что на этой грунтовой дороге танки и автмототехника пройдут, как по маслу, не встретив ни одной колдобины.

Бомбежки прекратились, а гул канонады доносился даже днем. В воздухе участились стычки между нашими и немецкими истребителями. Мы были свидетелями падающих в пламени самолетов и возникающих, где-то в стороне от них белых зонтиков парашютов.

Армады груженных бомбами бомбардировщиков в сопровождении истребителей пролетали на большой высоте со звуками: “Везу, везу, везу!” и никак не реагировали на кваканье немецких зениток “Кому, кому, кому?..”, не давая ответа “Вам, вам, вам Их цели были уже где-то дальше, на западе.

Вечером 6 января 1944 года, как раз на ночь перед Рождеством, мама выложила на стол приготовленный набор угощений с кутей и узваром.

Ночью я проснулся от непонятного шума. Комнату заполнило человек десять грязных, уставших бойцов в мокрых шинелях с погонями, в ботинках с обмотками и шапках-ушанках с яркими рубиновыми звездочками. Сна, как не бывало. Наступила долгожданная минута освобождения от оккупации, длившейся около двух с половиной нескончаемых лет.

Интересно, что они входили в дом, держа в одной руке автомат, а в другой котелок с дымящимся супом. Видно походная кухня шла в наступление вместе с бойцами, и, перефразируя известную поговорку “Главное в обороне-харч”, можно с уверенностью добавить, “И

в наступлении также”. Поставив в угол автоматы и котелки с едой, они снимали шинели, шапки, и усаживались под стенкой на пол, поближе к буржуйке. Мама предложила им все, стоявшее на столе угощение, а они угостили нас солдатским супом, сваренным во время наступления в походной кухне. Это был густой перловый суп с картошкой и мясной тушенкой. Уставшие солдатские ноги требовали отдыха. Сидя на кровати, я наблюдал процесс снятия ботинок и обмоток с портянками. У нескольких солдат на ногах образовались ранки к которым приехали портянки.

Аккуратно отмочив их теплой водой из чайника, они блаженно вытягивали ноги и, разморенные теплом и едой, дремали в таких неудобных позах. Утром от них остался только запах пота и портянок.

Одно из окон нашей комнаты выходило на переулок Средний. Видно было, что командование полностью согласилось с маминым планом передвижения войск через Кушевку, переданным разведке. Я не отрывал глаз от проходящих мимо войск, двигались колонны танков, мощных автомобилей, с прицепленными пушками, и, с сидящими в открытых кузовах солдатами, шли роты вооруженных бойцов, в шинелях и в сапогах, с наброшенными на плечи белыми накидками, а за ними штабы, в белоснежных полушубках, опоясанных португепями.

Завершали передвижение белые санитарные машины с большими красными крестами и обозы с нагруженными подводами. На подводах сидело по два пожилых солдата. Но нет, движение не завершилось. Новые колонны войск шли бесконечным потоком и я со своего наблюдательного пункта не видел им конца. Со стороны города доносились звуки боя: автоматные и пулеметные очереди, оружейные залпы, жуткий вой пролетающих снарядов и разрывы гранат, смешались в леденящую душу какофонию. А войска все шли и шли. Вдруг, совершенно неожиданно, налаженное передвижение было нарушено. Раздались пулеметные очереди, редкие разрывы бомб и рев авиационного мотора. Одномоторный штурмовик-бомбардировщик, взлетев, видимо, с аэродрома Кировоград, на небольшой высоте неся над переулком, поливая всё свинцом и сбрасывая одиночные бомбы, неся смерть и разрушения. Люди бросились врассыпную под дома и заборы, лошади, проезжавшего в это время обоза, падали с вывернутыми, окровавленными внутренностями.

Одна, видимо небольшая, бомба упала и взорвалась рядом со школой, буквально в тридцати метрах от нашего дома. Тогда-то и погнала меня мама в погреб, из которого мне удалось выбраться с наступлением темноты. Бой, переместившись в сторону Лелековки, разгорелся с новой силой. Небо представляло собой сетку из трассирующих пуль, противно свистели снаряды и доносились звуки далеких разрывов.

Только 8 января 1944 года, понеся большие потери, наши войска полностью освободили город.

Движение войск по Среднему переулку прекратилось. К нам на постой приходили бойцы и командиры, которые, долго не задерживаясь, шли дальше на запад. Они, вспоминая своих родных, садили меня, шестилетнего пацана, на колени и вели со мной бесконечные беседы, отдыхая при этом от грязи, надоевшей всем, войны. Я, сидя у них на коленях, своими руками ощупывал медали и ордена на их груди. У всех знак “Гвардия”, у многих медали “За отвагу” и у некоторых орден “Красная звезда”. С ними было легко и весело, они все были молоды, полны сил и в расцвете цветущего здоровья. Одним словом - гвардейцы.

Спустя несколько недель после освобождения, на постой стал красивый, вышколенный капитан со своей фронтовой подругой. Дедушка с бабушкой отнесли к ним с пониманием, уступив им свою комнату. Мне он сразу интуитивно не понравился тем, что у него полностью отсутствовала открытость во взгляде. Его взгляд уличал нас в чем-то непристойном. Пышногрудая подруга, со взбитой прической и накрашенными губами, была очень на него похожа. Ее взгляд, как бы скользил по нашим лицам, не выражая никаких эмоций. Наверное мы были разбалованы щедрым вниманием соскучившихся по своим семьям гвардейцев, да и кто мы такие, чтобы нам дарили улыбки, глядя на нас, широко открытыми, чистыми глазами. Мало ли какие заботы или неприятности могут быть у людей? В нашей семье забот хватало. Наладившаяся частная, при немцах, торговля, была полностью ликвидирована, государственная торговля в разрушенном городе еще не налажена, денег советских нет, запасы продуктов заканчиваются, рынок в последнее время не работает. Переходим на питание по одной отваренной в мундирах картофелине и щепотке квашеной капусты два раза в день. Кипяток, заваренный вишневыми веточками, в неограниченном количестве.

В ведре, служившем ночным горшком, стоявшем днем у крыльца, обнаруживаем вылитую в помои большую порцию блинной мучной болтушки. Пример, иллюстрирующий поговорку: “Сытый голодному не товарищ.” Ничего не сказали мы подруге советского офицера, но красноречивый плевок в души голодающих я чувствую до сих пор, хотя прошло уже около шестидесяти лет.

Держа меня на коленях, бойцы-гвардейцы напевали, понравившуюся мне песню:

***На позиции девушка
Провожала бойца.
Темной ночью простились***

*На ступеньках крыльца.
И пока за туманами
Виден был паренек.
На окошке на девичьем
Все горел огонек.*

Молодая память позволила мне запомнить мотив и все слова этой, глубоко лирической, песни. Однажды к нам на постой остановились военные музыканты. Услыхав, что я, рассматривая картинки в книге, мурлычу под нос этот мотив, спросили, а не знаю ли я слов этой песни. К всеобщему удовольствию я спел им песню, а они по всем правилам музыкальной грамоты записали мотив нотными знаками на нотной бумаге и записали слова. Я всю жизнь с большой гордостью считаю себя соучастником распространения в войсках этой песни.

При оккупации у нас была постоянная переписка с братом. Мама, учитывая его голодное батраческое положение, выкраивала возможность отправить ему посылку с нехитрым домашним приготовлением, чтобы он мог к баланде из капусты и брюквы добавить домашний кренделек или пряник. Он с большой благодарностью относился к маминым заботам, мысленно чувствуя свою семью рядом, а теперь, через линию фронта почта не ходила. Какая мать не будет переживать за судьбу своего сына, находящегося во вражеской стране.

Постепенно жизнь налаживалась. Бригады немецких военнопленных занимались расчисткой города от развалин, заработал базар и дедушка стал приносить надоевшую, даже в голодовку, селезенку. Открывались продовольственные магазины, предприятия, школы, ремесленные училища, техникумы. Мама, устроившись на работу во вторую школу, получила зарплату и продуктовые карточки. Сестра пошла в свою восьмую школу в седьмой класс. В школы шел большой наплыв переростков. В первые классы шли дети десяти - одиннадцати лет. Мне уже исполнилось семь, но мама решила на год продлить мое детство, чтобы хоть как-то оградить от переростков-детюшек которых война заставила проболтаться на улицах в течение трех учебных лет, а улица, как вы понимаете, никогда ни чему хорошему не учила. Я был свидетелем открытия первого послевоенного учебного года в школе напротив: школьники-переростки в отстиранных, залатанных одеждах, с красными галстуками на шее выстраивались в колонны. Впереди колонны, с красным флагом в руках, длинноногая девочка переросток Нина Шевченко с 1 Овражной улицы, которая, говорят, помогала партизанам. И вот, эта огромная колонна детюшек с серьезными, торжественными лицами громко и слаженно, в едином порыве, запела:

***Вставай страна огромная,
Вставай на смертный бой.
С фашистской силой темною.
С проклятою ордой.
Пусть ярость благородная
Вскипает, как волна,
Идет война народная,
Священная война.***

Я, как сейчас, вижу толпу плачущих матерей, приведших свое переросшее чадо в первый класс. В 1944 году, каждый куцевский мальчишка в укромном месте имел целый арсенал вооружения и боеприпасов; винтовки, карабины, пистолеты, гранаты, патроны, артиллерийские снаряды, авиационные бомбы. Естественное любопытство подросткового возраста и полнейшее отсутствие элементарных знаний техники безопасности при обращении с ними, принесло много смертей и увечий. Находят ребятки снаряд или бомбу, берут молоток, и давай лупить со всей силой по бомбе в надежде, разбив корпус, вытащить из него порох. А этот снаряд или бомба упала на землю и не взорвалась по причине дефекта во взрывателе. Умный подросток перед тем, как разбивать корпус, вывернет взрыватель и потом хвастается торбой с добытым порохом, напоминающим вермишель или макароны, который прекрасно горит и вполне пригоден для всяких ребячих выдумок. А некоторые, собрав вокруг толпу любопытствующих, взлетают в воздух при первом же ударе молотка.

Наступила холодная осень 1944 года. Я щеголял в сестринской шубе, полы которой доставали почти до земли. Толпа подростков готовила к взрыву фанату, но каким-то особым методом.

Черным порохом из винтовочных патронов насыпалась пороховая дорожка, длиной метров тридцать. Всех нас проинструктировали, чтобы мы, как только подожгут порох, бежали со всех ног за угол дома. Наконец порох вспыхнул и, довольно быстро, огонек начал свое приближение к гранате. Дети бросились бежать, чтобы спрятаться за угол дома, а я, запутавшись в полах злополучной шубы, падаю, как подкошенный, на землю. Гремит взрыв, свистят над головой осколки, падают комья земли, а я, выпутавшись из шубы, встаю и, не зная зачем, тоже бегу за угол.

Приведу еще несколько примеров безрассудных поступков, исполненных учениками первой школы.

В воронке, разорвавшейся у меня на глазах бомбы, сброшенной немецким пикирующим бомбардировщиком в день освобождения, вечером, после уроков, ученики - переростки развели костер из облом--

ков от патронных ящиков и другого хлама. Как вдруг-, какой-то сорви голова предложил, давайте, мол, прыгать в костер. Прыгнул, а из под его ног раздалось пять выстрелов из, завалившихся в ящиках, патронов. Зимой для поддержания в классах положительной температуры, чтобы не замерзали чернила, разжигали печурки. Подростки для потехи устроили “цирк”, бросив заранее в топку горсть патронов. Учительница начинала уроки с разведения огня в заранее подготовленной печурке.

Вдруг в классе началась пальба, все полезли под столы, так как нарты появились только через несколько лет, а довоенные - сожгли немцы во время оккупации. В эту же зиму в школе взорвали две гранаты: одной подорвали каменное крыльцо, а другую - бросили в туалетную яму, все содержимое которой оказалось на потолке.

ГЛАВА 6. ТАВРИЧЕСКАЯ УЛИЦА - 1945-1946 ГОДЫ

Ранней весной 1945 года, не дождавшись дня Победы, тихо умерла бабушка. Все мы ее очень любили, хотя она нам не была родной. Дедушка в конце девятнадцатого века проходил военную службу в Польше, входившей в те времена в состав Российской Империи. И там он влюбился в чистокровную полячку, которая и говорить по русски не умела. Он женился на ней, привез в родное село Крымки, что возле Лебедина на Киевщине (ныне Черкасская область), и она, родив ему троих детей: в 1898 году Ваню, через два года - Зину (мою маму) и в 1903 году Андрея, умерла от чахотки. Смелая, красивая Васса Ильинична, давно и безнадежно любившая дедушку, заменила детям мать и в любви прожила с ним почти пол века. Их брак оказался бездетным и она всю, предназначавшуюся своим детям любовь, выплеснула на нас. Младший, Андрей, в юношеском возрасте, в смутные времена революции, умер. Всем детям было дано образование, все закончили гимназию. Умница Ваня - с отличием. В те же смутные времена он поехал в Ростов завершать свое образование в сельскохозяйственном институте. В дальнейшем он стал известным ученым, конструктором, одним из создателей веялок ВИМ, заполнившим тока колхозов и совхозов, доктором технических наук.

Мама стала учительницей, очень уважаемым в те времена человеком. Наша бабушка умерла в любви и благодарности.

Дедушка затосковал и ровно на сороковой день после ее смерти не проснулся, хотя на табурете была приготовлена одежда для выхода на работу. Мы осиротели, поняв, как много значили для нас ушедшие в иной мир такие родные и дорогие нам люди.

Горе захлестнуло не только нас. Вот соседка напротив, тетя Поля Чернышова, воеет дурным голосом, идя шатающейся походкой по Таврической улице, волоча по земле платок одной рукой и держа похоронку на сына другой.

А вот на Таврическую улицу, привозят соседа через два дома, красавца-гвардейца Шуру Цыганкова без обеих ног. Безудержный плач захлестнул Кущевку. Заработала почта смерти. Два с половиной года не поступали похоронки, а тут, как прорвало. Похоронки времен начала и середины войны смешались с похоронками на ребят, призванных в армию после освобождения города.

В сплошных стогах и плаче встретила Кущевка День Победы и не всеобщее ликование вызвала весть о победе, а еще большее и горше стало от утрат. Ненависть к политикам, играющим судьбами народов, жгла сердца осиротевших и обездоленных людей. Каждый, соприкоснувшийся при оккупации с немцами, понимал, что ни нашему, ни немецкому народам эта война не была нужна. Немцы так же, как и наши, делятся на людей, выродков и зверье, так как все мы дети Адама и Евы. Выродки планируют войны, зверье упивается кровью и властью, а люди воюют.

На ночь мы закрывали на запоры все ставни и двери и дрожали от страха. Началась пора массовых грабежей и убийств. К осени наш красивый забор начали по ночам разносить на дрова неизвестные лица. Из погребов вытащили все наши заготовки.



Моя первая фотография (я в центре верхнего ряда)
г. Кировоград, школа №2, ноябрь 1945 года

В первый класс мама устроила меня в свою вторую школу: все-таки под присмотром, не будет душа болеть. Вот именно с этого момента, я, дистрофического вида болезненный мальчик, начинаю делать себе летное здоровье на многие десятилетия с маленьким полугодовым перерывом из-за свинки, инфекционной болезни. Секрет кузницы в которой ковалось здоровье очень прост: ежедневное, в течение одиннадцати лет, длительное хождение пешком на чистом воздухе при питании простой пищей, впроголодь.

В первом классе мне делать просто было нечего. Зимой, заболев свинкой, я попал в больницу, которая располагалась в крепости. Нас, детей, в инфекционном отделении располагали на одной кровати по два ребенка, ногами друг к другу. Слава Богу выжил.

Сестра, закончив седьмой класс, поступила в строительный техникум. От брата к общей нашей радости, пришло письмо из Коми АССР город Ухта. Из письма мы поняли, что освободили его американцы, что ехать в Америку он категорически отказался, дождался наших представителей и теперь на Родине, но без права выезда из Ухты в течение десяти лет. Это письмо нам показало: кто мы такие в этом Советском государстве. Одно событие, происшедшее со мной в школе, поставило и меня на "свое место". Сказали, что детям-полусиротам, у которых нет отцов, будут давать маленькие булочки. Когда подошла моя очередь, то женщина, раздававшая эти булочки, сказала, что я - сын врага народа и мне булочка не положена. Говорят, на воротах концлагеря Бухенвальд красовалась надпись: "Каждому - свое". Чем не жизнь в Бухенвальде? Жизнь ухудшалась с каждым днем. Толпы нищих ходили по дворам, прося милостыню, а подать было нечего. На продовольственные карточки можно было купить 100 грамм хлеба на человека в сутки. Хлебная порция к завтраку, обеду и ужину имела размер спичечного коробка. Со смертью дедушки кончилась помощь с его стороны. Для покупки хлеба очередь в магазин занимали с вечера, по очереди дежурили всю ночь, чтобы утром купить 300 грамм хлеба на семью,

Причей этот драгоценный кусок несли домой под охраной, чтобы по дороге не отобрали. Ослабленные люди умирали в очередях, нервы у всех были на пределе, часто перебранки перерастали в зверские драки. Самой страшной бедой была потеря продовольственных карточек - это была верная смерть потому, что никто никому и нигде повторно карточек не выдавал. Опухшие от голода, обессиленные люди медленно умирали в тени под заборами.

Мои учителя в школе относились ко мне с любовью. В первом классе моей учительницей была чудесный педагог Елизавета Александровна Волкова, жена директора школы. Со второго до четвертого

класса меня вела молодая, красивая Валентина Яковлевна Кулиш, которая вышла замуж за Кулиша и у которой отец работал так высоко, что был выше обкома - кровельщиком.

На уроках я завирался, рассказывая всем о том, что мой отец, капитан дальнего плавания, покоривший все моря и океаны и приводил такие подробности, высмотренные во “Вселенной и человечестве”, которые ребятам с Катрановки и присниться не могли. Даже Валентина Яковлевна спросила у мамы: “А, что, Ваш муж был капитаном дальнего плавания?” Мама сначала удивилась, но, сообразив в чем дело, сослалась на мою буйную фантазию, а дома меня ждала хорошая взбучка, и я зарекся врать.

От сестры я узнал, что в городе на углу улиц Ленина и Декабристов есть библиотека, в которую можно записаться и брать для чтения книги при условии, что ты принесешь какую либо в ее фонд. У нас в доме была одна, без картинок, прижизненное издание произведений Антона Павловича Чехова. Она не могла еще разжечь мое детское любопытство. С маминого разрешения, пошел я с ней записываться в библиотеку, в которой от первого до второго этажа, у перил мраморной лестницы, стояла живая детская очередь. Дети разных возрастов делились впечатлениями о прочитанном. Часа через полтора подошла и моя очередь. Библиотекарь, Анна Константиновна Халетская, отнеслась ко мне очень внимательно и, заполняя мне карточку, спросила о моей национальности. К своему стыду, я не знал, что это такое. Тогда она спросила, а в какой школе я учусь и, узнав, что учусь я в украинской школе, записала - украинец. Так во всех анкетах я и писал украинец, так как мама просила, чтобы всегда и везде я писал одинаково: “Отец репрессирован органами НКВД в 1937 году и о его судьбе ничего не известно”. Поэтому я посчитал, что если в библиотечной карточке написано “украинец”, то так надо писать во всех документах, потому что наша семья живет в нашей стране на птичьих правах, и каждое необдуманно написанное или сказанное слово может нанести ей непоправимый вред.

Впервые в жизни в моих руках оказалась настоящая полностью детская книжка, а ведь я только заканчивал первый класс и был еще ребенком, а уже знал, что Цезаря убил Брут, произнеся слова: “Римляне, сограждане и друзья, слушайте меня и не говорите, что Вы не слышали, да, я убил Цезаря, но я любил его”.

А сейчас в моих руках не Шиллер, не Шекспир и даже не Пушкин. В моих руках Корней Чуковский со своим страшным великаном рыжим и усатым тараканом. Как на крыльях летел я домой и на всю жизнь запомнил все стихи Корнея Ивановича.

В строительном техникуме у моей сестры появилась подруга Шу-

ра Голикова, которая жила за мостом через реку Ингул, по которому мама направила наши войска для выхода на улицу Яна Томпа.

Она стала приходить к нам, чтобы вместе готовиться к урокам. Ох, эта девичья память или о чем они там думают, когда учат стихи. Это Лермонтовское “Скажи-ка дядя, ведь не даром Москва, спаленная пожаром, французам отдана?” Они учат-учат, а я уже знаю. Понятно, почему стихи не лезут в голову. Двое военных с Кировоградского аэродрома зачастили провожать подружек. У Шуры - Володя из Донбасса, а у моей сестры - москвич Юра. Расцвели девушки, секретничают, хихикают, перешептываются. Пришла любовь.

ГЛАВА 7. НОВГОРОДСКАЯ УЛИЦА, ШКОЛА №2

Посещение школы раздвинуло границы познания окраин города. За Бережинской дорогой был карьер по добыче глины для нужд кирпичного завода, расположенного на берегу Биянки. С заводом карьер соединялся рельсовыми путями, по которым вагонетками подвозили добытую глину.

К Бережинскому мосту через Биянку подходил овраг, отделявший Катрановку от Балки. Через овраг на улицу Новгородскую перекинут живописный кирпичный мостик. Через три квартала с левой стороны улицы раскинулось большое одноэтажное здание семилетней школы №2, построенное из красного кирпича. Дворы домов с правой стороны улицы упираются в овраг, за которым Катрановка. Через один квартал после школы Новгородская улица заканчивается оврагом.

За школой к Новгородской улице примыкает улица Чайковского. Почти все мои новые школьные товарищи живут в этом районе, включая и Катрановку, состоящую из одиннадцати Рабочих улиц, ограниченных с северо-запада оврагом, а с юго-востока - улицей Жуковского, имеющей продолжение на Кушевке, называемое переулком Средним.

В сухую пору года с Кушевки в школу я ходил прямо через карьер и овраг мимо отдельно стоящего от Катрановки дома на берегу оврага, в котором жил мой школьный товарищ. Леня Калиш - будущий мастер спорта по фехтованию. А в распутицу, когда овраг превращался в полноводную реку - через мостик у кирпичного завода.

Зимой я привязывал к валенкам коньки и легко скользил по наезженным зимним дорогам. Почему-то именно зимой Кушевка начинала воевать с Катрановкой. Все вооружались: дети пистолетами-пугачами, издававшими звук, как при настоящем выстреле, подростки - рогатками с брачками — маленькими металлическими кружочками, размером в половину⁷ винтовочной пули (вероятно, отходами от штамповки), му-

жики - колями, дубинками, ножами, а в отдельные критические моменты появлялось даже огнестрельное оружие.

Линией фронта служил карьер. С обеих сторон бывало множество побитых, раненных, были даже смертные случаи. Бои продолжались весь зимний сезон. Милиция боялась соваться в озверевшую толпу.

Мне, девятилетнему школьнику, с портфелем в руках, приходилось дважды в день пересекать линию фронта в спринтерском темпе. Вслед доносилось улюлюканье, свист и летели снежки. Коньки вырвали, смелости прибавилось да и ко мне видимо привыкли обе враждующие стороны и никто никакого вреда мне не принес. Зимы конца сороковых годов были снежными и довольно суровыми, сопровождавшимися бурями и ураганами. В 1947 году ураган, пронесшийся над Кушевкой, снес с домов все металлические крыши, разбросав кровельное железо по всем улицам, дворам и садам. Хорошо, что крыша нашего дома была одна на всю округу из оцинкованного железа. Нам возвращали наши листы безропотно, а остальные, ох как намучились. Бывали дни, когда снега выпадало столько, что дверь дома нельзя было приоткрыть, а для прохода в туалет пробивали туннель.

Но это были отдельные эпизоды, а в основном мы все всю зиму с коньков не слезали. Родители вечерами не могли загнать нас в дома.

Весной и осенью преобладали две игры: лянга и стуканчик. Первая игра развивала сноровку и ловкость. К кусочку кожи с мехом пришивалась свинцовая пластинка, размером с небольшую пуговицу. Правой ногой подбрасывали лянгу вверх. Она взлетала и падала вниз свинцом. Изловчившись, правой ногой подбрасывали ее снова вверх и так до тех пор, пока не промажешь. Выигрывал тот, кто больше раз подбросил лянгу. Вторая игра была на деньги. Брали большой дореволюционный пятак и, сжав его большим и указательным пальцами, ударяли по кирпичной стенке. Пятак отлетал от стены и падал на землю. Следующий, со своим пятакон, ударяя по стене, пытался попасть как можно ближе к лежавшему на земле. Если он падал на расстояние, позволявшее дотянуться от большого пальца руки до предельно отставленного в сторону мизинца - выигрывал.

Проблемы с деньгами были всегда, а вот проблем с дореволюционными пятаками не было. Мототехника, прошедшая по Среднему переулку, дала о себе знать в последующие пять - десять лет. В том месте, где проходила колея, потоками дождевой и талой воды вырыло глубокие канавы, в которые выбрасывали золу и всякий мусор. И вспомнил я рассказ брата о найденных золотых червонцах. Но в кучах золы кроме кривых обгоревших гвоздей ничего подобного обнаружить не удалось. Вдруг в промытом водой песке я увидел медный дореволюционный пятак.

Бродя по канавам, я нашел целую пригоршню монет разного достоинства и среди них несколько серебряных, в основном выпуска 1902-1903 годов. Конечно, это не могло пройти мимо внимания моих друзей. Все оказались с уловом. Секрет был прост: задолго до революции на территории наших улиц располагались военные лагеря. Думаю, что в свободное от службы время офицеры расписывали преферанс и пили коньяк, солдаты играли в очко и пили водку. При этом и те и другие сорили деньгами.

Но вернемся к школе. Наш директор со своей женой, моей первой учительницей, переехали на Киевскую улицу и, естественно, нашли работу поближе к своему дому, В школе появляется новый директор, Смелянский Григорий Аронович.

В нашем классе училась катрановская девочка по фамилии Трофименко, бледненькая и тоненькая, как былиночка, с всегда грустным выражением на лице*. Своим видом она резко отличалась от остальных детей, пусть худых и оборванных, но обветренных и краснощечких. И вдруг произошло самое настоящее чудо. Когда она вошла в класс, то мы ее не узнали: красиво одета, на щеках румянец, а на лице и в глазах - радостная улыбка. Оказывается, сердобольные катрановские люди по фамилии Трофименко во время оккупации спасли четырехлетнюю еврейскую девочку от расстрела, дав ей кров и свою фамилию. Григорий Аронович, вернувшись из эвакуации, упорно пытался найти свою племянницу, узнав неизвестно по каким каналам, о том, что она жива и живет в чьей-то семье на Катрановке. Поэтому он и согласился пойти директором во вторую школу. Поиск увенчался успехом, а наша одноклассница оказалась в кругу своих родных.

Наша жизнь на оккупированной территории по сравнению с мытарствами, о которых рассказывала только что вернувшаяся из эвакуации соседка по Бобринцу и тоже учительница, Мазурова Татьяна Дмитриевна, выглядела не так и плохо.

Как никак, а мы имели крышу над головой, родных, которые поддерживали нас в трудную минуту, и землю, на которой росли овощи и зелень.

Я сидел в стороне и слушал ее рассказы словно сказки Шехерезады из "Тысячи и одной ночи".

Много горя натерпелась женщина с двумя детьми на далеких восточных просторах нашей огромной страны в течение долгих дней войны. Теперь собрались все вместе. Живым и невредимым вернулся с войны муж Прокофий Матвеевич, пройдя по дорогам войны от Кировограда до Сталинграда и от Сталинграда до Берлина. Сейчас уже есть квартира в одноэтажном доме на углу улиц Р.Люксембург и

* на фото у ног Елизаветы Александровны справа.

Клинцовской. Муж устроился преподавателем в строительном техникуме, ей предложили должность учительницы русского языка в школе №2, старший сын подал документы в Ленинградское высшее мореходное училище, а младший, Валерий, мой ровесник, уже учился в двенадцатой школе.

После войны в Кировограде были женские, мужские и смешанные школы. На улице К.Либкнехта (сейчас - Преображенская) находилась мужская двенадцатая школа. Бедность, безотцовщина и влияние улицы наложили свой негативный отпечаток на подрастающее послевоенное поколение.

Ребята “контролировали” прилегающую территорию и не допускали на нее “чужаков”. Если кто по незнанию попадал к ним в руки, то был обязательно бит. Поэтому школу и улицу подростки старались обходить стороной.

Зимой ребята с Таврической улицы на коньках и лыжах проводили время на льду речки Биянки и на заснеженных крутых берегах этой реки напротив кирпичного завода. Однажды мы по Биянке попали на Ингул в зону контролируемую ребятами из двенадцатой школы и были за это жестоко наказаны. Лично я лишился новеньких коньков “снегурочек”, только что подаренных мне мамой на день рождения. Мне было больно от того, что ограбил меня верзила из двенадцатой школы с комсомольским значком на груди.

Чтобы уберечь сына от пагубного влияния ребят с плохим поведением, Валеру Мазурова, после окончания четвертого класса, Татьяна Дмитриевна перевела во вторую школу, и он стал моим соучеником и товарищем. В те далекие годы я стал часто бывать в их доме и обратил внимание на одну интересную деталь — Татьяна Дмитриевна преподавала нам русский язык, а дома вся семья разговаривала на украинском.

Прошло уже столетия, но я до сих пор помню всех своих учителей: русский язык и литература - Татьяна Дмитриевна, украинский язык и литература - Федор Семенович, математика - Вера Кирилловна, история - Полина Семеновна, а географию читал нам Григорий Аронович. Вот с ним и произошел у меня казус, стоивший мне одного тома “Вселенная и человечество”. Речь на уроке шла об открытии Америки. Дернуло же меня за язык поинтересоваться, а какую роль сыграл Америто Веспуччи, так как я считал, что Америка названа в его честь. Настала очередь поинтересоваться и учителю, откуда такие познания. Выслушав мои объяснения, он попросил меня принести ему эту книгу, которая с тех пор и осталась мною невостребованной.

С шестого класса началось мое увлечение фотографией, А началось с того, что после долгих лет разлуки, из Москвы приехал мамин брат.

Иван Евдокимович Кожуховский работал научным сотрудником в лаборатории очистки зерна Всесоюзного Института Механизации. Трагическая гибель жены и сына оставила на свете только одного родного человека - сестру, мою маму.

Увидев полунщенское существование семьи родной сестры, он предложил усыновить меня и забрать в Москву. Мама категорически возразила.

Тогда и порешили, что учусь я в Кировограде, а все каникулы провожу в Москве. В этот свой приезд и купил он мне фотоаппарат "Любитель", с которого началось мое увлечение.

В мои школьные годы на Таврической улице сложился хороший коллектив ребят, далеких от хулиганских выходов, позволявших себе только одну — воровать фрукты, но только из своих садов и по очереди, чтобы никому не было обидно.

Верховодил нами Володя Игнатьев из многодетной семьи (кроме него был еще брат Юра и две сестры - старшая Люда и маленькая Валя). Юра всегда и с большим удовольствием принимал участие во всех наших шалостях и играх. Володя был большой фантазер и выдумщик. Трудовая семья Игнатьевых оставила у меня о них самые теплые воспоминания и чувство глубокого уважения. Окончив машиностроительный техникум, он длительное время работал начальником цеха металлургического комбината в Днепропетровске.

Владислав Пахалев, умница, с высоким интеллектом, заслуживает о себе более подробного описания. Я уже упоминал, что наши соседи по Таврической улице были несколько замкнуты, будто храня какую-то тайну. Сейчас, спустя пол века, я открою эту тайну. Сын наших соседей Федор, до революции закончил юнкерское училище и во время Гражданской войны воевал на стороне белых. После Гражданской войны был сослан в Котлас, где и погиб бы, если бы не молодая большевичка, спасшая его тем, что вышла за него замуж. Владислав был вторым сыном их любви и моим другом детства. Вернулись они в Кировоград только после войны, проведя в ссылке более пятнадцати лет. Зная о моей приверженности к книге, Владислав пригласил меня в дом и показал библиотеку. Отец, работавший бухгалтером на мукомольном комбинате, был дома. Со мной приключился очередной казус, Перебрав на полке несколько книг, он достал небольшую брошюрку в дешевом переплете, явно без картинок и с очень прозаическим названием "Золотой теленок" Ильфа и Петрова. Я молча взял ее в руки, а в голове мелькнула мысль; не хватало мне только литературы о сельском хозяйстве. Смутил меня радушный прием и веселое напутствие - для тебя это то, что надо. Несколько дней я не заглядывал в нее, а потом меня разобрало любопытство, а дальше - плакали мои

уроки. Неожиданно новый взгляд на жизнь, широкие возможности человеческого ума в нашем обществе, необыкновенные авантурные приключения Остапа Бендера оставили во мне неизгладимые впечатления. А друг моего детства, закончив Днепропетровский институт инженеров транспорта, наверняка и сейчас руководит железными дорогами родной неньки - Украины.

Я горжусь тем, что жил на Таврической улице, на которой жил главный дирижер нашего театра Чумаченко, Заслуженные артисты СССР Игнатьева и Семенов, такие руководители областного масштаба, как Урсатьев и Самохвалов Владимир Александрович - мой друг детства, и много, просто замечательных людей.

Не завершилась свадьбой первая любовь моей сестры. Когда жених предложил ей свою руку и сердце, сестра в благородном порыве отказала ему, сославшись на то, что она дочь "врага народа", и брак с нею может погубить его московскую карьеру. Закончив строительный техникум, она уехала на промышленные стройки города Сталино (Донецка). Мы с мамой остались в доме вдвоем. Длинными зимними вечерами читали мы серию рассказов об упырях Алексея Толстого. Как сейчас, вижу себя сидящим спиной к темному проему открытой двери в соседнюю комнату. За столом у керосиновой лампы, поправляя сползающие на нос очки, а, чтобы они не сползали, поднимая кверху лицо, мама очень выразительно читала очередной рассказ. Нервные окончания на моей спине чувствовали приближение с соседней комнаты кровожадных сказочных существ, я неуютно ерзался на стуле, становилось страшно, как и герою очередной истории. Спустя неделю, когда были прочитаны все рассказы, мама поведала мне интересную и страшную историю из своей жизни.

В 1920 году, получив диплом народного учителя, она, молодая девятнадцатилетняя учительница, вместе с такой же молодой напарницей, была направлена в глухое село Островское, расположенное между Компанеевкой и Ровным. Большой помещичий дом, с запущенным садом на берегу пруда, располагался примерно в двух километрах от села. Задача их состояла в приеме и организации быта и учебы постоянно поступающих беспризорных детей. Для этой цели в доме были подготовлены две комнаты: для детей и учителей. Оборванных, обовшивевших, грязных детей стригли наголо, раздевали тоже наголо, купали в подогретой своими руками воде и переодевали в отстиранную, отутюженную одежду, кормили и располагали на чистой постели, а днем учили грамоте. Обеспечение продуктами питания было беспрекошным. На любую просьбу учителей крестьяне откликались беспрекословно так как видели в этом богоугодное дело. Остальные комнаты были заколочены досками с окнами без стекол. Ночами, запершись

на все запоры и уложив детей, девушки долго не могли заснуть от жутких звуков завывающего ветра, от крадущихся шагов воровитого крестьянина, пришедшего поживиться, понравившейся днем, доской. Однажды ночью, из глубины огромного дома, раздался душераздирающий вопль ребенка.

Так до утра и не заснули девушки, как и проснувшиеся ребяташки. И только на рассвете прекратились периодически повторяющиеся вопли.

Утром приехавшие крестьяне тщательно осмотрели все комнаты и никакого ребенка не обнаружили. На следующую ночь кошмар повторился и вторую ночь все дрожали от страха, тесно прижавшись друг к другу. При более тщательном осмотре дома, из-за плотно закрытой двери маленькой кладовки выскочил большой кот, забравшийся видимо туда через вентиляционный канал.

Кущевка, также как и Катрановка, находится внутри “круга” Кировоградского аэродрома. При взлете с юго-восточным курсом, самолет со ста метров выполнял правым разворотом набор высоты почти над нашими головами, и мы имели возможность рассмотреть самые мелкие детали конструкции пролетающих самолетов и лица летчиков. С довоенных самолетов, летавших на нашем аэродроме, я видел только И-16, которого подбитым везли вверх по улице Карла Маркса на автомобиле примерно в конце августа 1941 года. С начала лета 1942 года, с тех пор, как мы стали жить на Кущевке, я видел практически все самолеты, взлетающие в нашу сторону. Это немецкие двухмоторные бомбардировщики Хейнкель He-111 Н с оригинальным круглым килем, это одномоторный штурмовик-пикировщик Юнкере Ju-87 с неубирающимся шасси, спереди напоминающий букву W и с хищным, как у акулы носом, это двухмоторный пикирующий бомбардировщик Юнкере Ju-88 с шаровидным остеклением носовой части фюзеляжа, это истребитель Мессершмитт Me-109 с маленьким килем и стабилизатором, расположенным необычно высоко, и наконец, истребитель Фокке-Вульф FW-190 с широко разбросанными в стороны стойками шасси, имеющими щитки оригинальной конструкции.

После освобождения, на довольно продолжительный период на нашем аэродроме обосновалось большое подразделение новеньких, блестящих, сверкающих красными звездами, истребителей Як-3 с очень интенсивными полетами по “кругу” и в зону. Зона располагалась чуть ли не над нашей головой, думаю, что ориентиром для нее служила Завадовка. Сейчас, опираясь на свой большой авиационный школьный опыт, я могу с уверенностью предположить, что до конца войны на нашем аэродроме базировалось учебное подразделение, получавшее с заводов самолеты новой конструкции и переучивавшее бо-

евых летчиков, я думаю, по очень короткой программе, смею предположить: пять полетов по “кругу” и одна зона. Где-то с 1946 года на смену истребителям появились выдавшие виды дальние бомбардировщики Ил-4, несколько напоминавшие Хейнкель, отличаясь расположением фонаря воздушного стрелка: на Ил-4 - в верхней части фюзеляжа, а на He-111 Н - в нижней. Эти самолеты в 1951 году перешли, по всей видимости, во владение открывающегося военного летного училища Дальней Авиации. Где-то в 1948 году на нашем аэродроме появились самолеты Ил-12 с большими десантными планерами Як-25. Можно предположить, что с этого времени в Кировограде родилась десантная бригада. В самолет вмещалось тридцать два десантника с парашютами, а в прицепленный за буксирный трос планер, еще двадцать пять человек без парашютов.

Где-то в 1949 году произошла катастрофа: на том месте, где сейчас расположен новый автовокзал упал десантный планер, и все погибли. Весть о несчастье передавалась из уст в уста.

Все эти сведения не претендуют на абсолютную точность, но все же открывают общую картину жизни нашего аэродрома. Еще хочу к этому добавить, что немцы, руками наших военнопленных построили две бетонных полосы, шириной по сто метров и длиной более одного километра в виде плотно прилегающих друг к другу шестиугольных бетонных плит, которые прослужили до начала шестидесятых годов.

На окраине города, недалеко от крепости Св. Елисаветы, каждый вечер в небо взмывал аэростат. Мы, мальчишки, с восторгом наблюдали за отделяющимися от корзины аэростата парашютистами. Страшно было смотреть на падающего в высоком небе человека. Я так зримо представлял себя на краю бездны, а классика, знакомая с малолетства, говорила мне, что это подвиг, на который способны очень немногие. Вспомните “Кубок” Фридриха Шиллера:

*Кто, витязь ли знатный,
Аль ратник простой
В пучину шагнет с высоты.
Бросаю я кубок туда золотой...*

Я не чувствовал себя витязем, и был совершенно твердо уверен, что никогда в жизни не брошусь туда, а мысль, что после призыва в армию мне придется прыгать, бросала меня в холодный пот. Для интересующихся могу добавить, что прыжки с аэростата выполнялись на аэродроме Алексеевка, который располагался на территории нынешнего крытого рынка.

Сестра вышла замуж, и в январе 1951 года приехала домой, к маме, в декретный отпуск.

С этого момента начались мои “университеты”.

Из женских, меня не касавшихся разговоров, я познал все тонкости гинекологии и акушерства. В мамино отсутствие сестра посвящала меня в тайны любви и секса, с которыми я уже был знаком по красочным рассказам демобилизованного солдата, приехавшего в гости к нашим соседям. Сильна она была и в вопросах изящных искусств и классической музыки, а я в этих вопросах был абсолютный профан, так как электричество и радио, основной источник информации о музыке, только год, как появилось в нашем доме. Все ее рассказы откладывались в моей молодой памяти на долгие годы. Разговор на тему об искусствах начался с того, что она с восторгом рассказала о просмотренном в Сталинском оперном театре балете Минкуса “Дон-Кихот”, на который я отозвался в пренебрежительном тоне. До ареста отца в 1937 году сестра училась в музыкальной школе по классу фортепиано и, не будь массовых репрессий и войны, она могла бы достичь в этом направлении больших высот.

“Какой же ты дремучий и темный, - заявила она мне, - но теперь я возьмусь за твое воспитание”, и немедленно взялась. Она составила список всех известных композиторов планеты в алфавитном порядке, начиная от Алябьева и кончая Шуманом, а против каждого в списке перечислялись ими написанные музыкальные произведения. Молодая, цепкая память быстро вышгала выданную мне информацию и, примерно через неделю, я четко отвечал на контрольные вопросы. Она спрашивала: Бизе?, а я отвечал “Кармен”, “Искатели жемчуга”, Верди? - “Травиата”, “Аида”, “Отелло”, “Трубадур”, “Риголетто”. Я знал, что в Могучую кучку входили Балакирев, Кюи, Мусоргский, Бородин и Римский-Корсаков, я знал, что В. Моцарт написал семнадцать опер, свыше пятидесяти симфоний, двадцать пять клавиатурных и семь скрипичных концертов и более полусотни сонат. Главное, что она разбудила во же огромный интерес к классической музыке и, сидя за приготовлением уроков при включенном радио, я не пропускал программу радиопередач, тщательно записывая то, что меня интересовало, и слушал классику.

Сестра предупредила, что классика начинает нравиться, как минимум, с третьего прослушивания и продолжает нравиться всю жизнь в отличие от той музыки, которая начинает нравиться всем с первого раза, но быстро надоедает.

Своим маленьким коллективом с Таврической улицы, взяв у родителей по два рубля, мы являлись постоянными зрителями ближайшего к нам кинотеатра “Сивашец”, в фойе которого оркестр играл репертуар классических произведений. Наши театры - и русский, и украинский - ставили спектакли-концерты, на которых иногда удавалось присутствовать. Музыка окружала нас, и только глухой мог ее не услышать.

Сестра накануне 8 марта родила дочь, которую в честь Победы назвали Викторией. Я стал дядей а, по совместительству, и няней.

Приглашение моего дяди пожить на каникулах в Москве оставалось в силе, но реалии жизни мешали осуществить его.

В течении года я получил полный комплект навыков по уходу за ребенком и приготовлением пищи. На мне лежала обязанность обеспечивать возросшую потребность в воде, которую в двух ведрах, на промысле, я добросовестно носил с Крымской улицы, где была установлена новая водопроводная колонка. На землях Катрановского колхоза, для учителей нашей школы, был выделен участок под огороды, на котором мы в те годы выращивали овощи.

Урожай свозили на двухколесной тачке с дышлом и ручкой. Во дворе вырыли глубокую яму в которой жили и плодились кролики. Всегда у нас на цепи в будке жила собака, а в доме кошка. Жизнь улучшалась. С улиц исчезли опухшие, умирающие люди, нищие перестали ходить по улицам и сидели только под церковью. Каждую весну объявлялось понижение цен на продовольственные и промышленные товары. В шестом классе мама впервые купила мне хлопчатобумажную синюю курточку с латунными пуговицами, одев которую, я почувствовал себя чуть да не капитаном дальнего плавания, а до этого момента я ходил в обносках после брата и сестры. Муж сестры имел профессию геодезиста и уехал на планировку Кременчугского водохранилища, ГЭС и Светловодска. Вслед за ним уехала с дочерью и сестра, поселившись в селе Табурище, возле которого разворачивалась гигантская стройка.

К окончанию седьмого класса организовалась группа мечтателей-единомышленников, Валентин Котенко (будущий полярный летчик), Валерий Мазуров (будущий научный сотрудник института метрологии в Ленинграде) и я. Мы узнали, что в Херсоне есть мореходная школа в которую принимаю! после седьмого класса. Написали, и нам пришло направление на медицинскую комиссию. Мы с Валерием не прошли врача-окулиста.

Нам посоветовали пойти на консультацию домой, на улицу Луначарского, к широко известному в городе специалисту по глазным болезням. Доктор Корж, предварительно взяв с нас плату за визит, по двадцать пять рублей с носа, тщательно нас обследовав, вынес вердикт, что у Валерия дальтонизм, а у меня конъюнктивит, который обычно на море обостряется из-за солнечных бликов.

Наша жизнь улучшалась, но не настолько, чтобы учиться в платных восьмом, девятом и десятом классах. Сестра подсказала дельную мысль итти в техникум, получить образование, а за это будут платить стипендию. Если бы я закончил десятый класс и даже получил аттестат зрелости с отличием, то и в этом случае я, как сын врата народа, не имел бы права учиться в высшем учебном заведении.

Решение было принято и я отнес свои документы в приемную комиссию строительного техникума.

ГЛАВА 8. УЛИЦА ЛЕНИНА, СТРОИТЕЛЬНЫЙ ТЕХНИКУМ

К моему большому удивлению в техникум с нашей школы поступили трое: Валерий Мазуров, Вадим Твердоступ и я. Своими уверенными знаниями мы защитили честь учителей, давших нам хорошее базовое образование в семилетней школе. Преподавательский коллектив техникума взялся за нас с удвоенной силой. Слабые студенты отсеялись сразу после первого семестра и остались те, кто зарабатывал учебной стипендией. Получаешь одну тройку и лишаешься стипендии. На первую стипендию, я с согласия мамы, купил себе наручные часы марки “Победа”, которые верой и правдой прослужили мне многие годы. С первого курса опытные мастера на различных практических занятиях прививали нам умения и навыки пользования различными инструментами по дереву, металлу, учили процессам закаливания и отжига металла в кузне, а практика по строительным работам проходила на множестве строительных объектов, отстраивающегося после войны города.

Я помню нашу первую строительную бригаду во главе со студентом по фамилии Медведь. Предложил он на практике выполнять работу самостоятельно, своей бригадой, с выпиской наряда и с соответствующей оплатой за выполненную работу. С открытыми ртами мы выслушали его предложение, которое и в голову нам прийти не могло. И вот наша бригада занялась одной из самых тяжелых работ в строительстве. Мы возводили бутобетонный фундамент для строящейся швейной фабрики. Подъезжали самосвалы, сбрасывали рядом бутовые булыжники, которые мы перекапывали в подготовленную опалубку. Подготовив, таким образом, нужный фронт работ, заказывали машины с бетоном, заполняли пустоты бетоном и при помощи вибраторов загоняли бетон внутрь кладки. За месяц практики мы уложили фундамент от угла, где сейчас продают горячий хлеб до середины здания по фасаду, выходящему на улицу Карла Маркса.

За этот месяц, кроме ста сорока двух рублей стипендии, я заработал еще девятьсот рублей в бригаде.

Перед новым 1953 годом наш соученик, Милентий Сибирцев, предложил устроить вечеринку в кругу своей группы. Родители предоставляли свою квартиру и соглашались устроить стол и музыку. Мы дружно поддержали его предложение, сбросились со стипендии на покрытие затрат и вечеринка состоялась. После легкой наливки, под музыку танго, девочки учили нас правильно переставлять ноги, потом

пошла игра в бутылочку и первые невинные поцелуи в темном коридоре. На нашем курсе училась девушка, Валя Воскобойникова, отец которой был председателем колхоза в Высоких Байраках. Она занималась фехтованием и к тому времени имела первый спортивный разряд. Эта очень активная девушка предложила устроить лыжный поход по маршруту Кировоград - Высокие Байраки и назад.

Поход состоялся с обедом в председательском доме и с очень вкусной наливкой. Там мы впервые пытались петь и увидели воочию, что получается это у нас плохо. Тут же мы договорились организовать в техникуме хор и разучить несколько песен. Через месяц наш хор пел на концерте, в актовом зале техникума, близкие нашей душе песни;

*Знову цвітуть каштани,
Хвиля Днтровська б'є,
Молодість мила,
Ти щастя мое. ...*

Несколько песен, спетых нами на концерте, были записаны на магнитофонную ленту и в течение месяца звучали в коридорах техникума во время перерывов. Мы были счастливы.

В течение быстро промелькнувших четырех лет учебы в строительном техникуме, мне приходилось ежедневно ходить пешком по главным улицам нашего города, так как техникум располагался на углу улиц Ленина (бывшая Дворцовая) и переулка Театрального, напротив классического сооружения первой половины 19 столетия, городского дома Соколовых-Бородкиных с родовым вензелем над парадным входом (здание милиции). Много интересного об истории города, о его архитектурных ансамблях, о памятниках раннего классицизма и других классических сооружениях, с большим увлечением, рассказывал нам старый преподаватель архитектуры Назаретов, как бы пришедший к нам из 19 столетия.

Теперь я четко знал, что улица Карла Маркса это Перспективная, что развалины Храма - это наиболее выдающийся памятник раннего классицизма, величественный Успенский собор, построенный в 1798-1801 годах на месте сгоревшей во время пожара 1798 года деревянной церкви; я знал, что улица Гоголя называлась Успенской, я знал, что улица Карла Либкнехта ранее называлась Преображенской, а напротив Преображенской церкви находится замечательный памятник ранней классики: Путевой дворец - двухэтажный жилой дом, первый этаж которого (для прислуги) был естественно ниже господского бельэтажа, к которому по южной традиции ведут открытые итальянские ступени. Я знал, что к классическому направлению относятся и

две очень красивые елисаветградские церкви - Владимирской иконы Божией Матери, или Греческой, сооруженной в 1812 году и Преображенской - в 1813 году на месте деревянных храмов. Я знал, что в нашем городе есть храм на Ковалевке, построенный в 1849 году, выдержанный, в так называемом, русско-византийском стиле, который красиво вписывался в архитектурный ансамбль военного городка, который начинали строить в 1847 году, как административный центр военных поселений Новороссии. Церемонию закладки дворца и штабных сооружений организовал сам император Николай I, принимавший участие в маневрах.

Мы, на физзарядке, бегали вокруг могучих развалин комплекса военного городка - замечательного архитектурного ансамбля красно-белого цветового решения с подчеркнутыми карнизами и консолями под окнами, и мечтали принять участие в его отстройке. Легенда гласила о том, что кирпичная кладка стен была выполнена на растворе, замешанном на яичных желтках, гранитные блоки фундамента - на свинцовых прокладках. В последнем мы убеждались сами, ковыряя ножиком шов между блоками.

Благодаря старому архитектору, город для нас стал живым организмом, в отстройке которого мы имели огромное желание участвовать.

Мне посчастливилось заниматься штукатурными работами в доме на углу улиц Карла Маркса и Шевченко (бывшая Петровская), где размещался магазин Колобок, заниматься кирпичной кладкой в пристройке к этому дому, строить канализацию на улице Луначарского, бульжную мостовую по улице Кирова и даже выносить горы земли и строительного мусора из зала филармонии. Моими руками посажены десятки деревьев на валах крепости, которым сегодня уже около пятидесяти лет. Как не вспомнить историю. Бесконечные войны на Балканах по этническим, религиозным и другим мотивам вызвали желание австрийских сербов переселиться в границы Российской империи. Процветающая работоторговля стимулировала опустошительные набеги турок и крымских татар на южные владения. 11 января 1752 года императрица Елизавета Петровна жалует бывшему полковнику австрийской армии Ивану Хорвагу грамоту "...Для защиты, на всякий случай, от нападения вражеского ... построить ... земляную крепость, которую именовать крепостью Святой Елисаветы". В 1754 году правительство разрешает сербам переселиться на украинские земли. Образуется линия военных поселений под названием Новая Сербия. Могучие земляные укрепления крепости стали главным звеном линии фортификационных сооружений Новой Сербии, расположенные посередине этой цепи, между Днепром и Южным Бугом.

С началом войны 1768 года острие удара крымских татар, союз--

ников Турции, было направлено против крепости (склады оружия, продовольствия, формирования резервных войск).

На новогодние праздники начала 1769 года семидесятитысячное войско крымского хана Керим-Гирея осадило крепость. Цель орды, уничтожить Новую Сербию, сжечь все села и урожай, забрать в плен жителей и угнать с собой скот. Гарнизон крепости, под командованием Генерала Исакова, в количестве пять тысяч человек приготовился к длительной осаде. Разведка татар донесла, что со стороны Днепра приближаются войска Румянцева. Татары отошли в сторону Валты, не причинив значительного вреда крепости, но потопив в крови Аджамку, Лелековку, Цыбулево.

ГЛАВА 9. ЗНАКОМСТВО С АВИАЦИЕЙ

Однажды зимой, на двери актового зала техникума, появилось объявление о том, что желающие могут записаться в парашютный кружок. Так как эта тема волновала меня, я решил записаться, чтобы посмотреть, как же устроен парашют. На занятиях инструктор рассказал, что накануне выполняется облет парашютиста. Мелькнула авантюрная мысль, а что, если на самолете покататься, а на следующий день на прыжки не прийти. Эта мысль мне понравилась, я ее обкатал со всех сторон и пришел к выводу, что никакие неприятности мне не грозят. Наступил день облета, один из самых ярких дней моей жизни. Потрепанный аэроклубовский газик ранним апрельским утром медленно двигался по ухабам послевоенной дороги к аэродрому, который в те годы располагался у Лелековского железнодорожного переезда. В кузове лежат аккуратно сложенные парашюты, стартовое имущество. На прочных деревянных сидениях сидят инструкторы, авиатехники и мы - парашютисты. Добрались сравнительно благополучно. Только один, раз всем пришлось вытаскивать автомобиль из вязкой грязи. Вот и стоянка По-2. Первые лучи солнца осветили яркие красные звезды на крыльях и бортах самолетов. Разделились на три группы. Техники приступили к подготовке самолетов, инструктора - к разбивке старта, а мы, парашютисты - к разгрузке машины. Раздались первые выхлопы запускаемых моторов. И не успело еще солнце оторваться от горизонта, как два самолета со стоянки порулили по зеленому, как ковер, полю аэродрома в сторону старта.

Самолеты По-2, принадлежащие парашютному звену, отличались наличием окна на нижнем полукрыле, для прицельной выброски, и оранжевым кожухом, закрывающим троса с левой стороны фюзеляжа.



Самолет По-2 парашютного звена

Парашютист занимал переднюю кабину. В полете, выйдя на курс выброски, летчик голосом подавал команды: “Приготовиться!” и “Вылезай!”. На фоне вдруг прекращавшегося рева мотора, так как самолет переходил на планирование с убранным газом, команды слышались отчетливо. Парашютист вставал ногами на сидение, держась руками за борт кабины, ставил на нижнее полу крыло левую, а затем правую ногу, поворачивался лицом к хвосту самолета и, поднырнув под фалу, услужливо поднятую рукой летчика, подходил к заднему обрезу крыла. Оставалось самое малое - по команде летчика “Пошел!”, шагнуть в пустоту.

И вот меня, в полном облачении парашютиста, ведут к самолету. Летчик через выпуклые полетные очки поощрительно улыбается. Мотор размеренно рокочет, винт гонит струю воздуха, пригибающую траву до земли. От самолета доносится запах ацетона, бензина, масла и выхлопных газов, он вздрагивает, как живой, и в такт ему, подрагивают мои колени. Короткий разбег и мы повисаем в воздухе. Земля начинает чуть заметно удаляться, перемещение замедляться. Равномерно, с определенной цикличностью, двигаются толкатели клапанов на верхнем цилиндре мотора. Робкий взгляд за борт заставляет сильнее вжаться в сидение, до боли в пальцах сжав его трубчатый каркас. Необычно уменьшившиеся деревья, дома, проезжающая внизу телега усугубляют пустоту, которая становится зримой, осязаемой. Сильный страх, который вначале ютился где-то под сердцем, начинает расти и заполняет все клетки тела.

Взгляд упирается в пол кабины и нет силы, которая может его оторвать. Смутно слышу имитацию команд летчика. Самолет садится, я вылезаю из кабины, инструктор, посадив в самолет очередного курсанта, отводит меня в квадрат, где сидят мои товарищи.

В квадрате царит всеобщее возбуждение. Все наперебой делятся впечатлениями. А я молчу.

Мне сказать нечего. Одно ясно - к самолету больше ни шагу. Хватит - полетал! Облет закончился. Самолеты зарулили на линию предварительного старта и выключили моторы. Тишина повисла над аэродромом. Техники приступили к заправке самолетов. Летчики, сняв шлемы, достали бутерброды. Мы также вынули свои скромные "тормозки" и приступили к перекусу. Яркий диск солнца уже значительно поднялся над горизонтом, и его лучи начали наливаться жаром. Пчелы мирно гудят над ярко-желтыми цветами одуванчиков. Тишина, полный штиль. Раздалась громкая команда: "Всем построиться!" Мы все, выполнившие облет, выстроились в одну шеренгу. Командир парашютного звена обратился к нам с речью: "Все вы молодцы! На облете выглядели превосходно. Согласно требований документов вы должны сегодня отдохнуть, а завтра выполнить свой первый прыжок.

Но посмотрите, какая превосходная погода, парашюты уложены, самолеты на старте, может будуг какие предложения?" На этот прозрачный намек откликнулись почти единодушно: "Товарищ командир, давайте прыгать сегодня!" Мой лоб начал покрываться каплями холодного пота. Колени предательски задрожали. Четкой и ясной осталась одна только мысль: "Ну и влип!" А процесс пошел. По очереди мои товарищи, взволнованные, с неестественно бодрым выражением на лицах, направлялись, в сопровождении инструкторов, к самолетам, чтобы через несколько минут повиснуть в небе под белоснежными куполами парашютов. Как замороженный, смотрел я на прыжки, а по всему телу разливалась горечь неудачника. Как быть? Что предпринять? На эти вопросы ответа не было.

Подошла и моя очередь. Самолет мягко оторвался от земли.

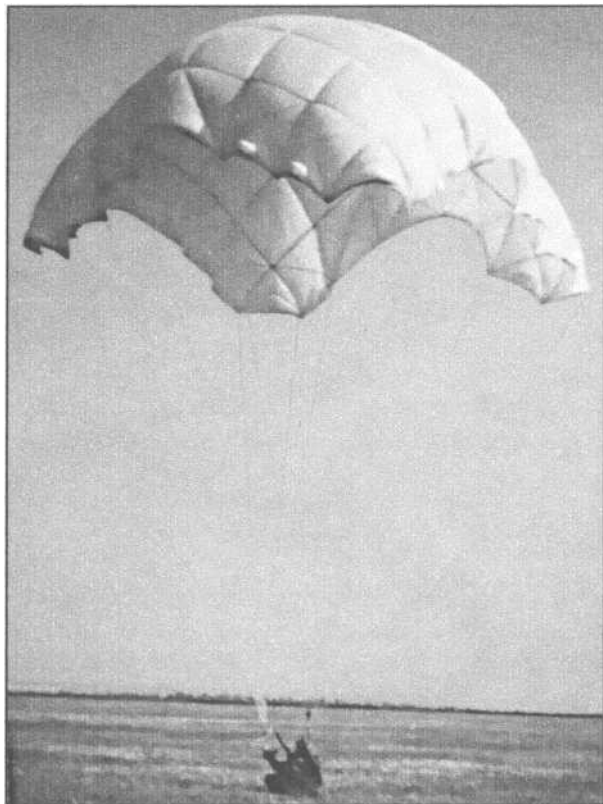
Все также, уже знакомо, двигаются клапана верхнего цилиндра мотора и точно также, в такт с клапанами, подрагивают мои колени. Незаметно самолет набрал заданную высоту.

Затих шум мотора и до сознания донеслась команда: "Вылезай!" Дальше все прошло, как во сне. Очнулся от резкого удара. Вверху купол, вокруг - полная тишина и неподвижность. Вниз смотреть страшно, а взгляду зацепиться негде. Непрошенная слеза выкатилась на щеку.

Вдруг я заметил, что земля медленно приближается, и это приближение становится все заметнее. Странное дело, но земля приближается откуда-то сбоку. И туг я вспомнил все нехитрые "премудрости" подготовки к приземлению. Развернулся на лямках так, чтобы земля приближалась строго спереди, свел полусогнутые ноги вместе и стал ждать. Как я ни напрягал мышцы ног, приземление произошло неожиданно.

данно. Я упал на правый бок. Купол медленно опустился на землю и застыл белым бесформенным пятном. Я встал. Огромная радость захлестнула меня. Мир был прекрасен. Я был полон сил и энергии. Остро захотелось прыгать.

На белом свете появился абсолютно новый человек.



Как я нинапрягаю мышцы ног, приземление произошло неожиданно.
Я упал на правый бок

ГЛАВА 10. МОСКВА, КУЗЬМИНКИ

Первая поездка по железной дороге впечатляла. За окном, с двухкилометрового Кременчугского моста, медленно, как в кино, открывалась панорама Днепра. Полтава, знакомая по исторической битве, загадочно скрывалась в сумерках. Проводница принесла горячий душистый чай, я достал свою скромную снедь, и мы с попутчиками, аппетит-

но отужинали. Поездка располагала к знакомству, потому что отпадала необходимость торопиться и появлялась редкая возможность выказаться самому и выслушать собеседника в спокойной обстановке.

В понедельник, 5 июля 1953 года, в пять часов утра, я сошел с, только прибывшего, Одесского поезда на перрон Харьковского железнодорожного вокзала. В Москву можно было добраться только с пересадкой. В билетных кассах прекрасного нового железнодорожного вокзала, с красочными росписями, фресками, закомпостировал билет на 10.45, а из привокзального почтового отделения, отправив дяде телеграмму о времени прибытия и номере вагона, сел в трамвай, чтобы хоть краем глаза увидеть Харьков. С третьей платформы московский поезд тронулся строго по расписанию. Через час мы двигались по России, миновали Белгород, территория вокруг которого, окрашенная в серо-белый цвет, полностью соответствовала названию города, и только к вечеру глаз начала радовать панорама лесов с необыкновенно красивыми березовыми рощами. Дорога утомила, монотонный стук колес смежил веки, и я проснулся уже в Москве.

На перроне Курского вокзала меня встретил дядя с женой, Людмилой Геннадиевной. Сейчас мне понятно, сколько неудобств я создал им. Надо было подняться с постели в три часа ночи, идти ловить такси, чтобы, не дай Бог, не опоздать к поезду, прибывающему в пять тридцать утра. Да к тому же, Людмила Геннадиевна была в “положении” и до родов ей оставалось ровно два месяца и двенадцать дней. Так начались мои первые каникулы в Москве. Тетушка, которую я увидел впервые, понравилась мне с первого взгляда. Беременность очень ее украшала. Она была весела, приветлива, а к своему Ванечке ее тянуло, как магнитом. Из маминых рассказов я знал, что прошлая семейная жизнь у дяди сложилась неудачно: он пережил две трагические смерти - первой жены и взрослого сына, разошелся со второй женой, оставив ей на Можайском шоссе квартиру со всем нажитым добром, и в возрасте 54 года женился в третий раз на двадцатидевятилетней, начав все с нуля. Работал он в лаборатории очистки зерна ВИМа научным сотрудником, имел в своем возрасте степень кандидата наук, писать докторскую не собирался, а доктора наук ему присвоили по конкретным результатам его трудов, так как на токах всех колхозов и совхозов работали зерноочистительные машины ВИМ, созданные с его участием, а по его книгам учились будущие механизаторы, техники, инженеры. Очень скромный человек, да к тому же еще и беспартийный.

По соседству с ВИМом располагался ЦНИПС (Центральный научный институт промышленных сооружений), в котором работала Людмила Геннадиевна. Так как я учился в техникуме на отделении ПГС (промышленное и гражданское строительство), то не мог остаться

ся равнодушным к ЦНИПСу и несколько раз, с нею, побывал там. Представьте себе бетонный кубический метр в тисках гигантского пресса, создающего давление в десятки тонн. Куб посередине начинает вспучиваться. К нему подведены десятки датчиков, измеряющих величины внутренних напряжений по всевозможным направлениям. И всем этим хозяйством заведовала маленькая, нежная, хрупкая Людмила Геннадиевна. Основные разработки ЦНИПС а имели прямого заказчика. Им являлся строительный трест, начавший строительство высотного здания МГУ на Воробьевых горах. Я имел счастье видеть начало этой гигантской стройки изнутри, из ЦНИПовского автобуса.

Но, вернемся к Курскому вокзалу. Мы, по моей просьбе, не стали брать такси, так как мне очень хотелось поскорее своими глазами увидеть лестницу-чудесницу. Небольшой фибровый чемоданчик, купленный мне для поездки, был вполне по моим силам, тетя пронялась моим желанием, и мы вошли в фойе метро Курского вокзала. Мне открылась сказочная мраморная роскошь на фоне современной техники метро. Меня поразили не снующие, как муравьи, толпы людей, а искусство сотворения внутреннего интерьера метро. Во мне жил строитель и будущий создатель. Выйдя из метро на Павелецкую площадь, мы сели на 46 автобус, курсирующий по Рязанскому шоссе, и благополучно доехали до Кузьминок, остановка “Чапаевская”. На протяжении всей поездки нас окружали деревянные дома с причудливыми резными окнами, красивыми навесами над воротами. Некоторые избы от старости покосились и напоминали скорее сарай, нежели дом. В одном из таких домов и снимал комнату мой дядя. Хозяйка дома занималась выращиванием цветов на продажу. На деньги, вырученные от цветочного бизнеса, был приобретен автомобиль “Москвич” первого выпуска. Володя, сын хозяйки, занимался обеспечением продажи цветов, то есть возил ее с цветами на место, где она их реализовывала, ездил по Подмоскovie для сбора папоротника, который добавлялся в букеты, и забирал домой свою мамашу после удачной торговли. Должен отметить, что цветы в Москве всегда пользовались большим спросом и бизнес процветал. Володе было скучно ездить одному, и он, к большому моему удовольствию, брал меня в свои поездки.

Я не хотел быть в семье дяди просто нахлебником, и в первый же день вызвался собственноручно сварить украинский борщ. Переглянулись мои дядя с тетей и согласились. Для приготовления борща не хватало свеклы, которая была куплена мою на рынке возле железнодорожной станции Вешняки. Это был мой первый самостоятельный выход. Нашел я рынок и купил свеклу. Не обошлось без казуса. Спрашиваю на рынке: “Почем буряк?”, а женщина в ответ: “Чаво?”. Борщ получился на редкость вкусным. Этим я окончательно завоевал серд-

це моей тетушки, а дядя, собиравшийся в командировку на полевые испытания, окончательно убедился, что свою Людочку он оставляет в надежных руках. Началась уборочная страда, и дядя со своим сослуживцем Павловским, кстати тоже Кировоградцем, уехал на тока Краснодарского края.

Кузьминский запущенный парк поразил меня своими размерами, каскадом прудов с лодочной станцией, наличием в нем сельскохозяйственной академии и двумя Клодтовскими конями, как на Аничковом мосту в Ленинграде. Прокат лодки был сравнительно недорог, и я за один час из прудов осмотрел все прелести парка.

Вечером, за ужином, дядя пустился в воспоминания, а мы, словно замороженные, слушали его рассказ.

“Если людей сравнить с морским песком, то исторические события можно сравнить с морской волной, которая только и занимается тем, что переносит песок с места на место, смешивая его в непредсказуемых пропорциях. Наши предки из-под Карпат и Польши в XIII-XIV столетии заняли опустошенные татаро-монголами приднестровские земли. Тогда и появились украинские поселения с польскими фамилиями, В конце XIX столетия в южных районах Киевщины появились целые деревни с одной фамилией Кожуховские, да так, что тесно стало на просторах бывших диких степей. Если императрица Елизавета Петровна построила сеть военных поселений на южной окраине России, то Екатерина Вторая поставила цель заселить Таврию, отвоеванную Потемкиным. Она прекрасно понимала бедность трудолюбивых народов немецких княжеств и позволила им для процветания и могущества России селиться на этих землях.

Такие же разрешения получали русские, молдаване, болгары и вообще все желающие. Так, на том месте, где сейчас между Компанеевкой и Бобринцем раскинулось село Полтавка, на пустых землях возникла немецкая колония. В самом конце XIX столетия немцы, по неизвестным причинам, бросили эти земли, видимо посчитав, что экономически более выгодно жить в больших колониях и, я думаю, перебрались в процветающую колонию, ныне село Крупское Кировоградского района.

Начало XX столетия ознаменовалось в России появлением в кресле премьер-министра умного реформатора Столыпина. Его прогрессивные начинания позволяли крестьянам тех мест, где становилось тесно, с небольшими подъемными, осваивать пустующие или брошенные земли.

Пять семей из села Крымки Лебединского уезда на юге Киевщины: братья Григорий и Данил Кожуховские со своими семьями, братья Колосы и Якубы, получив подъемные и выделенный для развода скот, погрузили свой нехитрый скарб на телеги, и отправились через Ново-

Миргород и Елисаветград в сторону Бобринца, чтобы на месте брошенной немецкой колонии основать хутор, которому дали название Полтавский. На нашей телеге сидел я, в возрасте восьми лет, твоя мама в возрасте пяти лет и двухлетний Андрияша.

Желание дать детям образование заставило отца, по профессии ветеринарного фельдшера, переехать в Бобринец, где мы успешно закончили гимназию.”

Через несколько дней мы, проводив дядю на полевые испытания, остались с тетей на хозяйстве вдвоем. Она, убедившись, что я хорошо выучил дорогу домой - станция метро “Павелецкая”, 46 автобус, остановка “Чапаевская” - разрешила мне самостоятельно осваивать Московские необъятные просторы.

Сейчас я понимаю, какие большие дополнительные затраты вынуждена была нести семья для приема меня в качестве гостя. При самых минимальных затратах: автобус туда и обратно - один рубль, метро - одет рубль, посещение какого-нибудь кинотеатра в пределах двух рублей и легкий перекус в пределах одного рубля. Если умножить эти пять рублей в день на количество дней, то в месяц набегает приличная сумма в сто пятьдесят рублей. И хотя я был непривередлив к пище, зато никогда не жаловался на отсутствие аппетита, а готовила тетушка превосходно. Возьмет кочан капусты, разрежет на несколько долек, отварит, затем бросит их на сковородку с маслом и с панировочными сухарями. Вкусота такая, что не оторвешься. Любила она готовить гречневую кашу, которую ласково называла гречей. К грече подавался салат с мелко нарезанной лапшичкой отваренной красной свеклой, приправленной майонезом “Провансаль”, и сарделька солидных размеров. Я был окружен заботой и вниманием, всегда сыт и полон чувства любви и благодарности. Возвращаясь вечером с Москвы, я не забывал привезти ей гостинец типа яблока, сладкого сырка или конфетки, купленный на выкроенные из этой суммы, деньги. Она радовалась, как ребенок, и всегда с большим нетерпением ждала моего возвращения. Плотно поужинав, мы весь вечер распивали чай и делились впечатлениями. Я рассказывал об увиденном, мы строили планы моих походов на следующий день, она рассказывала о своем родном Чистополе на Оке, о своей семье, о тяжелой службе девушки-санитарки на полях сражений, и всегда разговор заканчивался мечтой о будущем ребенке, которого она носила под своим сердцем. Она знала, что если родится сын, то назовут его Андреем в честь младшего брата Ивана Евдокимовича, погибшего в смутные времена революции и гражданской войны, а если девочка, то быть ей Евгенией в честь трагически погибшего сына. Я, как опытный нянь, давал практические советы о подготовке пеленок из подручного материала, о раскрое распашонок, которые она собственно--

ручно начинала заготавливать, о сосках. Я рассказал, как проще прокаливать отверстие в соске раскаленным на огне кончиком цыганской иглы, мы рассуждали о стирке, сушке и обязательной глажке детского белья, об опрелостях и присыпках.

Стояла на редкость жаркая погода, располагавшая к осмотру прохладных станций метро.

За пятьдесят копеек можно было осмотреть все “подземное царство” Москвы. Я выходил из поезда на каждой остановке и пожирали глазами предметы искусства, которыми щедро напичканы великолепные залы станций метро. В блокнотике я отмечал; к каким достопримечательностям столицы можно выйти с этой станции. Садился на поезд и ехал дальше. Только одна станция “Измайловская” не позволила мне пересечь на следующий поезд. Для пересадки требовалось выйти из метро. Выйдя, обнаружил замечательный лесопарк с прудами, лодочной станцией, аттракционами и продовольственными ларьками.

Многие москвичи, не имевшие материальной возможности поехать в Сочи или Крым, отдыхали в этом парке.

Изучив все станции, я приступил к осмотру Москвы. Вечерами, пользуясь своими записями и туристической картой столицы, составлял планы на очередной день. Знойный июль остался позади и наступили дни приятные для прогулок. Прогуливаясь и ротозейничая, я пешком обошел Кремль, уточнил дни посещения Мавзолея, часы работы политехнического, исторического музеев и Храма Василия Блаженного. На все это ушло два полных дня. Пол дня ушло на очередь в Мавзолей, хвост которой находился у Троицких ворот Кремля, Исторический музей предназначен для специалиста-историка, которым я не был, Храм поразил меня только толщиной стен, в которых проходили ступени для подъема, а политехнический музей оказался настолько интересным для меня, что на многие десятилетия стал местом, которое желательно было посещать во время каждого своего приезда. Во время своих первых московских каникул я побывал в планетарии. Вечерами возле планетария выставляли небольшие телескопы, через которые любители астрономии могли увидеть интересующий их космический объект. Мне посчастливилось увидеть загадочную планету Марс, на которой предполагалось наличие жизни. Я впервые увидел световую указку, которую использовал лектор, показывая светящейся стрелкой на темном, в звездах, потолке планетария созвездия и планеты. Я посетил зоопарк и цирк на Цветном бульваре, где видел Карандаша, застрявшего со своим ослом на перекрестке, побывал в стереокино на площади Свердлова. Кинофильм “Майская ночь или утопленница” со стереоэффектом смотрели через специальные очки, одно стекло синее, а другое красное. В музее изобразительных искусств

имени Пушкина осмотрел выставку подарков Сталину, заполнившую все залы.

С полевых испытаний, очень довольный, вернулся дядя. Испытания прошли успешно. Вейлка ВИМ правительственной комиссией была рекомендована к серийному выпуску сразу на двух крупных заводах сельскохозяйственного машиностроения (Воронежском и Омском). У дяди начинался отпуск, и он несколько дней уделил мне. Вначале мы поехали, вместе с тетей, на Ваганьковское кладбище, в стену которого была вмурована урна с прахом моего двоюродного брата, а на следующий день мы, с ним вдвоем, на электричке, поехали в Малаховку, где жила его внучка со своей мамой - моя двоюродная племянница Маринка. Эта поездка оставила удручающее впечатление. Шестилетняя Маринка робко жалась к ногам мамы, настроенной к нам явно недружелюбно. Видно было, что мать Маринки часть вины за смерть мужа возложила на дядю. До конца своей жизни дядя, чем только мог, помогал: внучке, а я видел ее всего один раз. С тетей мы тепло распрощались дома, потому что ездить общественным транспортом на девятом месяце было просто безрассудно. На прощание дядя сказал, что они с тетей полюбили меня, как родного сына, и я всегда для них буду самым желанным гостем.

ГЛАВА 11. В ПАРАШЮТНОМ СПОРТЕ

Что такое СЧАСТЬЕ? Это когда летишь на “крыльях” по родному городу, не чувствуя под собою ног. Его я испытал после возвращения из Москвы, идя в аэроклуб за свидетельством и значком парашютиста третьего спортивного разряда. На голубом фоне белый купол парашюта, а внизу - блестящая латунная подвеска с цифрой “8”. На лацкане моего пиджака он выглядел просто великолепно. Я гордо шагал по улице и пел от счастья.

Парашютный спорт - это тяжелый труд, недосыпание, недоедание, риск, страх и огромное чувство гордости и удовлетворения, сопряженное с учебой или работой. Накануне прыжков необходимо уложить свой парашют, а так как одному с этой задачей не справиться, то ищешь помощника - и укладываешь два. Прыжки, как правило, начинаются с восходом солнца, когда ветер еще слаб. Летом в аэроклуб нужно прибыть к трем часам утра.

Учитывая, что общественного транспорта в это время суток нет, многие спортсмены приходили к десяти часам вечера, располагались на голой поверхности письменных столов и засыпали так, что из пушки не разбудишь. Естественно, что буфеты, столовые не работали,

а спортсмены (в основном, студенты) без копейки в карманах, так что питание состояло из пары кислых яблок или огурца с куском хлеба.

В три часа ночи начинали со второго этажа переносить парашюты, массой в шестнадцать килограмм, аккуратно, чтобы не нарушить качества укладки, поднимать их на кузов грузового автомобиля. Сюда же загружались столы, скамейки, все стартовое имущество, включая ветромер, ракетницу с разноцветными ракетами и хронометр. Мы садились на прочные скамьи и ехали на аэродром. Поездка занимала примерно полчаса, время нашего предпрыжкового отдыха, время молодости, задора, анекдотов и, конечно же, песен.

После прибытия на аэродром, с помощью выпущенной вертикально вверх ракеты, уточнялось направление ветра и начиналась разбивка старта. В центре аэродрома “квадрат” - участок, размеченный четырьмя флажками, по углам которого устанавливались скамьи для отдыха.

Впереди, в сторону взлета самолетов, стол с рупором, хронометром и скамья для руководителя полетов и хронометриста. Внутри “квадрата”, на траве, расстилались два-три брезентовых стола, на которых шла подготовка парашютов к прыжкам.

Справа от “квадрата” на уровне передних флажков — линия предварительного старта для двух самолетов, а впереди нее через пятнадцать-двадцать метров такая же линия, только исполнительного старта. На линии предварительного старта шла посадка парашютиста в самолет, а на линии исполнительного старта летчик готовился к взлету по разрешающему, белым флажком, сигналу руководителя полетов.

Правее и сзади, метрах в трехстах, посадочная полоса, обозначенная посадочным “Т” из белых полотнищ. Слева от “квадрата” примерно в трехстах метрах двумя белыми полотнищами в виде креста обозначалось место для точного приземления.

Экипировка парашютиста состояла из комбинезона, шлема и ботинок на толстой пружинящей подошве с высокой шнуровкой, фиксирующей голеностопный сустав.

Первым, строго над крестом, выбрасывался из самолета “Иван” (мешок с песком под маленьким оранжевым куполом). Летчик наблюдал за ним и, после его приземления, строил маневр с таким расчетом, чтобы путь самолета проходил через него, крест и далее, с этим же курсом, на этом же расстоянии, подавал команду парашютисту: “Пошел!” Воздушный поток сносил парашютиста в район креста, а так как парашютист управлял куполом, используя реактивную тягу, создаваемую выходящим сзади купола воздухом, то мог приземляться как можно ближе к кресту. Такие прыжки назывались “На точность приземления”.

На следующую весну, после зимних теоретических занятий, мы приступили к освоению нового вида прыжков, с ручным раскрытием парашюта, а до этого нам парашют раскрывала веревка (фал), один конец которой карабином пристегивался к скобе на борту самолета, а другой заканчивался тремя шпильками, запирающими ранец, и соединялся с чехлом, в котором уложен купол. После отделения парашютиста от самолета шпильки раскрывали ранец, фал стягивал чехол, и купол наполнялся воздухом.

При ручном раскрытии парашютист сам, при помощи вытяжного кольца, раскрывал ранец, а освободившийся при этом вытяжной парашют, распрямившись, с помощью пружин и наполнившись воздухом, стаскивал чехол с купола. Для страховки на парашют ставился прибор, который в случае необходимости выдергивал шпильки и раскрывал ранец, освобождая вытяжной парашютик. Крепко держась правой рукой за вытяжное кольцо, по команде “Пошел!” я шагнул с крыла самолета и начал вслух отсчитывать секунды: “двадцать один, двадцать два, двадцать три”. За эти три секунды свободного падения, из-за разведенных в стороны ног и к груди прижатых рук, мое тело приняло вертикальное положение головой вниз. В этом положении я выдернул кольцо и, через некоторое время, раскачиваясь, повис под белоснежным куполом. Эти три секунды давали возможность отойти от летящего самолета на безопасное расстояние, уменьшить поступательную скорость движения парашютиста и, тем самым, значительно уменьшить динамический удар в момент наполнения купола воздухом.

С целью привития навыков по управлению своим свободно падающим телом, высоту покидания самолета увеличили на сто метров, а время свободного падения - до пяти секунд.

Лично я отсчитывал секунды по-старому, а были спортсмены, которые отслеживали время по своему. Однажды я услышал, как отделившийся от самолета парашютист поет, а если вернее, орет, во все горло, украинскую народную песню: “Ой піду я понад лугом, ну да я, ну да я, там мш милий оре плугом, ну да я, ну да я!” Думаю, что песня придавала ему мужества, а свое соло он отрепетировал так, что эти две строки по времени укладывались ровно в пять секунд.

Кстати о мужестве. Сидя в самолете от начала полета до его покидания, я ощущал дрожь в коленях и считал ее вполне нормальным явлением, зависящим от вибрации летящего самолета. И вдруг однажды, совсем неожиданно, я обратил внимание на то, что мои колени больше не дрожат, хотя я сижу в летящем, слегка вибрирующем, самолете.

Мужество нам прививали. Следующим упражнением был прыжок из самолета, выполняющего вираж. На курсе выброски, парашютист выходил на крыло самолета. Летчик увеличивал режим мотору и вы-

поднял вираж с креном градусов тридцать. Скажу вам прямо, чувствуешь себя при этом, мягко говоря, жутковато, а стоять приходится несколько минут, пока самолет опишет полный круг и снова выйдет на курс выброски и только тогда, натерпевшись страху, с облегчением покидаешь крыло самолета. Подобные прыжки выполнялись и из самолета, выполняющего спираль и пикирование.

В 1954 году поступила команда всем спортсменам: летчикам, планеристам, парашютистам и авиамоделистам переучиться на ЛА-5 (лопату). Аэроклуб перебазировался на аэродром “Федоровка”, где до войны был аэродром подскока, который немецкими танками был доведен до полностью непригодного состояния. В течении всей второй половины лета и до глубокой осени, под угрозой отчисления, мы все добросовестно лопатами срезали бугры, засыпали ямы и довели аэродром почти до идеального состояния. При этом прыжки и полеты на аэродроме “Лелековка” продолжались.

Каждый день после парашютных прыжков самолетчики разбивали свой старт и начинали полеты. Иногда, во время тренировки, приглашали парашютистов посидеть в задней кабине самолета По-2 для центровки вместо мешка с песком. Когда имелась возможность, я с большим удовольствием саделся в самолет и сидел до тех пор, пока инструктора не закончат свою плановую тренировку. Обычно это были рядовые полеты по кругу: взлет, набор высоты, построение прямоугольного маршрута, заход на посадку и посадка. Не обремененный необходимостью прыгать, с интересом рассматривая местность вокруг аэродрома, я чувствовал себя легко и свободно. Внизу на земле шла размеренная жизнь и никто не обращал внимания на, часто взлетающие и садящиеся самолеты. Но, однажды я почувствовал себя в самолете очень неуютно. Это произошло в следующем, 1955 году, когда мы полностью перебазировались на аэродром Федоровка.

Как и обычно, кого-то из парашютистов попросили остаться. Я согласился. Самолет набрал высоту 2000 метров и тут началось: вираж левый с предельным креном, вираж правый, потеря скорости, срыв в штопор, вывод, разгон, переворот, петля, полупетля, бочка левая, бочка правая, заход и посадка. Шли соревнования по самолетному спорту. Один за другим, не выключая мотора, пересаживаются летчики, а я сижу в задней кабине вместо мешка с песком. После выступления шести спортсменов на самолете выключили мотор и мне разрешили сойти на землю. Огромное чувство любви к Земле охватило меня, я лег на траву и прижался к ней всем своим телом и она наполнила меня живительной силой, сменив зеленоватую бледность лица на розовый румянец.

А тем временем мы продолжали отрабатывать технику свободного

падения. Время задержки раскрытия парашюта увеличили до десяти секунд, покидая самолет с высоты 1100 метров.

Отсчет времени вели так же, а падать учились плашмя, прогнувшись в спине и вытянув в стороны руки и ноги, лицом вниз. На десятой секунде руки сводились к груди. В это время тело наклонялось вперед, создавая хорошие условия для продувки раскрываемого парашюта.

Правой рукой парашютист брался за вытяжное кольцо и, по истечении десятой секунды, выдергивал его, синхронно разводя в стороны обе руки, чтобы не нарушить бокового равновесия. Это все теория, а на практике вытяжной парашют выскакивал и возле шеи, и под рукой и даже между ног, ославляя на теле ссадины и синяки. Оказывается, очень не просто оторваться от вытяжного кольца. В глубине мозгов затаивалась мысль, а вдруг я не смогу найти кольцо во время своего безобразного (голова-ноги) падения. В течении нескольких месяцев, лежа на животе, разбросав руки и ноги и прогнувшись в спине, я представлял себя падающим высоко в небе и тренировался в нахождении вытяжного кольца.

Наконец я решился. Шагнув с крыла самолета, широко разбросал в стороны руки и ноги, прогнулся в спине и, полетел подобно птице.

На десятой секунде я свел руки к груди, правая рука без труда нашла вытяжное кольцо и, впервые раскрытие парашюта прошло гладко, не оставив на теле привычных ссадин. Для лучшего закрепления достигнутого, время задержки увеличили до пятнадцати секунд с высоты 1300 метров. Здесь я столкнулся с одним приятным явлением. Если при падении, примерно до десяти секунд, парашютист падает с ускорением, то в дальнейшем возросшее сопротивление уравновешивает массу парашютиста, и он чувствует себя как бы лежащим на твердой подушке, только трепещут складки комбинезона и свистит в ушах. При свободном падении четко виден быстро увеличивающийся квадрат аэродрома, а при желании можно увидеть и некоторые детали: белые посадочные знаки, место приземления парашютистов, обозначенное крестом из белых полотнищ, стоянку самолетов и другие детали, не имеющие отношения к авиации.

В конце сезона мне был присвоен второй спортивный разряд, и я с гордостью привинтил к своему пиджаку новый значок с блестящей латунной подвеской, на которой была выбита цифра “30”.

Как я уже упоминал, новый сезон 1955 года мы открыли на аэродроме Федоровка. Самолетный отряд начал осваивать новый современный самолет Як-18. Двухместный моноплан с низко расположенным крылом, отдаленно напоминал боевой истребитель. В передней кабине располагался курсант, в задней - инструктор. Обе кабины закрывались плексигласовым фонарем, а мотор был закрыт обтекаемыми створка--

ми. Мы продолжали прыжки с По-2, а все наши взоры и мечты были устремлены на новый самолет. Прекратились предложения полетать после прыжков вместо мешка с песком для центровки. Инструктора, осваивающие новую технику, не упустили возможности полетать как в передней, так и в задней кабине. Более того, к самолету никого постороннего не допускали. Однажды, с помощью знакомого курсанта-летчика Петренко Валентина, мне удалось поближе рассмотреть самолет, открыть фонарь и посидеть в передней кабине с условием ни к чему не дотрагиваться. Мечтать о полетах в качестве летчика я не смел, так как не был еще разоблачен культ личности Сталина, а я был сыном “врага народа”, репрессированного в 1937 году и осужденного на 10 лет “без права переписки”. Сейчас все знают, что эта формулировка означала смертную казнь. Я четко знал, что все пути в престижные учебные заведения для меня закрыты, и очень рад был, что в парашютном спорте этот вопрос не играл ни какой роли.



Самолетный отряд начал осваивать новый совершенный самолет Як-18

Я всегда с большим уважением и любовью вспоминаю своих первых инструкторов: Мурзенко Анатолия Владимировича, коренного кировоградца, призванного в воздушно-десантные войска со дня освобождения города Кировограда от немецко-фашистских захватчиков, прошедшего боевой путь до Победы, отслужившего в общей сложнос--

ти семь лет. Это он в 1953 году познакомил меня с парашютом, и в течение всей жизни оставался мне другом и товарищем.

Грачева Сократа Павловича, командира нашего парашютного звена, боевого летчика-истребителя, прошедшего войну от первого до последнего дня на самолетах И-16 и ЛА-7, не раз сбитого, раненого, с перебитым носом и привычным вывихом в плече. Он первый, кто поднял меня в воздух и первый, кто дружески, тепло и с пониманием дал мне команду “Пошел!” Встречая в городе своего парашютиста, он неизменно говорил ему: “Дорогуша”. Так и пристала к нему кличка “Дорогуша”.

Курылева Георгия Артемьевича, инструктора летчика-парашютиста, участника легендарного прыжка с крыла самолета Тб-3 в 1933 году, когда на крыло тяжелого бомбардировщика, держась руками за трос, выходило множество парашютистов и все одновременно соскальзывали с крыла. Ничем хорошим такие эксперименты не заканчивались, были жертвы. Львиную долю прыжков с самолета По-2 я выполнил под его руководством.

Банникова Павла Алексеевича, живую легенду, инструктора летчика-парашютиста, участника десанта в тыл врага (село Русская Поляна), при освобождении Черкасс от немецко-фашистских захватчиков, одного из немногих, экстерном сдавших на диплом летчика, мирового рекорсмена. Мы редко его видели: он постоянно бывал на сборах, соревнованиях.

Но в те дни, когда он появлялся в аэроклубе, мы все поражались его неумной энергии. В течение короткого времени он успевал передать нам все новости парашютизма, с отработкой новых приемов на тренажерах и в воздухе.

Прыгал он как Бог. Отойдет от квадрата метров на пятнадцать, положит там свою кожаную куртку и говорит: “Чтобы мягко было приземляться”. И, что вы думаете, приземляется точно на нее.

Лебедева Владимира Федоровича, инструктора-парашютиста, моего земляка с Таврической улицы, прошедшего войну в воздушно-десантных войсках со дня освобождения нашего города, отслужившего в армии семь лет, здоровяка, который мог один вытолкнуть застрявшую трехтонку.

Фамилии многих спортсменов за прошедшие, почти пол века, время стерло с моей памяти, но некоторые я запомнил на всю жизнь.

Вася Портня, из спортсменов старшего поколения, работал электросварщиком на заводе “Красная Звезда”. Это он, выпрыгивая из самолета По-2, на задержку в раскрытии парашюта, отсчитывал время песней “Ой, шду я понад лугом...” Михаил Твердоступ также из спортсменов старшего поколения, с нашей второй Катрановской школы,

живший на Новгородской улице, в будущем известный в нашем городе мясник.

Алексей Ткач, студент факультета физвоспитания пединститута, будущий старший преподаватель кафедры физической и психофизиологической подготовки нашей летной академии.

Валерий Марков из спортсменов-парашютистов младшего поколения, будущий курсант-штурман второго выпуска, будущий штурман-инструктор, с которым я имел удовольствие не единожды летать на самолете Як-40, будущий старший штурман третьего летного отряда и в настоящий момент доцент, заведующий кафедрой воздушной навигации и почетный Академик международной академии “Человек в аэрокосмических системах”.

Николай Школа, в будущем известный подводник, капитан первого ранга, командир атомной подводной лодки, он продолжает трудиться по своему профилю в Москве.

И все-таки самой колоритной фигурой был Анатолий Отян. Он родился в Кировограде почти на месяц позже меня, 13 марта 1937 года и жил на улице Пушкина (Нижней Быковой), сразу за Греческой церковью и, мне кажется, что возвращаясь с братом от дяди, в 1940 году я видел его возле своего дома с деревянной лестницей на открытую веранду. Именно с ним я познакомился в актовом зале нашего техникума зимой 1953 года, когда молодой инструктор-парашютист из Кировоградского аэроклуба, Мурзенко Анатолий Владимирович, в зеленом военном бушлате, притащил на себе шестнадцатикилограммовый парашют, чтобы начать с нами его изучение. Он учился на курсе старше, вместе с Эдиком Рейзвихом, будущим промышленным руководителем областного масштаба. Именно с ним 25 апреля 1953 года мы выполнили свой первый прыжок с парашютом и шли дальше плечом к плечу по спортивной дороге. Он знал массу анекдотов, песен и был душой нашего небольшого спортивного коллектива. Благодаря ему наши поездки на аэродром Лелековка в ранние утренние часы превращались в праздник.

Учеба в техникуме шла нормально, я не терял своих позиций и все время получал стипендию. Мои друзья по группе живо интересовались моими спортивными успехами, а я, не жалея красок, расписывал их в самом выгодном для себя свете. Валерий Бельченко, умница из интеллигентной семьи, рисовал мои рассказы карандашом на листочках в клеточку. В “Кировоградской Правде” появились коротенькие заметки о моих достижениях, а военрук вывесил в фое техникума мою фотографию с патриотической подписью.

На улице Гоголя находилась женская средняя школа №31. Руководство аэроклуба доверило мне проведение занятий в парашютном

кружке этой школы. Так же, как и мой первый инструктор Мурзенко Анатолий Владимирович, тащил я на спине сумку с двумя парашютами, а под другой рукой, свернутый в рулон длинный брезентовый стол. В кружке двадцать девять девушек, моих ровесниц. Занятия проходили под девизом “В авиации мелочей нет”. Начал я занятия словами, что отныне вы доверяете свою жизнь мне, своему инструктору, и парашюту. Должен сказать, что успех превзошел все мои ожидания. Почти сто процентов кружковцев при моем непосредственном содействии выполнили по одному прыжку, разделив свою жизнь на две половины: до прыжка и после него. На аэродроме они, несколько пришибленные своим геройским решением прыгать, доверяли только мне, и я каждую провожал к самолету и встречал после приземления. В мае 1954 года от директора 31 школы пришло официальное приглашение на выпускной вечер, на котором я был в центре внимания и чувствовал себя героем.

После возвращения из Москвы сестра задала только один вопрос: понравилась ли мне Третьяковская Галерея и, услышав в ответ, что почти за полтора месяца я там не побывал ни разу, отвернулась от меня и не стала даже разговаривать. Своим невниманием к картинной галерее я оскорбил ее самые лучшие чувства ко мне. Поэтому, прибыв к дяде в первых числах июля на очередные каникулы, я, познакомившись с начинающей учиться ходить и произносить первые слова “мама” и “дай”, двоюродной сестрой Женей отправился осматривать полотна известных художников. Первые несколько залов иконописи не произвели на меня ровно никакого впечатления, так как к религии я был совершенно равнодушен, а такие имена как Рублев для меня ничего не значили. В моих глазах эти залы были подобны историческому музею, существующему, как я был уверен, только для узких специалистов. Но в следующих залах мне открылся такой мир красок, что дух захватило. Почта месяц я провел в двух местах - до обеда Третьяковка, прогулка пешком, с перекусом, из Замоскворечья до площади Дзержинского и, до самого закрытия - политехнический музей, с его чудесами техники. Именно тогда, в моей памяти отложилась монументальная, размером на всю стену, картина Иванова “Явление Христа народу”, писанная им около двадцати пяти лет, и две небольшие, поразившие меня, скульптуры моего однофамильца Чижова: - “Погорельцы”, реалистично изображала потерпевшую семью, в один момент лишившуюся всего, без малейших надежд на будущее. Мне, видевшему страдания людей, лишившихся всего в результате прямого попадания бомбы в дом, во время страшных дней войны, и, ходивших по улицам с протянутой рукой, чтобы затем, опухшим от голода, околоть под чьим-то забором, была близка и понятна эта тема. Другая скульп-

тура “Еврей портной”, изображала, в проеме раскрытого окна, портного, вдевающего нитку в иглу, и была достойна восхищения.

По известным причинам, с одной стороны в доме дяди маленький ребенок, а с другой стороны - увлечение спортом, меня тянуло в аэроклуб со страшной силой и я, зная, что 29 июля начинаются внутриклубные соревнования, поспешил вернуться в родной город. На соревнованиях я принял участие только в упражнении на точность приземления, а к другим двум: с задержкой пятнадцать секунд и комбинированному, с задержкой в десять секунд, в котором учитывалось не только удаление места приземления от креста, но и стиль свободного падения и точность по времени раскрытия парашюта. За отклонение в одну десятую секунды снималось пять очков. К этим прыжкам я еще не был готов.

С 1955 года цепь событий резко меняет мою жизнь. Спорт и учеба не дали возможности на каникулах поехать в Москву, на что дядя с тетей даже обиделись, посчитав видимо, что в прошлый приезд я был обделен вниманием. В августе неожиданно для всех на внутриклубных соревнованиях я занял первое место и стал чемпионом Кировоградской области по парашютному спорту. Мне вручили жетон с изображением снижающегося парашютиста и надписью “Чемпион”, шахматы и патефон. Меня допустили к участию в третьих заочных соревнованиях на первенство СССР только в прыжках на точность приземления. Результаты были обнадеживающие.

На парашюте ПД-47 я приземлился в восемнадцати и восьми метрах от центра креста, хотя накануне соревнований результат был блестящим - два с половиной метра. Меня включили в состав команды Кировограда для участия в республиканских соревнованиях парашютистов Украины и дали год на подготовку.

Все меньше следов войны оставалось в городе. В своей повседневной занятости я не заметил, как исчезли развалины Успенского собора и, на его месте, развернулось грандиозное строительство, за высоким забором. Материальные следы войны постепенно исчезали, но оставались люди, потерявшие на этой страшной войне руки и ноги. Меня всегда до глубины души восхищало их мужество. Александр Цыганков, появившийся на Таврической улице без обеих ног, переехал на Одесскую улицу, по которой я ходил в техникум. Я постоянно видел его на протезах без палки. Однажды он даже выбил мне чечетку. Так и запомнил я его в сером отутюженном костюме, черных, начищенных до блеска туфлях, в стрижке под бокс.

Никто из непосвященных не мог даже подумать, что у него нет обеих ног. Григорий Куропятников, совершивший подвиг ценой своих рук, появлялся на улицах города неизменно в черном морском кителе с белоснежным подворотничком со сверкающей на груди золотой звезд-



дой Героя Советского Союза. На наши добрые мальчишеские предложения помочь зажечь спичку для прикуривания папиросы, он продемонстрировал невозможное, раздвоенной культей правой руки, как пинцетом, он доставал из правого кармана пачку папирос, каким-то, совер-

шенно непостижимым способом, доставал из нее беломорину, так как курил только Львовский Беломор-канал, и отправлял ее в рот. Зажав папиросу в зубах, пачку отправлял в карман, тут же достав из него коробок со спичками. Прижав коробок культей левой руки к кителю, доставал правой культей-пинцетом спичку, чиркал об коробок и прикуривал. Затем полунасмешливо смотрел на нас и неизменно говорил: “Видите, ребята, я живу полноценной жизнью”.

Когда он увидел меня с парашютным значком на лацкане пиджака, то, подозревая, сказал только два слова: “Молодец, хвалю.” Однажды, проходя мимо Дома учителя, я увидел маму, разговаривающую со всем известным директором Павлышской школы Сухомлинским. Я часто встречал его на участке от дома учителя до облисполкома, где, как я понимаю сейчас, он решал проблемы своей школы. Недаром говорят, что под лежащий камень вода не течет. Всегда он встречался мне спешащий и озабоченный. Я поздоровался, мама меня представила, а он, обратив внимание на парашютный значок, вдруг страшно загорелся и стал расспрашивать меня, как бы его Павлышских ребят выбросить с парашютом, возможно ли это и что для этого нужно. Я ему подробно рассказал о том, как прыгали мои девочки из 31 школы, что наш аэроклуб областной, что в Александрии есть аэродром и что, при желании, кружок можно организовать. С этого дня я стал с ним раскланиваться, но к вопросу создания парашютного кружка в Павлышской школе мы больше не возвращались.

Я постоянно поддерживал связь с моим дядей - Иваном Даниловичем Кожуховским, двоюродным братом моей мамы, жившим на Быковой по улице Красных инвалидов, где мне всегда были рады.

Они и надоумили меня поехать на хутор Полтавский, где, со дня основания, жил Кузьма Данилович Кожуховский, второй двоюродный мамин брат с двумя дочерьми, Галей и Катей и сыном Иваном, моим ровесником. Мама поездку одобрила. Шофер первого же грузовика с превеликим удовольствием тормознул и разрешил залезть в кузов.

Для молодежи из Полтавки мне было что рассказать, и мы засиживались до глубокой ночи.

Я научился ездить на коне верхом, без седла, уздечки и танцевать польку с гецем под бубен и гармошку. Там впервые в жизни пил самогон, так как трезвым на танцы ходить не рекомендовалось. Брат с ребятами потащили меня на баштан в соседнее село Вербовое воровать арбузы. Нас поймали, ребят, как местных, отпустили, а меня, городского и “дуже розумного”, заперли в правлении колхоза и пообещали передать в милицию. На всю жизнь запомнил я фамилию запершего меня человека, Кучугурный.

Правда, до милиции дело не дошло - он решил меня только напугать.

После многократного посещения политехнического музея на площади Дзержинского с наглядными автоматическими линиями производственных процессов, мне стало тесно в рамках программ строительного техникума. Мне, прошедшему производственную практику практически по всем строительным профессиям от геодезиста, бутобетонщика, каменщика, штукатура до слесаря, столяра и кузнеца, строившего городскую канализацию и бульжную мостовую, не понаслышке знавшему условия тяжелейшего труда строителя, хотелось, чтобы этот, в основном ручной, лишь частично механизированный труд, оставался только у реставраторов ценных для истории зданий и сооружений. Поэтому тему своего дипломного проекта я выбрал с таким расчетом, чтобы строительство шло в светлом, красивом, теплом, помещении с цветами на окнах, чтобы операторы, управляющие автоматическими линиями, работали в белых халатах, а продукция домостроительного комбината, детали зданий и сооружений, были бы полностью офактурены, то есть, если это стена, то она тепло-звуко-непроницаема, снаружи облицована свето-влаго-ветроустойчивой плиткой с мозаичным рисунком, над которым работают архитекторы и художники, создающие архитектурные ансамбли, а со стороны комнаты имеет стеновое, типа штукатурки, покрытие, защищенное пленкой, легко снимаемой после монтажа здания. В оконные и дверные проемы вставлены и закреплены соответствующие коробки. На панелях межэтажных перекрытий, имеющих хорошую звукоизоляцию, закреплены щиты паркетного пола и потолочное покрытие с защитной пленкой. Санузел, с прилегающей к нему задней кухонной стеной, выглядит в виде готового блока с соответствующими вентиляционными и дымоходными каналами и подготовленными, в нужном месте, отверстиями для укладки труб горячей и холодной воды, газовой магистрали и обогрева, вплоть до заделки в стеновые и потолочные панели электропроводки с выводами в соединительных электроробках.

На подготовленном, под фундамент, основании комплексная монтажная бригада, с башенным краном, в соответствии с моим проектом, возводила пятиэтажный семидесятиквартирный дом, за сорок девять дней. Преддипломную практику я проходил на строительстве 10-й школы, расположенной выше областного суда, школу, которую заканчивал Игорь Шаров, широко известный в Украине политик. Руководил практикой также известный, только в строительных кругах города, прораб Дмитрий Федоров, ученик моей мамы, житель Катрановки и, в свое время, учившийся в моей второй школе. В нем я нашел замечательного слушателя и советчика. Позже, когда в нашем городе построят завод железобетонных изделий, по его проекту будут построены автомобильные многотонные прицепы с металлическими фермами,

позволяющими просто и удобно подвозить стеновые панели к строительной площадке.

Целеустремленно и настойчиво я овладевал профессией строителя и готовился служить этому полезному и очень нужному стране и людям делу до конца своей жизни. Исторические события в стране так сложились, и я обязан подчиниться. В парашютном спорте я находил радость для души и сердца и, слава Богу, что никто не интересуется прошлым моей семьи. Из Ухты вернулся брат, проживший без каких-либо прав сначала в Германии, затем на севере, около пятнадцати лет, с подорванным здоровьем и, опять, без права проживания в Москве, Ленинграде и столицах союзных республик.

Несмотря на все это, мрачное настроение не посещало меня, на жизнь я смотрел с оптимизмом, радуясь своим маленьким достижениям и не заикливаясь на неудачах. Подсознательно образы Шуры Цыганкова и Гриши Куропятникова подсказывали, что нужно не только жить, но и беспредельно радоваться тому, что у тебя руки, ноги на месте, а башка набита мозгами.

Еще летом, на должность заместителя начальника аэроклуба по летной подготовке прибыл из Закавказского военного округа майор Заможный Григорий Николаевич. Сам он с парашютом не прыгал, но любил присутствовать на прыжках. Он проявлял любопытство к пульсу приземлившегося парашютиста. Когда я стал чемпионом, лицом заметным в глазах аэроклубовского начальства, то он и предложил мне подать документы на отделение пилотов. Сильно кольнуло в сердце, так как он задел самое больное место, и я пообещал подумать. Не стал я раскрываться чужому человеку, а то, еще чего доброго, из парашютизма вылетишь.

Как гром среди ясного неба, прозвучало выступление на XX съезде КПСС Никиты Сергеевича Хрущева. Он рассказал всему миру о невинности моего отца. Отныне я полноценный гражданин большой страны “где так вольно дышит человек”. Буквально на следующий же день я подал заявление на отделение пилотов Кировоградского областного аэроклуба ДОСААФ и, из спортсмена-парашютиста, превратился в курсанта-пилота. Начала сбываться моя самая заветная мечта. На мандатной комиссии я с гордостью рассказал все, что знал о своем отце: родился в многодетной семье одесского священнослужителя в 1898 году. Закончил Одесскую гимназию. После героической гибели старшего брата, штабс-капитана Чижова Петра Львовича, в 1915 году бежал, без разрешения родителей, на фронт, участник Брусилковского прорыва. Соприкоснувшись со смертью, грязью, несправедливостью, зажегся идеями большевизма и стал большевиком. Прямо с фронта, идейный большевик, влился в формирующийся в первой столице Советской Украины, полк Червоного Казачества под командованием Примакова. С Примаковым прошел горнило гражданской войны, пока бандитская пуля не пробила грудь навывлет в одном сантиметре от сердца. Он приказал себе выжить. На нем лежала огромная ответственность - вопреки всему, он обязан выжить и продолжить свой славный род. Выжив, он приехал в Елисаветград, помня о том, что его прапрадед в далеком 1813 году вошел, с победой, в Париж в составе Елисаветградского гусарского полка. Он органично влился в состав уездной партийной организации, создал партийную организацию в Ровном, занимался борьбой с безпризорностью, бандитизмом. Вот именно там, возле Ровного, в глухом селе Островское, куда свозили отловленных безпризорников и влюбился в молодую учительницу, мою маму. Долгих шесть лет добивался он ее любви, а она предпочла своего, Бобринецкого, Дмитрия Линникова, родив от него сына, моего, на тринадцать лет старшего, брата. И только когда сибирская язва унесла на тот свет Дмитрия, она вручила свою судьбу Игнатию, так упорно ее добивавшемуся. Как образованный человек, он работал по партийной линии, на заводе “Красная Звезда”, и долгие годы был директором Елисаветградского отделения Украинбанка, как боевой командир, он водил отряды частей особого назначения на разгром банд Маруськи и Григорьева в Аникеевском и Черном лесах. Выслушав мой рассказ, мандатная комиссия внесла мою фамилию в список на зачисление. Сердце мое разрывалось от гордости и счастья.

1956 год оказывается чрезмерно насыщенным, но и очень результативным. В техникуме шла подготовка к защите дипломного проекта.

Литература по этой теме отсутствует, так как я опережаю время. Приходится мыслить логически, нужные цифры находить методом интерполяции или прикидывать своим расчетом. Актный зал строительного техникума представляет собой огромное конструкторское бюро, в котором около сотни думающих голов склонилось над чертежными досками. В воздухе царит взаимоуважение и взаимопонимание, как в читальном зале научной библиотеки, ходят на цыпочках, а для разговоров знаками вызывают в коридор.

За несколько месяцев работы я помню только один случай нарушения установленного порядка, когда к Вале Воскобойник пришел жених - курсант Кировоградского военного летного училища с товарищем. Так как мой стол находился рядом со входом, то, вполне естественно, курсанты попросили меня найти Валу, а я, пользуясь моментом, расспросил их о том, как поступить в Кировоградское военное училище. Оказалось, что в Кировограде набор отсутствовал. Нужно поступать в Военные авиационные школы первоначального обучения летчиков, которые находятся в Кременчуге, Павлодаре и других городах страны. Там идет отбор кандидатов в истребительные, бомбардировочные и военно-транспортные училища. Сюда, в Кировоград, переводятся отобранные в первоначалке курсанты. В первоначалку необходимо сдать конкурсные экзамены по математике, физике, русскому языку и литературе, к которым кандидаты, имеющие налет в аэроклубах, допускаются после прохождения медицинской и мандатной комиссий.

Исчерпывающий ответ моих новых знакомых дал мне пищу для размышлений. Для завершения моего психологического образа той поры я расскажу о замечательном художественном кинофильме, появившемся на экранах кинотеатров города. Фильм назывался "Звезды на крыльях" и повествовал о полной необыкновенных приключений жизни курсантов Ейского имени И.В.Сталина военного истребительного авиационного училища летчиков. Сидя в зрительном зале, я чувствовал себя участником событий, происходящих на экране. Вымысел и действительность сплелись в единый клубок. При выходе из зрительного зала решение стать летчиком было принято окончательно и бесповоротно.

Медицинскую комиссию я прошел без сучка и задоринки. Сейчас, спустя почти пол столетия, я анализирую, откуда могло взяться летное здоровье у мальчишки, пережившего голод, взрывы падающих на голову бомб, свист пуль и снарядов, питавшегося постоянно впроголодь и прихожу к выводу, что главная причина - постоянное хождение пешком. Семь лет я пешком с Кущевки ходил на Катрановку в школу, четыре года с той же Кущевки в строительный техникум и, также пешком. Прикинув, что за один день я нахаживал пятнадцать километров, умножив на одиннадцать лет и на триста шестьдесят пять

дней, я получил неожиданный результат. Оказывается, что за эти одиннадцать лет я пешком, на широте Кировограда, обогнул земной шар дважды. Вывод, больше ходите пешком.

Теоретическое обучение курсантов-пилотов проводили грамотные, хорошо подготовленные преподаватели. Так, аэродинамику нам читал Тюрин. В его распоряжении была миниатюрная аэродинамическая труба и при продувке, помещенного в нее профиля, шелковые нитки наглядно показывали картину возникновения подъемной силы и лобового сопротивления. Самолетовождение - Капщин Илья Федорович, старший штурман аэроклуба, эрудит, умнейший человек, будущий преподаватель самолетовождения в ШВЛП. Он нас гонял по немой карте, рассказывал о характерных линейных и площадных ориентирах, о запретных зонах, и даже о количестве тополей на плотинах характерных прудов. Мы четко знали, что, в случае потери ориентировки, нужно с курсом 330 градусов выходить на железную дорогу, по ней, правым поворотом, доходить до окраины города, находить Бобринецкое шоссе и по нему, как на автомобиле, "подъезжать" к аэродрому. Занятия проходили с минимальным количеством формул и расчетов, наглядно и чрезвычайно интересно.



Команда г. Кировограда на IX соревнованиях парашютистов Украины 1956 год. Киев, аэродром Чайка. Слева направо: Г.А. Курылев, В.Ф. Лебедев, А.Отян, Н.Мартынова, Б.Чижов, Л.Слободчикова

Парашютное звено серьезно занялось подготовкой команды к девятым республиканским соревнованиям парашютистов Украины. В команду вошли: капитан команды - летчик-инструктор парашютист Курьяев Георгий Артемьевич, инструктор-парашютист Лебедев Владимир Федорович, спортсмены-парашютисты первого разряда Отян Анатолий, Чижов Борис и две девушки - Нина Мартынова, техник-технолог мебельного комбината и Лиля Слободчикова. Отрабатывали все упражнения, заявленные в программе соревнований, за исключением группового прыжка на точность приземления, который с двухместно-го По-2 выполнить было просто невозможно.

За каждым спортсменом был закреплен парашют с цветным куполом ПТ-1а и запасной парашют ПЗ-41 с укороченными лямками и с креплением для секундомера. Отрабатывали свободное падение с высоты 2200 м и с задержкой раскрытия 30 секунд, с использованием секундомера для точности отсчета времени раскрытия парашюта. В момент прыжка с крыла, правой рукой нажималась кнопка секундомера, прикрепленного к запаске, после чего, разбросав в стороны руки и ноги и прогнувшись в пояснице, ложились на становящийся все более упругим, воздушный поток, не допуская рысканий, то есть выдерживая направление строго на ориентир, чаще всего хорошо видимый, с более чем двухкилометровой высоты, выложенный белыми полотнищами крест. Рулями направления служили ладони рук. Поворачиваешь ладони вправо и прекращается левый уход от намеченного ориентира. Так все 30 секунд и выдерживаешь направление. Счет секунд ведешь в уме, и только после 25 секунды, когда падение по направлению становится устойчивым, внимание переносишь с ориентира на секундомер. На соревнованиях судьи следят с земли за падением в специальные подзорные трубы, по своим секундомерам фиксируют время и сбрасывают очки: за каждые 0,1 секунды несвоевременного раскрытия - 5 очков, за каждое рысканье до 15 градусов - 5 очков и, по нарастающей, по 5 очков на каждые 15 градусов.

Парашют ПТ-1а представлял собой цветной, круглый, шелковый купол, с одним полюсным отверстием, управлять которым можно было только одним способом: подтягиванием группы строп или одной, а то и двух лямок, перекашивать его, создавая как бы парус, и на этом подобии паруса передвигаться по горизонтали в нужном направлении. Для увеличения скорости вертикального снижения нужно было подтянуть группу строп значительно больше. Одним словом, при управлении куполом для ответа на извечный вопрос “что делать?” в данный конкретный момент, когда висишь между небом и землей, выполняя задачу приземлиться как можно ближе к “кресту”, нужно иметь недюжинную силу в руках и, скажу по правде, бывали случаи, когда был

бы в самом центре, да лямка выскользнула из зажатых до предела моих сил ладоней. Вот такой силой обладали несколько человек из сборных команд Украины - Банников из Кировограда, да Пеклин из Ворошиловграда, короткие, мощные пальцы которого позволяли удерживать лямку длительное время.

В техникуме я, на четверку, защитил дипломный проект, получил распределение в Сучан на берегу Тихого океана, севернее Владивостока, распрощался со своими друзьями соучениками, чтобы большинство из них так и не увидеть в своей жизни и оказался в летних лагерях аэродрома Федоровка.

Одели нас в армейскую форму без погон: х/б гимнастерка, галифе, пилотка и кирзовые сапоги с портянками. Разбили мы палатки, наполнили тюфяки и наволочки соломой из, близко расположенной, скирды, получили одеяла, простыни и расположились на твердых деревянных нарах. Июль 1956 года выдался на редкость холодным. После серии проливных дождей температура воздуха снизилась до +5 градусов по Цельсию. Командование, для утепления, выдало нам ярко-зеленые короткие японские шинели, а так как средний рост курсантов превышал 175 см, то многие получили шинели, по длине, едва достигающие до колен. Меня назначили старшиной отряда, так как я был свой, аэроклубовский.

В мои обязанности входило строить курсантов, моих товарищей, на зарядку, завтрак, полеты, обед, ужин и вечернюю проверку. Перед построением на принятие пищи, необходимо было зайти в столовую и убедиться, что столы накрыты.

Многих ребят, осваивавших самолет Як-18 в тот период, я помню. О жизненном пути каждого, можно написать роман. Я только назову некоторых, которых объединяет имя. У всех одно имя - Анатолий. Вахнин прошел со мной весь путь от аэроклуба и 10 ВАШПОЛ до окончания Кировоградского ВАУЛ. В дальнейшем переучивался на вертолет, работал в Хабаровске и преждевременно трагически погиб в авиакатастрофе. Повийчук, мой друг юности, сын известного в Кировограде полковника Повийчука Владимира Петровича, освободителя нашего города от немецко-фашистских захватчиков, жившего на Театральном переулке, рядом с Украинским театром. Анатолий Владимирович прошел рядом со мной весь тернистый путь учебы, переучился на вертолет, пролетал в Нижнем Сеймчане, на Колыме, пятнадцать календарных лет командиром вертолетов Ми-4 и Ми-8, а сейчас живет в Кировограде на Полтавской улице.

Пономаренко, после окончания ВАШПОЛ списан с летной работы по здоровью, но многие Кировоградцы помнят его, как начальника службы перевозок Кировоградского аэропорта. Стеника хорошо пом--

нят все пилоты Кировоградского авиапредприятия, как летчика, прочно осевшего в кресле самолета Ан-2. Труфанова, будущего начальника Кировоградского АСК. На нем я хочу остановиться более подробно. Анатолий Труфанов к этому времени закончил музыкальную школу по классу баяна и, к тому же, обладал: талантом организатора. В это, исключительно холодное лето, даже в японских шинелях мы после полетов, в палатках, чувствовали себя чрезвычайно неудобно. С моей помощью, он собрал всех курсантов в столовой и предложил организовать хор. Мы разучили несколько песен и через неделю выступали в клубе села Федоровки. Репертуар состоял из классических мелодий как: "Плавно Амур свои воды несет...".

После нашего техникумовского хора, этот был на ступеньку выше. Песня согревала, поднимала настроение и сближала.

Почти всю вывозную программу я прошел в летной группе инструктора-летчика Алексея Ивановича Глазова. Выполнив ознакомительный полет на самолете Як-18 13 мая 1956 года, к выполнению вывозной программы я приступил только 3 июля и, выполнив всего 7 полетов, прервал вывозную программу. Первый перерыв был по причине защиты дипломного проекта и выпуска в техникуме, а второй - по причине участия в 9 соревнованиях на первенство Украины по парашютному спорту.

К поезду на Киев нашу команду с парашютами, приборами и личными вещами подбросил аэроклубовский автомобиль. Первый раз в жизни, в моем кармане, вместе с паспортом, лежало командировочное удостоверение и командировочные деньги. Мы были полностью экипированы, с биркой "Кировоград" на груди и полны надежд на победу. На привокзальной площади Киева ждал аэроклубовский автобус, который мигом нас доставил на Подол, где находилось здание аэроклуба и где нам предстояло отныне жить.

Прибыли команды Львова, Одессы, Запорожья, Днепропетровска, Донецка, Симферополя, Ворошиловграда, Харькова, сборная ВВС Украины и, естественно Кировограда и Киева. Всех, кроме киевлян, разместили в большом спортивном зале, на узких кроватях с панцирной сеткой, тюфяком, подушкой, простынями и одеялом. Все участники получили талоны на питание в арендованной для этой цели столовой. Мне особенно ярко запомнилась первая ночь. Многие участники были знакомы по прошлым соревнованиям, их было большинство, поэтому в спальном зале царил атмосфера взаимопонимания, воспоминаний и новых анекдотов. Уже был выключен свет, голова удобно уместилась на подушке, как вдруг раздался громкий голос первого рассказчика: "Говорит Одесса! Встречает Мойша на Дерибасовской Сару..." , не успел одессит закончить анекдот, как раздался тонкий,

введливый голос "Говорить Львів! Коли Іванко піднявся на Говерлу..."

Так в эту необыкновенную ночь и заснул я под чей-то очередной анекдот.

В столовой каждой команде был выделен сервированный на шесть персон стол. За нашим столом две девушки, старающиеся сохранить свои фигуры и поэтому очень умеренные в еде, два инструктора в солидной комплекции, пытающие также сохранить, что-то от фигуры, если честно, то перекрыть путь к дальнейшему ожирению и два вечно голодных студента, которые не допускали, чтобы даже крошка на столе оставалась. Все были сыты и довольны.

Многие участники соревнований были живой легендой. Посудите сами. Летчик Мартыненко, вернувшийся с мирового первенства по парашютному спорту, проходившему в Париже, показывал нам международное свидетельство пилота с записями на пяти языках, и с обращением ко всем общественным организациям оказывать содействие предьявителю, рассказал, как его научили, за несколько полетов, летать на французском самолете, как свободны в полетах иностранные летчики, позволяющие на предпосадочной прямой крутануть "бочку" или какойнибудь другой выверт. Мы слушали, затаив дыхание, ведь это был 1956 год и мы слушали правдивый рассказ нашего товарища о том, как выглядит мир за "железным занавесом". Командира парашютного звена Одесского аэроклуба помнят все те, кто видел кинофильм "Смелые люди". Евгений Олимпович Трофимов снимался в нем в роли немца, которого при десантировании выпихивали из самолета. Он был настолько жилист и худ, что его приглашали на урок анатомии, чтобы студентам показать расположение мышц на человеческом теле. Здесь впервые я познакомился с командиром парашютного звена Киевского аэроклуба Романом Берзиным, балагуром и весельчаком, но с железной хваткой, благодаря которой команда неизменно занимала общее первое место, с Вадиком Тихоненко, будущим командиром парашютного звена Днепропетровского аэроклуба, с железным Юрой Пеклиным из Луганска, обладателем самой мощной кисти среди участников, с Юрой Кошечевым из Запорожья, будущим чемпионом Украины по парашютному спорту. На аэроклубовском аэродроме Чайка мы приступили к подготовке парашютов к прыжкам, а капитаны команд к жеребьевке. Прыгать на чемпионате предстояло из самолета Ан-2 с которым нам с Отяном и нашим девочкам еще не приходилось иметь дело. Получив разрешение руководства, начали тренировку в отделении от самолета при работающем двигателе. Предстартовое волнение нарастало. Наконец самолет с первой командой поднялся в воздух. Судьи, с колышками и рулетками в руках, заняли места в зоне предполагаемого приземления. Из самолета, строго над крестом,



1 IX соровнований парашютистов України

выпрыгнул ветеран. После его приземления по одному начинают выпрыгивать участники. Соревнования начались. Вчерашние друзья становятся соперниками, улыбки отсутствуют, лица серьезные, никто, ничего, никому не подсказывает. Наша команда, с секундомерами в руках, фиксирует время пролета самолета от центра круга до прыжка, внимательно наблюдает за действиями снижающегося парашютиста, улавливает изменяющийся по направлению ветер. Команды, как в КВНе, обнявши за плечи друг друга, о чемто шепчутся. От волнения, на ладонях, выступает пот. Наконец Ан-2, с двумя командами на борту, набирает заданную условиями соревнования высоту. Полное отсутствие обзора с переполненного салона самолета, ставит команду в невыгодное положение, спортсмен попадает в полную зависимость от летчика. Летчик выполняет команды, но больше для психологического успокоения спортсмена. Стоишь на краю открытой двери и видишь, что курс, после пролета над крестом, надо увеличить градусов на пятнадцать, а летчик сунет правую ногу да так, что чуть в дверь не вылетишь и продолжает полет почти в том же направлении. Что с ним, ссориться и доказывать — безтолку. Вот и выпрыгиваешь из самолета в явно не выгодном положении, а дальше до боли в суставах, до полного онемения рук, зажимаешь ляжку в сторону креста и плюхаешься, не долетев метров сорок.

Безусловно, я не против мастерства ребят из команды киевлян, но, вспоминая сейчас коварную улыбку Ромы Берзина считаю, что нами летчики играли, как котятками и, явно в пользу последних. И только в тех прыжках, где вмешательство пилота, а скорее преднамеренно грубое его невнимание, не влияло на качество - результаты были отличными. Так в комбинированном прыжке с высоты 1100 метров раскрыл парашют я на 9, 7 секунде и приземлился в 19, 3 метрах от центра круга, а при задержке в 30 секунд, мой результат был 29, 7 секунды при стабильном падении. Я был твердо уверен, что выдергивал кольцо на 30 секунде, и в будущем приспособился и начал выдергивать кольцо на 30, 3 секунде, а судьи фиксировали 30, 00. Но этот секрет я ни кому не выдавал, так как на нем имел фору в 15 очков.

Как и следовало ожидать, команда хозяев забрала кубок. На прощальном банкете, столы были расставлены по кругу и все спортсмены сидели лицом к центру то есть каждый мог видеть всех друзей-соперников. По кругу обходил, наполненный, до краев кубок. На этот раз классика, предполагавшая, что кубок должен быть наполнен вином, меня подвела. Отхлебнув из него солидный глоток, я остолбенел. Оказывается начальник аэроклуба выписал на банкет шесть литров спирта, по емкости кубка.

11 августа меня, перевели в летную группу молодого летчика - инструктора, Юрия Вахранева. После праздника Дня Авиации, 22 ав-

густа, командир летного отряда Федоров дал разрешение на выполнение мною самостоятельных полетов на самолете Як-18. 29 сентября я закончил программу летной подготовки, налетав 203 полета 38 часов 07 минут, из них самостоятельно 97 полетов 15 часов 05 минут.

У моих товарищей, имеющих на руках аттестат зрелости проблем не было, а у меня были.

Я закончил техникум и в соответствии с законодательством, обязан был отработать три года, после чего диплом переходил в мои руки.

На своем опыте я убедился в колоссальных возможностях силовых структур нашего государства. Стоило начальнику областного военкомата полковнику Осатюку написать коротенькое письмо директору строительного техникума Сужаеву В.И., заверенное печатью, как диплом оказался в моих руках.

После успешного окончания программы летной подготовки летчик инструктор Юра Вахранев сказал нам, что отныне мы относимся к племени пилотов, традиции которых мы обязаны продолжать. Несмотря на нашу вопиющую бедность, мы сбросились - в железнодорожном ресторане накрыли стол и пригласили своего инструктора.

Это было достойное прощание с нашей юностью. Юрий Вахранев долгое время летал в Краснодарском авиапредприятии на самолете Л-410 и мы постоянно обменивались с ним приветами через слушателей - краснодарцев.

ГЛАВА 13. КРЕМЕНЧУГ, 10 ВАШПОЛ

Что я ценю в своей маме, так это мудрую политику моего воспитания. Живешь на Украине — учишься в украинской школе. Хочешь вырасти здоровым — ходи пешком, хочешь получить образование без необходимых средств — подумай как это сделать и учишься, хочешь прыгать с парашютом — пожалуйста, только береги нош, хочешь стать летчиком — нет проблем. Нигде и никогда она не ограничивала моей самостоятельности. В поезде Одесса - Харьков я вез пакет с документами и группу моих товарищей — курсантов-пилотов аэроклуба, для поступления в десятую военную авиационную школу первоначального обучения летчиков ВВС.

Плაც, без единого дерева, окруженный казармами прошлого века, и, отделенный от Кременчуга высоким кирпичным забором, со строго охраняемой проходной, располагался рядом с табачной фабрикой. Перед зданием учебного отдела, на высоком, мощном пьедестале стоял настоящий самолет Як-11. Абитуриентов прибыло много, не только выпускников аэроклубов, но и ребят, ранее не летавших. Среди них

был и Николай Васильевич Шевчук, не поступивший только из-за отсутствия аэроklubовского налета. Конкурс составлял двенадцать человек на одно место. На медкомиссии врач-терапевт, измерив мне кровяное давление, посоветовал взять на прокат лодку, часик погребти, а затем прийти на повторное измерение. Медицинскую и мандатную комиссии я прошел, хотя основной отсев был именно по недостаткам в здоровье нашего послевоенного поколения. Успешно сданы конкурсные вступительные экзамены с баллом, значительно выше проходного (педагогические коллективы нашей второй катрановской школы и Кировоградского строительного техникума готовили своих выпускников очень уверенно и надежно).

Я стал курсантом 10 ВАШПОЛ, мой главный начальник - Министр Вооруженных Сил СССР, трижды Герой Советского Союза, Маршал Советского Союза Жуков Георгий Константинович, моим начальником училища стал дважды Герой Советского Союза полковник командиром роты - капитан Самарский и непосредственным начальником старшина Петренко, который и дал нам первое боевое задание, осколками стекол, очищать от многолетних слоев лака, издававшие виды столы, стулья и тумбочки. Проходили курс молодого бойца.

Капитан Самарский вместе с нами днем и ночью бегал по Днепровским кручам, лазил по пластуни под колючей проволокой в дожде, снегу, в лужах, в болоте. Он нас вечерами укладывал в постели, ночами поднимал по тревоге, а по утрам с секундомером в руках выискивал тех, кто не успел одеться за сорок пять секунд. Самозарядный карабин Симонова, СКС-49 словно прилип к форме одежды и не дай Бог, если капиган обнаружит в стволе на просвет пятнышко, с нарядов не вылезешь. Отрабатывали отдавание чести, строевую подготовку, чистку обуви, пуговиц, глажку галифе, пилоток, гимнастерок, пришивку подворотничков, укладку одежды перед отбоем и порядок в тумбочке. Всякие передвижения только строем, а вход в столовую прыжком через коня. Меня набрали комсоргом роты. Капитан Самарский со старшиной Петренко пригласили меня в свою комнату и сделали очень интересное предложение. Я двумя руками за. Предложение заключалось в том, что по окончании курса молодого бойца, а это совпадало со встречей нового 1957 года мы, комсомольская организация, устроим грандиозный праздник, который у каждого члена нашего военного коллектива, вынужденного несколько месяцев сидеть взаперти, останется в памяти на всю жизнь. Финансирование праздника-шоу на наше усмотрение.

На заседании комсомольского бюро это предложение было принято единогласно с одним условием, предложение по организации фи-



Заседание комсомольского бюро

нансирования должно исходить от рядовых комсомольцев. На комсомольском собрании предложение вызвало большое оживление. Здоровые, красивые и умные парни третий месяц живут, словно в заключении, видя перед собой только коня у столовой, через которого, во что бы то не стало нужно перепрыгнуть. Тянуть за язык ни кого не приходилось, из зала кричали почти хором “Сбросимся!” Решение собрания записали в протоколе: “На организацию праздника каждый член коллектива отдавал свое месячное пособие.” Предновогодняя суета, принятие присяги и, наконец, чудесный новогодний праздник сильно подняли наш дух и настроение. Наши активисты закупили на свой страх и риск всякого товара, начиная от авторучек и блокнотиков и кончая игрушками и сувенирами.

Вечерами продумывали организацию игр и аттракционов, народ вспоминал стишки, песенки и, даже, организовали джаз-банду, играющую на бутылках и кастрюлях. Только после встречи Нового Года нас начали пускать в увольнение. Ритуал выглядел примерно так. В воскресенье, после завтрака, в 10.00 старшина Петренко выстраивал увольняемых, придирчиво осматривал, напоминал о времени возвращения и подробно рассказывал о том, как будут поступать с опоздавшим. О достойном поведении в городе я помню три момента: отдавать честь

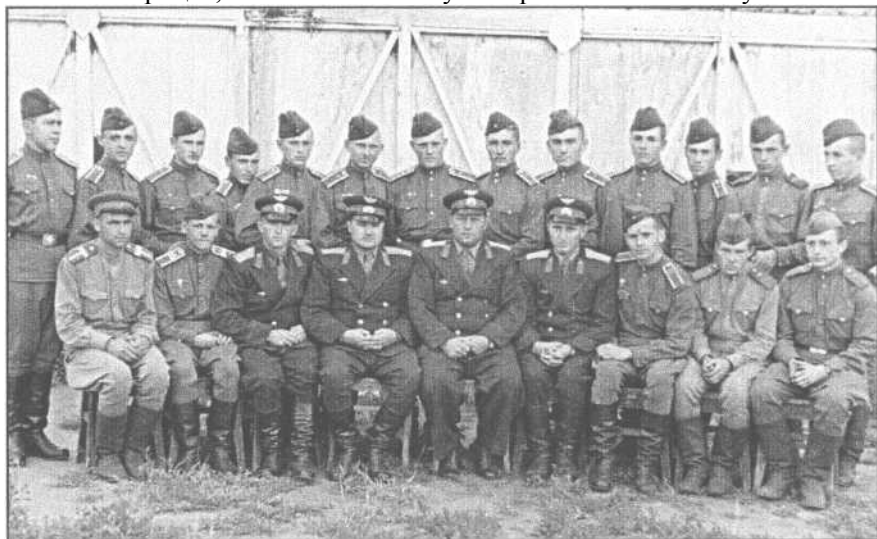
старшему по званию, соблюдать форму одежды и не курить на ходу. На этот вопрос всегда обращали особое внимание. Если сильно хочется курить, то останись возле урны, перекури, брось окурок в урну и, шагай дальше.

Кременчуг всегда славился красотой женского пола. Берега Днепра создавали исключительные возможности для их закаливания, загара, удержания загадочности на лице и необыкновенной притягательности женской фигуры, подчеркнутые изящными изгибами верхней одежды. Можете представить красноречие наших взглядов после трехмесячного затворничества. Амур щедро поражал своими стрелами сердца молодых людей. Жизнь была прекрасна. Заканчивалось теоретическое обучение и наша рота попала в полк со штаб-квартирой в Глобино, а другая рота в полк, расквартированный в Большой Кахновке. В последние дни марта, мы покинули казармы возле табачной фабрики, чтобы никогда больше сюда не возвратиться. Глобино расположено на левобережье западной части Полтавщины, в более ярко насыщенных красками степных просторах, нежели на моей родной Кировоградщине. Мой летчик-инструктор — старший лейтенант Руденко, командир звена — майор Шибалов Н.Н.. Совершенно неожиданно, меня вызывает старший штурман полка подполковник Иванов Иван Иванович, которого мы шутя называли “И в кубе”. “Ты - комсорг и техник-строитель. Вокруг методического городка нужно возвести штакетник. Материал и инструмент есть, подбери бригаду из способных курсантов и за неделю соорудите ограду. За качественно выполненную работу получите по десять суток внеочередного отпуска”. Я щелкнул каблуками и пошел собирать комсомольское собрание с повесткой дня “Участие комсомольцев Глобинского полка в сооружении ограды вокруг методического городка”. Строить на таких условиях штакетник хотят все до единого. Я предусматривал такой вариант и заготовил в пилотке свернутые рулончики на девяти которых стояла буква Р (работа). Жеребьевка создавала для всех равные условия и это справедливо, бригада, под моим руководством построила фигурный штакетник, покрасила его и перед Первомайскими праздниками разъехалась на побывку.

После возвращения меня ждали интересные новости. Наша эскадрилья перебазировалась из Глобино в Градижск, с проживанием в палатках. Градижск располагался у подножия горы “Пивиха” на границе с Днепровскими плавнями.

Мой летчик-инструктор оказался на редкость спокойный и воспитанный офицер. За все время полетов он ни разу не повысил на нас голос, чего не скажешь о нашем командире звена. Николай Никанорович прибыл в Кременчуг после участия в корейской войне, где в основном

воевали советские летчики на МиГ-15 с американскими летчиками на Сейбрах. Он много рассказывал, собрав нас вечером, после полетов, о коварстве последних. Пристроишься Сейбру в хвост и только начнешь ловить его в прицел, как он исчезает и уже стреляет тебе в спину.



**В центре командир звена майор Шибалов Н.Н.,
справа от него мой инструктор старший лейтенант Руденко**

Много наших ребят сложило голову “За правое дело северных корейцев”. Разгадка пришла — американцы специально подставлялись под наши прицелы и, в самый кульминационный момент, выпускали тормозные щитки, а, оказавшись сзади, ничего не понимающего советского летчика, расстреливали его.

После аэроклубовской программы летать на самолете Як-18 было одно удовольствие. Первый полет был в зону. Инструктор говорит, показывая, что ты умеешь. Взлетаю, набираю в зону высоту и пошел крутить: переворот, петля Нестерова, иммельман, штопор, разгон, боевой разворот, пару штопорных бочек, снижаюсь, сажусь. Инструктор на разборе говорит, что вы много о себе мните, что за пилотаж? Начал в одном направлении, а закончил? А штопорные бочки? Да ведь это кадушки! Начинается кропотливая шлифовка, строго по программе, с полным взаимопониманием. Налетав около четырех часов, ко мне в самолет садится командир звена на предмет проверки готовности к самостоятельному вылету. Самолет четко реагирует на мои уверенные движения, а командир звена, всегда такой спокойный и рассудительный на земле, вдруг

превращается в ревущего матом зверя. Я отключаю свои слуховые органы, насколько это возможно, и продолжаю невозмутимое пилотирование, а рев в задней кабине усиливается. После приземления и заруливания на линию предварительного старта я, на всякий случай, приготовился, как боксер, уклоняться от возможных ударов. К моему удивлению он, посадив на свое место курсанта разрешает мне лететь самостоятельно.

Вечером он опять с нами ведет милые беседы, интересуется нашими проблемами. В этот момент я, невинным голосом, и поинтересовался, а зачем он столь громко внушал мне в самолете всякие мысли и пожелания. Его ответ достоин Сократа: “Да, ведь это такая методика”.

В Градижске у меня завязалась сердечная мужская дружба с Анатолием Повийчуком. Мы брали увольнительные записки и уходили далеко в Днепровские плавни с многочисленными озерами, зарослями камыша и низкорослого кустарника, по еле различимым тропам охотников и рыбаков. Далеко за спиной оставалась Пивиха, а нашим разговорам не было конца. Он рассказывал о своей Тоне, жившей без родителей у старшей сестры на правах Золушки, о своих планах и мечтах. Я делился с ним моими сомнениями в отношении продвижения по службе в связи с репрессией органами НКВД в 1937 году моего отца. Рассказывал, как меня зимой с урока вызвал особист и посоветовал моей маме написать заявление в областной суд о пересмотре дела отца, о том, что областной суд дело пересмотрел и полностью реабилитировал его доброе имя из-за недоказанностью улик. Рассказывал о фабрикации обвинений. Десятилетняя сестра собирала марки, а отцу пришли переписку с заграницей, отец коллекционировал кремниевые пистолеты, а в протоколе написали - хранение огнестрельного оружия.

Я поведал историю своей первой любви. Это было в субботу 2 апреля 1955 года. Вечером, в актовом зале техникума, должна была состояться лекция на тему: “Существует ли жизнь на планетах?”. Я дежурил в коридоре у раздевалки. Пришла Валя с подругами. Красивая девичья фигура, смуглое лицо, карие глаза, темные, слегка вьющиеся волосы уже давно произвели на меня неизгладимое впечатление и внушили во мне тайную безответную любовь. В порыве смелости, с громко бьющимся сердцем в груди, бодро и, словно в шутку, я сказал ей: “Валя, займи для меня место”. Она глянула на меня, как бы кивнула головой, но ни чего не ответила. Справившись с обязанностями дежурного, я вошел в зал, когда уже началась лекция, сопровождавшаяся демонстрацией диафильма через проекционный фонарь, и стал у двери, так как в темноте свободных мест не заметил. Слышу, чей-то девичий негромкий шепот: “Борис... Борис! Иди, место есть”. Я не обратил на него внимания, подумав, что обращаются не ко мне, но шепот повторился, внимательно присматриваюсь и замечаю, что кто-то

манит меня рукой, подхожу, сидят девушки из смежной группы, с ними Валя, а около нее свободное место. Можете себе представить, как я слушал лектора. Все мое внимание было сосредоточено на соседке. Хотелось не ударить лицом в грязь. Кончился вечер, все пошли к раздевалке. Мне было страшно потерять ее в толпе, но она сама вывела меня из трудного положения, отдала мне номерок и попросила взять пальто. От радости у меня, как крылья выросли, я умудрился прорваться к стойке раздевалки без очереди, и пока студенты штурмовали подходы к гардеропной, мы одевались. И, вдруг, я вспомнил, что на подоконнике, в раздевалке, оставил свой портфель с конспектами. Настроение у меня окончательно испортилось, не будет же она меня ждать? К огромной моей радости, я увидел ее у выхода среди подруг. Подхожу, набираюсь смелости и говорю: “Валя, идем домой.” Она распрощалась с подругами и мы пошли. Вот так и началась наша дружба продолжавшаяся год и четыре месяца. В августе 1956 года я провожал ее на поезд в далекий Сучан, что севернее Владивостока и именно о нас поется в песне —

*Сиреневый туман, над нами проплывает,
Над тамбуром горит, прощальная звезда,
Кондуктор не спешит, кондуктор понимает,
Что с девушкой я, прощаюсь навсегда.*

В последнее время она перестала отвечать на мои письма и это обстоятельство меня сильно тревожило. Так и бродили мы по дну нынешнего Кременчугского водохранилища, где сейчас мирно пасутся лебеди, сверкают стаи тараны, дремлют в корчах пудовые сомы и молнией бросаются за добычей хищные щуки.

К окончанию нами программы, ВАШПОЛ переименовали в ВАУПОЛ, то есть слово школа заменили на училище. Таким образом, за лето 1957 года я налетал двести полетов, семьдесят часов 18 минут, из них самостоятельно, 126 полетов, сорок пять часов 46 минут. Основной упор был направлен на самостоятельность. Наибольшее впечатление на меня произвел самостоятельный полет по маршруту в сторону Кировограда, особенно тот момент, когда я вышел на связь с “Рудокопом”, таким в то время был позывной Кировограда, и доложил о пролете поворотного пункта маршрута Дмитровка. Именно тогда я принял окончательное решение продолжать обучение в Кировоградском ВАУЛ, хотя, с таким же успехом я мог обучаться в Чугуевском или Черниговском истребительном училище, готовивших замену летных кадров для 18 Воздушной Армии, дислоцировавшейся на территории Киевского Военного Округа.

ГЛАВА 14. КИРОВОГРАД, 60 ВАУЛ

Группе курсантов-выпускников 10 ВАУПОЛ, переступившей порог проходной 60 ВАУЛ в конце сентября 1957 года, была поставлена задача - после окончания программы летной подготовки на самолете Як-18, минуя летную подготовку на переходном самолете Ли-2, освоить реактивный фронтовой бомбардировщик Ил-28. За спиной каждого прибывшего курсанта 40 часов аэроклубовского налета и 70 часов налета в первоначалке.



Территорию училища ограждал кирпичный забор

Территорию училища ограждал кирпичный забор, двухметровой высоты, с двумя проходными, от Знаменского шоссе, до поворота в гаражи. Разместили нас на втором этаже здания, во дворе нынешнего института аэронавигации. Под руководством командира роты капитана Солопова занялись работами по приведению казармы в надлежащий вид. К вечеру в чистом, светлом, просторном помещении каждый прибывший курсант имел постель, тумбочку и табурет. На следующий день мы были поставлены на все виды довольствия. Питание по 5А (реактивной) норме. Утром, в отведенное для нас время, мы строем прибыли в столовую с тремя залами (летным, техническим и курсантским) которая находилась в здании, где сейчас расположена МААК “УРГА”. Вход в курсантский зал располагался со стороны солдатского клуба (сейчас здание музея академии): раздевалка, умывальник, зал на 12 столиков по 4 курсанта.

Столы сервированы - чайник с заварочником, сахар, печенье, 100 граммовая плитка шоколада (по норме - 25 грамм на курсанта), масло сливочное, сыр, список блюд для заказа на следующий день. Между столиками порхают две миленькие официантки с извинениями, что

на сегодня заказ не поступил, но, по возможности, можно выбрать: бифштекс, рамштекс, гуляш или свинную отбивную, а на гарнир: гречка, рис, макароны или картофельное пюре. Как сейчас, помню содержание большой, плоской фарфоровой тарелки: свинная отбивная на косточке, обжаренная в яйце, размером с пол тарелки, рядом дымящееся картофельное пюре под зеленым листиком петрушки в окружении разрезанных пополам помидора и огурчика, а на столе небольшой судок со специями и горчицей.

Начались дни учебы. В 6.00 подъем, пробежка вокруг парка, физзарядка, тренаж по азбуке “Морзе”, приведение себя и казармы в порядок, передвижение строем, с сумками через плечо на завтрак, и далее со строевой песней в УЛЮ. До сих пор я помню некоторые из них:

*Соловей, соловей - пташечка,
Канареечка, жалобно поет.
Раз поет, два поет, три поет,
Горе не беда...*

или

*Солдатушки, бравы ребятушки,
Где же ваши жены?
Наши жены - ружья заряжены,
Вот, где наши жены.
Солдатушки, бравы ребятушки,
Где же ваши деды?
Наши деды, славные победы,
Вот, где наши деды...*

и, естественно,

*Эх, крепки ребята - ястребки,
С “Мессершмиттом” справится любой...*

В ВАШПОЛе мы прошли хорошую строевую подготовку, выглядели молодежато, у нас был запевала с приятным высоким тенором и курсант, умевший лихо, по разбойничьи, свистеть. Песня сплавивала, подтягивала, шаг отбивался четко, ритмично. Редкий прохожий не останавливался, глядя нам вслед. А ходить в течение дня нам приходилось очень часто и только строем. Дело в том, что учебные корпуса были расположены в разных местах. Так, учебный корпус №1 находился в одном здании со штабом училища (сейчас там родильный дом), учебный корпус №2 был в том здании, где сейчас находится управление академии, а учебный корпус №3 - в двухэтажном кирпичном

здании правее домика АТБ. Начальник учебного отдела полковник Попов мудро составлял расписание занятий, заставляя курсантов после каждой пары переходить в другой корпус, используя 20-ти минутные перерывы. Такие переходы для здоровья были сплошным плюсом. После занятий обед, “мертвый час”, полдник: (кофе, чай, печенье), самоподготовка, ужин и до 21.00 свободное время, для приведения своего внешнего вида в блестящее состояние: сапоги, латунные пуговицы, звездочки, бляхи, значки должны были сверкать, стрелки на галфе и гимнастерках топорщиться, а подворотничок свежестью и белизной радовать глаз. В 21.00 вечерняя прогулка, проверка и в 22.00 - отбой, после которого мы еще час рассказываем анекдоты и случаи из жизни.

Несмотря на внешнее благополучие, на душе было тяжело. Во время отпуска я посетил родителей моей девушки, которые известили меня о ее замужестве. Я помню, как сильно переживал эту неприятную для меня весть. В тот вечер ко мне подошел инструктор-летчик планерист аэроклуба Виктор Чинченко, с которым я во время возвращения в автобусе поделился этой неприятностью. “Что с тобой стряслось?” спросил он, и я ему поведал свою историю. Он молча выслушал меня и в ответ рассказал о летном происшествии, которое произошло с ним во время моей учебы в 10 ВАШПОЛ. При облете отказало управление планера. Пытаясь посадить его, в невероятном положении, ударился о дерево, планер вдребезги, а сам чудом остался жив со множественными переломами. Думал, что не выживет, но выжил. Человеческим страданиям нет предела, говорил он, а задача мужиков - не сдаваться. Твоя боль, это боль честолюбия, а переболела ею большая часть нашего брата. Живи и радуйся своим успехам.

Как раз напротив нынешней проходной завода АРЗ располагался одноэтажный, внешне незавидный, офицерский клуб с небольшим уютным залом и просторной сценой. В нем желающих записывали в хор. Я записался, так как к музыке был явно неравнодушен. Сестра в свое время бросила зерно в благодатную почву, и оно дало мощный росток любви к классической музыке. К тому же настроение было направлено на то, чтобы избежать одиночества и выразалось моим, впервые написанным, стихотворением:

*Мне двадцать лет,
Я не поэт
Но, Вам хочу я рассказать
О том, что можно всем понять.*

*Мне странным кажется, что нет
О ком подумать в двадцать лет,
Что узы дружбы не крепки,
Как те зеленые дубки.*

*И, кажется, что не понять
Мне душу девушки опять...*

Моя душа тянулась к музыке. Я изучал программу радиопередач, выискивал знакомые названия классических музыкальных произведений и, по возможности, слушал, слушал и слушал.

Музыка воздействовала на меня, как бальзам.

Благо, что в те далекие годы классической музыки в радиопередачах было, хоть отбавляй.

Многие мои знакомые терпеть не могли классику, выключали радио при первых ее звуках. На улице Воровского, в квартале от кирпичного забора нашего городка, в то время жила семья наших добрых, еще довоенных, друзей. Павел Петрович Селецкий, довоенный директор Обозновской школы, вручивший мне на пятилетие в 1942 году советский червонец, организовавший тайник, где от угона в Германию пряталась молодежь, лежал разбитый параличом. Каждый вечер с негласного разрешения старшины Юрченко, я, перепрыгнув через забор, сидел у постели больного. Его жена, Екатерина Ивановна, тоже бывшая учительница из Обозновки, заваривала чай, и мы беседовали до вечерней проверки. Иногда с нами чаевничала их дочь, Галина Павловна, ровесница и подруга моей сестры. Однажды со мной случился казус, связанный с классической музыкой. По радио звучала хорошо знакомая мне мелодия. Я, не придавая своим словам особого значения, говорю: “Чайковский. Третий концерт для фортепиано с оркестром.” Галина Павловна сильно возмутилась, чуть ли не обозвала меня выскочкой и лгуном, откуда у кущевского пацана, который и пианино близко не видал, такие познания.

Мне было стыдно за себя, что я дал повод для обиды таким дорогим для меня людям. В последствии я остерегался подобных высказываний.

Хор состоял из курсантов и жен наших офицеров: Степкина, Солопова, Кузнецова. Оркестром и хором руководил военный дирижер, пели в три голоса с подголоском. Репертуар состоял из армейских, военных песен и всегда начинался с “Песни о Советской Армии”:

*Непобедимая и легендарная,
В боях познавшая радость побед,
Тебе любимая, родная Армия,
Шлет наша Родина песню привет...*

Все годы своей жизни, слушая выступления ансамбля Александра, я мысленно нахожусь в его рядах.

Новый, 1958 год встречали в клубе Калинина в здании бывшей и настоящей синагоги. На всю новогоднюю ночь нам всем, кроме наряда, дали увольнительные записки и все мы были приглашены в различные компании, где добросовесно гуляли до утра. Завязывались знакомства с Кировоградскими девушками. Мы, например, взяли шефство над одной из фельдшерско-акушерских групп медицинского училища, состоящей из одних только девушек, а они, в свою очередь, взяли шефство над нами, ибо, как же парни могут жить без женского участия.

Но, как в песне поется: “Первым делом, первым делом самолеты, ну а девушки? А девушки потом.” И действительно, с первого дня прибытия в училище, наши взоры и мечты были устремлены в небо. Аэродром гудел, взлетали и садились тяжелые четырехмоторные Ту-4, базировавшегося на аэродроме 25 авиационного полка Дальней Авиации.



Самолет Ил-28У (спарка)

Появление в небе самолета-красавца Ил-28 вызывало в душе священный трепет, ведь это был самолет-мечта. Шло полным ходом перевооружение училища. На смену устаревшим самолетам Ли-2 и Ил-4 в массовом количестве поступали новехонькие самолеты Ил-28, напичканные современным радио-электронным оборудованием, позволявшим решать тактические боевые задачи в прифронтовой полосе над

территорией противника. Интерес к его изучению был огромен. Скажу только одно, в гражданской авиации подобные новшества стали появляться только лет через десять. В училище три полка. Легкий полк, базировавшийся на аэродроме Ротмистровка, закончил полеты на переходном самолете Ли-2 с курсантами, нашими предшественниками, передал их в Канатовский и Маловисковский полки для завершения обучения на выпускном самолете Ил-28 и сразу же, вместе с нами, личный состав приступил к освоению новой техники. После знакомства с командно-летным составом (командир полка полковник Филимонов, командир эскадрильи капитан Пехота, командир звена - капитан Кряхов, летчик-инструктор капитан Бердический) выяснилось, что летать мы будем на новом аэродроме Счастливая за Александрией, который предстояло нам обжить и освоить в апреле.

Наши предшественники, курсанты-выпускники, жили в этом же здании на первом этаже. К нам они относились с доброй снисходительностью.

Однажды, после отбоя, когда первый сон смежил веки и в казарме повисла тишина, прерываемая иногда легким всхрапыванием, раздалось тихое шарканье сотни пар ног и шелест одежд. Изумленному взгляду открылось удивительное шествие фигур, облаченных в белые одеяния с зажженными свечами в руках. Молча, без единого слова, шествие прошло мимо наших кроватей и величаво удалилось. Так старшекурсники почтили нас своим вниманием. Позже среди них появились знакомые и у меня: Георгий Павлович Назаренко, Борис Синицин и Вячеслав Гольцев, проучившиеся в 10 ВАШПОЛ один лишний год, встречаясь с которыми останавливались, пожимали друг другу руки, обменивались свежими анекдотами и новостями.

К весне, на стоянках училищного аэродрома скопилось более сотни самолетов Ил-28. За каждым летчиком-инструктором был закреплен боевой самолет и спарка. На борту и крыльях самолетов, кроме звезд, большими метровыми цифрами были нанесены номера, причем, каждый полк имел свой цвет: Канатовский - синий, Маловисковский - красный, а наш, Счастливынский - желтый.

Первый массовый летный день был запланирован на аэродроме Канатово, имевшем искусственные ВПП и РД, так как фунтовые полосы периферийных аэродромов еще не просохли после зимы и не были способны выдержать на своей поверхности тяжесть двадцатитонных боевых машин. На аэродроме с запада на восток протянулась на два с лишним километра железобетонная взлетно-посадочная полоса с примкнувшими к ней четырьмя короткими рулежными дорожками, соединявшими полосу с длинной рулежкой, протянувшейся параллельно полосе, севернее. Это был смотр готовности личного состава

училища и техники к полетам. Один за другим взлетали и садились самолеты на полосу, а на узких рулежных дорожках рулили самолеты девяти эскадрилий, и в каждой эскадрильи три звена по три самолета. В этой гигантской карусели одновременно двигался восемьдесят один самолет. Хочу обратить внимание на одну деталь: ширина бетонной рулежки была десять метров, а ширина колеи шасси самолета - семь метров сорок сантиметров. Сбоку от рулежки весенний оттаявший грунт, и не дай Бог уклониться от осевой линии на один метр и тридцать четыре сантиметра, что и случилось со мной в первом, так и не состоявшемся полете.



Группа офицеров на стоянке училищного аэродрома.
Слева направо: Бредихин В.А., Дашко Д.Д., Шульгин А.И., Литвин А.Н.

Хорошо, что это произошло на короткой, от конца полосы третьей, рулежке, и наш самолет не перекрыл движение. Руководитель полетов тут же дал команду занимать полосу для взлета со свободной, четвертой РД, как бы и не заметив застрявшего левым колесом в грязи самолета.

Неудачи преследовали меня всю жизнь, но я упорно боролся за достойное место, свято выполняя завет отца БОРИСЬ. Жизнь - это океан полный чудес и сказочных превращений.

Летчики - народ суеверный. Если с этим курсантом в первом, да-

же невыполненном полете, произошло такое позорное на все училище событие, то чего можно ожидать от него в будущем? Поэтому командование мудро решило отстранить неудачника от полетов и направить его за сотый километр на подготовку вновь открываемого аэродрома Счастливая.

Знало бы оно историю. Они посылали меня на святое для нашего украинского народа место, на то место, где после сокрушительного разгрома ляхов, в битве под Желтыми Водами, остановилось отпраздновать первую победу воинство нашего славного гетьмана Богдана Хмельницкого. Колонна мощных МАЗов медленно, со скоростью тридцать километров в час, двигалось по маршруту: Кировоград - Знаменка - Александрия - Счастливая. Проезжая мимо Канатова, мы, штрафники, с грустью смотрели на взлетающих красавцев Ил-28. Их пилотировали мои товарищи.

В кузовах все необходимое для приведения лагеря в жилой вид, начиная с матраца и кончая грибком для дневального. А вот и аэродром, участок размерами три с половиной на три с половиной километра с воткнутыми в землю колышками, которые обозначали: это столовая-клуб на триста мест, это двадцать палаток для личного состава, а здесь туалеты с выгребными ямами глубиной не менее двух метров и т.д. и т.п. На все это дано десять дней. Справимся - будем летать. Трудились не покладая рук. Из этого периода помню только один случай. Заканчивая внушительных размеров яму для коллективного туалета, длиной метров десять, находясь на глубине два метра, один из нас, вытирая грязной, мозолистой рукой пот со лба, вдруг высказался: "Знали бы мои родители, где и как я отмечаю свой день рождения!" На исходе десятого дня лагерь был готов к приему личного состава и авиационной техники полка. Две взлетно-посадочные полосы шириной триста метров и длиной три с половиной километра, стоянки на шестьдесят самолетов, жилая зона на двадцать армейских палаток с кроватями со свежей постелью, туалет на пять кабин, столовая, она же клуб, на триста мест. Пробурили скважину, и на глубине девятосот два метра обнаружили воду удивительного вкуса. Мы работали в составе батальона аэродромной службы под командованием подполковника Моисеева.

После перелета полка на аэродром, все мы были полностью реабилитированы, как искупившие трудом свою вину. Только перевели меня в другую летную группу, по видимому посчитав, что инцидент мог психически повлиять на отношения инструктора с курсантом. Мой новый инструктор, старший лейтенант Жулай, принял меня не то, чтобы ласково, но доброжелательно. У моих товарищей по несколько часов налета, а я еще и в воздух на этом самолете не поднимался.

Инструктор не жалел времени, чтобы обсудить со мной индивидуально все до единой детали полета. И, наконец, наступил долгожданный день, когда могучая боевая машина, ведомая моей рукой, при чутком, неназойливом вмешательстве инструктора, оторвалась от земли и с непривычно огромным углом тангажа, вжав мое тело в спинку сидения, начала стремительно набирать высоту. Мое сердце готово было разорваться от счастья.

Шла напряженная летная работа. В 5.00 подъем, завтрак, полеты, обед, методический час, работа на матчасти*, ужин, свободный час и в 21.00 - отбой. И все это с физзарядкой, утренней и вечерней проверкой, стартовым завтраком и полдником и, естественно, с множеством нарядов. Приходя в палатку после полетов и обеда, мы на своих постелях находили слой пыли в палец толщиной. Мощные струи воздуха, выходящие из реактивных сопел, с температурой в полтысячи градусов по Цельсию, делали свое коварное дело. Постепенно полосы приходили в негодность, приходилось при разбивке старта маневрировать, менять места для взлета и посадки.

В некоторых летных группах появились курсанты, вылетевшие самостоятельно. В нашей группе получилось так, что я, прошедший как бы двойную наземную подготовку, сначала у Бердичевского, а затем у Жулая, чувствовал себя в воздухе чуть-чуть увереннее, так как осталось меньше неясных вопросов и немного опередил в продвижении по вывозной программе своих товарищей, налетавших по несколько часов в Канатово. А может на них отрицательно повлияла смена аэродрома в самом начале вывозной программы, а может у меня в парашютном спорте выработались бойцовские качества, но дело в том, что меня уже проверил командир звена, я пересел из спарки в боевую машину, запустил двигатели, будучи готовым запросить разрешение на выруливание, и вдруг, прямо впереди себя, рядом, на полосе, увидел страшную картину: севший самолет ударился передней стойкой о землю, амортизатор сработал, подбросив нос самолета вверх, самолет взмыл метров на двадцать пять и оттуда свалился в штопор. С возникшим углом пикирования и левым креном самолет ударился о землю, сломал переднюю и левую стойки, двигатели заглохли и из них повалили струйки дыма. Из задравшегося хвоста открылась форточка стрелка-радиста, оттуда вывалился человек с парашютом и стрелой помчался в лесопосадку.

Взвыли сирены, к самолету понеслись санитарная и пожарная машины и побежали все, кто находился в этот момент на старте. Наконец, распахнулись люки и из кабин выскочили курсант и штурман. Так закончился пятый самостоятельный полет курсанта Бляскина. Я принял

* Работа по матчасти — помощь техническому составу по подготовке самолета к вылету.



Я пересел из спарки в боевую машину

решение и запросил у руководителя полетов: “Ноль восьмому разрешите зарулить на стоянку”. Так прервался мой первый, не выполненный самостоятельный полет.

Через несколько дней расследования аварии, комиссия пришла к выводу, что если самолет будет восстановлен силами полевой авиаремонтной мастерской, то происшествие можно считать поломкой, в противном случае - аварией.

Ил-28 с бортовым номером 10 перетащили на стоянку рядом с полковой ПАРМ, и технический состав под контролем нашего инженера С.Бородай, приступил к ремонтным работам. В будущем мы встретились с ним в Кировоградском аэроклубе, в ШВЛП, а с его сыном, Василием — за диспетчерским пультом, при руководстве полетами, на полевых аэродромах.

А тем временем жизнь пошла своим чередом.

После двух контрольных полетов я перешел на боевой самолет и спокойно, без лишней торжественности, приступил к выполнению программы самостоятельных полетов. В этот же день вылетели самостоятельно еще два моих товарища по летной группе. Инструктор больше находился на земле, чем в воздухе: даст нам по одному - два контрольных полета и отправляет на другой самолет, где мы поочередно и летаем всю смену. Изо дня в день мы чувствовали себя все увереннее.

Приятно было услышать в конце пробега в эфире “Пять, пять”, сказанное устами нашего замкомэски майора Чижики, руководившего полетами, что означало: расчет - пять, посадка - пять. В будущем Алексей Артемьевич долгие годы будет бессменным начальником штаба в Кировоградском аэроклубе, начальником штаба отдельной эскадрильи ЛШУ (заместителем командира которой будет его бывший подчиненный - капитан Караваев, инструктор моего друга, Анатолия Пойвичука) и шесть лет - начальником штаба ЛШУ. Николай Мартыненко, которого многие помнят по работе в ШВЛП, был в летной группе старшего лейтенанта Викторенко Виктора Макаровича, Он так же успешно вылетел самостоятельно и, вместе со мной, выполнял самостоятельные полеты только, естественно, на другом самолете. Однажды, нашему уважаемому Виктору Макаровичу пришлось пережить далеко не лучшие минуты в своей жизни. При самостоятельном полете в зону, на правом двигателе самолета Ил-28, пилотируемого курсантом Мартыненко, произошел обрыв лопатки турбины, которая пробила все обшивки на своем пути и улетела в неизвестном направлении. Началась тряска двигателя. Сам командир полка на АПА-5 поехал к СКП, А Николай спокойно выключил двигатель, зашел и плавно посадил машину у посадочного знака, получив одобрение Чижики “пять”, “пять”. Потом уже было одобрение командира полка, выразившееся в благодарности перед строем полка и внеочередном десятисуточном отпуске.

Не ладились дела у моего товарища по летной группе курсанта Л.К. Весь методический час посвящался только ему, и я чувствовал свою вину, вспоминая, что после прибытия полка сюда почти весь методический час посвящался мне и возможно это обстоятельство повлияло на качество полетов Л.К. Пробыв несколько дней молчаливым свидетелем борьбы, которую вел инструктор за улучшение качества техники пилотирования этого курсанта и зная его психологические особенности, а именно: ранимость и обидчивость, я четко и конкретно увидел суть его неудач. После ужина я пригласил его прогуляться и завел тонкий разговор: “Ты не обижайся, но я чувствую себя должником перед тобой и, мне кажется, что знаю причину твоих неудач,” Он молчал. В его голове переваривалась полученная информация. Я тоже замолчал, чувствуя щекотливость ситуации. Затянувшуюся паузу в разговоре нарушил его голос: “Хорошо. Говори.” “Причина - твоя впечатлительность. После взлета, на высоте 200 метров, из-за малого угла тангажа ты зависил скорость, вместо рекомендованной 400 у тебя 450 километров в час. Во-первых, ты упорно пытаешься, как на Як-18, увидеть капот-горизонт, а ведь нос самолета направлен в небо с тангажом 20 градусов и, естественно, ты горизонта не видишь, у те-

бя завышение скорости получается потому, что ты произвольно пытаешься увидеть естественный горизонт и невольно отжимаешь штурвал от себя.

Поэтому после отрыва надо довериться искусственному авиагоризонту АГБ-2, выдерживая постоянный угол тангажа с контролем курса по ГПК-48. Скажу даже больше, по выдерживанию направления у тебя замечаний нет, поэтому на ГПК можешь взглянуть мельком, за отклонение в курсе градусов на пять тебя никто ругать не будет, а с АГБ глаз не своди. А дальше у тебя такой букет отклонений возникает, что создается впечатление, будто ты вообще на самолете не летал. Тут виноват ты сам: как только после взлета на высоте 200 метров ты заметил повышенную скорость, а еще скорее это увидел инструктор, а он ведь тоже человек, а с тобой - это еще и комок нервов, и рявкнул по СПУ "Скорость!", а это у тебя повторяется из полета в полет, и ты начинаешь себя самоистязать, считай, что с этой секунды самолетом никто не управляет. Инструктор думает, что управляешь ты, а в это время ты казнишь себя до самой посадки. А ведь еще не было случая, чтобы человека не выпустили из-за того, что у него на высоте 200 метров завышена скорость на 50 километров в час. Ну подумаешь, по одному из многих элементов полета поставят тройку, а общая оценка-то все равно будет положительной." Он молча меня выслушал и ничего не ответил. На следующий день он вылетел самостоятельно. Вечером, после ужина, он отвел меня в сторону, и мы, удалившись в лесополосу, распили с ним бутылку хорошего Крымского вина. Это был наш праздник. Он сумел собраться и выполнил первые самостоятельные полеты, а во мне родился инструктор. Вскоре этому пришло и юридическое подтверждение. Несколько прыжков из самолета Ли-2 мы выполнили еще в апреле, но мое сердце тянулось к домику ПДС.

Правда, начальник ПДС полка - капитан Чмыга был для меня слишком высоко, а вот инструктор-парашютист старшина Костюков относился ко мне с симпатией, и я всегда находил минутку заглянуть к нему в парашютку, чем-нибудь помочь, да и просто разрядиться. Среди офицеров полка также были любители парашютного спорта. Таким был летчик-инструктор из соседней эскадрильи старший лейтенант Басов. Между нами в парашютке не существовало уставных отношений. Как-то летом прилетел Ли-2, и мы начали прыжки. После приземления ко мне повалил народ: солдаты, курсанты, офицеры с букетами цветов подняли меня на руки и давай подбрасывать вверх. Это был мой сотый прыжок, а в полку это первое за время его существования, такое событие. Естественно, что я волновался, и по этому поводу у меня появились такие стихи:

*Да, друзья, волнуюсь я,
И горит душа моя,
Ведь впервые за спиною,
Новой сотни счет открою.
Милый, белый парашют,
Ты ведь знаешь, что не шут,
А герой с тобой всегда,
Трус не будет никогда.*



Перед сотым прыжком

Перед строем, в торжественной обстановке, командир полка вручил мне грамоту, а понаехавшие корреспонденты, снимали меня во всех ракурсах. В нашей армейской газете “Крылья Родины” и в центральной газете - “Советская авиация” на первой странице появились мои портреты в шлемофоне, с полетными очками на лбу, с полуприс-

тегнутым парашютом летчика и, естественно, возле носа боевого Ил-28 с гордо поднятой вверх головой. Но и это еще не все. Приказом главнокомандующего ВВС СССР мне было присвоено звание инструктора парашютно-десантной подготовки и опять в торжественной обстановке вручен знак и красивейшее удостоверение.

В ноябре 1958 года я, в четвертый раз, на каникулы ехал в Москву. У дяди появился сын, Андрюша, и отдельная двухкомнатная квартира, на 2-й Институтской улице, рядом с ВИМЭСХ.

Всесоюзный институт механизации дополнялся словами и “Электрификация сельского хозяйства”. В квартире на почетном месте стоял телевизор с экраном размером с почтовую открытку и огромным увеличительным стеклом на подставке перед ним. Женя с Андрюшей не отходили от него днем, а мы, взрослые, с огромным интересом смотрели все вечерние передачи.

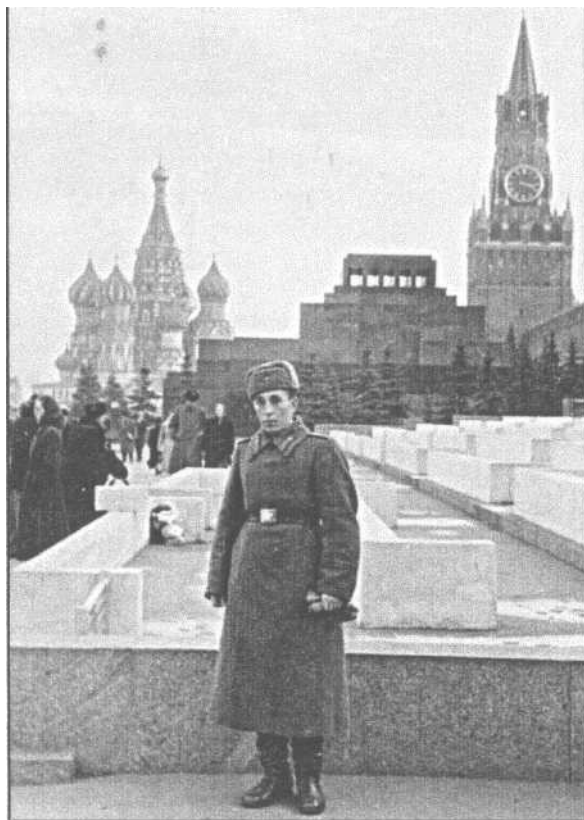
Мое увлечение поэзией, живописью и классической музыкой несколько изменило места времяпрепровождения. Сильно изменился мой внутренний мир. Если раньше я рассматривал Москву с ее историческими памятниками, метро, архитектурными ансамблями, музеями, то сейчас я внимательно рассматривал москвичей и гостей столицы, и обнаружил вокруг множество разнообразных лиц, и в большинстве - прекрасных. Мне доставляло истинное удовольствие, поднимаясь или спускаясь в метро, рассматривать отдельные лица во встречном потоке людей. В Третьяковке меня больше привлекала портретная живопись, я научился находить ту точку, откуда лицо на портрете оживало, как бы в объемном изображении. Я толкался в кассах концертного зала им. Чайковского и Большого театра, планируя их посещение в рамках своих средств. И, если в концертный зал билеты еще можно было приобрести, то в Большой театр билеты практически всегда отсутствовали. Всезнающая тетьа подсказала мне - нос не вешать, а идти к началу спектакля и спрашивать лишний билетик. И с первого же раза мне повезло: оперу “Фауст” французского композитора Ш.Гуно я слушал с шестого ряда партера.

При опущенном темно-бордовом, с золотыми росписями, занавесе, яркость освещения начала плавно убывать и, с невероятной неожиданностью, раздались слаженные звуки оркестра, исполняющего увертюру. От этих волшебных звуков мороз прошел по коже, а на глазах появились слезы. Это была самая сладкая минута познания музыки в моей жизни.

В концертном зале им. Чайковского я слушал Вторую (Богатырскую) симфонию Бородина, в анданте которой он желал нарисовать фигуру Бояна, в первой части - собрание русских богатырей, а в финале - сцену богатырского пира при звуке гусель и при ликовании великой толпы народа.

Балетом Чайковского “Лебединое озеро”, с Майей Плисецкой, я наслаждался в другом зале Большого театра. Должен откровенно признать, что музыку балета я воспринимал с восторгом, а хореография меня не тронула, так как я явно не был подготовлен к ее восприятию. Из этого балета больше всего мне понравился антракт и чудное пиво “Двойное золотое” в бутылках по 330 грамм. Хореографию я, в конце концов, полюбил, но лишь через несколько лет, в связи с появлением в нашем городе, лучшего в мире, танцевального коллектива “Ятрань” под руководством замечательного Кривохижи с Эдиком Павлуценко, Василием Гурой, Александром Рожковым и Жанной Бобровницкой. Этот непревзойденный танцевальный коллектив разбудил во мне любовь к искусству танца на всю жизнь.

★



Прибытие на побывку бравого курсанта, не осталось незамеченным в семейных кругах дядиногo окружения

Прибытие на побывку бравого курсанта, будущего военного летчика, не осталось незамеченным в семейных кругах дядино окружения. Я был представлен дочери дядино ближайшего сотрудника и соавтора Ирине Георгиевне Павловской, студентке института, красивой девушке. У нас завязалась живая переписка, и я ей благодарен за дружественный тон и неназойливость. Прошел год, как я, волею судеб, оказался без девушки. Я боялся снова полюбить, а Ира была настолько хорошо воспитана, что умело уводила меня от подводных камней и коварных течений. Одним словом, дружба с ней была самым настоящим лечебным бальзамом для моей нарушенной психики.

Нонна Александровна Тверитинова, дочь известного изобретателя, вошла в мою душу надолго и прочно. Студентка факультета новой истории МГУ, она была очень похожа на Марину Влади, в роли колдуньи, в одноименном фильме, и я в нее влюбился, окончательно и бесповоротно. Об этом я понял не сразу, а после завязавшейся переписки. Ее письма с описанием университетских капустников, поездок в загородные имения графа Шереметьева (Кусково), вызывали во мне восторг. Я считал дни и часы, которые остались до предполагаемого дня прибытия ее писем. В ответных письмах я дарил ей звезды. О любви я не упоминал ни слова, а письма писал в двух вариантах: без слов о любви, которые отсылал, и со сплошными признаниями, которые уничтожал. Я писал стихи, и некоторые из них сохранились в моих блокнотах:

* * *

*Я хочу, чтобы кровь заиграла твоя,
Так же, как, и, играет моя,
Чтобы молоды были всегда мы с тобой,
Чтобы счастье и радость к нам мчали толпой,
Чтобы ты не забыла меня никогда,
Чтобы в жизни, со мною, была ты всегда...*

* * *

*Как хочу сказать тебе слово,
Тихое, украинское слово,
Слово, от которого жизнь зацветает снова,
Слово, от которого сердце всегда замирает,
Самое нежное слово, К О Х А Ю.*

*А увидеть хочу я во взгляде твоём,
Что любовь он таит, страсть играет огнем.*

1959 год принес серию сюрпризов. Сокращение Вооруженных Сил коснулось и нашей эскадрильи. Наш командир звена, капитан Кряхов Иван Архипович, стал командиром эскадрильи, а на его место пришел майор Медведев. У Ивана Архиповича очень интересная судьба. В самом начале пятидесятых годов он работал в Кировоградском аэроклубе летчиком-инструктором на самолете По-2. Это ему открыл свою мечту стать летчиком прибывший после демобилизации из воздушно-десантных войск на должность инструктора-парашютиста, молодой Павел Алексеевич Банников с орденами Красной Звезды, Отечественной войны и партизанской медалью на груди. Именно он впервые поднял Банникова в воздух на самолете По-2 и дал ему путевку в небо. С началом организации нашего учебного заведения Иван Архипович надел погоны и стал летчиком-инструктором легкого полка, а затем моим командиром звена.

На базе 60 ВАУЛ образовалось новое, Кировоградское Высшее ВАУЛ, где нам продлили обучение на один год, отодвинув выпуск с 1959 года на 1960. Во второй половине апреля мы продолжили полеты.

*Я вижу светлую палатку,
В которой третий год подряд,
Комбинезоны в беспорядке,
И вечно жди попасть в наряд.*

*Четыре толстые матраца,
Кровати втиснуты с трудом,
Хотя живем мы не в "палацах",
Но, жизнь прекрасная кругом.*

*К полетам мы всегда стремимся,
Живем мы дружную семьей,
Хоть иногда и поленимся,
Но, это, только лишь порой.*

*Мы на матчасть ходить умеем
Особым шагом - "трудовым",
И, говорят нам: "Как мы смеем.
Как вам не стыдно, молодым".*

На третий летный день нам, получившим по десять контрольных полетов, доверили боевые машины. Разрешение на самостоятельные полеты после проверки техники пилотирования давал заместитель командира полка подполковник Чудайкин. Программа становилась более инте-

ресной: полеты в закрытой кабине, в облаках, по маршруту, на воздушную стрельбу из фотопулемета по самолету-цели, на фотобомбометание.

Бомбометание одиночными бомбами выполнялось на полигоне Компанеевка. Полету на полигон предшествовал маршрут довольно значительной протяженности, так как требовалось обойти на безопасном расстоянии район аэродромов Канатово и Кировограда. Полигон был один на три полка (девять эскадрилий), поэтому попасть на него можно было только по четко спланированной очередности и в точно заданное время.

Бомбили учебными бомбами с небольшим боевым зарядом, достаточным для того, чтобы самолетный фотоаппарат зафиксировал вспышку от разорвавшегося заряда для оценки точности попадания. Эпизодически, находясь в карауле, я видел эти огромные, охраняемые нами, штабеля бомб на площади нескольких гектаров, сложенные до трехметровой высоты. Все это развозилось по полевым аэродромам и сбрасывалось на полигоне. Над полигоном летали по утвержденной схеме (с двумя разворотами на 180 градусов), на которой одновременно не должно было находиться более двух самолетов.

На земле работали руководитель полетов и наблюдатели, засекавшие разрывы с трех направлений и выдававшие на борт предварительную точность попадания в цель, а дома, на своем аэродроме, проявлялась фотопленка, и с нее снимался окончательный результат. Бомбометанием занимался штурман. Задача летчика состояла в том, чтобы привести самолет на полигон, перед этим настроить автопилот, установить связь с РП, вписаться в схему и на боевом курсе отдать управление штурману. В распоряжении штурмана был оптический прицел ОПБ-49, позволявший самостоятельно управлять каналом курса автопилота АП-5 в пределах плюс-минус 5 градусов. Автопилот очень плохо сохранял высоту, поэтому на этом, самом ответственном участке, штурман просил четко выдерживать ее рукояткой корректора. Все остальные операции по открытию створок бомболюков и сбросу, он выполнял сам, дублируя выполнение операций голосом по СПУ. Штурмана у нас были опытные, и с полигона, обычно, мы привозили отличные результаты. Штурманом нашей эскадрильи, а впоследствии - штурманом полка, был капитан Старостин Григорий Иванович, а штурманом ВАУЛ - подполковник Забранский Михаил Аронович. Когда капитан Старостин стал штурманом полка, то на его место штурманом нашей эскадрильи был назначен капитан Дубрава Сергей Федорович, Всех их мы помним по дальнейшей работе в Кировоградской ШВЛП.

А теперь спустимся на землю. Рядом с полигоном находится село, среди основателей которого был мой дедушка, Кожуховский Евдоким

Григорьевич, в котором живет мой двоюродный дядя, Кожуховский Кузьма Данилович с сыном и двумя дочерьми и родители моего товарища по училищу курсанта Кужима Николая. Однажды осенью мы с моим другом, Анатолием Повийчуком, взяв с собой охотничье ружье (охота на водоплавающую птицу открылась, а у друга была лицензия), отправились пешком по маршруту: Компаневка-Полтавка, предварительно доехав до Компанеевки рейсовым автобусом. Своего однокашника мы нашли пасущим общественное стадо, дальше было обширное застолье, на котором мы выслушали сотни обид на наши самолеты, не дающие людям спокойно жить: какая нервная система может выдержать постоянный вой падающих бомб и звуки разрывов. Мне кажется, что было бы абсолютно справедливым со стороны Министерства Обороны людям, живущим вблизи полигонов, доплачивать какой-то процент за вредность.

Наша курсантская программа предусматривала бомбометание днем, но полигон использовался и ночью для тренировки и выполнения нормативов на повышение в классе. Бомбили ночью по огням с использованием ОПБ-49. Однажды в Компанеевском сельсовете шло какое-то совещание, Вдруг со взрывом обвалился угол здания, перепуганные люди выскочили на улицу, а красавец Ил-28 в это время делает второй заход по огням костров, неосмотрительно зажженных дворником, сжигавшим в трех кучах мусор. Благо, что не было жертв, что смогли по телефону связаться с полигоном и предотвратить повторное попадание, а штурмана бомбили очень прицельно.

К полетам на большие высоты готовились долго и основательно. На самолете Ил-28 не была установлена высотная система, отсутствовала герметизация кабины и подогрев. У меня хранится вырезка из газеты "Советская Авиация" за 5 июня 1959 года, На фото мой инструктор, старший лейтенант Жулай с зам. командира полка подполковником Чудайкиным попали в объектив фотокорреспондента в тот момент, когда спустились по приставным стремянкам из кабин самолета после выполнения методического полета на высоту. На снимке ясно видно, что они оба в меховых шлемофонах, меховых куртках, еще не сняты с рук меховые перчатки, а дата - 5 июня. С аэродрома Счастливая на самолете Ли-2, вторым пилотом на котором летал Бредихин Владимир Алексеевич, нас перебросили в Кировоград, где дали тренировку в барокамере, сначала подняв на высоту 5000 метров без кислорода, а затем - на 12000 метров с кислородной маской. Проводилась основательная наземная подготовка в течение шести часов. Со всеми летчиками-инструкторами выполнялись методические полеты. Со всем составом полка, включая и инженерно-технический, проводилась основательная летно-практическая конференция.

Если за первый год обучения мы выполнили двадцать одно упраж-

нение курса учебно-летней подготовки бомбардировочного училища, то сейчас приступали к заключительному этапу подготовки, к полетам на больших высотах от тридцать восьмого до сорок третьего упражнения. Началась вывозная программа. Первый полет на высоту 10000 метров выполнил со мной командир звена майор Медведев. За бортом и в кабине мороз. Самолет на отклонения рулей реагировал с большим запаздыванием. Кислородная маска на лице мешала обзору, в горле першило от избытка кислорода, руки и ноги окоченели. Полет продолжался сорок две минуты.

Следующий полет выполнял со мной старший лейтенант Жулай. Учитывая недостатки предыдущего полета, я одел на себя всю имеющуюся в моем распоряжении теплую одежду, нашел сапоги на два размера больше, чтобы намотать на ноги две пары портянок, натянул на руки меховые перчатки и отрегулировал смесь поступающего на дыхание кислорода таким образом, чтобы не сушило горло. Инструктор посмотрел на меня и усмехнулся: “Что, в космос собрался?”, я тоже улыбнулся, глядя на его унты и меховую куртку в разгар лета (11 августа).

Пустой, без бомбовой загрузки, с топливными баками, заполненными наполовину, самолет стремительно, со скоростью 20 метров за секунду, набирал высоту. Через двадцать минут полета высотомер показывал 10000 метров над уровнем аэродрома. Делаем площадку для отработки ввода и вывода из виража. Ничего нового: самолет ведет себя так же, как и в предыдущем полете.

“А сейчас посмотрим, на какую высоту может подняться наш самолет. Членам экипажа, доложить готовность”. “Курсант Чижов готов” - отвечаю я, “стрелок-радист Гарнага готов”, - раздается по СПУ голос нашего Миши Гарнаги.

Самолет снова в наборе высоты. Вертикальная скорость набора уже не 20 метров в секунду, а 5, затем 4, 3, 2, 1. Высота 12000 метров, а набор все продолжается. Инструктор тревожится об остатке топлива. На высоте 13000 метров вертикальная скорость уменьшилась до 0, 3 метра за секунду. “Стоп, приехали” говорит инструктор. Скажу откровенно, мне стало жутковато. Самолет словно застыл на месте, земля просматривается, как бы со стороны, с ярко выраженной шаровидностью, окутанная голубой дымкой, и с просматриваемой в этой дымке поверхностью, населенные пункты на которой выглядели, как следы оспы на лице переболевшего ею человека, а начинающее синеть небо покрыто наиболее яркими звездами, виден серп луны при пыляющем необыкновенной яркостью солнце. После приземления в баках оставалось 2200 литров керосина - на один час полета. После этого полета стихи полились песней:

*Как парус белый, облако проплыло,
Внизу, как лента яркая, река
И кажется, что кем то свило
Мне, в этой выси, место на века.
Гляжу я вверх и, вижу темно-синий,
Небесно стратосферный небосвод,
Оттуда тускло мне светили,
Неполный серп луны
И звездный хоровод.
Внизу, прозрачной дымкою покрытый,
Земной покров, в отсвете голубом.
Он весь, как буд-то, оспою изрытый,
В любой момент меня принять готов.*

Вспомнить все описанные события помогла мне моя рабочая книжка курсанта с подписями начальника группы ЭСО, техника-лейтенанта Снозового, летчика-инструктора, старшего лейтенанта Жулая, старшего врача полка, капитана Соловьева, командира звена, майора Медведева, заместителя командира полка, подполковника Чудайкина, начальника ВСС, майора Баздеркина, штурмана звена, старшего лейтенанта Степина, начальника группы ЭСО, старшего лейтенанта Калюжного, начальника ПДС полка, капитана Чмыги, командира эскадрильи, капитана Кряхова, заверенная начальником штаба полка, подполковником Ланговым и скрепленная гербовой печатью полка. Свою рабочую книгу я совершенно случайно выхватил из костра, где сжигали документы для служебного пользования при ликвидации военного училища.

После трех самостоятельных полетов в зоны на больших высотах (8000 метров), запомнился полет на разведку железнодорожного узла, по-моему, станции “Верховцево”, хотя сейчас на карте я ее почему-то не нахожу . Нас предупреждали, что Н-скому истребительному полку дано задание для тренировки “сбивать” нас из фотопулемета, и рекомендовали при встрече строить соответствующий маневр во избежание возможности быть условно сбитым. К своему стыду, я увидел Миг-17 только тогда, когда он появился рядом с моей кабиной, с торжествующей улыбкой на лице летчика без кислородной маски на высоте 8000 метров. Характерным для авиации переkreщиванием рук он показал мне, что я условно сбит. Только потом я узнал, что на этом истребителе есть высотная система, система кондиционирования и другие новшества, а на нашем лице постоянно висела кислородная маска, и о какой осмотрительности в ней может идти речь.

Перед днем авиации, 17 августа, с нами была проведена наземная подготовка к выполнению групповых полетов на больших высотах.

Выполнив один контрольный полет, мы приступили к самостоятельным полетам в составе звена на средних и больших высотах. Потренировавшись в двух самостоятельных полетах выдерживать заданные интервал и дистанцию, нам подвесили бомбы, и мы полетели на полигон для бомбометания серийой по сигналу ведущего в условиях радиопомех. После выполнения трех таких сложных полетов закончилась наша подготовка в 1959 году.

*Стебли трав от ветра, чуть колышутся,
И, в момент какой-то, тишина вокруг,
Только изредка лишь гул турбин услышится,
Потемнеет все от пыли вдруг.
Это мы, водья машины грозные,
Нарушаем тишину подчас,
Это нужно будет в дни серьезные,
Вот поэтому и пыль стоит сейчас.*

Совершенно случайно, находясь в увольнении в городе, я встретил свою первую любовь, приехавшую в отпуск к родителям. Мы говорили обо всем и ни о чем. Я узнал, что у нее родился сын по имени Сережа, и что в семье все хорошо. Больше мы с ней никогда не встречались. Остались только эти печальные стихи:

*Прошло три года...
Снова встретил я тебя,
Но, ты уже не та,
И нет в тебе, пленявшей меня страсти.*

*Все также, вместе, улицей идем,
Все также тускло светит нам луна,
Но чувств мы прежних не найдем,
Давно уж их покрыла тьма.*

*Не так мечтал увидеть я тебя,
Не так хотел я встретиться с тобой,
Но, что ж, прошли года,
И ты не та - уже с семьей.*

*Все также улицей мы старою идем,
Но, не лежит в руке рука,
И разговор уже не тот
И чувств волна не та.*

*Зачем ты встретила сейчас?
Зачем ты сердце налила тоской?
Все также светит нам луна,
Все также тихо над рекой.*

*Знакомые места, о них порой,
Я вспоминал с тоской,
Но, все уже не то, и ты уже не та,
Осталась в сердце пустота.*

*Не стал я обвинять тебя,
Да, это ни к чему, смешно!
И на вопрос "обиделся ли я?"
Ответил "все равно".*

Иногда, когда прилетал Ли-2, нам давали разрядку, мы прыгали с парашютом. Будучи на полном доверии у руководства ПДС полка, я попросил разрешения прыгнуть со спасательным парашютом летчика. Мне разрешили, я добавил к нему запаску и прыгнул. Что могу вам посоветовать, без надобности, из любопытства, не прыгайте со спасательным парашютом, очень уж неприятно с ним приземляться. Все прыжки выполнялись с парашютами ПД-47. Совершенно неожиданно, на складе у Костюкова, я обнаружил цветной, шелковый, спортивный парашют ПТ-1а.

С такими парашютами мы защищали честь Кировограда на девятих республиканских соревнованиях, которые проходили на Киевском аэродроме Чайка в 1956 году. Вспомнив свою спортивную юность, и, получив разрешение начальства, я, очень довольный, выпрыгнул под хвост самолета Ли-2, вторым пилотом на котором, был мой будущий аэрофлотовский инструктор, Бредихин Владимир Алексеевич. После раскрытия купола я почувствовал неудобство, стропы за головой свернулись в жгут, меня вращает, поднять голову, чтобы глянуть на купол не могу и чувствую, что снижаюсь со смертельной скоростью, метров двадцать пять в секунду. Кое-как, изловчившись, я все-таки глянул на то, что называется куполом - это были сплошные обрывки цветного шелка, кое-где вздувшиеся пузырями. И вся эта система вместе со мной вращалась с приличной окружной скоростью. Уже разбилась, по такой же причине, Сергей Митин в Киеве но еще не было вменено в обязан--

ность парашютиста брать на прыжок, под резинку запаски, нож и еще не было придумано приспособление для отцепки. Все это будет, но потом. А пока я каждые четыре секунды терял по сто метров высоты. Запаска есть, но если я ее открою, она немедленно обкрутится вокруг того, что у меня над головой и тогда - прощай белый свет.

Ножа нет, перегрызть не смогу, да и стропы за головой. И вдруг я заметил, что жгут за головой стал, как бы расправляться, скорость вращения - замедляться, и я отчетливо понял, что это мое спасение, вращает меня вправо, а жгут раскручивается влево, и надо ждать пока замедлится вращение моего тела относительно земли. А земля стремительно приближалась, но я ждал. Надежда была, хотя родные образы замелькали в моем сознании. Открыл я запаску на предельно малой высоте, купол запасного парашюта стремительно наполнился воздухом, и в это же мгновение я приземлился. Это снижение с высоты 800 метров длилось ровно тридцать две секунды, которые показались мне вечностью. Я победил Смерть.

После приземления, освободившись от подвесной системы, я, почувствовав наполнившую мое тело слабость, прилег на вспаханную землю и ощутил, как восстанавливаются мои силы.

С места приземления старт был скрыт высокой, метров пятнадцать, лесопосадкой, поэтому все наши не видели, как я раскрыл запаску. Никто не предполагал благополучного исхода, за исключением капитана Чмыги. Заметив мое падение и по разноцветным лоскутам определив тип парашюта, он спросил у побледневшего старшины: "Кому дал ПэТэшку?". "Чижову", - коротко ответил старшина. "Он справится", - уверенно произнес капитан и больше не сказал ни слова. Эта оценка боевого капитана, диверсанта парашютиста, выполнявшего рискованнейшие задания в тылу врага и, говорят, собственноручно вырезавшего сонную команду, перепившихся эсэсовцев, была для меня высшей наградой. А дальше - санитарная машина, за ней, не разбирая дороги, ломясь через кусты лесопосадки, бегут все наши, с неба приземляются мои товарищи, выпрыгнувшие со мной в одном заходе. Стартовый фельдшер, старший лейтенант Скичко, взволнованно осматривает меня, щупает пульс, а я уже внешне спокоен, хотя внутри все колотится. Санитарка подвозит меня к столовой и, хотя до ужина еще целый час, мне накрывают стол. Скичко наливает в кружку пол стакана медицинского спирта, и со словами: "Будем жить!" я отправляю его в рот.

В нашей летной группе летает еще один мой друг, Валерий Лакиза. Получилось так, что в казарме наши кровати примыкают к одной тумбочке, следовательно, в ней одна полка с его принадлежностями, другая - с моими. В летних лагерях мы живем в одной палатке, в хо-

лодную пору года, ранним утром одеваемся при пламени одной, подожженной для согревания газеты, в столовой сидим за одним столом, на методическом часе мы вместе, так как летчик-инструктор у нас один. За годы вынужденного совместного проживания я сумел оценить его замечательные душевные качества. Он с нашего аэроклуба, отец его работал на авиаремонтном заводе в нашем авиагородке, вместе мы закончили 10 ВАШПОЛ, а сейчас я ему доверял свои душевные тайны. Мы вместе с большим нетерпением ждали писем от моей любви, студентки МГУ, ему я читал посвященные ей стихи, и он принял решение каникулы провести в Москве, у своих дальних родственников. В Москве мы встретились, с нами Нонна, нам было весело и хорошо. Но это конец октября, студенты на лекциях, и мне уделяется такое мизерное внимание, что я начинаю прозревать и понимать, что я не тот, кто ей нужен. По слякотной холодной Москве я брожу один и в одном книжном магазине читаю объявление, что 25 октября здесь состоится день поэзии с участием известных поэтов. На такую удачу я не мог и рассчитывать. Сославшись на занятость, Нонна на встречу с поэтами не пошла. Вечер был чудесный. Старик Павло Дружинин, лирик Вадим Сикорский, автор известной с детства лестницы-чудесницы, старенькая Елизавета Тараховская, еврейский поэт Иосиф Келлер, волжанин Федор Фоломин, красавец-поэт Сергей Островой, с большим жаром читали свои стихи. Вечер поэзии был организован с целью привлечь покупателей. Я не пожалел денег, купил книги всех поэтов и добросовестно простоял в очереди к каждому за автографом. Сергей Островой глянул на меня и, с хитринкой в глазах спросил, как мол, мое имя и фамилия. “Борис Чижов”, отвечаю. Взял он из моих рук сборник своих стихов и написал:

*Борису Чижову
За любовь к слову.
Сергей Островой.*

Для меня эти строчки, написанные любимым поэтом, очень дороги.

К концу года программа летного училища была выполнена полностью и перед командованием встал вопрос: по какой программе летать дальше? Из министерства Обороны пришел ответ, летать по курсу боевой подготовки (КБП), как в строевых частях. 7 апреля 1960 года по КБП я выполнил четыре полета, а вечером нам сообщили, что решением правительства наше училище расформируется, а мы увольняемся в запас. Дальше нам в срочном порядке шили офицерскую форму, мы готовились к государственным экзаменам, и 25 мая нас выпустили с присвоением звания лейтенант и выдачей диплома по специальности пилот-техник по боевому применению самолетов.



**К концу 1959 года программа летного училища была выполнена полностью.
Слева-направо: к-т Путрин, ст. л-т Жулай, к-т Лахиза, к-т Чижов**

Начальник училища, генерал-майор Новокщенов, прощаясь с нами за зданием штаба очень уверенно сказал нам, что все мы без исключения, будем летать. “Я твердо уверен, - говорил он, - что государство не может так бесхозяйственно разбрасываться своим золотым фондом”. Мы нашего генерала крепко уважали, но в его уверенности сильно сомневались.

Расформирование училища касалось не только курсантов, но и всего офицерского состава.

Капитан Кряхов организовал выпускной вечер в небольшом кафе “Ромашка”, расположенном возле агрегатного завода. Грустно и печально проходил пир, но выпили крепко. Не прошло и года, как почти все офицеры были демобилизованы из рядов вооруженных сил. В армии остались единицы. Среди них оказался мой первый инструктор, капитан Бердичевский. Его исключительно интересную историю я хорошо знаю, благодаря моим родственникам, жившим на Быковой по улице Красных Инвалидов, переименованной на Каховскую. Так как он учился заочно в Монинской академии ВВС, куда я серьезно собирался попасть, после окончания училища и мечтал не то, чтобы стать генералом, а может и выше:

*Я тебе расскажу, если хочешь ты знать,
Что такое мечта, как могу я мечтать.*

*Я мечтаю о том, чтобы смог совершить,
Когда трудным путем доберусь до вершин.*

*Я хочу, чтобы мир был бы счастлив тогда,
И для цели такой не жалею труда.*

*А любовь я хочу, чтобы была всегда,
Ведь без чувства любви, не прожить никогда.*

*Что же хочешь и ты пожелать для людей?
Ведь наверно мечты и твои не скромней?*

*Тоже хочешь, как я, мир посеять вовек,
Относиться любя, к словам “ты Человек”.*

Так вот, благодаря его учебе в академии, он был переведен в Тамбовское высшее летное бомбардировочное училище, в котором готовили летчиков на самолете Ил-28. У моего первого инструктора была очень красивая жена, дочь председателя колхоза, из Верблюжки, а жили они по соседству с моими родственниками.

Вкратце история выглядит так. Поехал, уже не капитан, а подполковник Бердичевский военным советником в Иран. На одном из приемов Шаху Ирана понравилась эта супружеская пара. С тех пор военный советник с женой были званы на все приемы и великосветские развлечения, а Бердичевский добросовестно работал в должности военного советника, пока Шах был у власти. Затем он был военным советником в Афганистане и Эфиопии. Лет пятнадцать назад на улице нашего Кировограда я встретил солидного полковника в серой папахе, что-то знакомое мелькнуло в его облике. “Космонавт”, - подумал я. Но полковник, явно улыбаясь, подходил ко мне, и я узнал своего инструктора.

Мы долго разговаривали, он оставил свой Киевский адрес, где собирался работать в штабе армии оператором. Больше я с ним не встречался, но знакомые говорили, что видели его в генеральской форме.

Многие из нас могли бы остаться в армии в должности операторов ракетных войск, но мечта о бескрайнем небе была выше. Так и уехали “купцы” ни с чем. Но все-таки несколько человек каким-то невероятным способом остались служить: Николай Кужим из Полтавки и Зайцев с Малевичем, из Белорусии. В будущем летали они команди-

рами самолета Ту-16 в Совгавани на берегу Тихого океана. Все остальные разбегались по домам, чтобы через несколько лет, пройдя спецнабор в Кировоградской ШВЛП, снова подняться в небо. Валерий Лакиза будет летать в Риге вначале командиром на маленькой Тушке (Ту-134), а затем - на большой (Ту-154). Владимир Маркитан, начав полеты на Ан-26 в Прибалтике, дальше посвятит всю свою жизнь Полярной авиации, став известным полярным летчиком в Черском; мой друг, Анатолий Повийчук, бороздил на вертолетах бассейн Колымы в Нижнем Сеймчане, а о моем товарище по летной группе, Николае Ковалеве, которого мы тогда в шутку называли Николаем Петровичем, взявшего в жены нашу красавицу, Нелю Николаевну, работающую в художественной библиотеке училища, можно писать роман. Он будет летать командиром на вертолете Ми-4 в Тиличихах на Камчатке, а затем освоит вертолет Ми-8. Вопрос повышения в классе решился у него самым романтичным образом: однажды, в горах, на его вертолете произошел отказ двигателя. При полном отсутствии посадочной площадки, на авторотации, чудом, Николай Петрович посадил вертолет на край скалы. Вертолет цел, все живы. Приехавшая Московская комиссия не могла понять: как можно было совершить посадку на такой, необыкновенно маленький, пятачок.

Приказом министра Гражданской Авиации ему досрочно был присвоен первый класс пилота.

Но самое интересное, что сейчас, когда я пишу эти строки, на листках календаря 2001 год, третье тысячелетие, а Николай Петрович Ковалев, живая легенда Камчатки, до сих пор за штурвалом. Неля Николаевна работает в нашей летной академии, возглавляет коллектив библиотеки, одной из лучших библиотек в отрасли.

Кстати, Николай Николаевич Ковалев вместе со многими из нас летавший на самолете Як-18Т в Малой Виске, директор фирмы по пошиву форменного обмундирования и спецодежды - их сын.

Выдали нам на проезд 2500 рублей на устройство, и огромный мешок с форменной одеждой.

Так и ходили мы в офицерской форме, без погон, до тех пор, пока не заработали себе на гражданскую одежду.

Моей новой, красивой, лейтенантской формой очень сильно заинтересовал сосед по Куцевке, студент пединститута Гарик Никитин. На Среднем переулке он вместе с мамой, Любовью Кирилловной, сразу же после войны снимали комнату у Агафьи Ивановны Запорощенко, нашей соседки, вдовы погибшего от бомбы врача. Жили они на солидные алименты, выплачиваемые отцом Гарика, генералом Никитиным. В разгар моего увлечения парашютным спортом, Любовь Кирилловна подарила мне новый, красивый, из мягкой красной шевретовой кожи летный

шлем, принадлежавший в далекое довоенное время ее бывшему мужу, летавшему на самолете-истребителе И-16 в Кировограде. В нашем семейном альбоме хранится фотография, на которой заслуженный летчик с Кировоградского аэродрома в гостях у школьников, среди которых была и моя сестра. Однажды, нам показалось, что находясь у нас в гостях и рассматривая наш семейный альбом, Любовь Кирилловна признала на этом фото отца Гарика, хотя вслух ничего не сказала, а мы не стали допытываться. Таким образом, мы можем предположить, что, до войны, в нашем авиагородке жил и на нашем аэродроме летал на самолете-истребителе И-16 будущий генерал Никитин, а его подросший сын примерял мою лейтенантскую форму и ходил в ней на танцы в дом офицеров, чтобы покрасоваться перед своими девушками.

Постепенно прекратилась переписка с моими московскими подругами, мечты мои рушились, и я, свято выполняя завет отца “борись”, приступил к борьбе за лучшую долю.

ГЛАВА 15. АЭРОКЛУБ, ПАРАШЮТНОЕ ЗВЕНО

Парашютное звено Кировоградского аэроклуба встретило меня с распростертыми объятиями, так как я был, если можно так выразиться, его сыном. Курылев Георгий Артемьевич уезжал на постоянное место жительства в Киев, и для меня освобождалась должность инструктора летчика-парашютиста. Трудно передать словами то чувство благодарности, которое я испытал при виде подъехавшего через несколько дней после нашего печального выпуска к дому на Таврической улице Банникова Павла Алексеевича на своем, бежевого цвета мотоцикле К-750 с коляской. Не дав сказать мне ни слова, он сразу приступил к делу. Вот как выглядела изложенная им программа:

- Сначала добьемся для тебя должности инструктора-парашютиста горкома ДОСААФ с целью поддержания твоего материального положения.

- После окончательного расчета Курылева с аэроклубом, примем тебя на должность инструктора летчика-парашютиста.

- До вступления на эту должность дадим тебе статус спортсмена-летчика и вменим в твои обязанности самостоятельно изучить конструкцию самолета Як-12 с двигателем АИ-14.

- Выполним с тобой на этом самолете ввод в строй в качестве общественного инструктора с программой на право десантирования, с принудительным и ручным раскрытием парашюта днем.

- Выполнишь личные прыжки с целью подготовки в составе команды к очередным республиканским соревнованиям по парашютному спорту.

- Закрепим за тобой подающих надежду спортсменов с целью подготовки для включения в команду на перспективу,

В этот же день мы приступили к выполнению программы, и Павел Алексеевич постоянно был рядом. С железной логикой он убедил председателей городского и областного комитетов оборонного общества о крайней необходимости моего временного трудоустройства, и они согласились. В мое распоряжение поступала новая парашютная вышка, распоряжаться которой я доверил своим ведущим спортсменам - Александру Байде, Борису Байздеру и Анатолию Гавшину. Однажды председатель областного комитета нашел меня и отправил в командировку в Бобринец для проверки работы районной организации ДОСААФ. Я привез ему отчет о практически полной бездеятельности районной организации, который пришелся ему явно не по душе, и, после этого, он перестал привлекать меня к таким мероприятиям, а я полностью отдался летной подготовке на аэродроме Федоровка.

На момент моего прихода, состав парашютного звена изменился. Грачев Сократ Павлович, ушел на пенсию, Банников стал командиром, а на его место прибыл, по своему профилю, выпускник Саранской летной школы ДОСААФ, Киркин Борис Александрович. Начальником аэроклуба, вместо ушедшего на пенсию подполковника Свиридова, стал бывший заместитель командира Канатовского полка нашего училища, подполковник Иванченко Степан Алексеевич. Без изменений в звене продолжали трудиться Лебедев Владимир Федорович и Мурзенко Анатолий Владимирович, которые своим безупречным трудом, при повышенной персональной ответственности, обеспечивали полную безопасность в раскрытии парашютов. Работа в звене шла слаженно, Курылев Георгий Артемьевич был исключительным мастером по жестяно-слесарным работам. Он своими руками оборудовал миниатюрный тренажер-лебедку, позволявший успешно тренировать парашютистов в подготовке к приземлению, заменивший громоздкие существовавшие тренажеры. Лебедка с тормозом и рукояткой, закрепленная в удобном месте, посредством тросов, перекинутых через блоки, связывалась с подвесной системой условного парашюта. Обучаемый пристегивал на себя подвесную систему и прикреплял к ней действующий макет запасного парашюта. Инструктор при помощи ручки на лебедке поднимал его на нужную высоту и удерживал там тормозом. Парашютист, сидя в подвесной системе, мог тренироваться в раскрытии запасного парашюта и в разворотах на лямках подвесной системы перед приземлением. Но самым ценным в этом тренажере было то, что парашютиста можно было раскатать, как на качелях, и отпустить тормоз.

При этом приземление было абсолютно идентичным реальному,

Анатолий Владимирович Мурзенко был незаменимым мастером по

шитью. Именно им был пошит макет запасного парашюта, позволявший висящему в подвесной системе на тренажере Курьлева, парашютисту, реально выдернуть кольцо запаски, взять в руки “купол”, сшитый Анатолием Владимировичем и с силой, отшвырнув его подальше в сторону, подергать за верхние стропы, как бы помогая куполу быстрее и надежнее наполниться воздухом. Он же, по собственной выкройке, сшил из кусков списанного брезента несколько десятков шлемов для буйных голов спортсменов. Он же выполнял мелкий ремонт куполов, необходимость в котором постоянно возникала в процессе реальной эксплуатации.

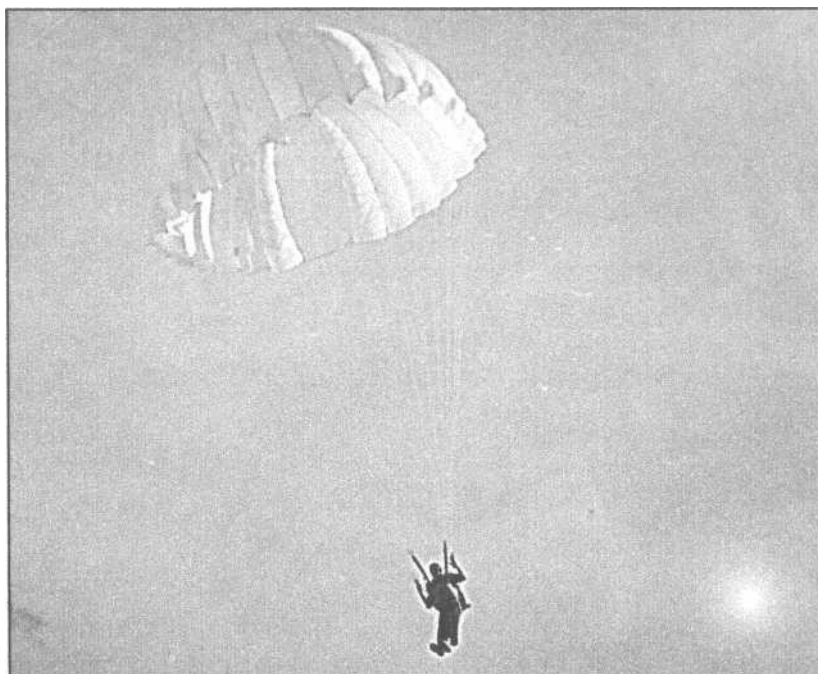
Именно в эти дни, в здании вещевого склада аэроклуба, на улице Кирова 56, парашютному звену было предоставлено помещение для хранения парашютов. Вот тогда и проявился скрытый талант Лебедева Владимира Федоровича. Он оказался прекрасным столяром, достойным своего отца, известного на Кущевке краснодеревщика. Своими руками, так как мы выполняли только подсобные работы (подай-принеси), он соорудил прекрасные стелажы, на которых тогда хранились парашюты.

С Борисом Александровичем Киркиным мы взяли на себя всю бумажную работу по планированию, ведению рабочих книжек спортсменов, заданий на полет, хронометражно-полетных листов и проведению предпрыжковой, индивидуальной работы со спортсменами. Укладкой парашютов занимались все, и уделяли ей самое пристальное внимание. За все время существования аэроклуба до и после описываемых событий, не зафиксировано ни одного случая небрежной укладки, приведшей к гибели человека, а это сотни тысяч прыжков. Лично я горжусь тем, что мне посчастливилось пройти такую серьезную школу.

Я упоминал, что выпустили нас 25 мая, а 28 мая я впервые выпрыгивал из самолета Як-12, который поступил на вооружение парашютного звена на замену самолетов По-2. Представьте себе салон двухдверного четырехместного легкового автомобиля типа ВАЗ 2108. Именно так выглядит салон этого самолета. На левом сидении находится пилот. Спинка правого переднего сидения и правая дверь салона отсутствуют. На жестком правом сидении без спинки, спиной к носу самолета, рядом с проемом двери (дверь отсутствует), в полном облачении, сидит парашютист, который покидает самолет первым. На заднем сидении сидят еще два парашютиста. Над их головами от левого до правого борта салона натянут трос, к которому крепятся карабины вытяжных веревок. По команде пилота или по собственному расчету опытного спортсмена, парашютист выносит ноги на подножку правой двери, берется рукой за скобу на подкосе и, встав с сидения, легко покидает самолет. После его отделения, пилот выполняет правый плавный вираж, за время выполнения которого, парашютист с правого заднего сидения, не спеша, занимает место выпрыгнувшего товарища и сам готовится к прыжку.



Правая дверь самолета снята, вместо кресла — ящик



Появились новые парашюты — Т-2

На смену парашютам ПТ-1а на нашем вооружении появились новые: Т-2. На куполе этого парашюта, сзади парашютиста, от полностью отверстия до почти самой кромки, имелась зачехленная при укладке щель. После раскрытия парашюта и наполнения купола воздухом, легким натягиванием красной стропы щель расчеховывалась и, выходящая из под купола через щель, струя воздуха, создавала реактивную тягу для движения парашютиста по горизонту.

Исчезла необходимость натягивать лямку или группу строп до онемения пальцев. Для разворота купола две, ограничивающие щель стропы на левой и правой лямках, имели по бобышке.

Натягиваешь правую - струя воздуха, выходящего из щели, сжимается, и разворачивает купол вправо, левую - влево.

Только через две с половиной недели, сдав все зачеты, меня допустили к выполнению полетов. На удивление, к переучиванию на самолете Як-12 приступили без второго управления.



Меня допустили к полетам на самолете Я к-12

После наземной подготовки, Павел Алексеевич сел за штурвал, выполнил со мной, сидящим на пассажирском сидении, несколько полетов и, убедившись, что мне все понятно, посадил меня в пилотское кресло на свое место, и мы приступили к выполнению программы. В августе я уже был в должности инструктора летчика-парашютиста

нашего аэроклуба, но летная подготовка к допуску на выброску парашютистов продолжалась. 28 марта 1961 года в моей летной книжке появилась запись проверявшего меня старшего инспектора летчика-парашютиста республиканского комитета ДОСААФ Украины, о разрешении выброски парашютистов всех категорий. Вся летная подготовка на самолете составила тридцать часов. С уходом Курылева на пенсию, вся нагрузка по выброске парашютистов во второй половине 1960 года легла на плечи Банникова и Киркина. А прыгал я много и плодотворно. 12 июня, на базе Кировоградского аэроклуба, проводились 12 республиканские соревнования парашютистов Украины. Павел Алексеевич тренировал нас на самом высоком, профессиональном уровне. После длительного перерыва в спортивных прыжках, я чувствовал, как много мне надо сделать, чтобы достичь уровня своих товарищей по команде. Так, во время свободного падения, в прыжке на задержку в раскрытии купола парашюта тридцать секунд, недостаточно было падать ровно, не допуская рысканий. В процессе падения необходимо было выполнить акробатический комплекс.

В установившемся свободном падении спортсмен выполнял спираль влево и вправо с выводом на заданный ориентир, сальто заднее опять с выходом на заданный ориентир, затем повторение таких же двух спиралей и сальто переднее. С выполнением спиралей дело обстояло более-менее благополучно. В установившемся падении повернешь ладони-рули вправо и начинается плавный правый разворот. Остается до ориентира градусов тридцать-сорок, поворачиваешь ладони на вывод, а падающее тело по инерции доворачивается до почти нужного направления. С отработкой дествий для выполнения сальто пришлось повозиться. Банников устроил очень простой тренажер: парашютиста в подвесной системе привязывали на высоте около полутора метров к двум столбам, чтобы его легко было вращать по вертикали вокруг оси собственного центра тяжести. Безусловно, несколько спортсменов помогали держать тело в горизонтальном положении с разведенными, как в свободном падении, руками и ногами. Для ввода в заднее сальто нужно было всего-навсего незначительно руки выдвинуть вперед и синхронно ноги поджать под себя, не нарушая бокового равновесия. Увеличившееся давление потока воздуха на вытянутые руки, создавало момент, ставящий тело спортсмена в вертикальное положение головой вверх, а инерция забрасывала его значительно дальше вертикального положения, вот тут-то и требовалось руки немного убрать, а ноги - выдвинуть. Воздушный поток давил на вытянутые ноги и продолжал вращение, голова вниз, а ноги вверх. По инерции спортсмен доходил почти до горизонтального положения лицом вниз, а лежа на встречном потоке лицом вниз, не составляло большого труда занять строго горизон-

тальное положение и приступить к выполнению очередных спиралей. Для ввода в переднее сальто действия были почти аналогичны, а начинать надо было с выдвигания ног и уборки рук. Вот так и тренировали на этом тренажере. Банников говорил: “Сальто заднее”, я вытягиваю руки и прибираю ноги, спортсмены ставят меня немного за вертикальное положение, прибираю руки и выдвигаю ноги, меня переворачивают лицом вниз. Потребовалось около десяти громоздких и физически тяжелых тренировок для отработки координированных движений. Наконец я приступил к выполнению сальто в свободном падении. К моему удивлению, выполнение его было гораздо проще, нежели на тренировке. Как не вспомнить Суворовское изречение: “Тяжело в учебе, легко в бою.” С горем пополам, к началу соревнований я выполнял акробатический комплекс.



**Изредка из Киева прилетал к нам Ан-2, а с ним мой друг,
мастер спорта Володя Ющенко**

Изредка из Киева прилетал к нам Ан-2, и мы использовали его прилет для тренировки группового комбинированного прыжка. В состав команды входили: Киркин Борис Александрович - капитан команды, Байздер Борис Игнатьевич, Вазген Овсепян, Тамила Козловская и я. Самолет набирал высоту 1500 метров. Мы всей командой покидали его плотно, друг за дружкой.

Банников на земле, сидя в своем мотоцикле с коляской, по первому отделившемуся парашютисту включал секундомер. Мы всей груп-

пой падали рядышком двадцать секунд, причем время точности задержки фиксировалось индивидуально. Раскрыв парашюты, начинали работать на точности приземления и судьи фиксировали наши результаты. После приземления нужно было быстро и качественно сложить купол в сумку, которую следовало сдать судьей, присуждавшему очки за качество, и только тогда, следовал кросс всей командой на три километра, с бросанием в цель трех гранат. В конце кросса - стрельба по мишени из мелкокалиберной винтовки. Банников на своем мотоцикле обеспечивал нас гранатами, винтовками и мишенями. Секундомер он выключал по последнему выстрелу.



**В нашу команду входили
слева-направо: Киркин Б., Чижов Б,
Козловская Т., Байздер Б., Овсенян В.**

Должен сказать, что такая тренировка помогла занять нам на этом первенстве призовое, третье место, по этому упражнению. А Павел Алексеевич Банников, на очередных всесоюзных соревнованиях, состоявшихся в Ферганской долине далекого Узбекистана, установил свой третий мировой рекорд в групповом комбинированном прыжке. А до этого он был обладателем двух золотых медалей за мировые рекорды в одиночном прыжке, с высоты 600 метров и в групповом, с высоты 1000 метров.

В сентябре состоялась дружеская встреча команд из восьми горо-

дов Украины и России в Харькове. Одним из нормативов на присвоение звания “Мастер спорта” был высотный прыжок с четырех тысяч метров. На этих соревнованиях такой прыжок для нас, кандидатов в мастера спорта, был организован. В самолет Ан-2 посадили десять спортсменов. Мне, много летавшему на этих высотах, было ясно одно: там очень холодно. Поэтому я, учитывая дату, 19 сентября, хорошенько утеплился. Полностью загруженный самолет высоту, четыре тысячи метров, набирал два часа. За это время на высоте, примерно две тысячи метров, появилась слоистая облачность, которая перекрыла летчикам доступ к прицельной выброске. К тому же, не была известна толщина слоя облачности, итак, нужный нам, прыжок оказался под угрозой срыва.

Главный судья соревнований взял на себя ответственность и дал по радио команду летчику ориентироваться по приводным радиостанциям гражданского аэродрома, прыгать не более трех человек в заходе, в облаках кричать “а-у”, а с земли парашютистов увидят и пришлют машину.

В нашей тройке снижался Вазген Овсепян, член нашей команды, и Владимир Ющенко из команды киевлян, будущий командир парашютного звена Центрального аэроклуба Украины. Должен заметить, что прыжок был с немедленным раскрытием и снижение длилось примерно пятнадцать минут. Одно дело, находиться внутри облака, сидящим в кабине самолета, и совсем другое дело, ощутить промозглое, мокрящее, ледящее, проникающее в нос, рот, глаза и во все щели в одежде, с нулевой видимостью облако, своей плотностью заглушающее даже наши голоса. Толщина слоя составляла около пятисот метров. Благодаря ориентированию по нашим голосам, мы благополучно вышли из облаков и приступили к восстановлению ориентировки.

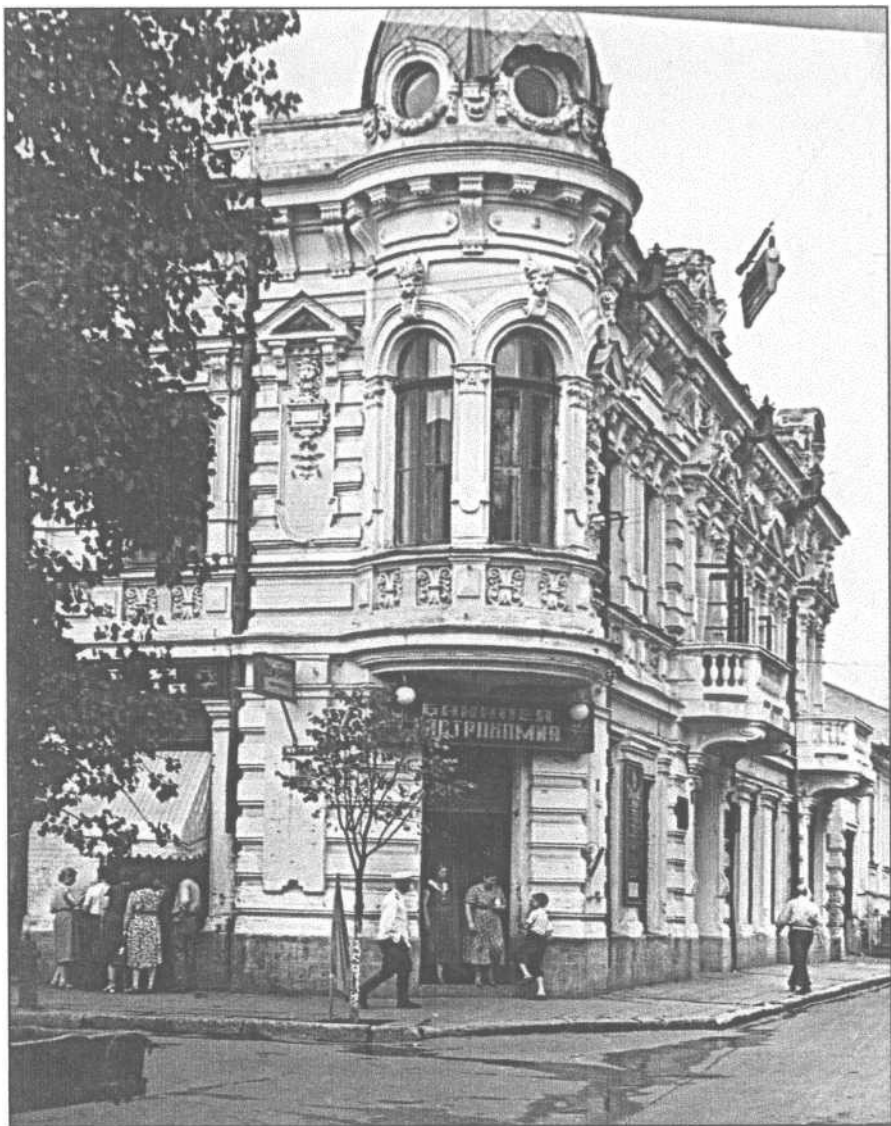
Под нами автострада, Харьков - Симферополь, с очень оживленным автомобильным движением, аэродром еле просматривается вдаль, слева от автострады огромный колхозный сад с деревьями, ломящимися от обилия созревающих яблок и груш. Справа - баштан с огромным количеством желтеющих дынь. Принимаем решение и направляем свои парашюты в сторону баштана. Каково же было наше разочарование, когда мы разглядели под своими ногами поле с семенными огурцами. Пока за нами приехала машина, мы все таки насобирали парашютную сумку огурцов и пару сумок красных помидоров, поэтому на обмывку высотного прыжка овощной частью закуси мы себя обеспечили. В отпуск парашютное звено уходило после наступления холодной, дождливой погоды. Я его еще не заработал, поэтому ежедневно, как часы, приходил на работу и скучал бы там без дела, если бы не одно обстоятельство, почти все отпускники ежедневно собирались в пара-

шютном классе и самоотверженно играли в преферанс. Я карточные игры не любил и отдавался чтению художественной литературы, Во времена моего послевоенного детства было настоящим счастьем найти хорошую книгу, Читали запоем, Иногда книга доставалась на один только вечер, и читали до утра. На нашей Таврической улице, улице интеллектуалов, процветало групповое чтение.

Кто-то, из наших ребят, имел доступ к тайной библиотеке какой-то графини с изумительными, изданными еще в прошлом веке, книгами. Эти книги имели один недостаток, который мы превратили в достоинство, Недостаток заключался в том, что они были настолько зачитаны, что представляли собой стопку желтых, оборванных, со всех сторон, листочков. А теперь представьте себе большой, разлапистый клен, в тенистых ветвях которого устроилось пять-шесть любителей чтения, а страницы одна за одной передаются по конвейеру, Мы читали захватывающие приключения Гарибальди, “Огнем и мечом” Генриха Сенкевича, романы Александра Дюма и фантастические произведения Жюль Верна, а потом все шли на далекую речку, почти в то место, где Сугакля сливается с Ингу лом, и всю дорогу делились впечатлениями от прочитанного.

Поэтому я пошел в свою, с детства знакомую и родную, библиотеку имени Крупской. В библиотеке произошли значительные изменения, из нее были изгнаны дети. Для детей была построена детская библиотека имени Аркадия Гайдара, Абонемент переместился на первый этаж, а на втором появился шикарный читальный зал с настольными лампами на столах. Девушки на абонементе, увидев мое серьезное отношение к книге, начали пускать меня в книгохранилище, где я наткнулся на полное собрание сочинений Жюль Верна, и слякотные холодные дни превратились для меня в сплошной праздник.

В аэроклубе мне выдали меховую, демисезонную и кожаную летные куртки, несколько костюмов х/б, Я с достоинством донашивал свое офицерское обмундирование. Скромная жизнь позволила мне скопить деньги на мотоцикл. По совету Павла Алексеевича я купил за 430 рублей наш отечественный мотоцикл Ковровец К-175А. Вслед за мной точно такой же купил и Кирикин Борис Александрович. Мы с нетерпением ждали весны, чтобы открыть на них сезон, но предстояло сдать на права. Готовились самостоятельно. К моему удивлению, экзамен по правилам дорожного движения принимал родной брат моего московского знакомого, дядинного соавтора, Павловского Георгия Трифоновича, отца Ирины, с которой я вел переписку, будучи курсантом военного училища. Он меня узнал, так как я неоднократно привозил ему передачи из Москвы, В спокойной, доброжелательной обстановке я сдал ему экзамен, потом вождение и получил права. Несколько раз я бывал у них после очередных поездок в Москву и хорошо был знаком с его многочисленной семьей.



В этом здании находилась библиотека им. Крупской

В те годы вечера, выходных и праздничных дней, молодежь Кировограда проводила на двух улицах, Ленина и Карла Маркса. Подобно зрителям, прогуливающимся в антракте по фойе и залам Большого театра, да так, чтобы потоки людей шли навстречу друг другу, и можно было бы рассмотреть все лица, так и кировоградцы прогуливались



**В аэроклубе мне выдали меховую куртку и я с достоинством
донашивал
свое офицерское обмундирование. Слева направо: Лебедев В.Ф.,
Чижов Б,
Костюков Г.Ф., Банников П.А.**

по этим двум улицам от кинотеатра “Сивашец” до парка имени Ленина. На них происходили деловые встречи, завязывались знакомства, решались амурные вопросы с неизбежными драками и открывалось широкое поле деятельности для авантюристов и карманников всех мастей. Иногда возникали крупные драки, когда кто-нибудь из гражданских обижал кого-нибудь из десантной бригады, расквартированной в старинных казармах возле парка. Тогда рядовой состав бригады с солдатскими ремнями, намотанными на руку, прочесывал эти две улицы и пытался учить гражданских вежливому обращению, забывая при этом, что среди гражданских есть и бывшие десантники и демобилизованные представители других родов войск, не допускающие поругания своей чести. А если верить Виктору Суворову, который в своей повести “Аквариум” утверждает, что под Желтыми Водами ГРУ тренировало своих будущих диверсантов рукопашному бою с заключенными, приговоренными к высшей мере наказания, а Желтые Воды расположены ближе к Кировограду, чем к своему областному центру, Днепропетровску, то почему бы не предположить, что спецназовцы проводили свои увольнения в чистом, уютном, полном красивых девушек, нашем городе. Они-то не могли пропустить такую уникальную

возможность отшлифовать свои бойцовские качества, в неформальной обстановке, с подготовленными к бою десантниками. Драки доходили до применения огнестрельного оружия и поножовщины. Библиотека находилась в самом центре этих событий, и девочки с абонемента, заканчивающие свою работу в 20.00, нуждались в сопровождении. Трое-четверо крепких читателей, постоянно сопровождали двух хрупких и красивых библиотекарей. Как-то мне предложили принять участие в сопровождении, и я с удовольствием согласился. До сих пор помню фамилии некоторых из этих смелых парней: Гурвиц Александр, Жученко Борис и, вроде, Зеня Владимир. Обеих девочек звали Алла.



Обеих девочек звали Алла. Слева Сохранная, справа Менчинова

Менчинова закончила библиотечный факультет Харьковского института культуры, а Сохранная - Московский библиотечный институт, обе умницы, а мы, их сопровождение, интеллектуалы и большие ценители книг. Иногда разговор выходил за рамки моих знаний, и я чувствовал себя в некоторой степени не в своей тарелке. Кстати, мой друг детства, Владислав Пахалев, закончивший к тому времени Днепропетровский институт транспорта, одобрил мой выбор новых друзей и сам был готов влиться в наш коллектив, если бы не ехал по распределению в город Рахов на Закарпатье. Его мнение, мнение умницы, книжника и интеллектуала я всегда брал в расчет.

Я горжусь тем, что 12 апреля 1961 года одновременно с Юрием Алексеевичем Гагариным был в полете на выброску парашютистов и выполнил в этот исторический день и именно в те минуты, когда Гагарин снижался и готовился к приземлению, свой сто девяносто седьмой прыжок с парашютом.

Именно в этот день я обратил пристальное внимание на одну из девочек абонементы библиотеки. Галина Васильевна, которую почему-то звали Алла, поразила меня своей необыкновенной внутренней красотой, душевностью и вниманием, и я поставил себе целью добиться ее расположения.

Зимой и ранней весной, до начала полетов и прыжков, весь состав парашютного звена распределялся по предприятиям, учебным заведениям и школам нашего города для проведения кружковой работы. В те времена парашютный спорт был массовым и очень доступным. Львиная доля кировоградцев прошла через парашютное звено нашего аэроклуба. Мне поручили организовать кружок в пединституте. Я, как бывший комсорг, быстро нашел общий язык с освобожденным комсоргом института, будущим заместителем председателя горисполкома по идеологии, и приступил к серьезной работе, в которой ставка - жизнь. В группе моих кружковцев была и Валентина Владимировна Каравайченко, будущая заведующая кафедрой теоретической механики нашей академии, будущая директор института аэронавигации, а сейчас возглавляющая отдел в министерстве образования и науки Украины. Эта смелая и умная девушка выполнила несколько прыжков из самолета, которым я пилотировал. Кружковцам мы давали выполнить один-два прыжка. Для разрядки приведу несколько забавных случаев из своих полетов на выброску парашютистов. Один из перворазников, очень любознательный, задающий множество вопросов, сел в самолет последним и в полете оказался рядом с отсутствующей дверью. Титиевский, запомнил я фамилию, на высоте 50 метров, где уменьшается режим со взлетного до номинального, задал мне очередной вопрос, мол, что, пора прыгать, я еле его удержал, объяснив еще раз, что прыгать надо с высоты восемьсот метров, а сейчас мы только пересекли пятьдесят метров. А однажды выпрыгивал из самолета последним здоровенный парень, очень сильный и накачанный. По моей команде он выпрыгнул из кабины и завис на подкосе. Вообразите себе, как под крылом самолета, намертво зажав руками подкос, висит парень, массой восемьдесят килограммов, плюс двадцать четыре килограмма парашюты - основной и запасной. Вначале я растерялся, в кабине никого нет, а у меня в руках ручка управления и к нему мне, ну уж никак не дотянуться. А самолет летит, внизу Федоровский животноводческий комплекс, приземление перворазника на который, чревато минимум поломкой ног. Решение

пришло очень быстро, помогло элементарное знание аэродинамики. Добавляю режим мотору, и в горизонтальном полете выполняю плавный вираж с выходом на точку выброски, немного разгоняю скорость и энергично тяну ручку на себя. Отделение силача от самолета происходит точно в расчетной точке. При перегрузке 1,5 G масса его выросла в полтора раза, и уставшие руки разжались. А самый приятный случай был с молодой, еще нецелованной девушкой, с губами вишенками и румянцем на всю пухленькую щеку. И опять она покидала самолет последней. Ласково предлагаю ей приготовиться, но по команде “Пошел”, она поворачивает ко мне свое невероятно прекрасное лицо с выражением мольбы, страха и смятения. Решение пришло молниеносно. Я бросил ручку управления самолетом, взялся двумя руками за ее прелестную головку и впился горячим поцелуем в ее пухленькие губки. Она вырвалась из моих объятий и исчезла за бортом. И ей и мне было стыдно от содеянного и больше я ее никогда не видел.

На всех мероприятиях, проводимых в городе, мы пригнали самое активное участие. На месте Алексеевской аэродрома был построен ипподром. Сейчас там расположен Крытый рынок. Перед началом скачек мы прыгали на ноле ипподрома. Толпы восторженных людей не давали нам приземлиться, в буквальном смысле слов, подхватывая нас на руки еще до приземления. На день военно-морского флота мы прыгали в воду на Новониколаевском пляже, участвовали во всех авиационных шоу и прыгали на стадион перед футбольными матчами. По популярности в городе мы занимали второе место после артистов. Когда мы выходили вечерами на центральные улицы, то воочию убеждались в том, что нас знает огромное количество людей молодого возраста. Однажды на танцах, в парке Ленина, меня ударил какой-то парень. Мне больно было видеть, как его молотили мои приверженцы. Мой горячий друг по команде, Овсеян, даже отсидел год в тюрьме за драку.

Инструктор-парашютист нашего полка, старшина Костюков Тайлер Фомич, не был уволен из армии, а переведен в перебазировавшийся на аэродром Канатово истребительный авиационный полк на такую же должность. Вспоминая начало моего увлечения парашютизмом, я должен отметить, что в пятидесятых годах массовое участие в прыжках с парашютом в аэроклубе принимали военные из 25 авиационного полка Дальней Авиации, летавшие на четырехмоторных самолетах (летающая крепость) Ту-4. Я могу предположить, что в 25-ом полку отсутствовала налаженная парашютно-десантная служба и личный состав, идя по линии наименьшего сопротивления, выполнял свои плановые прыжки в нашем аэроклубе, вместе со мной, из самолета По-2. Подобную позицию заняло и руководство Канатовского истребительного авиационного полка. У нас совершенствовались свое боевое мастерство в

покидании самолета с парашютом внештатный начальник ПДС полка капитан Шаматульский Борис, любитель парашютного спорта, офицер, летчик-истребитель Корнеев Николай Иванович и, конечно же, старшина Костюков со своими подчиненными срочной службы, которых я, не жалея личного времени, тренировал на тренажере Курылева. Дальнейшую судьбу некоторых я хорошо знаю. Николай Иванович Корнеев ушел на пенсию с должности заместителя командира полка в звании майора, сейчас трудится в службе безопасности нашей академии на должности начальника караула. Борис Шаматульский перевелся в Бориспольский полк, переучившись на самолет более высокого класса. Однажды, над густонаселенным районом нашей столицы, на его самолете произошел отказ двигателя. Можно было катапультироваться, тем более, что он был опытный парашютист, но при этом самолет упал бы на жилой массив. Он принял решение вывести самолет в то место, где жертв гражданского населения не будет.

Приземление, взрыв и Бориса не стало: *А город подумал, А город подумал, А город подумал - Ученья идут.*

Тайлер Фомич Костюков встречался мне в роли освобожденного профорга фабрики химчистки нашего родного города.

Самолеты Як-18У отличались от самолетов Як-18 наличием передней стойки шасси и, соответственно, более передним центром тяжести, что усложняло пилотаж. При полном отсутствии навыков пилотажа на нем, я на соревнованиях по самолетному спорту выписывал такие кренделя, что уму непостижимо. Я до сих пор удивляюсь той легкости, с которой мне доверили самолет. Без тренировочного полета и проверки техники пилотирования, со стоянки я запустил двигатель и начал руление. Переднее колесо вначале свалилось в правую сторону, затем в левую. Я кое-как приспособился и порулил на старт. И только после выполнения в зоне комплекса фигур и приземления поинтересовались, а летал ли я на нем. Я честно признался, что это был мой первый полет.

Тринадцатые соревнования парашютистов Украины проходили в Днепропетровске, где я познакомился с летчиком Днепропетровского аэроклуба Григорием Бондаренко. В ранние утренние часы, летая на выброску парашютистов на аэродроме Федоровка, я часто слышал его голос в эфире, когда он выбрасывал парашютистов в Днепропетровске. Мы всегда приветствовали друг друга, обмениваясь незначительными фразами. Через несколько лет мы с ним встретились в роли курсантов спецнабора, а потом мне рассказали, что он стал обладателем единственного в Днепропетровске роскошного легкового автомобиля ЗИМ.

Мы же с Борисом Александровичем Киркиным на своих К-175А носились по дорогам Кировоградской и прилегающих к ней областей.

Традицией стало остановиться на границе нашей области и сделать отметку. Борис Александрович был заядлый рыбак, а моя сестра жила в Светловодске, и нам ничего не стоило прокатиться туда и порыбачить на Днепре. Справедливости ради скажу, что мы почти ничего не ловили, а получали удовольствие от появившейся возможности самостоятельно передвигаться в любое место. Правда, я был свободен, а у моего друга жена - Лидия Ивановна, будущий начальник инвентарбюро с маленьким сыном, Александром, который сейчас работает в нашей летной академии в должности заместителя командира авиационной эскадрильи, пойдя по стопам своего отца.



Самолет Як-18У в небе над Федоровкой. В задней кабине В.Л. Рига.
Под хвостом самолета часть нашего аэродрома

Участие в 12 и 13 чемпионатах Украины дало мне большой опыт спортивной борьбы. В моей личной книжке учета парашютных прыжков записаны результаты отдельных прыжков по точности приземления и довольно приличные: 1,02 м; 0,61 м; 2,51 м от центра круга. Я постиг тонкости воздушной акробатики, научившись ускорять время выполнения спиралей, а соответственно и всего комплекса за счет ввода в спираль и вывода из спирали не поворотом ладоней, а соответствующей постановкой рук и ног. Представьте себе, что в свободном падении, разогнав скорость до предельной, вы приподнимаете левую руку немного вверх, правую - вниз. С ногами поступаете наоборот, левую ногу вниз, а правую вверх. Да, да, вы правы, ваше тело превращается в пропеллер, успевай только вывести из этого стремительного разворота.

16 сентября на свадьбу прибыла вся наша команда, парашютное звено в полном составе, с огромным трехстворчатым шкафом в подарок, весь прыгающий состав Канатовского истребительного полка во главе с Борисом Шаматульским, весь девичий состав областной библиотеки имени Крупской, соседи, родственники. Во дворе дома на Таврической улице натянули большой стартовый тент, и пир пошел горой.

Моя десятилетняя племянница, Виктория, все события своей жизни разбила на два этапа, до свадьбы и после свадьбы.

А у нас, после свадьбы, наметилась дружественная встреча городов Украины и Латвии в Харькове. Моя молодая жена едет с нами, чтобы побывать в своем родном институте культуры на Бурсацком спуске, проведать родную тетюшку на Холодной горе, навестить своих друзей и знакомых.



**Встреча через 40 лет. Севастополь, аэродром Юхарина Балка,
6 октября 2001 года. Слева Е. Ткаченко**

Соревнования показали, что спортивный уровень парашютистов Украины никак не ниже достижений Латвийской сборной, состоящей в основном из рижан. Некоторые наши спортсмены были на голову выше. Через год наш украинский спортсмен, киевлянин Евгений Ткаченко, займет первое место на мировом чемпионате по выполнению акробатического упражнения. В газетах появятся статьи с его портрета-

ми и заголовками “человек-метеор.” Уже тогда, на этой дружественной встрече, он выполнял весь вышеописанный акробатический комплекс за одиннадцать с половиной секунд, а я приближался только к четырнадцати секундам, но мы с ним шептались, и он выдавал, лично мне, некоторые секреты своего успеха, которые я хранил в себе сорок лет. Главным фактором его успеха был он сам. Примерно моего роста, умеренно шустрый, он обладал изумительной внутренней собранностью, отточенной координацией движений, сообразительностью, решительностью и смелостью. У рижан мы учились искусству одеваться. Вечерние посиделки спортсменов превращались в салон мод. Рижане демонстрировали привезенную ими личную одежду и доказывали нам, что из самых простых и дешевых материалов можно сотворить сказку. Они были всем своим внутренним миром и духом значительно ближе нас к Западу, но общее увлечение парашютизмом роднило нас и мы говорили между собой, порой, о самом сокровенном.

Первые заработанные нами отпуска мы потратили на свадебное путешествие. После возвращения из Харькова отправились в Москву. У дяди, на Рязанском проспекте, почти рядом со станцией метро Ждановская, в новом двенадцатизэтажном доме большая трехкомнатная квартира с двумя балконами. Женя, уже школьница со своими заботами, уроками, телефонными разговорами, Андрюша еще в детском садике. Нам были сердечно рады. Тетя нашла общий язык с женой, и они стали друзьями на всю жизнь. Я водил свою Аллу по знакомой до мельчайших подробностей Москве. Вторая половина октября 1961 года выдалась на удивление погожей, и нам по настоящему повезло. Мы слушали замечательный концерт в колонном зале Дома Союзов, нам легко удалось купить билеты на оперу Джузеппе Верди “Травиата”, и дядя отпустил с нами Людмилу Геннадиевну, а сам остался с детьми. В буфетных залах Большого театра я угостил своих дам шампанским, которое продавалось на разлив. Мы бродили по павильонам ВДНХ, по залам Пассажа, ЦУМа, ГУМа, ели люля-кебаб на палочке.

Первую половину дня 29 октября мы провели в залах Третьяковской картинной галереи.

Моя одежда требует особого описания. Начну снизу. Начищенные до блеска форменные ботинки со шнуровкой, темно-синие с голубым кантом брюки, старая потертая кожанка, поверх которой наброшена такого же вида демисезонная куртка. Подавляющее большинство собратьев по парашютизму имело в те времена подобный вид. Единственной не казенной деталью моей одежды была купленная в ГУМе серая фетровая шляпа. Моя жена в темно-вишневом демисезонном пальто, с красивой прической на голове, выглядела просто великолепно. Вышли мы из галереи около пятнадцати часов. Косые лучи осеннего солн-

ца, желтые с красным листья деревьев, безветрие, располагали к прогулке, и мы, не спеша, по полупустым улицам Замоскворечья пошли в сторону большого каменного моста, обмениваясь впечатлениями. Навстречу нам, так же с женой, в такой же одежде, только кожанка и демисезонка поновее и, даже, в такой же серой шляпе на голове шел авиатор, до боли знакомый, хотя точно вспомнить, где я его видел, я не мог, столько соревнований, знакомств, адресов, что даже моя молодая память не удерживала всю эту информацию в голове.

Предельно ясно одно, что это член нашей семьи, семьи авиаторов. Я со спокойной совестью поднял руку, улыбнулся и сказал: “Приветствую Вас!”. Он также мне улыбнулся и ответил: “Привет!”. Мы разошлись. Алла повернула ко мне свое лицо с широко открытыми глазами и сказала: “Ты сейчас поприветствовал Юрия Алексеевича Гагарина со своей Валентиной.” Судьба сводила нас дважды: в небе, 12 апреля и на земле - 29 октября 1961 года.

На Красную площадь мы вышли, когда солнце скрылось за горизонтом. Напротив Мавзолея стояло много людей. Мы тоже подошли полюбопытствовать. Слева за Мавзолеем стояла высокая ограда из деревянных щитов, а за нею велись какие-то работы. Оказывается, на партийном съезде было принято решение о выносе тела И.Сталина из Мавзолея и о его захоронении. Стояли мы на площади до полной темноты и смотрели, как при свете ламп за временной оградой из деревянных щитов военнослужащие готовили могилу. Интересная деталь: на площади было много народу, люди стояли группами и разговаривали между собой на любые темы, только не о том, что происходило.

Утром мы снова приехали на площадь. На Мавзолее вместо двух фамилий была одна: Ленин.

С тех пор целых сорок лет я удивлялся тому, как можно было за одну ночь выполнить такую колоссальную работу. Только в 2001 году я из газетных публикаций узнал, что той ночью на Мавзолеем аккуратно приделали щит с нарисованной фамилией.

В 1962 году в аэроклубе появилась новая авиационная техника, чехословацкий спортивный самолет 2-226 “Тренер”. Этот самолет знаком всем, кто видел кинофильм “В бой идут одни старики” в эпизоде, где “Маэстро” летит на разведку в немецком трофейном самолете.

На время съемок на бортах “Тренера” нарисовали кресты и свастику, и он для неискушенного зрителя вполне сходил за подлинный, времен войны. Переучивал нас летчик-инструктор Георгий Барбаренко, выпускник нашего военного училища 1959 года. Много на нем летал и летчик-инструктор Владимир Рига, мастер самолетного спорта. Особенностью этого самолета было отсутствие на нем передатчика. Радиоприемник был установлен, команды с земли летчик слышал, а пе-

редать сообщение на землю не мог. Владимир входил в сборную команду и постоянно тренировался в зоне на этом самолете, выполняя как прямой, так и перевернутый (вниз головой) пилотаж. Из условий центровки в задней кабине всегда находился второй пилот. Однажды мы наблюдали такую картину: самолет приземлился без плексигласового фонаря и второго пилота. Оказалось, что при выполнении пилотажа в зоне самолет вошел в плоский штопор и на действия пилотов не реагировал. Снизившись на критическую высоту, экипаж принял решение покинуть самолет с парашютом. Первым выпрыгнул проверяющий, командир отряда, Василий Сергеевич Кузиков. Изменение центровки в сторону передней помогло самолету легко выйти из опасного штопора и Рига спокойно и благополучно посадил его.



**Чехословацкий спортивный самолет 2-226.
На заднем плане самолеты Як-12 нашего звена**

Владимир Лукьянович Рига, мой земляк с Кущевки, в дальнейшем перевелся в КШВЛП, стал командиром воздушного судна инструктором и многие годы пролетал на самолетах Ан-24 и Ан-26, оставаясь на всю жизнь моим товарищем и другом.

Летом мы постоянно жили на аэродроме, а дома бывали только в выходные дни. О рождении сына 17 июня я узнал в полете. Банников Павел Алексеевич поздравил меня по радио и сообщил, что роды

прошли благополучно, все здоровы, малыш имеет рост пятьдесят два сантиметра при весе четыре килограмма шестьсот граммов. В тот же день я был отпущен командованием и стоял с цветами под родильным домом на улице Луначарского, неподалеку от входа на стадион. Я был горд и счастлив. Сыну дали имя Павел. Как только они после родов окрепли, я на такси отвез их в Новомиргород к ее родителям. В родном доме Алла чувствовала себя гораздо спокойнее. А ее мама, Вера Сергеевна, и отец, Василий Алексеевич, полюбили своего внука так сильно, что готовы были пойти ради него на любые жертвы. Отныне на выходные дни я стал постоянно приезжать на мотоцикле к своей семье и входить в круг товарищей и знакомых жены. Аллу окружали красивые и благородные люди. Ее школьная подруга, Жанна Павлушенко, закончила исторический факультет Одесского университета. Ее брат, Эдуард, солист ансамбля “Ятрань”, был студентом факультета физвоспитания Кировоградского пединститута. Другая школьная подруга, Алла Яцкул, в замужестве Жовна, работала в Новомиргородской районной библиотеке и с мужем воспитывала сына, Сашка, бывшего чуть старше нашего Павлика. Мы постоянно встречались, ходили в гости, короче говоря, дружили семьями долгие годы.



Павлик рос на природе

Павлик рос на природе с обилием ягод, фруктов, парного молока. Позже, приезжая в Новомиргород, я заставал в парке секретничавших подружек и носящихся друг за другом, Сашка Жовну и моего

Павлика. Интересны судьбы наших новомиргородских друзей. Жанна Павлуценко переехала на постоянное место жительства в Одессу, где преподавала историю в родном университете, а о трагической судьбе ее брата можно писать роман. На свадьбе Эдуарда Павлуценко мне посчастливилось близко познакомиться со всем составом танцевального ансамбля “Ятрань” во главе с гордостью нашего города, его создателем, Кривохижей. Кстати, там же я познакомился с бесменным диктором Кировоградского радио, Николаем Левандовским.

Однажды ятранцы в полном составе были приглашены для концерта в один из богатых колхозов. После блестящего выступления для них был накрыт стол, посидев за которым, немного навеселе, пошли прогуляться всем коллективом, с песнями и танцами, к реке. Через нее был перекинут оригинальной конструкции подвесной пешеходный мост: врытые на берегу четыре столба с помощью тросов удерживали над водой всю красивую конструкцию ажурного моста. Когда танцевальный коллектив с веселыми ритмичными плясками переходил мост, трос лопнул, и все свалились в воду. Перепуганные, мокрые ятранцы не досчитались одного своего товарища. Им оказался Эдик Павлуценко, погибший от удара обрывком троса. Вторая встреча со всем коллективом ансамбля состоялась на его похоронах.

А Сашко Жовна закончил киевский университет и увлекся писательским творчеством. Хочу поделиться некоторыми соображениями мистического характера, касающимися его таланта.

После окончания университета, когда мысль стать писателем еще не посетила его буйную головушку, он увлекся коллекционированием икон. Бывая у них в гостях, я видел иконы чуть ли не XVII века. Помню, что эти иконы брались на учет, как достояние государства, без права продажи их за рубеж. Когда появился еженедельник “Украина-Центр”, в одном из его первых номеров был помещен рассказ Александра Жовны “Вдовушка”. Мы с Аллой чистосердечно радовались литературным успехам нашего Сашка. Позднее он написал киносценарий “Надпись на могильном камне”. Маститые киношники и слушать не хотели неизвестного молодого автора. Тогда Александр поехал в Киев, нашел прославленного украинского киноартиста, Богдана Ступку, эксминистра культуры Украины, и обратился к нему за помощью.

Богдан Ступка оказался человеком прогрессивных взглядов, рассмотрел в Александре рождающийся талант, позвонил, “кому следует”, и по этому сценарию был снят художественный кинофильм. Он стал членом союза писателей Украины, писал, печатался, а главное его произведения с интересом читают. Я никогда не забуду услышанный в троллейбусе разговор двух женщин: “Какая замечательная газета по-

явилась в Кировограде”, а другая “Чего только стоит напечатанная в ней “Вдовушка”.

А теперь вернемся к мистике. У меня дома хранится очень старая Владимирская икона Божьей Матери. Она появилась у моей мамы от ее матери, а для меня она память о тех, кто дал мне жизнь. Во все времена я, не верующий и не крещеный, берег ее, как семейную реликвию, отдал на реставрацию позолоченный оклад, заменил стекло и постоянно смахивал с нее пыль. Заходя в комнату, я ощущал ее присутствие, как живого существа.

Однажды, протирая пыль, я ощутил исходящее от иконы тепло. Всю неделю я подносил к лику иконы ладони и ощущал ее тепло, хотя стекло при этом оставалось холодным. Я был уже готов поверить в чудо, но чудес не бывает, и я в этом твердо убежден. Разобраться в этом вопросе помогла мне моя дочь, Аня. Все мои знакомые, поднося ладони к лику иконы, ощущали тепло. Аня также поднесла ладони к иконе и ничего не ощутила. Зная о том, что она мерзлячка с постоянно холодными руками, я понял, что позолоченному окладу иконы предназначено выполнять свою самую главную функцию, то-есть создавать у верующих впечатление, что икона источает тепло, которое, всего-навсего, является отражением тепла, исходящего от собственных ладоней. Кажется, вопрос исчерпан, но нет. Именно с этого времени я начал писать и пишу почти каждый день, а главное моя писанина нравится людям.

А теперь снова вернемся к Сашку. Писательский талант у него появился после общения с иконами, а его творчество не просто нравится всем, а получило широкое признание.

В жителях Новомиргорода нашли свое отражение три культуры: сербская, украинская и польская. Даже в семье у Аллы: девичья фамилия моей тещи, Веры Сергеевны, Настич, она потомок переселившихся на территорию российской империи сербов, У Василия Алексеевича, моего тестя, в роду есть и поляки, и украинцы. Кажется, сколько там километров от Кировограда до Новомиргорода, а слышатся уже совершенно новые, непривычные слова и выражения. Помню, на первом же ужине у них меня попросили передать кому-то паприку, и я попал в тупиковую ситуацию, а это, как оказалось, всего лишь перец.

Четырнадцатые соревнования на первенство Украины по парашютному спорту состоялись на аэродроме Широкое, возле Запорожья. Мне понравились прыжки на воду выше плотины Днепрогэса и высказывание нашего экскурсовода: “Вот раньше были запорожские казаки: один казак смело бросался на сотню татар, а сейчас один татарин, рыбинспектор, заставляет убежать сотню запорожцев”, Главным судьей на этих соревнованиях был мой старый знакомый, обладатель са-

мой сильной кисти среди спортсменов-иарашютистов Украины середины пятидесятых годов, Юрий Пеклин.

30 августа 1962 года начальник летной части аэроклуба, майор Заможный Григорий Николаевич, давший мне путевку в небо в уже далеком 1955 году, выполнил со мной первый полет на самолете Як-18У с целью проверки техники пилотирования по кругу и свой последний полет перед уходом на заслуженный отдых. Так совершился благородный акт смены поколений.

Впереди нас еще ждала совместная работа, но он будет работать диспетчером АДП нашего Кировоградского летного, а я в качестве подающего надежды летного лица, взявшего эстафету от него в свои руки.

1963 год принес огромное количество изменений. На место начальника летной части аэроклуба встал наш командир планерного звена, Павленко Адольф Васильевич, которого я всегда уважал за огромную авиационную эрудицию и необыкновенную скромность. Командиром планерного звена стал мой сокурсник по аэроклубу, руководивший нашим хором в 1955 году, закончивший Калужское училище инструкторов летчиков-планеристов, сумевший завоевать немалый авторитет в планерном звене, Анатолий Труфанов. Наш Павел Алексеевич ушел в Кировоградское подразделение Аэрофлота, и на его место стал мой друг, Борис Александрович Киркин. В наше парашютное звено из УТАПа (учебно-тренировочного полка) пришел молодой, но уверенный в себе, более летчик, нежели парашютист, Овчар Юрий Иванович. Член нашей команды, Борис Байздер, закрепленный за мною спортсмен и мой друг, отбыл на срочную службу в армию, где продолжил совершенствовать свое мастерство в сборной команде ВДВ. В нашей сборной остались мы с Киркиным и наша прелестная, стройная, похожая на богиню утренней зари Аврору, показавшая прекрасные результаты на двух последних соревнованиях на первенство Украины, умная и покладистая Томила Козловская, с захватывающей судьбой. Она стала летчицей, летала в Харьковском авиапредприятии командиром экипажа самолета Ан-2, познакомилась и связала свою судьбу с очень интересным и умным инженером, ставшим секретарем Харьковского обкома партии, а Томила, соответственно, леди крупнейшей области Украины.

На место Байздера в команду вернулся мой друг, соученик по строительному техникуму, который вместе со мной 25 апреля 1953 года выполнил свой первый прыжок, но потом значительно опередил меня в парашютном мастерстве, мастер спорта Анатолий Отян. Он прослужил срочную службу в сборной команде ВДВ под руководством легендарного генерала Лисова, снимался в кинофильмах и сумел, при этом заочно учиться в Одесском строительном институте. У него такая

же фантастическая судьба, как и у Томилы. Он стал управляющим Кировоградского областного ремонтно-строительного треста, лет пятнадцать назад уехал в Германию, чтобы вспомнить и тосковать там во Франкфурте на Майне, писать письма и общаться с нами через Интернет. Он на Западе создает рекламу родному аэроклубу, просит посылать на свой сайт сообщения и даже готов выпустить книгу, подобную моей.

По прежнему на своих рабочих местах оставались начальник штаба аэроклуба Алексей Артемьевич Чижик и летчик-инструктор Михаил Прокопьевич Вычисенко с которыми судьба связала меня еще в военном училище. На своем месте, комендантом аэродрома Федоровка, работал Георгий Новеич Гвамберидзе, бывший пилот-аэронавт дирижабля, прыжки с парашютом из которого меня так сильно смущали в детстве, а был он комендантом еще в мои курсантские аэролюбовские годы.

В конце июля Анатолий Труфанов предложил мне, с целью оказания помощи планерному звену и для личного налета, после окончания смены по выброске парашютистов и выполнения прыжков с парашютом, заняться буксировкой планеров. Я, с большим удовольствием, согласился. Запомнил свой первый взлет с прицепленным для буксировки планером. Вывел мотору взлетный режим, а мой самолет, Як-12 Р, стоит на месте. Только спустя какой-то промежуток времени я ощутил, что самолет начинает разбег. В наборе высоты ощутил, что самолету стало легче лететь, оглянулся, а планера и в помине нет, планерист, определив, что находится в восходящем потоке, самостоятельно отцепился. Мне оставалось сбросить буксировочный трос над обозначенным на аэродроме местом и зайти на посадку. Долгое время в планерном звене летал мой товарищ, Яков Рейзнер. Однажды, при благоприятной погоде, на своем Бланнике, он долетался до того, что вечер застал его где-то в Одесской области.

Увидев полеты реактивных самолетов, он сел на бетонку военного аэродрома. Затем он рассказывал о том, как целых три дня находился под “арестом” на 5 А реактивной норме, пока через министерства и ведомства устанавливали его личность. Летчики планерного звена имели допуск на выполнение посадки с подбором посадочной площадки с воздуха, так как планеристы часто садились далеко за пределами аэродрома. Однажды, мой товарищ, мастер спорта Виктор Шипов, пригласил меня покататься на Бланнике. Я опрометчиво согласился, так как на планере еще не летал, а Бланник смотрелся таким красавцем, что дух захватывало. Где-то в начале одиннадцатого, почти сразу после взлета, Шипов отцепился от самолета и началось наше почти сказочное путешествие, длившееся около семи часов летного времени, не считая двух часов, которые я затратил на выброску пара-

шютистов, проснувшись в три часа утра. Когда-то, в детстве, я объелся пельменей, да так, что пол-жизни не мог на них без отвращения смотреть. Что-то в этом роде произошло и с этим полетом. Больше, за всю свою жизнь, я в планер не садился.

В конце августа в полете, и опять на самолете Як-18У, мне передал эстафету мой давний добрый командир звена, ставший командиром отряда, Кузиков Василий Сергеевич, который так же, как и Заможный, встретился в КШВЛП на должности диспетчера АДП.

Самолет 2-326 “Тренер” отличается от самолета 2-226 наличием передатчика. На нем меня вводил в строй мой товарищ, летчик-инструктор Георгий Барбаренко. В конце шестидесятых годов мы вместе летали инструкторами в Кировоградской ШВЛП, а затем он переехал в Ригу, переучился в Ульяновской ШВЛП на самолет Ту-134 и на нем в Рижском авиапредприятии долгие годы летал командиром.

Аркадий Николаевич Попов, мастер самолетного спорта, летчик-инструктор летного отряда, один из ветеранов нашего аэроклуба, заслуживает особого внимания моего читателя.

Коренной кировоградец, он, в 1939 году закончил десятый класс третьей новониколаевской школы и поступил, в этом же году, на отделение пилотов нашего родного аэроклуба, совмещая учебу с работой на заводе “Красная Звезда”. В аэроклубе обучение было рассчитано на два года. На период полетов курсанты обеспечивались форменным обмундированием, питанием и приличной стипендией. После окончания курса обучения, в марте 1941 года, направлен в Одесскую школу пилотов, где освоил самолет Як-9. Война погнала школу под Сталинград, а затем под Фрунзе, нынешний Бишкек. Выпустился в 1944 году и направлен в Забайкальский военный округ. Участник разгрома японских войск. После демобилизации, в 1947 году, вернулся в родной аэроклуб и с 1949 по 1967 год проработал в нем на должностях от летчика-инструктора до командира авиаэскадрильи. Единственный раз в своей жизни, в далеком 1955 году, в качестве баласта мне, спортсмену парашютисту, все-таки, удалось выполнить с ним полет на самолете По-2 на описанных выше соревнованиях по самолетному спорту.

Несколько слов о спортсменах аэроклуба тех далеких годов. Борис Игнатьевич Байздер, закрепленный за мной, еще в 1960 году, спортсмен-парашютист, мой товарищ, член нашей сборной команды, мастер спорта, после службы в ВДВ, в команде спортсменов, поступил в Крымский медицинский институт, чтобы стать хирургом. Парашютное звено Симферопольского аэроклуба, широко распахнуло перед студентом КМИ свои двери. Он стал членом сборной команды Украины, которая начата тренироваться на, поступивших на вооружение спортсменов, принципиально новых парашютах, ПО-9 (летающее крыло).

Купол его представлял собой прямоугольник из двух болониевых поверхностей с промежуточными перепонками, между которыми проходил воздушный поток, создававший на выходе реактивную тягу, заставлявшую купол двигаться по горизонту, с довольно приличной скоростью. Это болониево-перепончатое крыло имело фиксированный угол атаки, на который спортсмен, посредством бобышек, предназначенных для разворота, мог влиять. Натянет синхронно обе бобышки, угол атаки крыла возрастет, что приведет к росту подъемной силы, а, следовательно к уменьшению вертикальной скорости снижения. Этим эффектом спортсмены пользуются перед приземлением, делая его мягким и приятным. Прыгать с этими парашютами разрешалось только опытным спортсменам, так как он имел большой недостаток, после раскрытия купола, иногда, происходило слипание верхней и нижней болониевых поверхностей, исчезала реактивная тяга, толкающая крыло, из-за чего не возникала подъемная сила, а маленькая площадь купола создавала смертельно опасную скорость снижения. В таком случае конструктор предусмотрел приспособление для отцепки парашютиста от слипшегося крыла.



Парашют По-9 “Летающее крыло”

Приведя в действие механизм отцепки, парашютист отходил от опасного купола и открывал запасной парашют. В одном из прыжков, после слипания и отцепки, запасной парашют не сработал. Похоронили Бориса Игнатьевича в Кировограде, на Ровенском кладбище. На могиле гранитный бюст с надписью: “От парашютистов Украины”.

Николай Николаевич Бурьянов появился в парашютном классе, еще шестнадцатилетним худеньким школьником, и был включен в число моих спортсменов. После окончания школы он поступил на работу в ШВЛП, в качестве авиамеханика, и продолжал прыгать под моим началом.

Его сообразительность и настойчивость позволяли мне строить планы на его спортивную карьеру и я не жалел труда, чтобы сделать из него настоящего спортсмена. К большому моему сожалению, по состоянию здоровья, он не прошел, по медицинской комиссии в ВДВ, но попал в школу младших авиационных специалистов и накрепко связал свою жизнь с авиацией. После армии, в нашем учебном заведении он прошел славный путь до начальника цеха авиационно-технической базы, стал одним из пионеров освоения самолетов Як-18Т, вкладывая в любимую работу весь свой организаторский талант и больное сердце.

Владимир Петрович Суворов, будучи авиационным техником авиационно-технической базы Кировоградской ШВЛП, все свое свободное от работы время проводил в аэроклубе. Смышленный и любознательный, он не проходил мимо парашютного класса, с большим удовольствием прыгал с парашютом, но больше тянулся к полетам на самолете. Благодаря настойчивости и огромному желанию он стал пилотом профессионалом, без отрыва от производства закончил академию гражданской авиации и пополнил ряды командиров воздушных судов -инструкторов нашего учебного заведения.

Александр Иванович Байда, мой земляк с Кущевки, поступил в бригаду спецназа, дислоцированную в Кировограде, закончил заочно факультет физвоспитания нашего пединститута, стал мастером парашютного спорта.

Все это время я чувствовал неудовлетворенность зная, что рядом находится школа высшей летной подготовки, а там можно получить путевку в Большую Авиацию. При материальной поддержке жены, на зарплату библиотекаря, с двухлетним сыном и мамы, на пенсию учительницы, с января 1964 года я, на целых шесть месяцев, стал снова курсантом-пилотом, но, уже спецнабора КШВЛП, с шестирублевой стипендией и бесплатным питанием по талонам.

Наш авиагородок я не узнал. Большая часть кирпичного забора была снесена, а вся его территория превратилась в большую стройку.

Возводились учебные корпуса, жилые дома. Вокруг стадиона строился ажурный кирпичный забор, стволы всех деревьев побелены, под каждым деревом снежные бугорки, все дороги и тротуары очищены от снега и посыпаны отсевом. Многие знакомые утверждали, что в авиагородке появился настоящий хозяин, начальник ШВЛП Иван Семенович Погорелов.

В учебном отделе также была сплошная перестройка, все лаборанты, мастера золотые руки. За каждым был закреплен класс и широкое поле для творчества. Создавались стенды, макеты, тренажеры и другие наглядные пособия. Все необходимые материалы для их создания привозились с любого авиационного завода или предприятия. Страна возрождала свою Гражданскую Авиацию и средств, для этой благородной цели, не жалели. Руководил всей перестройкой начальник УЛЮ, Феликс Иванович Стрелковский, имевший действующее свидетельство пилота и постоянно поддерживавший свой уровень техники пилотирования.

На первом этаже учебного отдела, как в театре, большая гардеробная, несколько подвижных женщин сноровисто принимают верхнюю одежду и выдают номерки. А публика! Синие шевиотовые и бостоновые отутюженные костюмы с белоснежными накрахмаленными рубашками, с черными галстуками, на рукавах золотые шевроны, а на груди к пиджаку привинчены знаки: “300 000 км”, “500 000 км”, “1 000 000 км”, “ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ” на фоне белого медведя, а у некоторых по два, три и даже четыре знака, все сверху объединяет серебряная птичка в голубом квадратике, обрамленном тонкой рубиновой линией, в котором контрастно видна цифра 1, 2, 3, обозначающая класс пилота. Ни у кого не видно запущенной прически или неначищенной до блеска обуви. На нас, курсантов спецнабора с шестирублевой стипендией, эта элита ГВФ смотрела несколько небрежно и свысока.

Все мы питались в общей столовой. Обычно выстраивалась длинная, до входной двери, очередь и все, включая и описанную “публику”, брали в руки подносы и примерно одинаково загружали их

скромным приговлением, с той лишь разницей, что расплачивались мы талонами на питание, а они деньгами со своего кармана. Однажды я увидел под ногами, оброненную кем-то, записную книжку. При попытке найти в ней фамилию хозяина, на первой же странице я наткнулся на заинтересовавшую меня запись. Привожу ее полностью; “Понедельн. завтр. 23 коп., об. 45 к., у.27 коп.; вт. з. 22 к., об. 44 коп., уж. 18 к.; ср. з. 25 к., об. 47 к., уж. 17 коп.; четверг: зав. 25 к., обед 40 к., у. 26 к.; пятн. з. 16 к., об. 42 коп., уж. 24 к.; суб. а. 28 к., об. —, УЖИН 50 рублей; вскр, з.-, о.-, у. 15 к.” Эта запись обнажила глубину человеческой сущности тех, в красивых костюмах со значками, которых я называл “публикой”, высветив в них таких же, как и мы, людей со своими житейскими проблемами и заботами. Я, как бы, увидел их, где-то в Колымских Крестах или на Чукотке, в отрыве от Большой Земли, вечно в лоснящихся, пузырящихся на коленях “ползунках” и, в зависимости от сезона, то в выгоревшей демисезонке, то в унтах и в такой же “полярке” с меховым капюшоном. А костюм со значками и безусловно белой рубашкой есть, и как не пощеголять в нем в далеком южном городе Кировограде, а то, что я принимал за небрежное и несколько высокое отношение к нам, могло быть смущением от своих непривычных костюмов и наших назойливых взглядов.

Заняв такую позицию, я почувствовал себя значительно увереннее в новом окружении.

Учеба шла по старой методике: также при появлении преподавателя дежурный подавал команду “Внимание!”, все вставали, преподаватель принимал доклад, здоровался и разрешал сесть. Да и многие преподаватели были те же. Так, подполковник Иванов, который читал в училище бомбометание, теперь стал Андреем Петровичем и читал нам самолетовождение, оставив все свои известные привычки: “Та-акс. Достанем листочки. Пятиминутка!” и далее: “Пять минут истекло. Дежурный, собрать листочки.” Я, как сейчас вижу его, довольно потирающего руки. Удивительно требовательный и бескомпромиссный преподаватель. Метеорологию нам читала преподаватель Римма Орестовна Кузьменко, прекрасный методист с изумительной аккуратностью и с такой же высокой требовательностью, да к тому же очень красивая женщина. Знания впитывались легко и оставались надолго. Мы знакомились и с абсолютно новыми для нас понятиями: тонно-километры, пассажиро-километры, коммерческая деятельность, доход, прибыль.

В конце апреля нас передали в авиаэскадрилью Ан-2, которой командовал демобилизованный подполковник из Канатовского полка Тупий Леонид Маркович. Распределили меня в летную группу Бредихина Владимира Алексеевича. На инструкторов мне везло: все они отличались исключительной выдержкой и спокойствием. Никто и никогда

не повысил на меня голос. Таким оказался и Владимир Алексеевич, спокойный, выдержанный, корректный, со всеми одинаково строгий. Программа летной подготовки разительно отличалась от прежних. Если стержнем прежних программ было научить летать, то эти программы предусматривали, что летать мы уже научены, как никак, все мы с дипломами об окончании военных училищ, а должны научиться взаимодействовать в экипаже, отработать командирские навыки, а главное научиться принимать грамотные решения.



⁹ На инструкторов мне везло...

Владимир Алексеевич Бредихин со своей летной группой перед полетами

Выяснив, что я местный, он посоветовал попроситься у Тупия на работу в нашу авиаэскадрилью. На мое счастье нашлась вакансия, и заместитель начальника ШВЛП Бондаренко Сергей Пантелеевич сказал, что в принципе он не против приема меня на работу, но прежде нужно со мной слетать. И хотя программа летного обучения не предусматривала ночных полетов, он полетел со мной ночью. Хорошо, что в аэроклубе, на самолете Як-12, я прошел ночную подготовку, получил допуск и выполнил около сотни полетов на выброску парашютистов ночью. Он остался доволен, а я, тем более, так как стал пилотом-инструктором самолета Ан-2, избежав полетов в качестве второго пилота, рядового командира самолета и остался в родном городе. Рад был и инструктор, так как появилась реальная возможность быстро

ввести меня в строй, передать мне летную группу и в августе уйти в отпуск, что и было выполнено к обоюдному удовольствию.

Стоянки самолетов авиаэскадрильи Ан-2 находились за парком там, где сейчас расположены стоянки самолетов Л-410, а полеты выполнялись на аэродроме Лелековка, на месте бывшего аэроклубовского аэродрома, на котором я, впервые в жизни, поднялся в воздух.

Аэродром Кировоград напоминал гудящий пчелинный улей. С раннего утра начинался разлет на полевые аэродромы: Малая Виска, Хмелевое, Ротмистровка, Счастливая, самолетов-ветеранов Ли-2, современных красавцев Ил-14, только поступивших в ШВЛП турбовинтовых Ан-24, а за ними и наших Ан-2, которые примерно к восьми утра завершали разлет, освободив аэродром для рейсовых полетов Кировоградского объединенного авиаотряда с пассажирами, почтой и грузами, согласно расписания.

В авиации нет мелочей, это истина, не требующая доказательств. В подтверждение приведу случай. Мой налет уже перевалил за тысячу часов, я чувствовал себя несколько самоуверенно и, не пристегнув ларингофоны, взлетел с курсом 120 градусов. Правым разворотом, взял курс на Лелековский аэродром. Пролетая над улицей, которая сейчас носит название, трагически погибшего космонавта Добровольского, на высоте 150 метров, совершенно неожиданно, почувствовал сильнейшую тряску двигателя. Мой самолет трясло, как при десятибальном землетрясении, когда все рушится и валится. Я, с правым доворотом, был готов заходить на посадку поперек взлетно-посадочной полосы на грунт аэродрома, а доложить не смог, из-за того, что ларингофоны болтались, где то внизу, и я никак не мог их поймать.

Так же неожиданно тряска прекратилась, ларингофоны наконец-то в моей руке, а докладывать и не о чем: двигатель заработал ровно, параметры в норме, самолет летит, и полетел я на полевой аэродром. В то время этот дефект проявлялся очень часто. Причина была в бензине, содержавшем в себе повышенное количество смолистых веществ. Смола тонким слоем покрывала поверхности, соприкасавшиеся с бензином, иногда кусочки смолы срывались и попадали под всасывающий клапан, оставляя его в полуоткрытом положении, тем самым нарушая картину газораспределения, и двигатель начинал работать с перебоями. Над улицей Добровольского я пролетал без пятнадцати минут восемь, а в это же время на работу, к 8.00, шел начальник АТБ Розенберг, и все это безобразие произошло прямо у него над головой. Вот тогда и появился на свет плакат, изобличающий меня, как пилота-инструктора, принимающего неправильные решения.

Программа переучивания еще была направлена и на то, чтобы готовить пилотов для авиахимработ. Она предусматривала большое коли-

чество полетов в зоны на малых высотах, которые в точности копировали полеты на АХР в производственных условиях, то есть после взлета на высоте пятьдесят метров приходили на условно обрабатываемый участок и с высоты пять метров производили его условную обработку.

Всех нас посылали на стажировку в производственные предприятия. Так я, в качестве стажера, попал к опытному пилоту Петру Кузьмичу Приходько. Глубокой осенью мы полетели в село Коробчино за Новомиргородом, на подкормку озимых посевов минеральными удобрениями, хорошо запомнилась в самолете страшная, невыветриваемая вонь смеси всех ядов и гербицидов, непроходимая грязь, кирзовые сапоги, красивая ухоженная церковь на пригорке, напротив сельский клуб сараевидного типа, танцы до упаду, а у хозяйки квартиры, где мы были расквартированы, на сковороде жарились куски мяса огромной величины и готовились не вареники с творогом и сметаной, а сметана с варениками. Так проходила стажировка и, что самое интересное, что за неделю полетов (по пятьдесят в день) Петро Кузьмич ни разу не доверил мне штурвал, но зато в совершенстве научил заполнять бумаги.

Стоянка Ан-2 постоянно пополнялась новыми самолетами. Изготавливали их в Польше, и поляки перегоняли их во Львов, а оттуда в Кировоград мы. К перегонке допускались пилоты с минимумом 150 на 1500 м, а я со своим 200 на 2000 м всегда, и с большим удовольствием, напрашивался лететь с ними в кресле второго пилота. Древний Львов. Пока мои старшие товарищи: Георгий Павлович Назаренко, Эдуард Александрович Семенихин, Виктор Петрович Шустов, Леонид Тарасенко, Евгений Копытин тешили себя в гостинице игрой в преферанс, отдаваясь этому увлечению полностью, я, убедившись в том, что светлого времени уже не хватает для полета до Кировограда, в сопровождении наших инженеров Евгения Трофимовича Пашинова и Вячеслава Николаевича Федотова, сел в городской автобус и, доехав до центра, пускался в сказочное путешествие по улицам, музеям, костелам, театрам, удивляясь неизменно вежливому обращению “Пан” и, совершенствуя свой украинский язык. В костелах мы слушали органную музыку, в оперном театре “Шопениану”. Мы узнали историю о трех окнах, так как за четвертое окно брали налог и поэтому все строили дома с квартирами в три окна. Львов хорошей погодой не радовал и мы сидели там неделями, переходя на чай с хлебом.

Параллельно с обучением курсантов спецнабора, мы занимались и обучением курсантов-штурманов, а потом и первого набора курсантов-диспетчеров, вышедших на летную практику. Для полетов с ними у нас было оборудовано несколько самолетов-лабораторий, а в состав экипажа были включены штурманы-инструкторы Аввакумов, Борисов, Вавренюк, Поплевин.

География моих полетов также расширилась, правда, пока с кресла второго пилота по причине высокого личного минимума: Одесса (Застава), Симферополь (Заводской), Харьков, Каховка, Жданов и везде с посадкой, с выездом в город, а иногда и с непредусмотренной ночевкой. К лету следующего, 1965 года, я, имея необходимый минимум, выполнял полеты с левого кресла, а на правом сидели молодые пилоты, Валерий Баркаган, Владимир Крюковский, Александр Сажин, Евгений Сербии. Опытные пилоты, работавшие в АЭ со дня ее основания, уходили на повышение в первый и второй летные отряды, где была солидная техника Ли-2, Ил-14, Ан-24 и, закончив переучивание и ввод в строй, становились командирами кораблей. Помню, я получил задание перегнать из Харьковского авиаремонтного завода в Кировоград самолет Ан-2 с переброской моего экипажа в Харьков на самолете Ли-2. Вез мой экипаж молодой командир, с которым мы еще недавно гоняли самолеты из Львова, Виталий Петрович Шустов.

Летом география моих полетов расширилась к Черному и Азовскому морям. Теперь моими основными маршрутами стали полеты на Скадовск, Бердянск и Жданов, а в рабочем портфеле кроме “тормозка” неизменными спутниками стали плавки и трубка с маской. От Кировограда до этих пунктов два с небольшим часа лету. Около восьми утра взлетаем и в десять, пока нет болтанки, мы садимся на аэродроме у берега моря.

Больно было смотреть на наших курсантов.

За эти два часа их желудки бывали вывернуты наизнанку, лица белы, как мел, и у каждого в голове самая заветная мечта лечь на траву в тени, под крылом самолета, и пару часов что бы никто их не трогал. Какое там море! Мы им сочувствуем, ох, как не легко просидеть с карандашом в руках в салоне АН-2 на высоте 200 метров в течении бесконечных двух часов, когда последние минуты кажутся вечностью. Поэтому мы приносили в жертву свое личное время и, назначив время вылета на 15.00, отправлялись коротать его в ласковых объятиях Азовского, а через день Черного морей.

Штурмана в нашей эскадрильи менялись довольно часто. В апреле 1965 года, на замену Сергея Георгиевича Бойко пришел молодой, но энергичный Пришедько Владимир Андреевич, выпускник Харьковского военного училища штурманов, прошедший переподготовку в Ульяновской ШВЛП и проработавший, в авиации спецприменения, на самолетах Як-12, Ан-2 и Ли-2 в Коканде на должностях, от штурмана авиационной эскадрильи до старшего штурмана объединенного авиационного отряда. Знания и накопленный опыт он щедро отдавал нашей общей работе, не жалея своего труда и личного времени. Меня всегда удивляла простота его объяснений при решении самых сложных

навигационных задач. Когда он проводил наземную подготовку со слушателями спецнабора я присаживался, а мой ум жадно впитывал те методические приемы и новшества, которыми так богат был Владимир Андреевич.

Зима в начале 1966 года выдалась на редкость снежная и морозная. Командование приняло решение менять колеса на лыжи, и после небольшой тренировки нас допустили к полетам на лыжном шасси. Запомнилась оригинальная конструкция тормозов. При нажатии на тормозную гашетку, внизу под лыжами в снег впивались зубцы, напоминающие грабли.

План января выполнялся тяжело. Использовали для полетов каждый погожий день. До выполнения плана оставалось 45 часов, для авиаэскадрильи это один летный день, а непогода не давала возможности летать. Каждый день мы до вечера находились в комнате отдыха возле АДП и каждый день техники до вечера поддерживали наши самолеты в готовности к вылету. Наступило 30 января, метель утихла и в воздухе появилось какое-то просветление.

На метео дали обнадеживающий прогноз: высота нижней границы облаков 300 метров, видимость 3 километра. Загудели моторы, и наши самолеты порулили на лыжах к зимней ВПП. В самолетах за штурвалами опытные пилоты, молодые, как Эдуард Шаланкевич, находились также в самолете, только сидели в салоне и вели хронометраж.

Обстановка, как в бою, все начеку. Несколько самолетов на кругу, а остальные в зонах на малых высотах, чередовались местами.

Вся сложность в том, что пелена облачности сливается со снежным покровом, и полностью отсутствует естественный горизонт. Мы чувствовали себя этакими героями, которым командование доверило летать в таких сложных метеоусловиях. Наконец, по докладам пилотов стало ясно, что план выполнен. Один за другим возвращались на базу. Я зарулил, помог техникам пришвартовать и зачехлить самолет, чтобы он не обледенел, и с хорошим настроением, после очень тяжелых полетов, пошел в БАИ сдавать портфель с картами и регламентами. В БАИ меня ждали товарищи. Вдруг поступила команда: “Всем в эскадрилью, один самолет не вернулся на базу.” Это была самая ужасная, бессонная ночь в моей жизни. Не вернулся самолет, а в нем четверо: Петр Бреус — командир звена, Эдуард Шаланкевич — молодой пилот-инструктор и два курсанта спецнабора. В первой половине следующего дня пришло сообщение, что самолет найден на высоте возле Большой Виски, и все живы. Только тогда, шатающиеся от усталости и недосыпания, мы разошлись по домам. А на следующий день мы узнали, что в больнице, не приходя в сознание, один курсант скончался.

Так трагически закончились наши "героические" полеты, организованные в погоне за копеечными премиальными.

Затем велись длительные доверительные беседы нашего командования, организовавшего такие полеты, со следователями из транспортной прокуратуры. Заместитель командира авиаэскадрильи Виктор Епифанович Ильяшенко, после очередного допроса, доверительно поделился "Ребята, не отступайте ни от одной буквы руководящих документов!" Эти слова я запомнил на всю жизнь.

В катастрофе была и наша часть вины. У нас даже мысли не возникало о том, что мы можем возразить и сказать заместителю начальника по летной подготовке и командиру летного отряда, что мол, Сергей Пантелеевич или Леонид Маркович, плюньте на эти премиальные, без них никто с голоду не умрет, и все было бы по другому. Но мы находились на разных уровнях. Да, многому еще надо нам учиться. Яркие примеры этому есть. Уже учатся заочно в Высшем Авиационном Училище Виктор Макарович Викторенко бывший летчик-инструктор из нашей эскадрильи военного училища, старший лейтенант и, прибывший по переводу из Сасовского летного училища Вячеслав Алексеевич Юньков.

ВАУ, не так давно открывшееся в Ленинграде, готовило командные кадры для, стремительно развивающейся, гражданской авиации. Начальником ВАУ был, в то время, Главный Маршал Авиации Новиков. С моим другом, Владимиром Афанасьевичем Стояном, мы зажглись идеей поступить в ВАУ, но, по разговорам, туда принимали только командный состав. За советом обратились к Юнькову, а он, выслушав нас, ответил "Ребята, да вы же, пилоты-инструкторы, и есть командный состав!" На следующий день, взяв у жен по 80 рублей, мы сели за столы на платных подготовительных курсах. Проявив известную изворотливость мы, со Стояном, в марте были зачислены в ВАУ и закреплены для учебы на первые два курса за Кировоградским пединститутом.

В апреле 1966 года на должность штурмана АЭ прибыл наш выпускник, второго набора, по которому можно было наглядно увидеть качество нашей работы, Аркадий Хроненко, мой земляк с Кущевки. Дом его родителей, с которыми он жил, находился на продолжении Таврической улицы за оврагом. Теперь у меня был надежный попутчик: высокий, широкоплечий и с очень добрым лицом. По известной причине, жена с сыном в Новомиргороде, я свои учебные маршруты выбирал так, чтобы лететь над ним, выполнить над домом, на предельно малой высоте, пару виражей, увидеть своих, убедиться, что меня заметили машут рукой и сбросить через форточку незамысловатый гостинец. Оказалось, что Аркадий также, приблизительно, с тех мест, с Кальниболота, что за Новоархангельском, где продолжали жить его

родственники. С тех пор он стал постоянно летать со мной с виражами над домом своего детства.

Работа, учеба, домашние заботы, да еще и жил далеко, занимали много времени, но, несмотря на это, всегда находил возможность приехать вечером на мотоцикле на аэродром Федоровка, где меня продолжали считать своим, и, получив разрешение, через каких-нибудь 20 минут, распластавшись, подобно птице, парить высоко в небе. Эти редкие мгновения заряжали оптимизмом и уверенностью. Я полностью поддерживаю высказывание, что тридцать секунд свободного падения по количеству удовольствия равны тридцати дням, проведенным в разгар сезона на берегу Средиземного моря.

Как то командир отряда отозвал меня: “Дошли слухи, что ты иногда прыгаешь? Не хватало мне нарушения саннормы по этой причине. Еще раз услышу выгоню!” Он был прав. Катастрофа научила нас проявлять предельную осторожность, ведь мы летали очень много. Не прошло мимо внимания командира и то обстоятельство, что для того, чтобы не опоздать на первую смену, мне с родной Таврической улицы приходилось до центра идти пешком, а из центра первым автобусом я едва поспевал на предполетную подготовку, поэтому совет перебраться в семейное общежитие был воспринят моей семьей благосклонно. К тому же мы ждали второго ребенка.

В связи с последним обстоятельством нам повезло. В трехкомнатной квартире, на втором этаже четырнадцатого общежития, мы получили большую комнату, с большим балконом и приятными соседями. Я еще не написал, что за последний год наша отдельная авиаэскадрилья расширилась и превратилась в третий авиационный отряд, командовать которым был назначен Леонид Маркович Тупий. Отряд пополнялся за счет летного состава училищ гражданской авиации: Бугурусланского, Краснокутского и Сасовского. Причем перевод в Кировоград с предоставлением должности и квартиры считался поощрением. Поэтому отбирали самых достойных, и я несколько не преувеличу, если напишу, что это была элита и цвет гражданской авиации. Для примера назову некоторых. Из Сасовского летного училища на должность заместителя командира летного отряда перевелся Никифоров Виктор Алексеевич, на должности пилотов-инструкторов — Грицаенко Николай Максимович и Юньков Вячеслав Алексеевич. Из Бугурусланского летного училища на должность командира авиаэскадрильи Рахматов Таир Алиевич. Я назвал только четверых, а их было столько, что они составили костяк нашего летного учебного заведения и все они были прекрасными летчиками, грамотными методистами, одним словом инструкторами от Бога.

Пополнялись наши ряды и производственниками. Одним из таких

был Декусар Владимир Лукич. Коренной кировоградец, выпускник Кировоградского аэроклуба, проучившийся два года в 10 Военной авиационной школе первоначального обучения летчиков, затем на самолете Ил-28 в Кировоградском ВАУЛ. Он выпустился раньше меня, был распределен в ГВФ, переучился в Минской ШВЛП на самолет Ил-14, а затем налетал на нем в Сыктывкаре несколько тысяч часов. У производителей было свое видение на ту продукцию (авиационных специалистов), которую мы им поставляли, и то, что мы, школяры, считали незыблемым в обучении, они иногда начисто отвергали. Под влиянием их взглядов происходило значительное сокращение программ теоретической и летной подготовки, что позволяло наращивать объемы выпуска.

Перебравшись в авиагородок, я зримо ощутил, что сутки увеличились на два часа. Не дотянув до 8 марта одного дня, у меня в семье родилась желанная дочь, Анна. На первом этаже, в трехкомнатной квартире, поселилась семья Грицаенко Николая Максимовича. Молодые семьи тянутся друг к другу, наличие общих интересов сближает, и вот мы уже сообща отмечаем Первомайские праздники. Мы — это семьи Грицаенка, Декусара, моя и Юнькова. Это была дружба на года, десятилетия. Мы, пока еще пилоты-инструкторы Ан-2, в эти весенние застольные часы мечтаем и, представьте себе, не об освоении реальных Ли-2, Ил-14, а о тех турбовинтовых и реактивных пассажирских самолетах, которые широко рекламируют в средствах массовой информации. Кстати, мы прослышали, что уже готовятся списки первых экипажей, которые поедут в Быково переучиваться на самолет Як-40. Мое поступление в Высшее авиационное училище командование отметило повышением меня в должности, назначив командиром авиационного звена.

К освободившимся двум часам в сутки я добавил еще один час и приступил к ежедневной планомерной учебе. Высшая математика, физика, начертательная геометрия, теоретическая механика не составляли для меня особых трудностей, так как строительный техникум и военное училище заложили хороший и надежный фундамент для их усвоения, но работать приходилось ежедневно. Некоторых преподавателей института я помню до сих пор. Экзамен по физике я сдавал Волкову, а по высшей математике его жене, Волковой. Именно с изучением высшей математики у меня произошла забавная история. Где-то в начале осени профком предложил летному составу две путевки в пансионат “Березки” под Москвой на берегу Клязьминского водохранилища. Особенно желающих поехать туда не было, а моя Алла убедила меня съездить, отдохнуть, набраться сил и здоровья, а заодно и навестить своих родственников. Вторую путевку купил командир соседней авиа-

эскадрильи Таир Алиевич Рахматов, С собой я взял конспект по высшей математике, и пока Таир Алиевич описывал круги вокруг бильярдного стола и протапывал тропку к буфетной стойке за очередной порцией “КВВК”, я самым добросовестным образом три часа ежедневно, изучал интегральные и дифференциальные уравнения. Должен отметить я заразил его желанием учиться. Через год он поступил в Академию гражданской авиации, успешно закончил ее и, после ухода с летной работы на пенсию, остаток своей жизни посвятил преподавательской деятельности, став доцентом кафедры летной эксплуатации, аэродинамики и динамики полета нашей летной академии.

До войны он жил в центре Москвы, в переулке, выходящем на нынешнюю улицу Горького, как раз напротив Главпочтамта. По соседству жила семья Аркадия Гайдара и он был близко знаком с его сыном, Тимуром, героем повести “Тимур и его команда”. После войны он закончил летную школу ГВФ в Кривом Рогу, работал: на разных должностях в Бугурусланском летном училище.

В Москве у него осталось много друзей с довоенного детства. Он был прекрасным рассказчиком, вокруг собирались люди и слушали его с большим интересом. В пансионате, сам по себе, организовался круг эрудитов, в центре которого всегда был Рахматов. Именно в этом кругу я познакомился с известным оперным певцом, Павлом Лисицианом, заядлым бильярдистом и его поющими дочерьми. На меня, любителя классической музыки, близкое знакомство с народным артистом, солистом Большого театра, произвело неизгладимое впечатление.

К своему другу, Евгению Мендельбауму, Рахматов поехал, взяв меня с собой, по дороге приговаривая: “Тебе будет очень интересно”. Мендельбаум работал в должности командира корабля самолета Ту-114 в Шереметьево и летал по дальним международным маршрутам: на Пекин, Дели, Париж, Рим, Лондон, Нью-Йорк.

Только накануне он вернулся из Гаваны, проведя всю неделю на пляже Касабланки, так как там происходила смена экипажей, а рейс выполнялся один раз в неделю. Он оказался чудесным рассказчиком и все свои рассказы сопровождал демонстрацией любительских фильмов, снятых им на восьмимиллиметровую киноплёнку.

За время отдыха я значительно продвинулся по высшей математике, навесил семью своего дяди, пообщался со своими молодыми двоюродными сестрой и братом, убедился, что они живы, здоровы, растут и успешно учатся. Автобус к дядиному дому отправлялся от Таганской площади. Благодаря этому обстоятельству, я стал свидетелем новаторских приемов, применяемых творческим коллективом театра на Таганке с участием Владимира Высоцкого, записи песен которого с превеликим удовольствием слушала вся молодежь шестидесятых годов.

В театре ставился спектакль по Джону Риду: “Десять дней, которые потрясли мир”. Из мощных репродукторов на площади раздавались революционные песни. У входа в театр стояли два контролера в форме красногвардейцев с винтовками в руках, на штыки которых нанизывались входные билеты.

Отдохнувший и довольный я вернулся домой, чтобы приступить к первой экзаменационной сессии, после успешной сдачи которой в один ясный, морозный, осенний день мне передали, что командира звена Чижова приглашает в свой кабинет командир отряда. Всегда по вызову в кабинет командира приходишь с тревожным чувством: что еще натворили мои подчиненные? За всех держит ответ командир звена. Начало разговора настораживало: “Передашь свое звено Александру Дмитриевичу Бойченко. Как думаешь, он справится?” “Думаю, что справится”, отвечаю я. “Хорошо, тогда пиши рапорт о переводе тебя в первый летный отряд и завтра сядешь в группу по переучиванию на самолет Ил-14.” Больно было уходить из коллектива, который стал моей семьей, но и бесконечно радостно от того, что я сделал реальный шаг в большую авиацию. В учебный отдел я прибыл в костюме, только-что сшитом по новой форме. Вместо шевронов, на рукавах, погоны с двумя с половиною золотыми нашивками, на груди сверкает знак “За безаварийный налет часов. Пилот. 3000 часов.” Над знаком, золотая птичка, в голубом овале которой, яркая цифра 2, обозначающая класс пилота. Группа подобралась на диво дружная. Среди нас, в основном тридцатилетних, был совсем молодой паренек лет двадцати, у которого под значком “Пилот 3 класса” вместо знака “За безаварийный налет часов” сверкал, рубиновыми лучами, новехонький орден “Красной Звезды”. Эдик, так звали паренька, летал в Батуми на самолете Як-12.

Однажды пассажир, приставив к затылку нож, потребовал перебросить его через границу.

Эдик миролюбиво согласился, мол деваться некуда, полетели. Угонщик внутренне возликовал, утратил бдительность, а Эдик вытворил такое, что тот, выронив нож, оказался где-то под потолком, а самолет, на земле, у бригады трактористов, которые и скрутили бандита. За этот подвиг он был представлен к ордену и досрочному переучиванию на корабль, которым назывался, в то время, самолет Ил-14. А еще в нашей группе была знаменитая полярная летчица из Черского Люба Васягина, Она снимала отдельную комнату в авиагородке, и мы, почти полным составом, собирались у нее на вечерние посиделки, особенно в те дни, когда наши кавказские однокашники получали из дому передачи с цитрусовыми и, конечно же, с замечательной виноградной водкой “чачей”, а у Любы всегда находилась баночка красной икры.

В первых числах января 1969 года самолет Ил-14, пилотируемый экипажем командира корабля-инструктора Молчанова Григория Павловича, имея на борту еще одного командира корабля-инструктора Чичурина, а меня в нем в качестве слушателя второго экипажа, взлетев с аэродрома Кировоград, взял курс на устье реки Волги в древний Астрахань. Еще не выйдя за пределы Украины, бортрадист доложил, что связь по коротковолновой радиостанции установлена, погода Астрахани хорошая, тихо, видимость более 10-ти километров, температура минус тридцать градусов по Цельсию, аналогичная погода в Волгограде, Саратове, Элисте, Гурьеве, но нас на длительную работу не принимают из-за отсутствия мест в гостинице. Григорий Павлович говорит бортрадисту: “Передай Астрахани, что везем мотыль.” Ответ Астрахани: “Принимаем, но не более, чем на пятнадцать дней”. Мужская половина жителей Астрахани делилась на две категории: рыбаки и браконьеры-рыбаки, а мотыль всегда считался большим дефицитом.

В Астрахани меня поразила голая, желто-коричневая земля при тридцатиградусном морозе, на стенах одноэтажных домов, до самых крыш, от проезжавших еще осенью автомобилей засохшая и примерзшая коричневая грязь. На тридцатиметровой высоте продуваемой всеми ветрами башни кремля в своем кировоградском зимнем форменном пальто на ватиновой подкладке, с опущенными и завязанными под подбородком ушами форменной зимней шапки я чувствовал себя, как немец под Москвой в 1941 году, с той лишь разницей, что на башню загнало меня любопытство, присущее мне с детства. В музее, куда я зашел погреться, меня поразило чучело шестисоткилограммовой белуги, выловленной в конце XIX столетия.

Летали на одном самолете в две смены: Молчанов в первую, а Чичурин во вторую. Мощный сибирский антициклон все эти дни сохранял устойчивую морозную погоду. Переучивание проходило без всяких затруднений. Простота пилотирования, как и на Ил-28, подтверждала гениальность конструкции Ильюшина. Новой и непривычной оказалась отработка взаимодействия в экипаже, состоящем из пяти человек: командир, второй пилот, штурман, бортмеханик и бортрадист. В полете сплошная и непрерывная говорильня.

А теперь, внимание, рыбаки! Пока мы летали во вторую смену, Молчанов со своим бортмехаником Николаем Дементьевым проводили время у лунки на Волге. Не знаю, какая у них была снасть, но вечером они возвращались с рюкзаками, доверху набитыми килограммовыми окунями.

После переучивания, с целью ввода в строй, меня направили в авиаэскадрилью, где проводилось обучение только курсантов-штурманов и диспетчеров. Командир первого летного отряда Алексей Ва-

ильевич Федотов, его заместитель Иван Иванович Корниенко, командир АЭ Николай Николаевич Нишаков и заместитель командира АЭ Иван Яковлевич Якутин. В АЭ около десяти самолетов-лабораторий, а в экипажах по два штурмана один в кабине, другой в салоне с курсантами. Каждый курсант, по очереди, находясь на месте штурмана, выполняет его работу, наша задача выполнять все его команды, даже если они заведомо не верны, а штурман-инструктор при даче курсантом неправильной команды обязан не допустить выхода самолета за пределы воздушной трассы. Такой налет курсанта считался индивидуальным. Остальные курсанты находились в салоне самолета-лаборатории на своих рабочих местах, прослушивали внешнюю радиосвязь, взаимодействие в экипаже по СПУ (самолетное переговорное устройство), имели свои АРК, необходимый комплект навигационных приборов, столик, за которым удобно вести записи в штурманском бортжурнале, вели расчеты и готовы были в любой момент заменить курсанта в кабине экипажа, если тот не справлялся. Руководил ими другой штурман-инструктор, и этот налет назывался групповым.



Самолет Ил-14 не имел высотного оборудования, поэтому летали на эшелонах не выше 3900 м

Самолет Ил-14 не имел высотного оборудования, поэтому летали на эшелонах не выше 3900 метров; не имел бортового радиолокатора, поэтому грозы обходили только визуально, и если уж, бывало, залезали в грозу, и кругом сверкало, то одним из методов избежать попадания молнии было направлять нос самолета туда, где она только что сверкнула, при этом маневре самолет швыряло, как соринку в водовороте.

Автопилот хотя и был, но настолько далек от совершенства, что постоянно приходилось наклоняться к корректору высоты, а при длительных полетах это было утомительно, поэтому придумывали разные приспособления: простейшее воткнуть ручку корректора в навигационную линейку и таким образом можно было, не наклоняясь, корректировать высоту. Маршруты выбирались с таким расчетом, чтобы продолжительность полета составляла пять часов, поэтому и летали: Кировоград - Минск (без посадки) - Кировоград, то же на Воронеж без посадки, на Ростов без посадки, на Львов без посадки. В полете, видя как не ладятся дела у инструктора с некоторыми курсантами, я неназойливо и осторожно брал над ними шефство и, опираясь на свой опыт, добивался положительных результатов. Однажды, в нашем экипаже появился курсант из Камеруна, которому своим вниманием я значительно облегчил усвоение программы. Встретив меня в выходной день возле моего дома, он напросился ко мне в гости. Отказать было неудобно, и я повел его в четырнадцатое общежитие. Павлику было семь лет, а Ане годик. Увидев совершенно черного, даже с зеленым отливом, человека она со страху полезла под стул. Время было обеденное, Галина Васильевна выставила на стол нехитрую домашнюю снедь, и камерунец зачастил к нам на все выходные до самого выпуска. Перед своими каникулами он пришел к нам сообщить, что едет в Париж к брату, который является послом Камеруна во Франции и попросил жену для брата испечь такой пирог, которым она его угощала. Делать нечего, пришлось ей засучить рукава и печь пирог. Пишу о пироге, а вспомнил интересную деталь. Жена печет очень вкусные рогалики с вишнями, но вишни с косточками. Вот приходит к нам однажды камерунец, на столе рогалики, чай. Предупреждаем, что вишни с косточками, он ничего не ответил, и раздался такой хруст, что стаканы на столе задрожали, и так он съел с десятков, не выбросив ни одной косточки. Возвратившись из Парижа, он сообщил, что семья брата от пирога в восторге и привез от брата презент: бутылку прекрасного французского коньяка и бутылку превосходного шотландского виски, которые я отложил на торжественный случай.

Командиром корабля-инструктором, вводившим меня в строй, был мой давний знакомый. Знакомство состоялось в военном училище зи-

мой 1957 года. Нас, заканчивающих теорию, распределяли по летным группам. Я попал в группу летчика-инструктора капитала Вычисенко Михаила Прокоповича, но с ним так мне летать и не пришлось, так как он был демобилизован.

После окончания училища судьба свела нас в Кировоградском аэроклубе, где он после демобилизации работал летчиком-инструктором. А это была уже третья встреча. По дружбе он и решил сделать мне образцовый ввод в строй. И начался бесконечный кошмар. Во время пятичасового полета он требовал от меня, чтобы на барограмме не было зафиксировано отклонение в выдерживании высоты более десяти метров, при этом, устраивая мне экзамен по знанию руководства и руководящих документов. Кроме того, когда со стоянки мы возвращались домой, так как жили через один дом, он высказывал мне все, что обо мне думает, не пропуская ни одного моего промаха.

Михаил Прокопович личность легендарная. Он прошел войну в штурмовой авиации на Ил-2, участник парада Победы в составе второго Украинского фронта. В свои годы сохранил удивительную работоспособность и выносливость. Еще в аэроклубе я своими глазами видел, как он на перекладине крутил “солнце”. Пройдя такую школу, я не боялся ни одного проверяющего, и когда вместо Вычисенко левое кресло занял командир соседней АЭ Аким Михайлович Беляев, в обыкновенных учебных полетах по системе СП-50 ночью, я выполнил полет так, что ни одна стрелка не сошла с нужного места. “Плохо”, констатировал Аким Михайлович. “Пилот должен расслабиться до третьего разворота, как бы отдыхая, а затем собраться, чтобы со свежими силами завершить самый ответственный участок полета расчет и посадку, а ты, весь полет в работе, у тебя нет отдыха и когда-нибудь это обстоятельство тебя подведет”. Так рассуждал старый, мудрый пилот, и я полностью сейчас с ним согласен — всегда следует беречь силы для ответственного участка. Каждое утро из Кировограда во всех направлениях разлетались десятки полупустых самолетов, выполнявших учебные задачи, и вполне естественно, что руководство Министерства Гражданской Авиации, правительство Украины, руководство области и города все свои транспортные проблемы решало с помощью наших самолетов. Особенно часто приходилось летать в Москву, чаще в Шереметьево, реже во Внуково и Быково и очень редко в Домодедово.

Я вспоминаю впечатление от первых полетов.

В Московской воздушной зоне экипажи с диспетчерами вели связь скороговоркой, паузы отсутствовали, нормально вклиниться в связь невозможно, самолет Ил-14, вообще, всерьез не принимали, снижали до 200 метров, и вот мы, визуально, на скорости 300 километров в час

неслись, оставляя слева и справа от себя высокие инженерные сооружения, которыми напичкано Подмосковье.

Для обеспечения нашей библиотеки специальной литературой, летали в Ульяновскую ШВЛП, Рижский институт инженеров ГА, Ленинградское ВАУ ГА. Для обеспечения нашей АТБ запчастями летали в Минск, Минеральные Воды, Ростов, Киев и другие города нашей, в те времена необъятной, Родины.

Руководство АТБ обеспечивало бесперебойную работу авиационной техники. В этом плане я почему-то вспоминаю двух энергичных людей молодого, растущего заместителя начальника АТБ, Демидова Анатолия Васильевича, и уже немолодого инженера смены Ил-14, Будю Николая Тарасовича. Благодаря их умелой организации, я не помню ни одной задержки с вылетом и ни одного сколь-нибудь заметного отказа. А вот новая, поступающая техника, выдала такие отказы, что целый ряд красавцев самолетов Як-40, новехеньких, только из завода, стоял на стоянке, как памятник просчетам конструктора. Закрылки в полете на предпосадочной прямой не выходили на посадочный (35 градусов) угол, застревая в положении градусов 27, и наш переучившийся летный состав; Иван Васильевич Дикий, Павел Андреевич Усенко, Михаил Тимофеевич Одинокоев, Григорий Григорьевич Жабин с экипажами, уже полгода сидел не у дел. Осенью, на разборе, командир Л О предложил одному желающему из командиров кораблей Ил-14 сесть в группу для переучивания на самолет Як-40. В комнате повисла тишина, желающих явно не было. В курилке командиры рассуждали, зачем, мол, нам Як-40, который стоит в “железном ряду”, если мы на Ил-14 имели ежедневный налет по пять часов, стабильный заработок, а вот когда Як-40 начнет летать, тогда и переучимся. С их точки зрения они были правы, а моя душа хотя и рвалась на морально абсолютно новую технику, имела большой тормоз я еще не был командиром корабля. И когда заместитель командира отряда Иван Иванович Корниенко вышел в курилку и спросил: “Ну, что, никто не надумал?”, а в ответ одно молчание, я не выдержал и крикнул “Я хочу!” Заулыбались седовласые командиры, улыбнулся Корниенко. Минут' через пятнадцать меня пригласили в кабинет командира отряда. Алексей Васильевич, в окружении всего командного состава и старших специалистов, пригласив сесть, сказал, что мы здесь посоветовались и, в порядке эксперимента, решили посадить Вас в учебно-летный отдел для переучивания на самолет Як-40, а тот налет, который Вы выполнили на самолете Ил-14, засчитать, как налет, необходимый для ввода в строй командиром корабля-инструктором. Так сбылась моя мечта, и я досрочно оказался в ряду тех, кто первым освоил этот, необыкновенный, чудесный, самолет.

К моменту окончания мною теории, самолеты Як-40 начали летать, так как для надежности выпуска закрылков, был установлен второй гидронасос, с которым закрылки на посадочный угол выпускаются и по сей день. Переучивал меня Павел Андреевич Усенко, исключительно добросовестный инструктор. В свою рабочую тетрадь я, почти дословно, записал всю проводимую им наземную подготовку и затем, много лет подряд, использовал эти записи в своем инструкторском труде.



Слева-направо: штурман Виталий Раков, бортмеханик Евгений Пономарев

После допуска к самостоятельной работе мне в экипаж дали опытного бортмеханика, Евгения Пономарева, опытного штурмана Виктора Дмитриевича Ракова и закрепили за экипажем два близко расположенных аэродрома: Одессу и Кишинев, на которых мы добросовесно отлетали до конца 1973 года, выбирая аэродромы в зависимости от сезона: в купальный сезон Одесса, остальное время Кишинев.

В ШВЛП произошли некоторые изменения: все экипажи самолетов Як-40 были переданы в третий летный отряд, менялись командиры, многие командиры кораблей по семейным обстоятельствам или по состоянию здоровья отказывались летать на периферийных аэродромах, а я со своим экипажем, дома бывал только чтобы ощутить тепло родного очага, оттаять душой и сердцем возле дорогих и близких мне людей, сменить белье, погулять с детьми и снова в полет.

Первые два курса общеобразовательных предметов при Кировоградском пединституте были благополучно пройдены. Из Ленинграда пришел учебный план с пакетом заданий и курсовых работ: теоретическая механика, сопромат, термодинамика, теория газотурбинных двигателей, аэродинамика и другой пакет с учебниками и методическими пособиями. Я начал вникать во все это и вдруг нашел, что по моему варианту надо выполнять курсовую работу по двигателю АИ-20, который, если честно признаться, мне был до лампочки. Не откладывая дело в долгий ящик, я написал письмо декану факультета заочного обучения о том, что так как я летаю на самолете Як-40, то прошу разрешения выполнить курсовую работу по двигателю АИ-25. Через неделю пришел ответ с закреплением меня за доцентом Францевым Василием Константиновичем, который в будущем стал руководителем моей дипломной работы.

Вот несколько забавных моментов из учебы в ВАУ. Так, в контрольной работе по психологии стоял вопрос о влиянии ночного освещения в кабине экипажа на психомоторное состояние пилота. Обычно заочники, рассчитывая на то, что их работы все равно никто не читал, брали учебник, находили в нем ответ на данный вопрос и, переставив слова и запятые, добросовестно статью переписывали. А я пошел по другому пути и решил написать так, как думал сам, не заг лядывая в учебник. И написал примерно так: когда я летал на самолете Ил-14, где приборы фосфоресцируют при ультрафиолетовом облучении, то в длительном пятичасовом ночном полете я еле удерживался, чтобы не заснуть. Сейчас я летаю на самолете Як-40, где красный подсвет, и заметил такую особенность: как только в полете нас застает ночь, и мы включаем подсвет приборов, у меня, обычно закуривающего только после ста граммов водки, появляется желание закурить, а спать при красном под свете почти не хочется. В таком примерно стиле я ответил и на другие вопросы.

Обычно контрольные работы с пометками рецензента возвращали по почте, что является как бы пропуском на экзамен. А мне работу не вернули. Сiju в аудитории ВАУ на обзорной лекции по психологии и спрашиваю, как же мне быть, контрольную написал, а мне ее не вернули. Как фамилия, спрашивает преподаватель. Чижов из Кировоградской ШВЛП. Да, помню, Ваша работа рассмотрена на кафедре, давайте зачетку, Вам идет оценка пять.

А вот пример противоположный: в расписании экзамен по термодинамике, у нас его будет принимать к.т.н. доцент Предтеченский, о котором идет слава, что он чрезмерно принципиален. При содействии знакомых ребят-очников встречаемся со старшим преподавателем Лежоевым, о котором все, в один голос, говорят, что он хотя и

требователен, но справедлив. Назначил он мне встречу перед лекциями и дал три вопроса. Идите, говорит, готовьтесь, а после лекций, в 14.00, побеседуем. Через несколько минут я сижу в аудитории, где по расписанию проводит консультацию Предтеченский.

Как правило, преподаватель спрашивает, может у кого будут вопросы, на что обычно все молчат, и тогда он говорит, что начинаем обзорную лекцию, и в течение двух-трех часов выдает материал всего семестра. Но на этот раз из аудитории поступило три вопроса, глянув на которые, доцент улыбнулся и сказал, что в этих трех вопросах заключена суть всей термодинамики, и мы перешли к рассмотрению этой самой сути. Я активно записывал его объяснения и, к обоюдному удовольствию, задавал попутно вопросы. На встрече с Лежоевым в 14.00 я без малейшей запинки, не глядя в свои записи, беседовал на темы самой глубинной сути термодинамики. В зачетку пошла оценка “четыре”.

В 1972 году работа по подготовке штурманов и диспетчеров была передана во вновь организованное летно-штурманское училище, возглавил которое наш Виктор Алексеевич Никифоров, а командиром отдельной авиаэскадрильи назначен Арам Александрович Багдасаров, у которого, девять лет назад на самолете Ан-24, произошел в полете интересный случай. В зоне на высоте 3000 метров отрабатывались действия экипажа при преднамеренном выключении двигателя, а затем при его запуске в воздухе. По ошибке слушателя-бортмеханика при подготовке кабины к запуску преднамеренно выключенного двигателя был выключен работающий двигатель. Пять попыток запустить, хотя бы один из двигателей, не увенчались успехом. Самолет быстро терял высоту. Ближе всех оказался аэродром Ротмистровка. На скорости 220 километров в час планирование происходило с установившейся вертикальной скоростью четыре метра в секунду. После построения маневра, самолет оказался на предпосадочной прямой на излишне большой высоте. Давления в аварийной гидросистеме хватило только на аварийный выпуск шасси, закрылки не выпускались, и терять высоту приходилось уменьшением скорости до парашютирования. Самолет приземлился в конце полосы, выскочил на посев люцерны и понесся по кочкам без тормозов. Багдасаров с бортмехаником Шляхтиным Виталием Федоровичем были отстранены от полетов и их ждала серия наказаний. Но судьба оказалась благосклонной.

Оказывается, Олег Константинович Антонов планировал испытание самолета Ан-24 с отказом двух двигателей, а тут на тебе — испытания проведены без лишних затрат и волнений, и Араму Александровичу были вручены золотые именные часы.

Як-40 в среднем в два раза проигрывал по дальности полета самолету Ил-14. Если на последнем мы летали до Минска и обратно без

посадки, то на Як-40 хватало керосина только до Минска, а для полета в Москву приходилось садиться в Киеве на дозаправку. И только через несколько лет появились самолеты с увеличенной заправкой до четырех тонн. Низкое расположение крыла, так же, как и на Ил-14, гарантировало мягкую посадку, наличие высотной системы и системы кондиционирования позволяло в комфортных условиях летать в верхних слоях атмосферы, где значительно уменьшался километровый расход топлива, наличие совершенного автопилота позволяло экипажу заниматься в полете решением навигационных задач при отсутствии штурмана, а современный радиолокатор “Гроза-40” позволял на разных масштабах рассматривать земную поверхность, определять расположение грозовых очагов и находить в них опасные зоны, установка на самолетах последних серий реверсивно-тормозного устройства значительно сокращало длину пробега, что позволило значительно расширить географию полетов.

ГосНИИ ГА Проводил эксплуатационные испытания. Для этого в Аэрофлоте было оборудовано несколько самолетов, напичканных аппаратурой, записывающей всевозможные параметры процессов, происходящих в силовых элементах конструкции. Аппаратура находилась под бдительным контролем инженеров ГосНИИ. Эти самолеты назывались “лидерными”. Несколько таких машин было и у нас с задачей выполнить максимальное количество посадок. На них почти постоянно летал и мой экипаж, выполняя по двадцать пять посадок в смену.

Очередные отпуска (48 рабочих дней) полностью расходовались для поездок в Ленинград на весеннюю и осеннюю экзаменационную сессию. Учились заочно многие: Никифоров Виктор Алексеевич, Рахматов Таир Алиевич, Вахрин Радий Петрович, Погорелов Иван Семенович, Клюка Виталий Борисович и наша неразлучная тройка: Грицаенко Николай Максимович, Семенихин Эдуард Александрович и я.

Уже появились первые выпускники: Викторенко Виктор Макарович и Юньков Вячеслав Алексеевич, которым тут же были предоставлены должности: первому — заместителя начальника КШВЛП по летной подготовке, а второму — заместителя командира ЛО. Вместе с нами заочно учились будущие руководители Бугурусланского, Сасовского, Краснокутского и Актюбинского училищ. По двенадцать часов в день мы просиживали в аудиториях на обзорных лекциях, лабораторных работах, зачетах и экзаменах, не подозревая какими связями при этом обростали.

Однажды подошел ко мне пилот Ил-14 из Самарканда, Владислав Шульга. У нас, говорит, одинаковый вариант: последние три цифры 179, а значит все контрольные работы, один к одному. Нас сдружили взаимные интересы.

Успешно прошла защита курсового проекта по двигателю АИ-25. Доцент Францев Василий Константинович предложил заняться исследованием установленного реверсивно-тормозного устройства для написания дипломного проекта. Я пообещал подумать, интересно, но страшно. Пилоты, как правило, брали тему на кафедре аэродинамики, мы инструкторы, на кафедре методики летного обучения, производственники на кафедре экономики, и редко кто брал тему на кафедре авиационных двигателей.

Инженер ГосНИИ Осипов, постоянно летавший в моем экипаже на лидерном самолете, пообещал ознакомить меня с материалами ГосНИИ по испытанию реверсивного устройства самолета Як-40. У меня сложился простой план. Мы летали с использованием РТУ на бетоне и фунте, летом и зимой, в дождь и снег. Свободные слушатели-пилоты будут заполнять карточку по длине пробега в зависимости от времени года, состояния ВПП и метеоусловий, а слушатель-бортмеханик карточку по изменению параметров работы двигателя при включении реверса.

Накопление этих данных позволит составить большую таблицу, подкрепить данными ГосНИИ, проанализировать и выдать все рекомендации.

Францев утвердил мой план, разбил его выполнение на сроки, и я за два года до защиты приступил к его реализации.

Работа по переучиванию слушателей с различных типов самолетов захватывала. Бывали и сложные случаи. Так, попал в наш экипаж слушатель из Кишинева, летавший, до того, только на вертолетах КА-26. Пришлось серьезно с ним повозиться, но экзамен по технике пилотирования он сдал на твердую четверку. Переучился и мой друг из Самарканда, переведшийся в Ташкент. Переучивались слушатели-иностранцы из Сирии с переводчицей Виргинией Дмитриевной, летавшие до этого на французских “Каравеллах” и рассказавших, как просто устроено на них управление реверсом. Пиком моих достижений в искусстве обучения был пилот-инспектор самолетов Ан-2 Приволжского управления Савичев. Когда он прибыл в наш экипаж, я обратил внимание на его серьезный подход к учебе, К этому времени я уже дал путевку в небо нескольким сотням авиационных специалистов и уже умел наперед приблизительно оценить их способности. Этот человек полностью подходил на роль подопытного в моем эксперименте. В беседе с глазу на глаз ему была предложена выгодная сделка: я брал на себя обязательство ни в одном полете не дотронуться руками к штурвалу, а ногами к педалям руля направления, а он, со своей стороны, не садиться в кресло пилота, пока полностью и досконально не усвоит все действия, касающиеся техники пилотирования, а так как в моей памяти еще свежи были особенности пилотирования самолета

Ан-2, то разговор с ним шел с учетом этих особенностей.

Эксперимент прошел успешно, и на разборе я выступил с предложением дать инструктору возможность самому, в зависимости от индивидуальных возможностей слушателя, составлять программу летного обучения. Убеленные сединами командиры в вежливой форме разъяснили мне, что если сейчас мой заработок составляет около 400 рублей, то в дальнейшем он станет только 300 рублей. Мы работали в системе, изменить которую на нашем уровне было просто невозможно.

Мы, в ШВЛП, вырабатывали ресурс Як-40 по посадкам, а в производственных предприятиях по налету планера, поэтому разумный хозяйственник, для продления жизни самолета, заключал с нами договор и менялся на учебный, с большим запасом ресурса по налету. Нам это было выгодно, так как мы получали самолет с огромным остатком посадок и еще достаточным ресурсом по планеру. Предприятиям, занимающимся перевозкой первых лиц государства, поступали ЯК-40, пассажирский салон которых был соответственно переоборудован: два полированных стола, четыре мягких кресла, диван. Первых лиц, имели право возить на самолетах до первого капитального ремонта. После него самолет переоборудовали под обычный пассажирский вариант. Для уменьшения затрат менялись самолетами с нами.

Экипажу поставили задачу перегнать отремонтированный самолет-салон, в котором возили Рашидова, из Ташкента в Кировоград. Требовалось его облетать и, если дефектов не обнаружится, ставить план домой. Взяв портфель с документами, мы полетели в Ташкент через Москву рейсовым самолетом. Кто летал в Ташкент, тот знает, какой это сложный аэроузел со множеством ограничительных пеленгов, и аэродром с запутанной сетью рулежных дорожек и стоянок. На улице, возле огромного котла с пловом, которым местные предприниматели кормили прилетающую и улетающую публику вместе с экипажами, я встретил своего однокурсника и ученика, переехавшего из Самарканда в Ташкент. Он согласился быть в роли воздушного лодчмана при облете самолета и дал ряд ценных советов по преодолению семисоткилометрового участка через пустыню Кара-Кум. Оказывается, пустыня не такая уж безориентирная местность. На экране радиолокатора удовлетворительно просматриваются солончаки, нанесенные на карте пунктирной линией; не надо путаться прекращающейся радиосвязи с Ташкентом переходите на связь с Самаркандом, и он вас прекрасно доведет до связи с Ургенчем, а там уже и рукой подать: Нукус, Муйнак, Гурьев.

Конечно же, можно было пойти более длинным обходным путем через Казахстан, но Шульга, знавший пустыню, как свои пять пальцев, сумел нас убедить, проведя с нами такую предварительную подготовку, о которой можно было только мечтать.

Наш маленький лайнер стремительно набирал высоту курсом на запад. Набрав заданный эшелон и убедившись, что двигатели и системы в норме, отправил бортмеханика в салон, а на его место посадил штурмана. На ответственную перегонку со мной полетел старший штурман отряда Осипенко Борис Григорьевич, на кресле второго пилота Владимир Бебешко, Горы и зеленые долины остались позади, впереди — желтая безбрежная пустыня. Рассказываю экипажу анекдот, как сослали тунейдца-одессита в пустыню Кара-Кум. Наутро он проснулся, а вокруг сплошной песок. Мимо медленно проходил караван. Спрашивает одессит, а до моря, мол, далеко? Да километров пятьсот, ответили закутанные в белые одеяния люди. Ну и пляжик намыли, — нашелся одессит.

Настроенный в режиме “Земля” локатор чертит абсолютно пустой экран, через каждые пятьдесят километров контрольная связь с Ташкентом. На удалении двести пятьдесят километров Ташкент на связь не ответил. В эфире тишина, пролетающий самолет здесь большая редкость. Запас керосина в баках тает на глазах. Казалось бы, сколько мы там летим, а тонны уже как не бывало. Стрелка радиокompаса, настроенного на Ташкент, стронулась с отметки 180 градусов и начала плавно вращаться вокруг своей оси. Глянул я на свой экипаж и увидел лица, как у парашютистов перед прыжком. Включаю переключатель самолетного громкоговорящего устройства, нажимаю кнопку радиопередатчика и произношу: “Самарканд, я 87316, контрольная связь.” Как гром среди ясного неба прогремел в наушниках и динамиках СГУ ответ: “87316, я Самарканд, Ваш азимут 360 фадусов, удаление 150 киломефов, Вы следуете левее линии пути пятнадцать километров”. Я внимательно следил за выражением лиц моих товарищей, каменные улыбки сменились на откровенно радостные. И буквально тут же я услышал голос штурмана: “Командир, вижу очертания солончака на удалении 120 километров”. После посадки в Нукусе у нас в баках оставалось керосина до запасного аэродрома Гурьев. За семь часов летного и двенадцать часов рабочего времени, выполнив посадки для дозаправки в Гурьеве и Донецке, к вечеру мы были дома в нашем родном, красивом и уютном Кировофаде. Вполне естественно, что посадки я выполнял с использованием реверса, составил карточки и внес в таблицу своего дипломного проекта аэродромы Ташкент, Нукус, Гурьев.

Через несколько дней командир эскадрильи, Фролов Иван Тимофеевич, предложил экипажу весь апрель подышать горным воздухом. Задача состояла в переучивании и вводе в строй летного состава Минераловодского отряда, ранее летавшего на самолете Ил-14, на полученные ими самолеты Як-40. Для того, чтобы прочувствовать мое настроение, я приведу полностью рассказ, написанный мною несколько лет спустя.

Если Вы когда нибудь выезжали из Кисловодска на электричке, то, вероятно, помните названия остановок: Минутка, Подкумок... Я не буду утомлять Вас их перечислением. Начну с предистории.

В Ленинграде живет мой школьный товарищ.

Работает он в Институте Метрологии, бывшей Палате Мер и Весов. Лет десять назад он зашел ко мне и заразил любовью к камням.

Сейчас камни мое хобби. Ими забита вся смотровая яма в моем гараже.

Как-то из санатория “Пикет”, где я отдыхал, была организована экскурсия на Домбай.

Выезжая на автобусе из Кисловодска, экскурсовод обратил наше внимание на тот факт, что сразу после войны, с целью добычи известняка, открыли карьер и снесли пол-горы. Это сразу же отрицательно сказалось на климате здравницы. Карьер закрыли. Меня заинтересовал этот карьер.

А теперь возвращаюсь к электричке. Из Кисловодска электричка ходит примерно каждые 30 минут. Если выйти на остановке Подкумок, то перед вами за строениями совхоза “Ессентукский” открывается заброшенный карьер, подходы к которому застроены дачами.

В Кисловодске, этим летом, каждый вечер шел дождь. За дачами было сплошное месиво грязи, но желание найти редкий камень двигало меня вперед. Наконец, у меня под ногами глыбы известняка. Передо мной внутренности горы в виде нагромождения камней и почти вертикальных обрывов оставшейся части. Местами на обрывах видны селевые потоки, они преграждали мне дорогу, ограничивая подходы к нетронутой стене. Камни удивительно похожи друг на друга, как братья-близнецы, сплошной белый известняк. По пути я внимательно осматривал каждый камень, по возможности их переворачивая, в надежде увидеть занорыш или сверкающий минерал, но увя, передо мною только белое безмолвие. Впереди в лучах солнца что-то стеклянно блеснуло. Это старый мой знакомый кальцит.

Несколько лет назад я отдыхал в Крыму в заповеднике “Ласпи”. Если Вам приходилось проезжать по новой автостраде Севастополь-Ялта, Вы наверняка видели это изумительное по красоте место со смотровой площадки перевала Михайловский. Одним словом, это рядом с Форосом — резиденцией президентов. Вот там, на берегу моря, в крупной глыбе известняка я обнаружил занорыш, сплошь заполненный огромным минералом кальцита, который я бережно вырубил зубилом и молотком, положил в багажник своих Жигулей и сейчас он хранится в моей коллекции.

Итак, кальцит. А что еще найду я в середине горы? Идти стало страшновато. Валуны размером с пятиэтажный дом как-то подозрительно висят над моей головой. Надо быть предельно осторожным и осмотрительным, а тут еще под ногами селевой поток, по которому можно запросто съехать вниз. Но мои страхи были тут же вознаграждены. Под ногами я увидел удивительные пеньки из кальцинированного известняка, напоминающие копыта сказочного существа. Разгадка пришла очень скоро: на соседней глыбе я увидел с десятков окаменелых сосулук.

Я попал на место бывшей пещеры. Вода, насыщенная известью, капая в течение миллионов лет, образовала сосульки-сталактиты, а окаменевшие пеньки были ни чем иным, как сталагмитами, образовавшимися под сталактитами от тех же капель воды. Я уже видел это удивительное творение природы в Новофонских пещерах и в пещерах Нижних Татр.

Вдруг, в огромном валуне, метрах в тридцати впереди, я увидел темно-коричневые вкрапления. Сердце гулко забилося, и я поспешил к валуну. Занорыши размерами от грецкого ореха до кулака были заполнены рыхлой ржавчиной.

Из этой ржавчины я выковырял несколько минералов пирита или халькопирита или чего-то подобного, — во всяком случае минералы с металлическим блеском. Точно определить название минерала, не имея специальной подготовки сложно, но это потом. Таблицы по определению минералов лежали у меня дома на книжной полке, а минералы в рюкзаке.

Под ногами камни с грязью, справа вертикальная стена с нависшими валунами, слева внизу на расстоянии два-три километра дачи, но не видно человеческих следов, попадаете только козий помет. Внизу, под обрывом, что-то темнело. Может пещера? Пренебрегая опасностью, но осторожно, чтобы не зашуметь, не подскользнуться, чтобы из под ноги не покатила камень, я приблизился к загадочному месту. Но это не пещера. Это мощный, толщиной в несколько метров, выход угля или горючего сланца.

Теперь Вы понимаете, что летая на аэродроме Минеральные Воды, я имел редчайшую возможность заглянуть внутрь двух горушек, расположенных в часе ходьбы: Змейки, изрытой карьерами, и Кинжала, наполовину снесенного заготовителями камня. Кроме того, апрель на северном Кавказе время расцвета живописной природы.

Из полетов мне запомнились два момента: встреча на аэродроме Ставрополь, во время заправки нашего самолета топливом, министра ГА Бориса Павловича Бугаева, которому я сообщил цель своих полетов, и возмущение инженеров АТБ Минеральных Вод из-за выруливания задним ходом с 22 стоянки с помощью реверса.

К концу осени 1972 года моим экипажем было составлено триста пятьдесят карточек с записями всех данных по исследованию РТУ самолета Як-40 в различных климатических зонах, в различные поры года с различным состоянием искусственных и грунтовых взлетно-посадочных полос.

Впервые за три года я оставлял свой экипаж на целых четыре месяца. Мой дядя, доктор наук, занимавшийся проблемами очистки зерна во всесоюзном институте механизации, дал мне несколько практических рекомендаций, пока я находился у него в течение двух недель, посещая ГосНИИ. В ГосНИИ вышла неожиданная задержка: зав. отделом руководств по летной эксплуатации самолетов третьего класса, Бачулис Михаил Эдуардович, узнав о цели моего визита, вдруг страшно обрадовался и сказал, что с большим удовольствием передаст мне материалы испытаний РТУ, но с одним условием: я должен вычитать готовящееся к печати второе издание руководства по летной эксплуатации самолета Як-40. Это была одна из интереснейших работ в моей жизни. На нее ушло целых две недели. Как практик, я внес двести сорок шесть замечаний, большинство из которых были учтены, а представьте себе, насколько я своими познаниями опередил своих товарищей, ведь это руководство поступило к нам только через год.

В Ленинград я приехал с солидным материалом. Вообще говоря, материалы испытаний ничего нового мне не дали, за исключением лент самописцев, записавших параметры внутри двигателя при включении реверса в различных вариантах. Оставалось подвести теорию, чтобы объяснить, как и почему происходят изменения этих параметров. И вспомнил я, что еще в военном училище шла речь о реактивных двигателях с изменяемой геометрией сопла и о том, что уменьшение размера сопла приводит к некоторому торможению газового потока, а включение реверса точно также приводит к некоторому торможению воздушного потока, так как створки РТУ перекрывают его, изменяя направление потока выходящих газов на обратное. В трудах д.т.н. Кулагина я нашел обоснование этих процессов. На защите я чувствовал себя легко и свободно. Одна только сводная таблица, показывающая мои посадки с применением реверса, вызвала любопытство и уважение присутствующих.

Сразу же после банкета в ресторанном зале гостиницы “Ленинград” с окнами, выходящими на легендарный крейсер “Аврора”, в присутствии заместителя министра ГА и, как на дипломатических приемах, стоя, мы: Клюка Виталий Борисович, Никифоров Виктор Алексеевич, Семенихин Эдуард Александрович и я, с синими ромбиками в тонкой золотой окантовке с самолетом, летящим вокруг земного шара, и с надписью “АКАДЕМИЯ” на голубой ленте, возвращались до-

мой в уютный, родной и самый дорогой на Земле город Кировоград. Нам выпало счастье быть первыми выпускниками Академии Гражданской Авиации, в которую преобразовалось ВАУ.

После возвращения из Ленинграда, вместо уехавшего в Бугульму на постоянную работу Пономарева, мне в экипаж дали другого бортового механика, Кискаркина Валентина Алексеевича, и мы продолжили полеты по три с небольшим часа в день, чтобы за месяц налетать пятьдесят с небольшим часов.

Чаще летать приходилось на аэродроме Малая Виска. Третий летный отряд состоял из трех эскадрилий. Командовал отрядом, после успешного окончания ВАУ, Вахрин Радий Петрович мой однополчанин по военному училищу (командир звена, майор). Тупий Леонид Маркович стал командиром эскадрильи, а заместителем у него был Григорий Григорьевич Жабин, один из первых, освоивших самолет Як-40, кому доверяли самые ответственные задания, в том числе переучивание немцев из-за “железного занавеса” и перегонку в ФРГ купленных ими самолетов. Самолетов с увеличенной заправкой у нас было немного, поэтому на базе летали в основном на трехтонках. Перелетали в М. Виску, выполняли там максимум шесть заходов и на дозаправку в Кировоград. Сорок минут заправки и снова такой же вояж. Если самолеты Ан-24 улетали на полевые аэродромы на всю смену, то мы на Як-40 буквально третировали службу движения аэродрома Кировоград, создавая массу неудобств. Поэтому было решено на аэродроме М.Виска организовать службу ГСМ.

После ее организации, мы по очереди заруливали на заправку, не занимая места в воздушной зоне Кировограда. Учебный полевой аэродром Хмелевое располагался несколько дальше от Кировограда. Там также летало пять-шесть самолетов Як-40, и эти самолеты заправлялись в Малой Виске. Разгрузив таким образом центральный аэродром Кировоград, появилась реальная возможность двум-трем самолетам выполнять на нем заходы под шторкой по посадочной системе СП-50 и по локатору. Таким образом, сеть учебных аэродромов Кировоградского аэроузла позволяла в полной мере выполнять все требования программ летной подготовки слушателей-пилотов, штурманов и борт-механиков.

В коридоре АДП я часто сталкивался со своими товарищами по Ан-2, которые уже все были переучены на большие самолеты. Мой инструктор, Бредихин Владимир Алексеевич, летал на Ан-24, и я его всегда встречал в сопровождении молодого симпатичного штурмана, Степанова Валерия Сергеевича, из третьего выпуска штурманов. Отработав несколько лет в Саратове на самолетах Ли-2, Ил-14, он переучился на ВС Ан-24 и перевелся в ШВЛП на должность штурмана-инструктора.

Для пополнения своего карманного бюджета я всегда находил возможности. После стажировки на авиахимработах в Кировоградском производственном летном отряде, командир авиаэскадрильи Шиленко Петр Арсентьевич любезно пригласил меня поработать в качестве внештатного пилота-инструктора самолета Ан-2.

Летный состав, читающий мои воспоминания, ясно понимает, что при становлении командира самолета требуется выполнить большой налет с пилотом-инструктором, прежде чем ему доверят самолет с пассажирами. Одним из таких пилотов был Леонид Курака. Эти полеты с кандидатами в командиры я мог выполнять только по выходным и праздничным дням. Практически каждый месяц я получал за эту работу некоторую сумму, позволявшую мне безбедно покрыть возникающие затраты. В связи с этим я вспомнил несколько интересных случаев.

Однажды, нужно было лететь в г. Светловодск, на аэродроме которого я еще не был. На предполетной подготовке я спросил у кандидата в командиры, все ли документы и полетные карты он взял с собой в служебный портфель, и получил утвердительный ответ. На Светловодск пилот также до сих пор еще не летал. Разложенная на столе штурманского класса карта ясно показывала расположение и подходы к аэродрому. Точно такая же, без сомнения, карта находилась в служебном портфеле моего пилота.

Самолет с двенадцатью пассажирами на борту, вылетев с аэродрома Кировоград, взял курс на Светловодск. Раннее утро, вертикальных потоков воздуха нет, самолет летит плавно, без болтанки. Пассажиры довольны, мирно беседуют, рассматривая землю с высоты птичьего полета через круглые окна — иллюминаторы. Пилот дает мне в руки полетную карту, я разворачиваю ее и обнаруживаю обрез над Александрией. Оказывается, пилот взял не те карты, а я своевременно его не проконтролировал. Так сама жизнь учила нас ответственности за свои поступки. Вопрос стал ребром: или с позором возвращаться, или на свой страх и риск продолжать полет, чтобы попасть на аэродром, где нам, с моим подопечным, еще бывать не приходилось. В это время под нами проплывала автострада Кировоград-Знаменка-Александрия. Вспомнил я, как мы с Борисом Александровичем Киркиным на наших мотоциклах ездили на рыбалку в Светловодск и дальше, в сторону Андрусовки и Чигирина. На выезде из Светловодска, в том направлении, я видел маленькую табличку со стрелкой и надписью “Аэропорт”.

Решение было принято. От таблички в ту сторону, куда указывала стрелка, мы выполнили несколько заходов, пока в однообразии зеленых квадратов полей не заметили крошечные белые посадочные знаки.

В те далекие шестидесятые годы мне часто, но выходным дням,

приходилось возить пассажиров на самолете Ан-2 по так называемым малому (Малая Виска, Новомиргород, Александровка) и большому (Ольшанка, Ульяновка, Гайворон, Голованевск) кольцу. В одном из полетов, в Гайвороне, произошел отказ самолетного генератора. Зная, что до Кировограда надо лететь чуть больше часа, а полная разрядка аккумуляторов может привести к непредсказуемым последствиям, я решил не рисковать и доложил об отказе в Кировоград. Поступила команда ждать прибытия следующим рейсом техника по спецоборудованию. Приютил нас экипаж, выполнявший там авиахимработы. Авиатехником в этом экипаже был мой соученик по второй катрановской школе Петр Янковский. Нас поставили на колхозное питание, установили для нас, в зале для пассажиров, две раскладушки с постельными принадлежностями и научили играть в карточную игру “Храп”. Прилетевший на следующий день авиатехник, устранить эту неисправность в полевых условиях не смог и мы остались там на вторые сутки. На третий день прилетел Петр Арсентьевич и мы с ним, выключив максимально возможное количество потребителей электроэнергии, буквально на честном слове, перегнали самолет на базу.

Командование Кировоградского производственного предприятия продолжало в свободные от учебных полетов дни приглашать меня выполнять рейсовые полеты и на Як-40. Однажды мы выполняли рейс Запорожье — Минеральные Воды и обратно. Вторым пилотом был мой вчерашний слушатель, Харчук Павел Сергеевич, бортмеханик человек, с которым мне раньше летать не приходилось, но работавший в полете четко и педантично. Самолет был оборудован реверсивно-горючим устройством на среднем двигателе. Для его включения руководством по летной эксплуатации самолета рекомендовалось перед посадкой, на высоте пятнадцать метров, по команде командира: “Реверс!” бортмеханику увеличить на среднем двигателе режим до номинального и включить реверс. В наших учебных полетах мы выработали рекомендацию, что при необходимости можно на любом этапе посадки, то есть на пробеге, включать реверс, а потом увеличивать режим двигателю, не допуская увеличения температуры выходящих газов свыше дозволенного предела во избежание обрыва титановых лопаток турбины реактивного двигателя. Наши, из ШВЛП, бортмеханики получили такую тренировку, и часто использовали такую возможность при посадках на очень короткие Кировоградские взлетно-посадочные полосы. Однако, в целях экономии топлива мы, как правило, реверсом пользовались только в самых исключительных случаях, так как, сделав на них несколько тысяч посадок, чувствовали себя на этих полосах не просто уверенно, а самоуверенно. Эта самоуверенность чуть не привела меня к печальным последствиям.

На метеоконсультации в Запорожском аэропорту нас предупредили, что к Кировограду подходит холодный фронт с, обычными для него, метеоявлениями, как гроза, с резким изменением скорости и направления ветра. В летнюю пору года такие прогнозы для летного состава не в диковинку, наш самолет оборудован радиолокационной станцией, на экране которой четко видны грозовые очаги и опасные провалы в них. Наша задача в полете обходить их на удалении не ближе десяти километров и полная безопасность лайнеру с пассажирами обеспечена. На подходе к Кировограду внимательно просматриваем воздушное пространство на экране локатора. Над городом видны слабые следы от грозовых очагов, с полным отсутствием опасных провалов. Прогноз и фактическая погода соответствует нашему минимуму, ветер юго-восточный, семь метров в секунду. Таким образом, при посадке на асфальто-бетонную полосу с юго-восточным курсом он будет строго встречным. Идет спокойная работа экипажа, получено разрешение диспетчера на посадку.

Высота десять метров, бортмеханик по команде командира устанавливает двигателям режим малый газ, до торца полосы остается сто метров начинается плавное выравнивание, у самолета посадочное положение, высота двадцать сантиметров, а касания все нет и нет. Не коснувшись поверхности полосы, самолет пролетает примыкающую к ней рулежную дорожку №2 и касается бетона, где-то в середине, с явным перелетом, на несколько повышенной путевой скорости. При наличии на рабочем месте нашего бортмеханика, из КШВЛП, не возникло бы никаких проблем. По команде “Реверс!” он спокойно включил бы реверс и вывел номинальный режим, создав дополнительное торможение двигателем и самолет спокойно остановился, не добежав метров триста до ее конца. А как будет действовать опытный, пунктуальный бортмеханик, сидящий рядом, под моей правой рукой. На эту тему с ним разговора не было и, вполне может быть, он попытается вывести номинальный режим, как написано в руководстве, а это равносильно самоубийству, так как самолет вылетит с полосы. На принятие решения доли секунды. Энергично использую тормоза колес шасси с использованием рулежной дорожки №1 в качестве скоростной. Этот маневр мне почти удается за исключением одной детали. Левое колесо наезжает на деревянную табличку с надписью РД №1. После остановки самолета спрашиваю: “Какой ветер?” и слышу ответ диспетчера “Попутный, девять метров в секунду.” Это был редчайший случай в моей летной практике, когда на высоте выравнивания ветер изменил направление на 180 градусов, а диспетчер, Николай Александрович Гаврилов, получив от метеонаблюдателя это сообщение не рискнул выдать его в эфир.

До создания Кировоградского высшего летного училища, появления первого летного отряда на самолетах Як-18Т, с бурлящим энергией молодым летным составом, оставалось целых шесть лет.

Командир отряда Радий Петрович Вахрин знал меня еще с военного училища. Мы вместе заочно учились в Ленинградской академии гражданской авиации, бывшем ВАУ. За это время у него было достаточно времени для изучения моих недостатков и возможностей. Другие командиры и начальники также много времени уделяли моему профессиональному росту. Начальник КШВЛП Виктор Макарович Викторенко, после полета со мной по маршруту с посадками в Ростове, Волгограде и Саратове, 22 апреля 1971 года, написал акт и установил мне первый минимум ночью. Он же, 12 ноября 1971 года, выполнил со мной пять заходов, четыре посадки в естественных метеоусловиях, при высоте нижней границы десятибалльной облачности 60-80 метров и допустил к самостоятельным полетам в таких сложных метеоусловиях. Продолжил тренировать меня в таких метеоусловиях бывший командир отряда Островский. 21 декабря, этого же года, при высоте облачности 60-80 метров он выполнил со мной шесть заходов, пять посадок. 13 ноября 1972 года при высоте облачности 70 метров со мной выполнил три захода, две посадки, только что вступивший в должность командира отряда, Вахрин. Уровень моей техники пилотирования значительно вырос. Перед выходом на визуальный полет я перестал волноваться и спешить увидеть землю в разрывах нижней кромки облачности. Тренировать меня продолжил заместитель командира отряда И.И. Корниенко.

5 ноября 1973 года при высоте нижней границы облачности 60 метров и тумане с видимостью 800 метров, он закрыл картонкой мой авиагоризонт, и я по дублирующим приборам спокойно и мягко посадил самолет.

Когда Григория Григорьевича Жабина списали с летной работы по состоянию здоровья, Радий Петрович предложил мою кандидатуру на должность заместителя командира авиаэскадрильи.

Леонид Маркович Тупий воспротивился, а командир авиаэскадрильи Рахматов Таир Алиевич, хорошо знавший меня, с большим удовольствием согласился со мной работать. Седовласые, опытные командиры кораблей роптали: “А почему Чижов?”, но наше командование знало, что делает, и их ропот остался без внимания. В марте 1974 года приказом начальника КШВЛП меня назначили на эту должность.

Моей подготовкой, в качестве руководителя полетов на учебных аэродромах, занялся заместитель начальника службы движения Игорь Александрович Юрко, один из бывших военнотружеников 25 авиацион-

кого полка (командир эскадрильи, а затем штурман полка) самолетов Ту-4, “летающая крепость”. Из всех знакомых мне боевых летчиков, он один был награжден орденом Александра Невского за талант военачальника в битве с немецко-фашистскими захватчиками. Мне было вручено свидетельство на право руководства учебными полетами с его подписью.

Если летный состав приходил на предполетную подготовку за два часа до начала полетов, то мне, молодому руководителю, требовалось приходить еще на час раньше, чтобы подготовиться к разбору: связаться с АМСГ, изучить прогноз, фактическую погоду на наших и ближайших запасных аэродромах, аэронавигационную обстановку и, на основании общего анализа, выбрать оптимальный запасной аэродром.

Далее, требовалось связаться с руководителем полетов базового аэродрома, уточнить на каком аэродроме будут летать экипажи нашей авиаэскадрильи и с кем из диспетчеров я буду управлять воздушным движением на нем.

У начальника аэропорта учебного аэродрома, по телефону, уточнял состояние взлетно-посадочных полос, особенно грунтовых, после дождя, и его рекомендации по маневрированию на пробеге ВС между долго высыхающими лужами.

На стартовом медпункте проходил предполетный медицинский осмотр, а также уточнял, кто из медперсонала выезжает со мной на дежурство.

Внимательный читатель задастся вопросом, а зачем это надо, если каждый командир экипажа должен принять решение на полеты самостоятельно? Чтобы понять в чем дело, давайте с вами посчитаем количество вылетающих самолетов в одну смену с временным интервалом примерно в одну — две минуты. Итак аэродромы: Малая Виска, Хмелевое, Ротмистровка, Счастливая.

При хорошей погоде на каждый аэродром вылетает, в среднем, семь самолетов (пять на “кругу” и два в зонах), к тому же, на центральном аэродроме остается работать три борта по инструментальным заходам и два, в секторе полетов по приборам. Посчитали? В течении одного часа вылетает примерно тридцать три учебных самолетов, не считая двух — трех рейсовых с пассажирами из Кировоградского аэропорта. А теперь представьте себе коридор АДП в котором между метеослужбой, штурманской, БАИ и диспетчером АДП снуют тридцать три командира, тридцать три штурмана, полтора десятка бортрадистов и около сотни слушателей.

В таких условиях индивидуальная работа, просто невыполнима.

А нас, руководителей полетов полевых аэродромов, всего четверо. Собрав всю нужную информацию мы, в помещениях своих АЭ, проводим качественный, неторопливый разбор полетов, распределяем кто

будет вылетать с РП первым, в какой очередности будут выполняться полеты в зоны, чтобы на “кругу” оставалось не больше, разрешенных инструкцией, пяти воздушных судов, а, главное, выясняем у кого есть слушатели подготовленные к самостоятельному вылету, для которых устанавливается своя очередность. При большом скоплении народа даем указание, чтобы с командиром на АДП шел только один слушатель, вылетающий первым, а остальные шли помогать бортмеханику готовить самолет к вылету, да, чтобы не забыли наполнить бортовой термос свежей питьевой водой, тщательно протерли лобовые стекла кабины экипажа на которых постоянно оставались следы от столкновения со встречной летающей живностью. После разбора каждый член экипажа четко знал свое место в этой гигантской карусели. Рядовой линейный командир чувствовал бы себя в ней, как новичок в Московской воздушной зоне, а нашими слушателями и были рядовые линейные пилоты.

Посадив бригаду, обеспечивающую полеты, в самолет, а это диспетчер, стартовый фельдшер и авиационный техник для облива, быстро нагревающихся от торможения, колес самолета Як-40, РП сел в кресло пилота и выполнял перелет. После посадки, на дежурной автомашине, пока диспетчер принимал у начальника аэропорта свое рабочее место, объезжал все полосы и, убедившись в их пригодности, наличии исправных санитарной, пожарной, бортовой машин и водовозки, давал разрешение в Кировоград на прием своих воздушных судов. До сих пор помню диспетчеров полевых аэродромов с которыми работал в те далекие, четверть века назад, времена: Глеб Николаевич Богаченко, Тимофей Демидович Гусинский, Николай Федорович Компаниец и постоянный диспетчер аэродрома Малая Виска, местный житель, Николай Ильич Сипливый, которые ненавязчиво передавали свой опыт управления воздушным движением. Александр Алексеевич Водяницкий приступил к работе в качестве диспетчера полевых аэродромов в апреле 1975 года, проработав после окончания ШВЛП несколько лет в производственных подразделениях, привнес в эту напряженную и ответственную работу видение производственника: увеличенные, с некоторым запасом, интервалы и дистанции, но быстро вошел в наш ритм. Позже, с августа 1977 года, на этой должности приступил к работе Валерий Гаврилович Козулин, из третьего выпуска ЛШУ, который целый год прождал очередь на диспетчера, работая заправщиком в службе ГСМ.

Эти люди выполняли свою работу, постоянно держа палец на тангенте включения радиопередатчика, касаясь губами микрофона и не сводя глаз с экрана радиолокатора, рулящих, взлетающих и садящихся самолетов, да еще следя краем глаза за тем, чтобы никто из посто-

ронных не выскочил на полосу. При этом, их речь должна быть четкой, понятной, состоять только из выражений, рекомендуемых инструкцией по фразеологии радиообмена между диспетчером и экипажами воздушных судов. Эти люди несли постоянную юридическую ответственность за соблюдение безопасных дистанций между судами по удалению и высоте.

Нам, командирам — руководителям полетов, ко всему этому, необходимо было еще во всех экипажах, по очереди, выполнять проверочные полеты, чтобы дать разрешение на самостоятельный выпуск. Если слушатель выполнял полет, не выходя за нормативы оценки “три”, но уверенно выполнял посадку и погода соответствовала уровню его подготовки, в самолете оставались: командир-слушатель, второй пилот-слушатель и два постоянных члена экипажа: штурман и бортмеханик, не имеющих доступа к органам управления самолетом. Мы же с инструктором поднимались на самолетный командный пункт с рабочими книжками инструктора и слушателя и, сделав запись в них инструктора о готовности к самостоятельным полетам, и мою, разрешающую самостоятельный полет, скрепив это все своими подписями, давали разрешение на взлет. В самостоятельном полете при отклонениях, невидимых с земли, но выходящих за пределы оценки “три”, постоянные члены экипажа прекращали рискованные полеты, самолет заруливал на линию осмотра, двигатели выключали и проводили тщательный разбор по схеме “отклонение-ошибка-причина”. Находясь на СКП, инструктор имел право, которого лишен был диспетчер, при обнаружении на посадке отклонения своим “родным и успокаивающим для слушателя инструкторским голосом” подсказать, как действовать рулями: “задержи”, “добирай” или “уходи на второй круг”. Но качество подготовки было настолько высоким, что практически за весь период моей работы не было ни единого случая, чтобы проверенный слушатель не выполнил нормальной посадки. Часто возникала очередь за проверяющим, и мне приходилось, выйдя из одного самолета, быстро написав разрешение и отправив инструктора на СКП, тут же садиться в стоящий рядом другой самолет и проверять следующего.

Проверив и допустив к первому самостоятельному полету пять-шесть пилотов, я поднимался на СКП, чтобы дать передохнуть диспетчеру, быстро утомлявшемуся на ответственной, монотонной и тяжелой работе.

Леонид Андреевич Шевелев, старший бортмеханик летного отряда, с которым мне посчастливилось летать на самолете Ил-14, исключительно требовательный и справедливый руководитель своей службы, относился ко мне с уважением, и я отвечал ему взаимностью. Это была легендарная личность. Он летал на Новой Земле и был одним из участников испытания атомной бомбы.



Я поднимался на СКП, чтобы дать передохнуть диспетчеру от ответственной, монотонной и тяжелой работы

Он с гордостью рассказывал мне о сыновьях.

Старший, Владимир, закончил Кременчугское летное училище и вводился командиром самолета Ан-2 в нашем, Кировоградском авиапредприятии, младший, Сергей, закончил штурманское отделение ШВЛП и уехал работать на север в полярную авиацию. Он с уважением рассказывал о своей жене, Антонине Филипповне, которая в 1942 году закончила в Мордовии Саранскую авиационную школу и до 1944 года пролетала стрелком-радистом на пикирующем бомбардировщике Пе-2 над немецкими позициями. У него я учился требовательности и уважительного отношения к сотрудникам.

Командир соседней эскадрильи, Иван Тимофеевич Фролов, вразумлял меня: “При разлете самолетов стой на видном месте и поглядывай на часы. Все экипажи будут думать, что ты контролируешь время прогрева двигателей после запуска, и будут остерегаться нарушать”. Такая командирская методика претила мне в самой основе, так как, пролетав командиром эти годы, в основном в отрыве от базы, я понимал, насколько ошибочен такой подход, потому что каждый командир дорожит честью своего экипажа во всяком случае не меньше заместителя командира эскадрильи. И главной своей задачей я считал не подглядывание за действиями экипажей, а создание нормальных ус-

ловий для их работы. Да и кого контролировать? В нашей эскадрилье собрались настоящие корифеи авиации: Дикий Иван Васильевич, первым в КШВЛП освоивший самолет Як-40, Бакаев Василий Нестерович, бывший заместитель командира АЭ самолетов Ил-14, Щеткин Николай Васильевич, ветеран военного училища, который в то время, когда я был курсантом, уже носил погоны майора. Мне, молодому, еще многому нужно у них научиться.

Как только наступала скверная погода с низко нависшей морозящей облачностью и туманами, я организовывал летную тренировку по очереди всех командиров кораблей-инструкторов со своими экипажами и таким образом начинал зарабатывать себе авторитет. 18 ноября 1975 года в тумане с видимостью 900 м и при высоте нижней границы облаков 80 метров, я выполнил с Александром Гавриловичем Орлянским четыре посадки, и с Ващуком Леонидом Алексеевичем еще пять посадок. С этого дня я начал постоянно тренировать летный состав в сложных метеорологических условиях. Сохранившиеся задания на тренировку пестрят записями, закрашенными красным карандашом: 19 января с Почечуевым Геннадием Петровичем выполнено пять посадок ночью в тумане с видимостью 800 метров, 29 января с Поповым семь посадок ночью при облачности высотой 90 метров, 15 ноября с Баркаганом Валерием Семеновичем пять посадок днем при высоте облаков 65 метров, 19 ноября со Щеткиным Николаем Васильевичем три посадки в тумане с видимостью 900 метров и высотой облаков 90 метров, 23 ноября с Феоктистовым Николаем Арсентьевичем при высоте облачности 70 метров.

На то время у меня был большой недостаток для такой должности, моя молодость. Почти все командиры в нашей авиаэскадрилье имели солидный возраст и были пилотами первого класса, а у меня, одного из немногих на командной должности, был второй класс пилота. По этой причине мне разрешалось тренировать закрепленный летный состав, а проверять технику пилотирования я имел право только у пилотов второго, третьего и четвертого класса. С Таиром Алиевичем Рахматовым, который имел первый класс, мы прекрасно справлялись с комплексом наших обязанностей, и наши летчики в любой момент могли выполнить необходимую для продолжения своих полетов процедуру.

После окончания академии все мои товарищи пошли в рост по служебной карьере. Виктор Макарович Викторенко стал начальником Кировоградской ШВЛП, Радий Петрович Вахрин первым заместителем начальника, Виктор Алексеевич Никифоров начальником вновь созданного летно-штурманского училища (ЛШУ), Виталий Петрович Шустов заместителем начальника ЛШУ по летной подготовке, Нико-

лай Максимович Грицаенко командиром нашего, третьего, летного отряда, Эдуард Александрович Семенихин командиром второго летного отряда.

9 апреля 1976 года в акте проверки моей техники пилотирования первый заместитель начальника КШВЛП Радий Петрович Вахрин сделал запись: “Общая оценка по технике пилотирования отлично. По достигнутому уровню техники пилотирования и морально-деловым качествам, достоин присвоения квалификации “Пилот первого класса транспортной авиации.” Высшая квалификационная комиссия министерства гражданской авиации собрала кандидатов для приема экзаменов на первый класс в Кременчугском летном училище, созданном на базе 10 ВАШПОЛ, которую я закончил в 1957 году. Из своих командиров я встретил там продолжающего трудиться в службе движения, Шибалова Николая Никаноровича, бывшего моего командира звена.

Несмотря на то, что с тех пор прошло около двадцати лет, он меня вспомнил и чрезвычайно обрадовался нашей встрече. Флаг-штурман КШВЛП Мыциков Федор Максимович, человек, достойный самого большого уважения, и если можно так выразиться совесть нашей КШВЛП, поехал с нами, как член ВКК. Среди кандидатов, сдававших экзамены на первый класс, собрался практически весь летный состав парашютного звена Кировоградского аэроклуба. ШВЛП дала летную работу всем. Павел Алексеевич Банников перевелся к нам из производственного отряда, освоил самолет Ан-24 и трудился в должности командира корабля-инструктора. Мой друг, Киркин Борис Александрович также летал командиром корабля — инструктором на самолете Ан-24 и с ним вместе в такой же должности трудился Овчар Юрий Иванович. Мы поместились в одной комнате и, отрывая время от сна, репетировали ответы на программные вопросы, готовясь к очередному экзамену. Замечу, что далеко не всем удалось успешно пройти эту, ответственнейшую в жизни летчика, проверку. Представители нашей ШВЛП справились с этой задачей прекрасно. В солнечные дни апреля 1976 года пилотами первого класса транспортной авиации стали командиры воздушного судна-инструкторы: Киркин Борис Александрович, Анохин Георгий Иванович, Овчар Юрий Иванович, Банников Павел Алексеевич и я. Штурманами первого класса стали: Мартынюк Виталий Владимирович, Лещуков Павел Григорьевич, Макаrchук Петр Дмитриевич и штурман нашей эскадрильи, закончивший стационар Ленинградской академии, с отличием, Поляков Владимир Васильевич, с которым мы работали в эскадрильи вместе, рука об руку.

Наш командир, Рахматов Таир Алиевич, учился на факультете заочного обучения академии гражданской авиации и, кроме того, был большим энтузиастом, отдавая всего себя работе внештатным препода-

вателем учебно-летного отдела. А мы с Владимиром Васильевичем практически весь воз эскадрильевой работы тащили на своих плечах. И получалось у нас это совсем неплохо. Мы добивались наглядности на летных разборах и в обучении слушателей с применением имеющейся в нашем распоряжении техники. Для этой цели окна в комнате авиаэскадрильи днем закрывались плотными светонепроницаемыми шторами, возле классной доски висел экран, и мы имели возможность организовывать занятия на любую тему с показом диафильмов через диапроектор, а схем и рисунков через эпидиаскоп. С помощью магнитофона мы анализировали ошибки, допускаемые экипажами при ведении радиообмена и при взаимодействии в экипаже. Проводили методические совещания, открытые методические часы, на которых присутствовали все командиры, и каждый высказывал свое мнение об увиденном и услышанном. Каждый старался выглядеть достойно, а от этого выигрывала наша общая цель: безопасность полетов и качество летного обучения. Без преувеличения могу утверждать, что через наши руки прошло большинство летного состава бывшего Советского Союза и зарубежных авиакомпаний всех континентов земли. Функционировала еще и Ульяновская ШВЛП, но там, в основном, готовили летный состав на тяжелых самолетах первого-второго класса, для переучивания на которые шли летчики, закончившие Кировоградскую ШВЛП и налетавшие на производстве определенное количество часов.

Еще в 1972 году закончилось переучивание на самолеты Ан-2 и Ли-2, в 1973 году совершил завершающий полет на самолете Ил-14 командир эскадрильи Аким Михайлович Беляев. Переучивание шло полным ходом. На самолетах Ан-24 работало два летных отряда и один, третий, на Як-40. По разрядке министерства гражданской авиации продолжал прибывать летный состав из летных училищ. Так, в 1975 году из Омского летно-технического училища на должность командира воздушного судна-инструктора приехали в Кировоград с переучиванием на самолет Ан-24 и предоставлением квартиры, положительно зарекомендовавшие себя выпускники Бугурусланского и Краснокутского училищ, Ковш Владимир Осипович и Подопригора Владимир Васильевич, проработавшие в инструкторских должностях от шести до девяти лет. Постановлением Совета Министров СССР от 29 декабря 1977 года N 1131 дни существования Кировоградской ШВЛП были сочтены. Мы ждали перемен.

Такая напряженная и ответственная работа требовала качественно-го и основательного отдыха, так как летному составу доверялось самое ценное — жизнь людей. Основное беспокойство по этому важному вопросу проявило правительство, удвоив для нас продолжительность отпуска, которая в те времена составляла сорок восемь рабочих дней. Как правило, все старались первую половину отпуска использовать в летний период, а вторую когда подойдет очередь. Пока я учился в академии, то отпуска использовал, в основном, для экзаменационных сессий, которые всегда проходили в осенне-зимний период, и я уступал летнее время для отпуска своим товарищам. После окончания мною академии обстановка резко изменилась. Теперь большинство моих товарищей училось в академии и для меня в летний период года конкурентов на отпуск не было. Наша с женой поездка в Сочи летом 1965 года дала мне заряд бодрости и здоровья на долгие годы учебы в Ленинградской академии гражданской авиации, которую я закончил в 1973 году. В эти годы, летом, по выходным дням, мы организовывали поездки ближнего туризма с рыбалкой и ночевкой на всяком подручном транспорте. На моем мотоцикле мы ездили с Анатолием Николаевичем Литвиным, бывшим офицером Маловиговского полка, затем пилотом-инструктором эскадрильи Тупия самолетов Ан-2, потом командиром корабля-инструктором самолета Ан-24, в Ивано-Благодатное, рядом с Шестаковкой. Он, потомственный запорожский рыбак, учил меня управлять удищем при ловле стограммового карася. На моем же мотоцикле, в жаркий июльский день, мы ездили с Вячеславом Алексеевичем Юньковым в Федоровку с ночевкой, ухой и водкой. На всю жизнь запомнилась мне та чудесная ночь у костра с доносящимися издали украинскими песнями. В нашей эскадрилье Ан-2 у Виктора Эпифановича Ильяшенко был персональный автомобиль “Москвич-403”, а у Георгия Андреевича Куликова “Победа”.

Когда-то, в начале пятидесятых годов, Куликов был офицером-летчиком, рассказал в курилке политический анекдот и загремел на пять лет в тюрьму. Коллективом из восьми человек, в который входили, кроме нас, Крюковский Владимир, Худяков Валентин Петрович и Юньков Вячеслав Алексеевич мы поехали в Раздолье, что рядом с Компанеевкой. Рыбы там не наловили, но в памяти остались чудные охотничьи сосиски, которые мы нанизывали на обструганные палочки и поджаривали в пламени костра. Выезд полным составом эскадрильи Ан-2 мы организовали в сосновый лес на берегу Аджамки, за Клинцами. Для этого заказали автобус, и мы прекрасно провели там всю ночь. Была и настоящая рыбная ловля, когда на открытом грузовике

мы поехали в Светловодск и в плавнях, ниже плотины ГЭС, бреднем, натаскали несколько мешков лещей. На этот раз в наш прокопченный кострами коллектив влился и Владимир Лукич Декусар.

21 июля 1970 года, досрочно выполнив план на самолете Як-40, как сейчас помню, налетав 66 часов, я со своим сыном, Павликом, закончившим первый класс 25 школы и женой, а также мой непосредственный начальник, заместитель командира авиационной эскадрильи, Жабин Григорий Григорьевич с женой, сидели в удобных креслах самолета Ил-14, выполняющего полет на Одессу, в качестве служебных пассажиров. Каким-то чудом мне, молодому командиру корабля, удалось вырваться на десять суток, в счет отгулов, на море под чутким руководством Григория Григорьевича. В одесском аэропорту первым нам встретился, отдохавший там, Валерий Павлович Явич. Он был чрезвычайно удивлен нашим прилетом, так как в Одессе шли упорные слухи об эпидемии холеры. Да и в аэропорту он появился с явным намерением с нашим самолетом возвратиться в Кировоград. Григорий Григорьевич его переубедил.

Дескать, у нас, в Советском Союзе, уже давно нет оспы, малярии, холеры и чумы. Все эти слухи вражеская пропаганда, направленная на то, чтобы посеять неразбериху и хаос в нашей, улучшающейся с каждым годом, жизни. Валерий Павлович с ним согласился и вернулся к месту своего отдыха. Григорий Григорьевич с женой отправились в Лузановку, где они постоянно отдыхали, а мы решили поселиться ближе к центру, чтобы в полной мере вкусить плоды цивилизации, выраженные парками, аттракционами, кафе с лимонадом и мороженым, потемкинской лестницей с памятником Дюку наверху, Дерибасовской улицей, на которой был особняк моего деда, и оперным театром. В подходящем для наших целей месте, недорого, сторговали жилье и разместились на ночлег. Всю ночь мы строили планы на предстоящий отдых, так как от несносной духоты не могли сомкнуть глаз. На следующее утро мы встретились с Жабиными. От них узнали, что жить в одноэтажном домике из ракушечника при постоянной приятной прохладе одно удовольствие. Посоветовавшись, мы приняли решение переехать в одноэтажную, но из ракушечника, Лузановку. В просторной комнате, даже днем, в тридцатипятиградусную жару, царил прохлада. До моря было рукой подать, между пляжем и домом располагалась просторная столовая, в которой мы бросили прочный якорь. Отдых начался. Ленивая морская волна плавно подкатывала под пятки вытянутых на теплом песке ног. Наша компания из семи человек, так как к нам примкнула семья бортрадиста Чернышева, состоящая из мамы Риммы и сына Димы, чувствовала себя не то, чтобы комфортно, но достаточно уютно. Дети нашли общий язык, и наши заботы о них

свелись до обеспечения их питанием, едой и сном. На всем белом свете оставались мы, море, песок и солнце. Тыл был надежно прикрыт моей мамой, которая оставалась на хозяйстве в нашей квартире с двухлетней Анной.

Когда официальное сообщение об эпидемии холеры дошло до нас, выехать из Одессы стало невозможно. Железнодорожный вокзал был переполнен. В кассах люди оставляли все наличные деньги, золотые вещи, драгоценности. Ловкие одесситы самым бессовестным образом “стригли баранов”. Та же картина наблюдалась и в кассах Аэрофлота.

Жабин позвонил в Кировоград, Викторенко, и попросил прислать за нами Ил-14, но Одесса самолеты уже не принимала. Переполненные железнодорожные составы со счастливыми, сумевшими в них попасть, выезжали из Одессы, не зная, что на границе Одесской области, в жаркой безводной степи их ждет двадцатиодносуточный карантин, так званая “обсервация”. Общепиты и столовые закрыты, вдоль берега снуют катера с запретом входить в воду, в которой кишат холерные бактерии. Министр здравоохранения СССР академик Петровский, приехавший с группой врачей, на вопрос летного состава о том, как предохраниться от заражения предложил ежедневно потреблять сто граммов спирта или двести граммов водки. На оставшиеся деньги мы закупили водки и приступили к предохранению. Мы с Григорием Григорьевичем пили водку с удовольствием, женщины кривились, а детям приходилось заливать ее насильно. Жители домов косились на нас недобрым взглядом, так как мы, в силу необходимости, мотались с Жабиным по городу в надежде найти лазейку для выезда и были потенциальными разносчиками холеры. В дом разрешалось входить только после серьезной обработки хлоркой. Возле наружных туалетов жителями были выставлены круглосуточные посты и, не дай Бог, кому-то издать громкий звук, как тут же приезжала “скорая” и увозила его (ее) в инфекционное отделение. Ходили упорные слухи об умерших от холеры пятнадцати-шестнадцати человек за истекшие сутки. По районам города не выехавшие отдыхающие записывались в очередь на обсервацию, которую проходили в санаториях, домах отдыха и пансионатах. Когда мы дошли до мысли о том, что записаться надо, очередь уже была по 5 октября (это в конце июля). Жили мы на квартире у железнодорожника, дяди Миши. Кстати, в этих экстремальных условиях отношение семьи к нам было самым замечательным. Он и посоветовал нам ехать товарным поездом, которые по ночам отправлялись от Одессы-товарной, расположенной в Лузановке, но в неизвестном направлении: толи на Кишинев, толи на Кировоград. Как партизаны, забрались мы в открытый железный вагон для угля и во втором часу ночи, после проверки военным караулом (в наш грязный вагон и

заглядывать не стали), поезд тронулся с места и покатил в неизвестность. Впереди нас ждали еще два кольца оцепления с проверкой вагонов. Прижавшись к теневой стороне вагона, мы замирали, словно мыши, прячась от всевидящих взглядов военных нарядов. По Полярной звезде нам предстояло определить направление нашего движения.

Наконец мы заметили, что она сместилась влево по ходу движения поезда, а это значило, что мы поехали на северо-восток, то-есть на Помошную.

А если бы звезда сместилась резко вправо, то направление поезда наверняка было бы на Кишинев. К рассвету температура наружного воздуха в металлическом вагоне понизилась настолько, что мы натянули на себя все, что было в нашем распоряжении. Таким же партизанским методом мы проникли в свою квартиру и ровно двадцать один день провели в добровольном заточении.

Когда-то, на улице Карла Маркса был магазин “Турист”, в котором желающие могли записаться в очередь на покупку автомобиля или тяжелого мотоцикла. Очередь двигалась очень медленно, и купить по ней автомобиль можно было лет через десять. На каждом большом предприятии создавалась своя очередь для передовиков производства и заслуженных людей. Я к таким не относился и записался в “Туристе” в очередь на автомобиль “Запорожец”. Мы начали потихоньку копить деньги. Еще не набралось и половины нужной суммы, как пришла открытка на покупку автомобиля “Жигули”. Выручил мой товарищ по военному училищу Николай Петрович Ковалев, который летал командиром вертолета Ми-4 в Тиличиках на Камчатке и прилично, по тем временам, зарабатывал. Автомобиль стоил шесть тысяч сто рублей, и Николай Петрович под расписку с тремя процентами годовых добавил нам еще три тысячи. Если средний заработок по стране составлял, примерно, сто двадцать рублей в месяц, то летный состав зарабатывал около трехсот. У каждого на иждивении неработающая жена и двое-трое детей. Для сбора денег на покупку автомобиля требовалось отказаться от покупки всего, что не касается еды, перейти на самую дешевую пищу и добиться понимания ситуации всеми членами семьи. Моя Галина Васильевна взвалила все бремя забот по аскетическому содержанию семьи на свои плечи и мы с честью вышли из этой ситуации, рассчитались с долгом и перешли на новый уровень жизни. На базе спорттоваров помог мне выбрать автомобиль Владимир Васильевич Поляков, у которого уже был автомобиль и с которым мы вместе работали. Он же и перегнал его в построенный мною гараж. Я самостоятельно научился вождению, сдал на права и первый свой выезд решил совершить в Новомиргород. У меня, как у любого пилота, летавшего на самолетах Ан-2 и Як-40, выработался устойчивый на-

вык нежнейшего отношения к тормозам, так как на самолете Ан-2 резкое торможение могло привести к “капоту”, то-есть к опрокидыванию самолета через нос из-за отсутствия на нем переднего колеса, а на самолете Як-40 дисковые тормоза при сильном торможении перегревались, и летом приходилось их охлаждать водой через каждые три-пять полетов.

Ранним морозным мартовским утром, посадив в машину тринадцатилетнего Павлика, восьмилетнюю Аню, свою Галину Васильевну на правое сидение, за штурмана, мы выехали из Кировограда.

Асфальт на дороге чист, гладок, и в свете фар, как полированный. На мое счастье ни встречных, ни попутных машин на дороге не было видно, и я с каждой минутой ехал все увереннее и увереннее. Перед Большой Виской обратил внимание на мат пну в кювете, через километр вторая машина в кювете. И тут до меня дошло, что еду я по гололеду. Так мои летные навыки плавного торможения и плавного действия рулем помогли мне благополучно доехать до Новомиргорода. Днем солнышко подсушило дорогу, и назад ехать стало безопасно.

На нашем опыте покупки автомобиля, семьи наших друзей зажглись желанием приобрести автомобили. Буквально через год, их владельцами стали Николай Максимович Грицаенко, Вячеслав Алексеевич Юньков, Петр Антонович Бреус и другие наши сотрудники. Первую провозку на море дал нам Анатолий Николаевич Литвин. Одолжив у друзей палатку и другое необходимое приспособление, удочки, накопив трехлитровую банку навозных червей, мы с семьями поехали в Скадовск.

Остановились в автолагере на окраине в сторону села Красное. Мелкое, удобное для детей, море, бесчисленные стаи пятидесятиграммовых бычков, которых мы с Анатолием Николаевичем налавливали по триста штук; дешевые, буквально копеечные, овощи и бахчевые позволяли нам явно экономить наш скромный семейный бюджет, так как почти вся зарплата шла на погашение долга за купленный автомобиль. Кто-то из отдыхающих посоветовал нам ловить карасей в оросительных каналах, тем более, что у нас имелись в достаточном количестве черви, привезенные из Кировограда. Поехали на каналы в автомобиле Литвина. По дороге обнаружили химическую площадку, с которой улетел работавший там самолет Ан-2.

Мы знали, что у летчиков, выполняющих авиационно-химические работы, всегда остается неизрасходованный списанный бензин, на всякий случай. Действительно, на площадке стояла здоровенная емкость с самоварным краном, из которого тек бензин, прекрасно подходящий для наших “Жигулей”. Остаток отдыха и поездки домой прошли на бензине, сэкономленном летчиками Херсонского авиапредприятия.

Не доезжая Светловодска со стороны Кременчуга, справа, в сосновом лесу, на древнем берегу Днепра, располагалась база отдыха ШВЛП, на которую наш, пропахший дымом костров коллектив, постоянно ездил с пятницы до воскресного вечера. Мы с Поляковым на своих машинах с семьями, а Грицаенки, Юньковы, Бреусы, Декусары на профсоюзном автобусе. Все вечера заканчивались песней у костра на берегу Днепра. Моя Галина Васильевна и Николай Максимович были солистами, а мы, остальные, составляли хор, на который все проходящие мимо корабли реагировали прожекторами и гудками.

В 1976 году мы приобрели путевки на базу отдыха “Жемчужина”, расположенную на Федотовой косе Азовского моря. В домике вместе с нами разместилась семья Приговых из Кривого Рога, с которыми мы сдружились. Возвращение с моря домой превратилось в длинное автомобильное путешествие с заездом в заповедник “Аскания-Нова”, короткая остановка для переэкипировки в Кривом Рогу и Кировограде, далее в Гомель через Киев, с ночевкой в полном грибов урочище “Старая Гута” на живописной излучине реки Сож. К этому времени мы рассчитались с долгами и приобрели замечательную двухместную польскую палатку с двойным верхом и прихожей, резиновую двухместную надувную лодку, скороварку и паяльную лампу с треногой. Для интересующихся напомним, что бензин Аи-93 в те времена стоил всего девять с половиной копеек за один литр и продавался без ограничений на всех заправочных станциях.

Наловив крупных окуней, насобирав белых грибов, объездив Гомель, на следующий день мы направились в сторону Минска.

После Таврических и Кировоградских выжженных солнцем степей, природа тех мест подействовала на нас ошеломляюще. Поэтому мы не спешили, и на следующую ночевку остановились на живописном берегу верховьев Днепра у Жлобина. Среди ночи к нашему лагерю на большой скорости подкатили два легковых автомобиля с подвыпившими мужиками. Мы с Приговым выскочили из палаток с топорами в руках и поперли на них, чего вам, мол, здесь надо. Мужики извинились, сказали, что ищут друзей и уехали, а мы сделали для себя вывод: просто так, вдали от жилья, в живописных местах, останавливаться не безопасно.

Проехав через Борисов и Осиповичи на Минск, мы осмотрели из окон автомобилей столицу Белоруссии, запаслись едой и направились в сторону Вильнюса. Помню наш обед на границе Белоруси с Литвой. Всего за двадцать минут курица в скороварке дошла до нужной кондиции. Горячий бульон, хлеб, огурцы, помидоры, куски курятины и здоровенный арбуз с Таврийских степей. Короткий отдых, и через час наши автомобили въехали в Вильнюс. Для меня, часто летавшего

в этот город, все было обыденно и знакомо, а жена и дети в тихом восторге.

После осмотра столицы Литвы наш путь лежал в Латвию, в сторону Даугавпилса на берегу Западной Двины (Даугавы). Не проехав и полпути, в районе городков Швенченис и Швенченеляй в моем автомобиле загорелась лампа “Отказ генератора”.

Делать нечего, пришлось искать место для технической остановки. Табличка на обочине указала, что справа в километре находится автокемпинг. Мы и свернули ли по указателю.

Древняя булыжная мостовая вывела на хутор с одним жилым строением на лесной поляне на берегу живописного озера. Из калитки, как в сказке, вышел древний старик и на смеси литовско-русского языка объяснил нам, что здесь нет автокемпинга, а на хуторе он один, так как жена гостит у дочери в Швенченеляе. Дело шло к вечеру, разряжать аккумулятор фарами нет смысла, утро вечера мудренее, и мы попросили у старика разрешения остановиться на берегу озера возле его хутора. Он любезно разрешил.

Разбивая лагерь, мы заметили свежескрашенный большой деревянный крест, поставленный на скромной могиле, недалеко от поданы. Мы пригласили на наш походный ужин старика-хозяина.

Пришел он в выглаженном черном костюме, белой сорочке с бабочкой, побритый и напомаженный.

Рассказ старого литовца поверг нас в шок. Ему оказалось девяносто девять лет.

Вот его рассказ: “Крест установлен на могиле пана, умершего еще до войны. Пан был хороший, справедливый. Видите за ригой лес? Там когда-то было поле, на котором семья имела свой огород. А где взялся тот Ленин, то ли из Германии прислали, то ли еще откуда, перевернул нам всю жизнь. Пришли Советы, наш огород засадили лесом. Многие бойцы литовского сопротивления до сих пор в лесах живут, и мы им помогаем, снабжаем едой и одеждой”.

Молча выслушали мы откровения старика и остались жить там на целую неделю. Мы собирали грибы, чернику, росшую в большом изобилии, ловили рыбу, купались, а старик каждый вечер появлялся на наш ужин в своем парадном костюме.

Дефект пропал сам по себе, и мы, распрощавшись с гостеприимным стариком, поехали в Латвию. Даугавпилс поразил нас изобилием дефицитных, по тем временам, товаров, наши жены оставили там все запасенные деньги. Обратный путь проходил по глухим и бедным селам Белоруссии, и мы поняли, что не везде у них хорошо.

На следующее лето 1977 года я, уже “опытный” водитель, с Грицаенками и Юньковыми поехал осваивать Крым. Путь лежал через

уже известный мне Кривой Рог, а далее Ново-Воронцовка, Каховка, Чаплинка, полная дешевых овощей, фруктов и бахчевых. Наиболее свободным, доступным по нашим скромным деньгам и близко расположенным, казался западный берег, полуостров Тарханкут. Первая остановка, в Портовом, не оставила должного впечатления, поэтому направились дальше, в Черноморское. К нашему удивлению, на берегу встречаемся с Жабиным, палатка которого разбита недалеко. Мы с ним вырвались из холерной Одессы, и за импровизированным столом с водкой в чайных чашках, вспоминали о наших общих приключениях. Мой Павлик и миловидная Маринка Жабина из одного класса. Трехлетняя Аня весело щебечет с двойняшками, Аней и Катей Грицаенко. Ничего не предвещало ухудшения погоды. Южная ночная гроза смыла лагерь автотуристов. Жабины собрались и поехали в Кировоград, так как отдыхали уже десятый день, а мы по совету бывалых отправились искать новое место для отдыха на самую западную точку полуострова, где на карте значилась Оленевка. Остановились на правом крыле чудногб, как в Генуе, залива возле дома отдыха, чтобы не было далеко носить воду. В течение десяти лет мы, а с нами и все мои товарищи-автолюбители, каждое лето проводили на берегу волшебного оленевского залива со стаями кефали в море и множеством больших бычков в лимане. Обилие фруктов и овощей, дешевое вино, экскурсия с отдыхом на красивейшие в мире скалы с гротами, где снимался фильм "Человек-амфибия", сделали свое волшебное дело, мы всегда были здоровы и молоды.

В следующие свои приезды мы стали располагаться на левом берегу залива. Дело в том, что мы купили ружье для подводной охоты, а в этих местах водились большие стаи кефали, на которую мы с удовольствием охотились. Представьте себе идущего по дикому лагерю автотуристов к своей палатке десятилетнего Павлика с маской, трубкой, ластами и ружьем для подводной охоты, на гарпуне которого свисает килограммовая кефалина. Павлика не видно, а видна сопровождающая его толпа завидующих отдыхающих. Сразу за заливом располо¹ лагался лиман, отделенный от моря песчаной косой. В этом лимане хорошо прижились бычки, по весу превосходившие обыкновенных, скажем скадовских, примерно в пять раз. Мы с Николаем Максимовичем Грицаенко, проснувшись пораньше, брали мою резиновую двухместную лодку, примитивные удочки, представляющие собой короткий хлыстик с мотовильцем, на который намотано метра три лески, диаметром 0,3 миллиметра, со свинцовым грузилом на конце, а повыше грузила на десять и двадцать сантиметров на коротких поводках, длиной 5-7 сантиметров привязаны два крючка десятый номер с длинным цевьем. На крючки цепляли креветок, опускали леску в воду до соп-

рикосновения грузика с дном, и буквально через десять-пятнадцать секунд, по характерному подергиванию короткого удилища, ощущали поклевку и вытаскивали бычка, а то и двух. Утлую креветку бычок часто склевывал, не подсекаясь. Знатоки посоветовали вместо креветок на крючки наживлять брусочки нарезанных ломтиками бычков. Эти кусочки на крючках надежно выдерживают несколько поклевков. Добавили к нашему снаряжению острый нож и небольшую дощечку, чтобы, нарезая бычков, не повредить лодку. Однажды Николай Максимович пренебрег этой дощечкой и, нарезая бычка, разрезал лодку с юмористическими последствиями.

Погода, в основном, благоприятствовала нашему отдыху, но морские течения иногда заполняли залив холодной прозрачной водой, и мы некоторое время не решались окунаться в нее.

Временами над заливом возникали грозы огромной силы, В одну из таких гроз мощнейший смерч прошел по краю лагеря, подняв на стометровую высоту несколько палаток со всем их содержимым, и потащил все это с берега в залив. В огромную воронку, соединившись с грозовым облаком, смерч начал всасывать морскую воду, превратившись в торнадо, а облако прямо на наших глазах начало быстро разбухать, надвигаться на берег и выпало ливнем, состоявшим из соленой морской воды, водорослей, палаток и всего их содержимого. Для справедливости уточню, что рыба с неба не падала, зато креветок было предостаточно.

Иногда в залив заходил и становился на якорь рыболовецкий сейнер. На воду спускали шлюпку и подходили к берегу торговать рыбой. Ведрами продавали ставриду, на развес шел катран, скат и камбала. Убедившись, что среди отдыхающих нет явных представителей власти и заручившись поддержкой желающих купить рыбу подороже, шлюпка возвращалась к берегу, наполненная пудовыми осетрами по четыре рубля за килограмм. Умница Поляков предложил купить одного на четыре семьи. Домой мы привезли солнечно-оранжевые осетровые балыки, а на берегу залива из обрезков и головы, Поляковым была приготовлена уха под украинскую горилку. Мне кажется, что в те годы на берег оленевского залива переездил на своих автомобилях весь летный состав КШВЛП.

ГЛАВА 19. КИРОВОГРАДСКОЕ ВЫСШЕЕ ЛЕТНОЕ УЧИЛИЩЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

В феврале 1978 года Министр гражданской авиации, Главный маршал авиации, Борис Павлович Бугаев, подписал приказ №22 об организации Кировоградского высшего летного училища гражданской авиации КВЛУ ГА с сохранением функций школы высшей летной подготовки по переучиванию летного и технического состава на самолетах Як-40, Ан-24, Ан-26 и Ан-30.

Пока шел процесс формирования факультетов и кафедр с привлечением, во вновь созданное высшее учебное заведение, профессорско-преподавательского состава с учеными степенями и дележ между ними должностей и портфелей, летная работа продолжалась в прежнем ритме. Наши экипажи выполняли учебные полеты практически во всех аэропортах европейской территории Советского Союза. Наши фамилии знали гражданские летчики, выполнявшие полеты над всеми континентами земного шара, нас знал практически весь диспетчерский состав огромной страны.

В далеких аэропортах нас встречали с дружескими улыбками, с ностальгией по прошедшей молодости во взгляде и крепкими мужскими рукопожатиями. Но, оставаясь на должности заместителя командира авиационной эскадрильи, дальние полеты были большой редкостью. В ноябре 1978 года меня проверил молодой заместитель командира летного отряда, заменивший, ушедшего работать в должности командира летного отряда, Николая Максимовича Грицаенко, Эдуард Васильевич Болотнов, который в 1972 году окончил стационар ВАУ. Он обладал удивительной способностью входить в доверие к профессорам и доцентам ВАУ, и мы, заочники, использовали его в своих узкокорыстных целях. Не без его помощи я был представлен Лежоеву, чтобы избежать беседы с Предтеченским по термодинамике. Эдуард Васильевич пять лет проработал в нашем третьем летном отряде в должностях от командира корабля-инструктора до заместителя командира авиационной эскадрильи.

Еще раньше, после ухода Ивана Ивановича Корниенко на рядовую должность, в приватной беседе он спросил меня, почему я не предпринимаю попытки занять его должность. Я ответил, что мечтаю о должности командира авиационной эскадрильи. Я не стал ему рассказывать, что по логическим умозаключениям, мой далекий, в четвертом колене, предок в 1813 году во главе эскадрона гусар Елисаветградского полка, под кокетливыми взглядами француженок, с Победой вошел в Париж. В память о своем легендарном предке, мой отец, одесит, отвоевав гражданскую войну в коннице Червоного казачества, под

командованием Примакова, выбрал себе постоянным местом для жизни Елисаветград. Понятие “эскадрилья” ассоциировалось у меня с понятием “эскадрон”.

Мой отец в червонном казачестве Примакова

Кроме того, командир эскадрильи всегда находился в самой гуще учебно-летной работы, то-есть это была именно та самостоятельная,



Мч 6 1919г

Ф. Примаков

оперативная и далеко не чиновничья работа, которая меня больше всего прельщала. После проверки, мне был присвоен тренировочный минимум, по которому я имел право тренировать свой летный состав при тумане с видимостью шестьсот метров или высоте нижней границы облачности сорок метров.

Получив допуск к тренировке по предельному минимуму, я тренировал Михаила Федоровича Макарова, Николая Васильевича Щеткина, Владимира Ильича Ерсина.

В середине июня 1978 года из Киевского института инженеров ГА на должность начальника КВЛУ прибыл доктор технических наук, профессор Андрей Александрович Комаров, Виктор Макарович Викторенко, пробыв два месяца исполняющим обязанности, стал его первым заместителем. С 1-го сентября на факультете летной эксплуатации под руководством доцента, кандидата технических наук Александра Емельяновича Коростелева, начались плановые регулярные занятия с двумястами курсантами-пилотами первого набора. Этим занятиям предшествовала колоссальная работа командно-руководящего состава училища, сумевшего за столь короткое время поставить учебный процесс на базу высшей школы, используя мощный потенциал ШВЛП. Следующей задачей руководства было решение вопроса о первоначальном обучении курсантов-пилотов, которое планировалось начать в 1981 году на четырехместных учебных самолетах Як-18Т, изготавливавшихся на Смоленском авиационном заводе Российской Федерации. Для этого требовалось набрать и обучить командно-летный, летно-инструкторский, инженерно-технический состав, подготовить аэродромы Малая Виска для постоянного базирования и Хмелевое для полетов, так как взлетно-посадочные полосы этих аэродромов были окончательно разбиты в процессе многолетней и непрерывной эксплуатации тяжелыми самолетами. На период рекультивации грунтовых полос, эти аэродромы были перепаханы, засеяны многолетними, сильно укореняющимися травами и закрыты для полетов.

Для полетов наших самолетов, Як-40, выделили аэродром Ротмистровку, а для остальных самолетов ранее мало используемый аэродром Счастливая и аэродром Кировоград. В критические для выполнения плана дни, полеты выполнялись и на аэродроме Канатово по согласованию с военным командованием.

В те годы чаще всего мне приходилось руководить полетами на аэродроме Ротмистровка, где была искусственная асфальто-бетонная взлетно-посадочная полоса, посадочные радио-технические системы, огни ночного старта и диспетчерский радиолокатор, на экране которого четко было видно взаимное расположение самолетов, находящихся под нашим руководством. На аэродроме работал авиадиспетчером

местный житель, Григорий Васильевич Черепуха, предельно четко знавший все особенности состояния искусственных и грунтовых полос, рулежных дорожек, умевший молниеносно связаться с недалеко расположенным аэродромом Черкассы, четко знавшим все местные воздушные линии, и я не погрешу перед истиной, если скажу, что в данной ситуации он был моим наставником. С ним мы проработали, бок о бок, многие годы. Он рос на моих глазах, получил первый класс, стал старшим авиационным диспетчером, я не раз бывал у него в доме и был знаком с его семьей. Должен сказать, что работники аэропорта Ротмистровка были чуткими бескомпромиссными людьми, и я всегда находил с ними общий язык по многим вопросам, выходящим за пределы служебных, а летали мы посменно с пяти часов утра до трех часов ночи, и не всегда самолеты находились в нашей зоне, так что времени поговорить по душам было предостаточно.

1979 год был для нас, летавших на самолете Як-40, знаменателен еще и тем, что мы получили для завершения обучения весь первый набор Актюбинского высшего летного училища ГА 1975 года, где по целому ряду причин не смогли выполнить эту задачу. Вслед за курсантами к нам на переучивание, ввод в строй и стажировку прибыл летно-инструкторский состав. Я назову тех командиров-инструкторов, которых мне пришлось доводить до кондиции: Шаповалов Виктор Петрович, Воробьев Владимир Федорович, Перемыкин Александр Михайлович. Кроме них, в наши экипажи для этой же цели были введены актюбинцы штурманы и бортмеханики. Мы достойно выполнили поставленную задачу и считаем себя, вполне заслуженно, крестными отцами летного состава АВЛУ ГА. При этом случались и довольно забавные курьезы. Как-то, выполнив блестящую посадку на Киевском аэродроме “Жуляны”, командир ВС инструктор Шаповалов с курсантом на правом сидении, я, как проверяющий, в пассажирском салоне, зарулил по команде диспетчера на стоянку №22. Эта стоянка была газовой, то-есть перед ней стоял металлический отражатель, размером пять на двадцать метров, приваренный к основанию из стальных уголков. Мне даже в голову не приходило, что командир зарулит на эту стоянку носом вперед. К тому же на этом самолете не было реверсивно-тормозного устройства, с помощью которого можно было бы сдать назад.

Вскочил я в пилотскую кабину, но было уже поздно: самолет стоял носом почти вплотную к отражателю, и никакой, даже самый миниатюрный, буксир с водилом не влез бы между самолетом и отражателем. Вот тогда-то, единственный раз в моей жизни, мы вручную вытолкали четырнадцатитонную машину, чтобы подсоединить трос, который затолкал самолет на эту же стоянку, только правильно, то-

есть задом, дав возможность свободно вырлиться. Сама жизнь кидала нас в нестандартные ситуации, заставляя остерегаться и шевелить мозгами. Характерный случай произошел на аэродроме Ротмистровка, где я руководил ночными полетами. Внезапное резкое, ниже дозволенного документами минимума, ухудшение погоды на аэродроме Кировоград, другими словами густой туман с видимостью значительно меньше восьмисот метров, заставило наши самолеты, оставив в баках нужный для перелета на базу запас керосина, зарулить на стоянку и выключить двигатели. Оставшиеся в воздухе самолеты, возвращавшиеся с маршрутов и аэродрома Счастливая, также попросили моего разрешения подсесть в Ротмистровке, чтобы переждать непогоду. В результате на аэродроме скопилось около двадцати самолетов Як-40 и Ан-24. Теплая летняя ночь дала возможность членам экипажей с курсантами и слушателями передумать остаток ночи в удобных мягких креслах своих самолетов, и только несколько старших командиров из дружелюбного отряда, оказавшиеся в этих самолетах, поднялись ко мне на СКП (стартовый командный пункт), чтобы отслеживать погодную и аэронавигационную обстановку. В эту ночь не спал и постоянно находился на прямом проводе первый заместитель начальника КВЛУ, Виктор Макарович Викторенко. Теплые лучи взошедшего солнца быстро разогнали ночной туман, и Виктор Макарович дал добро на перелет. По сигналу зеленой ракеты экипажи начали выходить на радиосвязь, чтобы получить у меня время на запуск, согласно образовавшейся очередности для обеспечения необходимых интервалов. Вдруг на СКП поднялась стартовый фельдшер, Зоя Александровна Ободкова, с категорическим отказом проводить медосмотр, так как летный состав не отдыхал в нормальных условиях. Я принял к сведению ее отказ и, решив не перекладывать ответственность на плечи старших начальников, находившихся в Кировограде и не владевших деталями создавшейся обстановки, принял всю ответственность на свои плечи. Спокойно, без излишней волокиты и нервозности, самолеты поднимались в воздух и летели навстречу взошедшему солнцу. По прибытии в Кировоград, Зоя Александровна написала рапорт о неправомерности моих действий, как руководителя полетов. По этому рапорту мне был объявлен очередной выговор, к получению которого я подошел по-философски, то-есть продолжал трудиться и жить в условиях окружающих меня реалий.

1979 год знаменателен началом формирования летным составом отряда на самолетах Як-18Т. Из Актюбинского ВЛУ ГА прибыл командир звена, Ткаченко Виктор Павлович и, как лицо командного состава, сразу был назначен на должность заместителя командира авиаэскадрильи самолетов четвертого класса. В мае, вслед за прибывшим,

также из Актюбинска, пилотом-инструктором Молчановым Владимиром Борисовичем, получившим должность командира звена, начали оформляться приехавшие из Бугурусланского ЛУ ГА Аушев Юрий Анатольевич, Горбань Виктор Николаевич, Заря Анатолий Степанович, Шахотько Александр Кимович, из Сасовского ЛУ ГА Костылев Владимир Александрович, Напалков Анатолий Иванович, а за ними выпускники Бугурусланского ЛУ ГА 1979 года, Журавель Михаил Николаевич и Репяшник Владимир Васильевич. Одновременно, из Кировоградского производственного отряда перевелись пилоты, которым еще предстояло стать инструкторами, пройдя инструкторские сборы в Ленинградской академии гражданской авиации: Сусанов Владимир Мстиславович, Богатюк Геннадий Валентинович, Картлин Юрий Иосифович, Бабич Виктор Михайлович, Шевелев Владимир Леонидович, Харченко Сергей Петрович и Суворов Владимир Петрович.

28 июня 1979 года первые два самолета Як-18Т приземлились на аэродроме Кировоград. Из кабин на землю сошли Аушев, Горбань, Федоров, Ткаченко. Кировоградская земля встретила их теплыми девичьими улыбками и цветами. Вся эта картина жива в моей памяти. Я всех их помню, аккуратиста Ткаченко, постоянно занятого и делового Молчанова и скромную, глядящую на нас большими умными и пытливыми глазами, летную молодежь. К осени, на должность командира первого летного отряда был назначен, бывший офицер нашего счастливого полка, из морских летчиков, который даже, на нашей, выпускной, фотографии в морской форме, летавший все эти годы в ШВЛП на тяжелой технике, Авдеев Леонид Давидович, славившийся несгибаемым характером и железной силой воли. В мае 1980 года первый летный отряд, в составе трех авиационных эскадрилий под командованием Ткаченко, Горбаня и Федорова, приступил к полетам с курсантами-пилотами первого набора на самолетах Як-18Т. До июля летали на Матую Виску с аэродрома Кировоград, а потом начали базироваться на аэродроме Малая Виска в палатках. Как вспоминает Федоров, его поселили в домике с холодильником, но без электричества.

С созданием 1-го летного отряда прошли перестановки и в отрядах тяжелых самолетов. К нам поступили экипажи самолетов с турбовинтовыми двигателями, Ан-24. Предстояло переучивание.

На этот раз моим инструктором стал мой товарищ по эскадрилье Ан-2, Эдуард Викторович Гросецкий. За март он переучил меня и ввел в строй.

8 апреля 1981 года главный пилот-инспектор управления учебными заведениями ГА Виталий Петрович Шустов, с которым в середине шестидесятых годов мы вместе перегоняли самолеты Ан-2 из Львова, проработав заместителем начальника КЛШУ по летной подготовке,

ушел на повышение в Москву, передав свою должность моему товарищу по учебе в Ленинграде, Эдуарду Александровичу Семенихину.



Э.А. Семенихин в костюме (в центре). Справа от него В.М. Викторенко.
Аэродром Кировоград

В отличие от Як-40, самолет Ан-24 был сложен при выполнении посадки из-за высокого расположения крыла. На Як-40 низко расположенное крыло при сближении с землей на посадке создавало дополнительную подъемную силу, и посадка практически всегда была мягкой. Теперь мы эксплуатировали два типа самолетов, Як-40 и Ан-24.

Постепенно ветераны уходили с летной работы, Рахматов на кафедру летной эксплуатации, Корниенко и Фролов на летные тренажеры, Тупий и Нишаков на заслуженный отдых. В августе я попрощался с коллективом, с которым проработал многие годы, делил радости и невзгоды. Прощался с экипажами, которые тренировал в сложных метеоусловиях, обучал действиям по уводу стабилизатора. Эти полеты по своей сложности приравнивались к выполнению штопора на реактивном истребителе, сложность которого выражена известной поговоркой: “На штопор летать, что тигра целовать”. Эти люди оставались рядом, но прекращалась наша юридическая зависимость, и мы оставались, просто, друзьями на всю оставшуюся жизнь. Вот эти экипажи. Первым в списке командир воздушного судна-инструктор, вторым штурман-инструктор и третьим - бортмеханик-инструктор:

1. Вылейко Виктор Васильевич.
Склифус Виктор Владимирович.
Руденко Владимир Ильич.
2. Ващук Леонид Алексеевич.
Лещуков Павел Григорьевич.
Штефаненко Александр Дмитриевич.
3. Орлянский Александр Гаврилович.
Явич Валерий Павлович.
Войнов Николай Яковлевич.
4. Задков Валентин Викторович.
Жук Владимир Иванович.
Мышеловка Борис Поликарпович.
5. Некрасов Владимир Павлович.
Пришедько Владимир Андреевич.
Траевич Анатолий Дмитриевич.
6. Игнатъев Владимир Николаевич.
Раков Виктор Дмитриевич.
Кискаркин Валентин Алексеевич.
7. Почечуев Геннадий Петрович.
Пономарев Владимир Семенович.
Сандырев Александр Геннадиевич.
8. Карпенко Владимир Николаевич.
Зазымко Анатолий Александрович.
Желтоногов Владимир Михайлович.
9. Котельников Валерий Николаевич.
Шевелев Юрий Петрович.
Павлишак Михаил Григорьевич.
10. Цыбулько Владимир Иванович.
Бесчерев Валерий Петрович.
Янковой Анатолий Игнатъевич.

Приказом начальника училища меня назначили на должность командира авиационной эскадрильи самолетов Як-40 и Ан-24, которой до того руководил Леонид Маркович Тупий, ушедший на заслуженный отдых. Этим же приказом моим заместителем назначили командира ВС инструктора Ерсина Владимира Ильича. Весь командный состав второй авиационной эскадрильи был обновлен и омоложен за исключением старшего штурмана АЭ Переверзева Виктора Михайловича, отработавшего последний год перед уходом на пенсию. В состав экипажей, с которыми нам с Ерсиним предстояло работать, входили:

1. Анохин Георгий Иванович.
Калинин Виктор Андреевич.
Попов Виктор Иванович.



Отряд провожает на пенсию своих товарищей.
С цветами справа Тулий Леонид Маркович

2. Бойко Вячеслав Сергеевич.
Семеняк Алексей Иванович.
Павлишак Михаил Григорьевич.
3. Баркаган Валерий Семенович.
Загородний Владимир Васильевич
Буртник Виктор Сергеевич.
4. Гросецкий Эдуард Викторович.
Подколзин Александр Васильевич.
Шляхтин Валентин Федорович.
5. Козлов Владимир Николаевич.
Яковенко Владимир Григорьевич.
Радионов Валерий Григорьевич.
6. Насыпайко Виталий Никитович.
Кучма Николай Кириллович.
Николаев Петр Андреевич.
7. Пономарев Геннадий Александрович.
Шамов Евгений Дмитриевич.
Снегирев Василий Иванович.
8. Одинок Михаил Тимофеевич.
Коваленко Юрий Юрьевич.
Драчков Александр Ильич.
9. Макаров Михаил Федорович.
Романовский Николай Сергеевич.
Олейник Николай Александрович.
10. Гриценко Сергей Владимирович.
Пшеничный Олег Григорьевич.
Древаль Виктор Иванович.

На государственных экзаменах по технике пилотирования у курсантов Актюбинского ВЛУ третьего выпуска, с частью которых мы продолжали работать уже третий год, результаты были ошеломляющими. Из сорока девяти выпускников сорок один получил отличную оценку, шесть выпускников (из летных групп Анохина и Баркагана) были рекомендованы для переучивания на самолет второго класса Ту-134, и только восемь человек получили оценку “четыре”. В экипаже Одинокова с отличной оценкой закончил летное обучение Алеша Вахрин, младший сын нашего Радия Петровича. Эти результаты наглядно показали уровень мастерства летно-инструкторского состава Кировоградского высшего летного училища ГА. Мы были полностью готовы принять курсантов-пилотов первого выпуска уже нашего, родного ВЛУ, с которыми второй год на самолетах Як-18Т выполнял полеты расширившийся до пяти эскадрилий первый летный отряд на аэродромах Малая Виска, Хмелевое и (в одну смену) Ротмистровка. Од-

нажды, по служебной надобности мне пришлось на самолете Як-40 полететь на бывший свой аэродром Малая Виска, где одновременно летали двенадцать самолетов: шесть по малому кругу и шесть в зонах и по маршрутам. Для приема моего самолета были посажены все Як-18Т, летавшие по кругу, так как этого требовала инструкция по производству полетов. Мы часто взаимодействовали с легким летным отрядом. В пятиэскадрильном составе они свою работу строили следующим образом: две эскадрильи летают на аэродроме Малая Виска, две на аэродроме Хмелевое, предварительно отправив туда автобус с курсантами и инженерно-техническим составом, и одна эскадрилья, в одну смену, (как правило Шевелева Владимира Леонидовича) на аэродроме Ротмистровка.

В этом случае в качестве автобуса служил самолет Як-40, совмещающая нужные училищу перевозки с учебными полетами. Кроме того мы перевозили в пятницу вечером весь состав отряда на выходные в Кировоград, а в понедельник утром в Малую Виску.

Закончив работу с актюбинскими курсантами на самолетах Як-40, мы готовились начать полеты с нашими курсантами первого набора на самолетах Ан-24. Уже в ноябре в экипажах появились бортрадисты Погорелый Владимир Александрович, Рыбченко Анатолий Иванович, Кашляков Владимир Леонидович, Антонюк Станислав Устинович, Прихоженко Анатолий Михайлович, Вовк Анатолий Васильевич. К нам начал поступать летный состав из легкого отряда. Первой “ласточкой” был Виктор Павлович Ткаченко, ставший в январе 1982 года командиром воздушного судна-инструктором самолета Ан-24 в нашей, второй, авиаэскадрилье. В этом же месяце вместо ушедшего на пенсию Виктора Михайловича Переверзева на должность штурмана АЭ в нашу эскадрилью был переведен Степанов Валерий Сергеевич, с которым до этого момента мы уже несколько лет проработали рука об руку в эскадрилье Рахматова. Проработав со слушателями осенне-зимний период на самолетах Ан-24, мы достаточно окрепли, чтобы с апреля приступить к работе с нашими курсантами-пилотами. У меня сохранились списки курсантов первого выпуска нашей эскадрильи:

Экипаж Гросецкого Эдуарда Васильевича: Евлахов Альберт Анатольевич, Сухоробрик Константин Петрович, Воронин Сергей Евгеньевич, Марьяненко Владимир Игоревич, Домокуров Олег Викторович.

Экипаж Одинакова Михаила Тимофеевича: Зюкин Сергей Владимирович, Иванов Андрей Юрьевич, Сироштан Иван Николаевич, Панков Владислав Анатольевич, Гороховский Анатолий Борисович.

Экипаж Козлова Владимира Николаевича: Набока Павел Анатольевич, Рязин Сергей Николаевич, Чукунов Виктор Иванович, Савоськин Андрей Юрьевич, Скугарь Владимир Николаевич.

Экипаж Ткаченко Виктора Павловича: Овсянников Владимир Витальевич, Майборода Константин Дмитриевич, Морозов Леонид Владимирович, Гедзь Сергей Дмитриевич, Карабанюк Илья Константинович.

Экипаж Насыпайко Виталия Никитовича: Потетенькин Владимир Васильевич, Буров Сергей Вячеславович, Донсков Андрей Игоревич, Фидаров Владимир Борисович, Белов В.Б.

Экипаж Кибальникова Сергея Александровича: Семин В.М., Блинников О.Н., Богомоллов К.В., Сидорин А.А., Прытков Альберт Александрович.

Экипаж Пономарева Геннадия Александровича: Чикалов Е.С., Тихонов А.М., Роганин С.П., Игнатченко С.И., Калиниченко С.И.

С началом работы с курсантами первого набора связано появление в экипаже Геннадия Александровича Пономарева штурмана инструктора Чопенко Владимира Николаевича, закончившего в 1978 году Кировоградское летно-штурманское училище и получившего опыт летной работы при выполнении рейсовых полетов в Ивановском авиапредприятии на самолетах Ан-24. Естественно, нам со Степановым пришлось приложить много усилий для того, чтобы сделать из него настоящего инструктора. И наш труд увенчался полным успехом: молодой, пылкий ум быстро сумел переварить мудреную инструкторскую науку, и Владимир Николаевич встал в один ряд с Николаем Кирилловичем Кучмой, Анатолием Александровичем Зазымко, Анатолием Ивановичем Семянком. Желание летать на самолете Ан-24 у курсантов было огромным.

Для наглядности при разборах отклонений, ошибок и порождающих их причин, наши инициаторы заказали отливку из сплава алюминия семнадцати моделей самолета Ан-24. За субботу и воскресенье, в погожие дни третьей декады мая, группа курсантов: Морозов, Карабанюк, Иванов, Савоськин, Фидаров и Воронин вместо того, чтобы где-то на природе лениво гонять мяч и наслаждаться красивыми формами своих подруг, масляными красками нанесли маркировку на эти модели. Лучшие результаты на зачете по наземной подготовке показали курсанты Чукунов и Калиниченко. 18 июня первым вылетел самостоятельно курсант Савоськин, 22 июня Майборода, 23 июня Роганин,

Иванов, Набока, Рязин, за ними Семин, Марьяненко, Зюкин, Донское, Евлахов, Панков, Чикунов, Тихонов, Сухоребрик, Фидаров и все остальные. На государственных экзаменах по технике пилотирования, состоявшихся в первой декаде октября, средний балл составил 4,79. Наш летно-инструкторский состав продемонстрировал, в который уже раз, высочайшее мастерство обучения летному делу, чему способствовал высокий уровень организации, обеспечения и контроля за учебно-летным процессом со стороны командования эскадрильи, авиационного отряда и КВЛУ ГА в целом. Я, как командир эскадрильи, в эти годы работал полностью самостоятельно и привлекал к полетам командира отряда и его заместителя только в исключительных случаях, когда мы с Ерсиним уже не успевали своими силами обеспечить экипажи проверками на самостоятельный выпуск курсантов.

ГЛАВА 20. СЕМЬЯ И НАШИ ДРУЗЬЯ

Работе я отдавался полностью. Мой рабочий день не прекращался с уходом с работы. Полеты шли в две и даже в три смены, а я постоянно находился в контуре управления. Возникали непредусмотренные ситуации и мне приходилось советоваться с компетентными лицами и принимать грамотные решения. В моей работе самое активное участие принимала вся моя семья, постоянно бывшая в курсе всех эскадрильских дел и принимавшая на себя шквал телефонных звонков, разрешение на которые я давал всем своим сотрудникам без ограничений. С рождением Анны в 1968 году, моя Галина Васильевна ушла в отпуск без содержания и полностью посвятила себя воспитанию детей. Как видно из написанного, я, несомненно пригашал участие в их воспитании, но это было в то время, когда я находился дома, а в основном я всегда был на работе и жил работой.

Павлик рос умным и любознательным ребенком энциклопедического склада. Его любознательность не имела предела. Он буквально проглатывал книгу за книгой, и все это раскладывалось по клеточкам в его большой, шестидесятого размера голове. При любом разговоре взрослых, он уточнял даты исторических событий, фамилии и имена исторических деятелей, и казалось, не было вопроса, на который он не нашел бы правильного ответа. Мы с Галиной Васильевной, любя называли его “Уточнитель”, а школьные товарищи дали ему кличку “Профессор”, которой он соответствовал еще и потому, что носил очки. В те времена у нас была собрана приличная домашняя библиотека до тысячи томов, а в семьях, с которыми мы дружили, книг было гораздо больше. Так у Грицаенко домашняя библиотека насчитывала бо-

лее пяти тысяч томов, а у Юньковых чуть меньше пяти тысяч. А если учесть, что Галина Васильевна, ветеран областной библиотеки имени Крупской, то становится понятным, что наша семья имела доступ практически к любой книге, был бы интерес. Когда нашей Ане исполнилось шесть лет, мы ее определили в детский сад, который располагался на том месте, где сейчас находится автовокзал. Каждое утро с авиагородка наш автобус отвозил детей в детский садик, а в половине шестого вечера привозил назад. У Ани с тех пор определился круг подруг, с которыми она не прерывала дружеских отношений. Я перечислю некоторых: дочь Николая Максимовича, Катя Грицаенко, дочь Николая Васильевича, начальника штаба училища, Валя Шевчук, дочь командира корабля-инструктора Рудольфа Тулакшина, Лена. Но самой близкой Аниной подругой была маленькая и миниатюрная Тереса Столярова, родители которой жили в авиагородке, в военных домах, так как отец Тересы, Роман Зиновьевич, был офицер из Канатовского полка, а мама, Валентина Митрофановна, работала на АРЗ. Анина удивительная привязчивость и дружелюбие в итоге привела к тому, что мы подружились семьями с далеко идущими последствиями. Мы для детей устраивали дни рождения, на которые приглашались не только девочки, но и представители мальчиков. Одним из постоянных их представителей был Алеша Юньков, сын Вячеслава Алексеевича.

Галина Васильевна устроилась на работу рядом с домом, библиотекарем на военной кафедре, что позволяло ей контролировать учебу Павлика, который после школы сидел у нее и готовил уроки.

Офицеры кафедры, часто просиживающие по своим, преподавательским, надобностям в той же комнате, хорошо знавшие Павлика, часто брали его вместе с курсантами в тир на стрельбы, и мой сын из автомата Калашникова показывал неплохие результаты.

Подходил срок увольнения в запас Романа Зиновьевича (после сорока пяти лет, в звании капитана). На его сорокапятилетии я, с присутствующей мне буйной фантазией, нарисовал картону их будущей жизни и оказался провидцем. Учитывая, что Валентина Митрофановна нефтяник, я видел их в самом центре добычи нефти, у сказочного озера Самотлор, в быстро растущем городе Нижнеартовске на могучей Оби. А деньги для переезда семьи, уволенного в запас офицера, на новое место жительства, в соответствии с законодательством обязано было выдать министерство обороны. Используя ряд сопутствующих факторов по обмену квартирами, они переехали в Нижнеартовск, где устроились на хорошо оплачиваемую работу, чтобы иметь средства на окончание образования двум дочерям, Оксане и Тересе.

В это время на должность преподавателя военной кафедры

с Дальнего Востока перевелся майор Санжаровский Борис Константинович. Его жена, Тамара Ивановна, устроилась на работу в библиотеку военной кафедры, а дочь, Елена, в школу, на класс младше Павлика. Зная доброжелательность и участливость моей жены, я не удивился, когда наши семьи сдружились. Этому способствовала и моя тяга к военным, несбывшаяся мечта юности. Хочу заметить, что после окончания академии, мне было присвоено звание майора запаса военно-транспортной авиации. Рассказы Бориса Константиновича о военной службе и жизни в многочисленных гарнизонах, находили во мне по настоящему заинтересованного слушателя. Он читал тактику ВВС, скоро стал старшим преподавателем, и ему было присвоено звание подполковник, а я гордился тем, что у меня такой видный и эрудированный друг.

После окончания десятилетки Павлик подал заявление, успешно сдал вступительные экзамены и поступил в Криворожское авиационно-техническое училище на отделение приборного и электрооборудования гражданских самолетов и вертолетов. Мы всей семьей, включая перешедшую в пятый класс Аню, на своих Жигулях отвезли его в Кривой Рог, на место предстоящей учебы. Я своим опытным взглядом сразу заметил, что уровень состояния дисциплины там на целый порядок выше нашего. С переходом на требования высшей школы у нас произошло значительное ослабление в этом вопросе, курсанты почувствовали себя студентами, семейные получали разрешение жить на частных квартирах, на выпускном курсе с них снимались всякие ограничения, и они имели право на увольнение в любое, нужное им время. А там я увидел территорию, огражденную высоким забором, проходную с круглосуточным курсантским нарядом, руководимым опытной рукой военных командиров рот, передвижение по территории только строем, при одиночном передвижении обязательное отдавание чести, строгое, по уставу, несение суточных нарядов и караульной службы. Я познакомился с командиром роты, и при еженедельных, по выходным дням, приездах, мы отпрашивали Павлика и уезжали на Карачуновское водохранилище, давая возможность ему отъехать и отдохнуть на лоне природы. Все курсанты роты, в которой находился Павлик, ждали нашего приезда, так как всем перепадало что-то от домашней снеди. Заезжали мы и к своим друзьям, Приговым, которых позже, когда начали давать увольнения, Павлик постоянно навещал. Перед окончанием училища он написал письмо Столяровым в Нижневартовск с просьбой пойти в отдел кадров местного авиапредприятия и попросить их выслать персональный запрос на него. Столяровы выполнили его просьбу, и таким образом, он распределился в Нижневартовск.

Моя сестра, Юлия Игнатьевна, жила в Светловодске, растила и воспитывала двух дочерей, Викторину и Татьяну, а также сына, Евгения.

Старшая, Виктория, которую я вынудил, учась еще в шестом классе, задумала переехать в Москву, написала Ивану Евдокимовичу, брату моей мамы, письмо с просьбой приютить ее на время трудоустройства. Получив согласие семьи Кожуховских, она собрала свои пожитки, поехала и устроилась на работу в прачечную Совета Министров СССР. В это время моя двоюродная сестра, Евгения, успешно заканчивала институт и в совершенстве овладела немецким языком, а брат, Андрей, поступил в Московский физико-технический институт. Но я вернусь к Викторине. Однажды она взяла профсоюзную путевку в санаторий Сочинского курорта и, естественно, у себя на работе, в кремлевской кассе Аэрофлота, билет на самолет. Велико было ее удивление, когда в Сочинском аэропорту, к огромному лайнеру, на котором она прилетела, за нею подъехал шикарный черный лимузин, и только после того, когда ее пригласили в машину, началась выгрузка пассажиров. Кстати, получила она комнату в большом каменном доме, где размещался кинотеатр “Ударник”, с видом из окна на Кремль. В те дефицитные времена Москва снабжалась продовольственными и промышленными товарами особо. Все гости столицы, и я в том числе, выезжали и вылетали с набитыми покупками тяжелыми сумками и чемоданами, а наша Виктория в Кремлевских буфетах имела доступ к приобретению таких редких деликатесов, что ни словом сказать, ни пером описать.

Мой бедный брат, сын моей мамы в первом браке, Линников Павел Дмитриевич, возвратился в 1955 году из Ухты, где провел десять лет вольноопределяющимся, но без паспорта, с подорванным здоровьем, но с незапятнанной честью. Он категорически отказался сотрудничать с уголовным миром Кировограда, отсиджавшим свой срок в Ухте, авторитеты коего соблазняли его обещаниями веселой и сытой жизни. Он устроился токарем на обозо-строительном заводе и начал новую жизнь в бедности и недостатках, но в родной семье, где его любили, уважали, заботились и сообща боролись со страшной болезнью, алкоголизмом. Он женился на Нине Петровне, из многодетной семьи, которая все тяготы приняла на свои плечи. Они вырастили двух детей, старшего Владимира и Ирину.

А в Полтавке за Компанеевкой, продолжают жить мой двоюродный дядя, Кузьма Данилович Кожуховский с дочерьми Екатериной, Галиной и сыном Иваном. Изредка я навещал их, а они заходили к нам. Галина вышла замуж и уехала с мужем в Чугуев, Екатерина вышла замуж за полтавского шофера Николая Облата. Однажды, она со своим сыном, Олегом, заезжала к нам, когда ему было лет шесть или семь, он был почти ровесником нашего Павлика. Сейчас Олег Николаевич

Облат известный в Кировограде адвокат. А Иван работал в колхозе шофером, развозил куриные яйца в большом рефрижераторе. У него росло двое сыновей, которые продолжали там хозяйствовать.

Старшая сестра моей жены, Валентина Васильевна, из Харькова переехала в Черкассы, на родину своего мужа, Анатолия Митрофановича Антошенко. У них рос сын, Евгений, ровесник нашего Павлика. Чрезвычайно одаренный, он долгое время работал главным бухгалтером большого швейного черкасского предприятия, сдал экзамен на аудитора и успешно трудился в большом бизнесе.

ГЛАВА 21. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - РОДИНА МОИХ ПРЕДКОВ

С 15 октября я стал слушателем факультета повышения квалификации ленинградской академии.

Как не вспомнить слова поэта, воздвигшего себе нерукотворный памятник: “Люблю я пышное природы увяданье, в багрец и золото одетые леса”.

Цвета бесчисленных ленинградских садов и парков вызывали немой восторг и восхищение. Сама природа настраивала душу на поэтическую волну.

Начальник факультета, Василий Иванович Манаенко во вступительной беседе с нами, представителями командного состава производственных предприятий и учебных заведений Гражданской Авиации из всех уголков нашей необъятной страны, дал установку: с 9.30 до 14.30 плановые занятия согласно расписания, со строгим соблюдением формы одежды и с категорическим запрещением курения. Занятия, в основном, проводились на объектах аэродрома Пулково с привлечением их руководителей. Возможности радиотехнического обеспечения полетов, увиденные нами, в работе значительно расширяли наши горизонты и заставляли мыслить масштабнее. На одном из таких занятий встретил я Басенко Ибрагима Александровича, бывшего летчика инструктора нашего, Кировоградского военного летного училища, любителя парашютных прыжков, с которым у нас в те далекие годы завязались дружеские спортивные отношения. Он работал начальником смены аэродромной службы, жил в Купчин о на проспекте Славы, и мы у него дома провели прекрасный вечер воспоминаний. Большая часть занятий проходила в аудиториях и превращалась в жаркие баталии с высказыванием мнений, полностью противоположных принятым за основу в академии. Декан организовал нам встречу с известным московским уфологом, членом географического общества СССР, зани-

мавшегося исследованием атмосферных аномальных явлений (ААЯ). В четырехчасовой лекции он познакомил нас с многочисленным фотоматериалом НЛО, из которого 85 процентов отнес на откровенную фальсификацию и миражи от запуска космических объектов, и только около пятнадцати процентов отнес к явлениям, которые полностью противоречат общепринятой природе вещей. Оказалось, что некоторые слушатели вплотную сталкивались с такими явлениями в своей летной практике, и даже у нас экипаж Болотнова Эдуарда Васильевича в районе Кривого Рога встретился с необычным огненным шаром больших размеров и писал объяснительную записку в Кировоградское управление КГБ, где все необычное рассматривалось под углом зрения государственной безопасности.

Свободное от занятий время посвящалось сто одному музею Ленинграда, которые в период многочисленных сессий, во время учебы в академии если и удавалось посещать, то второпях. В первую очередь я отдал дань уважения своему предполагаемому прадеду Матвею Афанасьевичу, молча постояв у монумента Екатерине Великой, одним из авторов которого он был. Он соавтор монумента Богдану Хмельницкому в Киеве, а также памятника 1000-летию России в Новгороде. Его же скульптуры “Еврей-портной” и “Погорельцы (Крестьянин в беде)” я видел выставленными в Третьяковской галерее. Ставлю задачу своим внукам, в первую очередь Дмитрию, подтвердить или опровергнуть мои предположения о родстве, исходя из следующих сведений: мой дед, Лев Чижов, (отчество следует уточнить), родился в Санкт-Петербурге примерно в середине девятнадцатого столетия, в очень известной семье, тщательно соблюдавших чистоту рода. Когда мой дед в юности отдыхал в Одессе, то встретил юную болгарку (по другим сведениям бессарабку), полюбил ее и, вопреки запрету своих родителей, разорвав с ними всякие отношения, женился и прожил с нею в счастье и достатке всю свою жизнь, воспитав пятерых детей: Лиду, Зину, Софию, Петра и Игнатия, моего отца. Был он священнослужителем портовой церкви, расположенной у подножия Потемкинской лестницы. Говорят, что вся Одесса приходила в портовую церковь слушать бас Чинова. На Дерibasовской улице у него был дом, а нынче в Одесском художественном музее выставлен портрет кисти неизвестного художника “Священнослужитель Чинов”. Этот неизвестный художник был наверняка из окружения петербургской юности, сохранивший к моему деду дружеские отношения и часто навещавший его в Одессе.

Есть еще один, не менее знатный претендент на моего прадеда, Федор Васильевич Чижов, профессор математики Петербургского университета, увлекшийся искусством и проживший вторую половину жизни за границей, находясь постоянно рядом с Ивановым, писавшим двад-

цать пять лет картину “Явление Христа народу”, крупнейшее полотно которой выставлено в Третьяковской галерее, а фигура под указующей на Христа рукой Иоанна Крестителя и есть Федор Васильевич, соратник великого мастера. На мой взгляд, у меня меньше шансов называть его своим прадедом, хотя бы потому, что родился он в 1811 году, и в интересующую меня эпоху проживал в Италии. Может быть это был и некто грегий, хотя моя интуиция и необыкновенная тяга к искусству нас с сестрой, переданная в генах нам нашими предками, указывает на скульптора-монументалиста Матвея Афанасьевича. Не прервись так внезапно жизнь моего отца, когда мне не исполнилось еще и пол-года, он наверняка передал бы мне, своему наследнику и продолжателю рода, все интересующие меня сведения. С отцом произошла такая же история, как и с дедом. Он по любви женился на образованной девушке из крестьянской семьи, моей маме, а родные сестры отца этот брак приняли в штыки, к моей маме отнеслись высокомерно, с барскими замашками, поэтому она с ними отношений не поддерживала.

Бродил я по Александро-Невской Лавре в надежде найти могилы моих далеких предков, но таких не обнаружил. Совершенно неожиданно, на гладком мраморном полу я увидел надпись, которая привела меня в трепет: “Здесь лежит Суворов”. Эта скромная по форме и емкая по содержанию надпись поразила меня до глубины души, а ведь придумали ее простые петербуржцы. С одним из них я провел приятный вечер воспоминаний, сомнений и надежд. Я встретился с Валерием Прокофьевичем Мазуровым, соучеником по школе и строительному техникуму, мечтал с ним вместе поступить в Херсонскую мореходку, и с которым нас не пропустил глазник Корж. Он работал научным сотрудником в Институте Метрологии, бывшей Палате Мер и Весов, а его с братом, Георгием Прокофьевичем, хобби, было в свободное от работы время заниматься реставрацией старинной мебели, которой были полны чердаки Ленинградских домов. Кроме работ краснодеревщика, большим успехом пользовалась инкрустация из мелких отходов полудрагоценных камней, используемых мастерами Эрмитажа: малахит; янтарь и другие.

Отреставрированная старинная мебель пользовалась в те времена большим спросом. Все красоты создавались золотыми руками простых, часто безымянных, людей, влюбленных в свое дело, и таких в Питере, как мы любовно называли Ленинград, было очень много.

Выяснилось, что в нашей группе есть один любитель классической музыки. В дождливый осенний вечер мы с ним направились в театр оперы и балета имени Сергея Мироновича Кирова, бывший Мариинский, на оперу Негра Ильича Чайковского “Иоланта”. От трамвайной остановки до парадного входа, прикрываясь зонтами от непрекращаю-

щегося вторые сутки дождя, стояли люди с одним вопросом: “Нет-ли лишнего билетика?” Мы с моим спутником, оба в аэрофлотовской форме, пополнили, без всякой надежды, эти ряды. Люди, проходившие мимо нас, отрицательно покачивали головами. До начала спектакля оставались считанные минуты. Из подъехавшей “Волги” вышел почтенный мужчина, перед которым контролер открыл дверь, выскочив ему навстречу. Вдруг он, резко повернувшись, подошел к нам, и со словами: “Вы мне понравились!”, волшебным жестом пригласил нас в зал на почетные места, вызвав в наших душах немой восторг и удивление.

Несмотря на ливший третий сутки дождь, после занятий ноги сами понесли меня к Русскому Музею, где открылась выставка работ Кипренского из государственных картинных галерей и частных коллекций. Гениальный портретист, оставивший нам на обозрение лица петербуржцев девятнадцатого столетия, нашел во мне ценящего и понимающего зрителя.

Вдоль ограды, к кассам музея стояла двухсотметровая очередь любителей портретной живописи, накрытая движущейся крышей из разновеликих и разноцветных зонтов. Часа через полтора я переступил порог музея и ступил в круг с детства знакомых лиц Гагариных и Хрущовых, знатных вельмож и блестящих офицеров, сверкающих бриллиантами дам и их прекрасных дочерей, которые, сойдя с полотна гениального мастера встречали меня загадочными, приветливыми улыбками, зовущими, удивленными, капризными, а порой и надменными взглядами. Для меня не существовало экскурсоводов и красиво оформленных, все объясняющих стендов. Все это, включая и окружавших меня людей, я видел как бы в другом измерении. В пятом зале я спустился с небес на землю: такие же сочные краски, такие же необыкновенно красивые лица, но ни одно лицо, при всем моем старании не сошло с полотна мне навстречу. То же самое повторилось в шестом зале. Вывод напрашивался сам собой: я устал, и сопровождавшая меня муза простилась со мной. В седьмом и восьмом залах были представлены карандашные наброски и рабочие фрагменты, предназначенные, как я думаю, взгляду специалистов, желавших раскрыть секреты мастерства художника. Опустошенный и недовольный собой, возвращаясь я по блестящим залам, прощаясь и унося в своем сердце увиденное. Вдруг в четвертом зале красивая женщина в изысканном наряде, с завораживающей улыбкой на лице, вышла из картинной рамы и в объемном изображении застыла передо мной. Я прошел по залу и увидел, что меня снова окружают люди, останки которых погребены под холмиками и гранитными плитами Александрово-Невской Лавры и других мест погребения Санкт-Петербурга. Только после этого я обратил внимание на пояснительные надписи перед входом в очередной

зал. Перед входом в пятый и шестой залы надпись гласила: “Выставка подделок под работы Кипренского”. Мне все стало ясно, настроение улучшилось, а в душе наступил мир и покой,

Конец первой части.

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1. КУЩЕВКА, 1940 ГОД	3
Глава 2. БЫКОВАЯ, 1940 ГОД.....	8
Глава 3. АВГУСТ, СЕНТЯБРЬ, 1941 ГОДА.....	11
Глава 4. УЛИЦА КАРЛА МАРКСА, ОСЕНЬ, ЗИМА 1941-1942 ГОДОВ	14
Глава 5. ТАВРИЧЕСКАЯ УЛИЦА 1942-1944 ГОДЫ	16
Глава 6. ТАВРИЧЕСКАЯ УЛИЦА - 1945-1946 ГОДЫ ...	27
Глава 7. НОВГОРОДСКАЯ УЛИЦА, ШКОЛА №2	31
Глава 8. УЛИЦА ЛЕНИНА, СТРОИТЕЛЬНЫЙ ТЕХНИКУМ	41
Глава 9. ЗНАКОМСТВО С АВИАЦИЕЙ.....	44
Глава 10. МОСКВА, КУЗЬМИНКИ	47
Глава 11. В ПАРАШЮТНОМ СПОРТЕ	53
Глава 12. СБЫВАЕТСЯ МОЯ МЕЧТА	67
Глава 13. КРЕМЕНЧУГ, 10 ВАШПОЛ	76
Глава 14. КИРОВОГРАД, 60 В АУЛ.....	83
Глава 15. АЭРОКЛУБ, ПАРАШЮТНОЕ ЗВЕНО	111
Глава 16. КИРОВОГРАДСКАЯ ШВЛП	140
Глава 17. КАРЬЕР	165
Глава 18. КОГДА МЫ БЫЛИ МОЛОДЫ	180
Глава 19. КИРОВОГРАДСКОЕ ВЫСШЕЕ ЛЕТНОЕ УЧИЛИЩЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.....	189
Глава 20. СЕМЬЯ И НАШИ ДРУЗЬЯ	201
Глава 21. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - РОДИНА МОИХ ПРЕДКОВ	205

