

Александр Крохин «Поднебесные истории.»

Подошло к концу время моего пребывания дома. Пора возвращаться в Ленинград. Через неделю – две должны начаться сборы спортсменов планеристов. Я был общественным лётчиком-инструктором и не в моих правилах подводить руководство, курсантов и спортсменов своей группы, которые рассчитывали на мою помощь.

Мама поехала провожать меня на вокзал. На платформе, в ожидании посадки на поезд «Баку – Ленинград», у вагона, увидел среди подошедших пассажиров, давнего своего знакомого, Геннадия Казарова, его жену и дочь. Он — опытный спортсмен, общественный лётчик-инструктор, у которого я многому научился, прежде всего, практике парящих полетов. Не виделись мы почти десять лет. Оказалось, что он проживает в г.Шевченко на Мангышлаке, по другую сторону Каспия. Находясь в отпуске, побывал у родителей в Баку и сейчас с семьёй направляется в Ленинград, посетить этот красивый исторический город,

Познакомиться с его достопримечательностями.

—Как ты оказался в Казахстане?

- Все очень просто, но это долгая история. Поехал по приглашению в систему Мангышлагнефть, потому что на многонациональном Мангышлаке остро требовались научные кадры, с большим опытом работы. Познакомься, — моя жена Иветта и дочь Нелля. — С уважением посмотрел на мой значок «Мастера спорта», — Всё ещё летаешь? А я уже отошёл от спорта, семья, работа, да и на Мангышлаке нет аэроклубов.

— Да. Летаю четыре года в Ленинградском авиаспортклубе. С утра на планере с курсантами, в качестве инструктора. Днём — то на самолёте лётчиком-буксировщиком, то снова на планере, но уже на парение со спортсменами, имеющими небольшой опыт парящих полетов.

Я простился с мамой, она вышла из вагона, поезд неслышно и плавно тронулся с места и медленно начал движение. Она долго шла рядом с вагоном, что-то говорила мне, но я не мог разобрать ни одного слова. По её лицу текли слёзы. Мы махали друг другу руками. Последний жест, который я увидел – это просьба писать чаще письма.

Поезд набирал скорость, платформа осталась позади, а я направился к своему месту. Купе Гены и моё оказались рядом, и мне не стоило большого труда обменять свою нижнюю полку на верхнюю, в соседнем. До Северной столицы с Казаровыми ехали вместе.

За окном проплывали знакомые с детства старые дворы, показался район Черного города (1) море. Поезд, проезжая станцию Монтино, дугой ушёл влево,

После того, как полностью обустроились, мы вышли из купе в коридор и Гена продолжил рассказ о своей трудовой деятельности.

— Я закончил Бакинский нефтетехнологический техникум и стал работать на заводе «Большевик», поступил в вечерний Политехнический институт. Работая на заводе в должности начальника цеха, предложил и внедрил в производство более тридцати рационализаторских предложений. Окончив институт, перешёл в АзНИИгорнефть, занимался разработкой и проектированием оборудования для нефтяной промышленности. Опубликовал 12 научных статей. В общем, моя персона каким-то образом привлекла внимание руководства Мангышлагнефть, а дальше тебе известно. А ты как попал в Ленинград?

— После службы в Армии поступил на дневное отделение Инженерно-экономического института на факультет строительства и городского хозяйства, перешёл на пятый курс.



Скала «Бешбармак»

Поезд, между тем, оставил позади город и пригородные районы, набрал скорость и мчался по Самур-Дивичинской низменности. За окном, совсем недалеко, степь перерождалась в высокие холмы. Утреннее солнце освещало гряды невысоких гор, образованных из отложений пород юрского и мелового периодов. Солнечные лучи окрашивали склоны в разнообразные слоистые цвета, от светло-оранжевого, до кирпичного. В образовании причудливой окраски, вероятно, большую роль играли глинисто-сланцевые толщи средней юры. За ближайшими грядами возвышались еще более высокие горы Большого Кавказа. Вскоре показалась знакомая мне с детства скала, выпирающая из холма, как огромный кукиш. Эта скала имела свое название — «Бешбармак» (2), очертания которой напоминают пять пальцев руки. Благодаря своеобразной форме и значительной высоте (она поднимается на 500 м над уровнем моря) гора с незапамятных времен была отличным ориентиром для мореплавателей. На Бешбармаке сохранились остатки древних оборонительных сооружений, относящихся к VI -VII вв. Немного

подальше, у подножья расположился город Сиазань, через который проходит автомобильная дорога на Кубу и Самур-Дивичинский канал, построенный ещё в

тридцатые годы от реки Самур до Апшеронского полуострова и входящий в общую систему орошения. Протяжённость канала более 100 км. За окнами поезда мелькали столбы линий электропередач. На проводах сидело множество изумрудных птиц, сизоворонок и золотистых щурок. Некоторые срывались с проводов в стремительный полёт, сверкая на солнце своим ослепительным тропическим оперением. На вершине одного из столбов, словно статуя, опустив крылья, важно восседал степной орёл, устремивший свои зоркие очи в сторону гор.

Налюбовавшись пейзажами северного Азербайджана, почувствовали, что пора бы подкрепиться. Женщины разложили на столике различные продукты, я тоже достал из сумки еще тёплые домашние пирожки и обжаренную курицу. Через некоторое время, раздобревшие от обильной еды, подготовили свои полки к продолжительному отдыху. Иветта и Нелля решили немного полежать и почитать свежие номера журналов. В дороге, по традиции, всегда сначала хочется поесть, а уж затем вести задушевные и порой откровенные беседы.

Естественно, трехдневный путь располагал к воспоминаниям о полётах и о случаях, которые неизбежно происходили в нашей жизни с завидной регулярностью. Совсем недалеко за окнами мелькнули строения, а затем и поле хачмасского аэродрома. Гена и я встретились взглядами, наверное, одни и те же мысли и образы зародились в наших головах. Много событий и приключений были связаны с этими местами.

— Я стал заниматься планерным спортом по направлению военкомата. — Гена продолжил развивать интересную для нас обоих тему. — Военкомат дал отсрочку от Армии, направил в аэроклуб для получения военной специальности лётчика-планериста, для нужд обороны в случае войны. В годы второй мировой войны транспортные планеры бесшумно доставляли оружие, боеприпасы, провизию и по 60 человек через линию фронта, в тыл врага. Например, я читал, что планерист Георгий Малиновский доставил на планере боеприпасы через линию фронта и провел в партизанском отряде целый год, участвуя в боях против фашистских захватчиков.

— Да, эту историю в биографии Малиновского слышал лично от него самого. С Георгием Степановичем встречался в прошлом году в Орле, — не удержавшись, похвастался я, — он в составе группы наших прославленных ветеранов приезжал на Чемпионат СССР, посвященный 50-летию советского планеризма. — Обязательно расскажешь об этих встречах подробнее. Так вот, — продолжил Гена рассказ, — когда стал летать на планерах, меня этот спорт увлек окончательно. Сначала изучали теорию. Очень интересные были дисциплины: самолетовождение, метеорология, материальная часть планера и самолёта, теория полёта, парашютная подготовка. Все экзамены сдал на «отлично». Рисовали на альбомных листах кроки (3) аэродромов, где нам предстояло летать. Наносили на карту пригодные площадки приземления, в случаях непредвиденных ситуаций. Потом, естественно, прыгнул с парашютом. Вскоре начались полёты.



Лебёдка «Геркулес»

Взлетали с помощью лебёдки чехословацкого производства «Геркулес». Ты захватил тот период полётов с лебедкой?

— В Баку нет, но испытать такие полёты пришлось в Ленинграде. Очень захватывающие ощущения.

— Действительно, при взлёте ощущения как при космическом старте. Стационарная лебедка, установлена на тяжёлой технике, с большим дизельным двигателем. Она оснащена лафетом с двумя барабанами, на которые наматываются стальные тросы диаметром 3 мм и длиной 1600 метров, каждый, устанавливается на одном конце аэродрома, а планеры на другом, на стартовой площадке, против ветра. Конец троса, заканчивающийся специальным кольцом, крепится к крючку на планере. Второй трос подтягивается ко второму планеру. Руководитель полётами даёт команду: «Подготовиться к старту». Механик на лебёдке потихоньку подтягивает трос, убирая имеющуюся слабинку. Затем команда «Старт», механик включает барабан лебёдки на полные обороты. Небольшая разбежка, набор скорости 80 – 100 км/час и взлёт почти вертикально вверх, под углом 40°, до высоты 300 метров. На этой высоте пилот переводит планер в нормальный горизонтальный полёт и отцепляет трос. По той же схеме в воздух запускается второй планер.

Когда начинают летать другие пилоты, то приходилось садиться за руль автомобиля, подтягивать троса от лебедки до планеров, часто вместо машины использовался мотоцикл, помню, был у нас, в аэроклубе мотоцикл «М-72». Почти все ребята, именно в аэроклубе, научились управлять различными автомобилями, мотоциклом, их обслуживать. Благо, на территории аэродрома никакого ГАИ не было.



Сакина Асадова

У меня инструктором была Сакина Гамбаровна Асадова. Я всё время удивлялся её неутомимой энергии. То за руль автомобиля сядет, то на мотоцикл, то в кабине планера летает с молодежью, то вот она уже в самолёте, буксирует планера с более подготовленными спортсменами в зону на парение. Кстати, в истории Азербайджана было несколько выдающихся женщин лётчиц, среди них:



Лейла Мамедбекова

— Лейла Мамедбекова получила специальность пилота-инструктора в Бакинском авиационном училище, была одним из создателей и учителей Бакинского

аэроклуба;

— Зулейха Сеидмамедова, начала летать ещё до войны. Стала лётчиком-истребителем, капитаном авиации, штурманом 586-го истребительного

авиационного полка, сформированного Мариной Расковой.



Зулейха Сеидмамедова

В Баку была инструктором парашютного спорта. Затем Министром социального обеспечения;

— Сона Нуриева. Сона после окончания средней школы в 1936 году училась в Батайском авиационном училище, по завершении которого получила специальность пилота 3-й степени.



Сона Нуриева

Она принимала участие в Великой Отечественной войне, и за образцовое выполнение боевых задач в 1944 году была награждена орденом Славы. После войны посвятила свою жизнь гражданской авиации Азербайджана;

— Сакина Асадова, лётчик-инструктор Бакинского аэроклуба. Подготовила и выпустила сотни спортсменов-планеристов и лётчиков. Жаль, что о ней еще не написана отдельная книга. Вообще-то, все инструкторы и в парашютном звене, и в планерном были замечательные, настоящие Люди с большой буквы, энтузиасты авиации. Себя и времени не жалели, и все свое лётное мастерство передавали молодежи.

Если ты помнишь, в Пирекяшкюле я побил рекорд по продолжительности и по выигрышу высоты, установленному Алексеем Козыревым. Взлетел в составе аэропоезда, набрал высоту и в зоне отцепился. Вертикальные потоки были слабыми и после многих попыток как-то удержаться в потоках и набрать высоту, снизился до высоты 350 метров. Подумал о заходе на посадку. Но тут меня резко подбросило вверх, вариометр показывал вертикальную скорость планера, 1,5 м/сек. Быстро вошёл в спираль и вскоре набрал высоту 2600 метров. В облако не рискнул заходить, но пробороzdил все предгорья в этом районе целых 4 часа 09 минут. Барограф зафиксировал чистый выигрыш высоты 2250 метров. Внизу хорошо просматривались знаменитый пирекяшкюльский грязевой вулкан и горы Кавказа, Каспийское море, город Сумгаит и светло-голубое озеро Джейран Батан. В этот день я значительно улучшил рекорд Азербайджана и по высоте, и по продолжительности полета. Эх, были времена! А помнишь наводнение в Карасу?

— Да, помню.

Для меня это событие осталось в памяти, как одно из самых интересных приключений. Тогда три дня непрерывно шёл проливной дождь. Вода в степи поднялась почти на полметра. Раскладушки в нашей палатке скрылись под водой, а мы, шесть парней перебрались в женскую палатку и, кое-как, вперемешку с шестью девушками, уместились боком на двух, сомкнутых рядом, высоких и широких металлических кроватях. Ночью, отлежав один бок, с трудом перевернулся на другой. Слышу шепот Нади Михайлиной, молодой начинающей спортсменки:

— Саша, не спишь?

— Нет пока. А что?

— Давай устроим розыгрыш и нарисуем губной помадой усы спящим.

— Это запросто! Утром посмеемся, — поддержал я эту шутку. Надя нарисовала усики всем со своей стороны, а я со своей. Когда прошелся помадой под носом Васи Астафурова, лежащего у самого края, он резко сел, а я замер в полусогнутом положении, боясь пошевелиться. В палатке было очень темно. Посидев с минуту, Астафуров снова улегся и, вскоре мы услышали его ровное сонное посапывание. Утром, досталось «на орехи» только Наде. Она одна оказалась с чистым лицом, а так как я случайно вымазал испачканным помадой пальцем и свое лицо, то оказался вне подозрений.

Дождь закончился. Вода начала спадать, а к середине дня о наводнении напоминали отдельные лужи. К наступлению ночи мы возвратились в свою палатку. На следующее утро отправились осматривать самолёты и планеры. У шасси самолёта, свернувшись, лежала крупная гюрза. При виде меня гюрза резко подтянула хвост, который сразу же исчез под шевелящимися кольцами. Голова змеи была прижата на верхнее кольцо, немигающие глаза и весь сердитый внешний вид, подчеркивал ее агрессивные намерения. На моих ногах были надеты сандалии, и я не рискнул ловить змею голыми руками, а побежал в палатку обуть ботинки и взять какой-либо инструмент.

С помощью длинного гаечного ключа прижал голову гюрзы к земле, а через секунду она уже извивалась в моих руках. Я поднес её голову поближе к лицу, что бы лучше рассмотреть. Гюрза скалила пасть, точно злая собака, готовая наброситься на врага. По белым, тонким, загнутым вниз клыкам, стекали желто-зеленоватые капли яда.



В Карасу после наводнения. В. Момот, Г. Казаров, В.И. Рыбников, Н.А. Татевосов, Ю. Агафонов, В. Жалдак, В. Астафуров, Е. Аристова, Л. Алиева, А. Иванова, Погосов. В центре С.Г. Асадова.

Вокруг быстро собрались ребята. Я попросил всех немного отойти в сторонку и принести ведро. Пока говорил, змея резко дернулась, чтобы освободить голову от захвата. Ей это не удалось, но хвост успел выскользнуть из левой руки. Пока перехватывал хвост, капельки яда, брызнувшие из её пасти, попали мне в рот.

Долго выплевывал яд. У меня был небольшой порез десны кусочком сухаря, и я опасался, что яд сможет проникнуть в кровь через ранку.

Змею посадил в ведро, накрыл крышкой и попросил ребят отнести как можно дальше от нашего лагеря и выпустить, а сам побежал на «полевую кухню». Я знал, что уменьшить действие яда можно, выпив большое количество воды. Дежурившая на кухне Катя Аристова заглянула во все ёмкости, везде было пусто.

— За водой только что уехали, а сейчас нет ни одной капли. Компот подойдёт? Я открыл огромную кастрюлю. Выпил примерно литра два компота и лег на раскладушку. Прошло около часа – ничего с моим организмом не происходило, еще полтора часа – никаких симптомов отравления. Слава Богу, здоров! Двое суток назад, в первую дождливую ночь вода в степи поднялась сантиметров на двадцать. Утром, проснувшись, обнаружил мокрого тушканчика, прижавшегося к моему подбородку. Тушканчик обсох, оказался очень симпатичным пушистым комочком с длинным хвостом с тёмной кисточкой на конце. Миниатюрный «кенгуру» привязался ко мне всей душой, ел с рук все подряд, а после наводнения не отходил далеко, всегда гулял рядом и дополнительно питался какими-то корешками трав. Летал со мной, находясь в боковом кармашке планера. Однажды, я был отстранен от полетов на три дня вместе с Аллой Ивановой. Предыстория этого наказания такова. Был понедельник, материальная часть была подготовлена к завтрашним полетам. Заняться было нечем. Километра два от нашего лагеря протекал небольшой ручей, заросший редким камышом. В этом ручейке расплодилось огромное количество ужей. Я уговорил Аллу составить мне компанию и половить безобидных змеек.

Поймал одного крупного ужа. Протянул его Алле. Сначала было много визга от страха, но уже через несколько минут Алла освоилась, перестала бояться, с удовольствием сажала змею себе на шею, накручивала на руку. Я поймал еще одного, и мы отправились в обратный путь. У капонира (4) нас поджидал Николай Амбарцумович. Я спрятал ужа в широченный карман своего комбинезона, а Алла засунула змею себе за пазуху.

Татевосов подозвал нас к себе, произнес гневную отповедь, сказал, что он отвечает за нравственность спортсменов, несет ответственность перед нашими родителями, которые доверили ему своих детей. Он еще долго говорил о соблюдении всеми спортсменами дисциплины.

—Вернетесь домой, и делайте, что хотите. А здесь...

Внезапно он замолк, побледнел, лицо превратилось в белое полотно. Уставился на Аллу и не мог произнести ни слова. Я повернул голову и увидел, что из футболки, у самого горла Аллы, извиваясь, выползает змея, ложится на плечо и начинает ощупывать её волосы и ухо своим раздвоенным языком. Николай Амбарцумович, оказывается, панически боялся змей. Его еле успокоили,

объясняя, что это, всего лишь безобидный уж. Но, в назидание другим, все же нас от полетов на три дня отстранил.

— А помнишь, как Виктор Жалдак, выполняя парящий полёт, пропал. Ждали его до самого вечера. Все были в напряжении, радиосвязи с ним нет. Если была вынужденная посадка, то где искать?

— Это происшествие я помню до мельчайших подробностей. Поднялись на рассвете. Небо было неприветливо серым. На горизонте показался красный круг солнца, сразу окрасив облака в красноватые тона. Горы также приобрели красные оттенки. Выкатили на поле планеры, выложили старт и посадочное «Т» из белых полотнищ, выполнили предполётный осмотр своей техники, буксировочных тросов, раций и парашютов. Первыми начали взлетать пилоты, которые самостоятельно ещё не летали и обучались навыкам полётов с инструкторами.

Утром погодные условия более благоприятны обучению управлению планером, чем днём. Земля ещё не прогрелась, нет болтанки, самолёт и планер летят ровно. На рули управления почти не действуют внешние помехи. Острее ощущаются собственные ошибки. В утренних спокойных метеорологических условиях молодые пилоты закончили отработку своих упражнений по кругу. Настала пора опытным спортсменам-планеристам подняться в небо на парение.

К 11 часам всё небо до горизонта было заполнено плотными кучевыми облаками. Облака зарождались над горными вершинами, медленно наступали на муганскую степь и плыли дальше по степи за Куру.

Виктор Жалдак, сразу, после того как я приземлился, занял место в кабине планера и через пару-тройку минут самолёт-буксировщик потащил его в отведённую зону для отработки техники парения.

Особенностью сегодняшней погоды было то, что можно было долго лететь под облаками, не меняя направления полёта, предварительно набрав высоту в восходящих потоках. Если рассматривать вертикальный профиль такого полёта под грядой, то он напоминает плывущего на большой скорости дельфина. Иногда по таким облачным грядам удавалось пролетать расстояние несколько десятков километров, да еще со значительным набором высоты.

Свободных «Блаников» не было. Почти вся техника находилась в воздухе. На старте одиноко стоял планер КАИ-12 — «Приморец». Я лежал под крылом планера и время от времени наблюдал за парящими под облаками планерами. Около меня остановились два молодых азербайджанца приехавшие на осликах. Один почему-то решил, что я здесь главный, подошёл и говорит: — Салам алейкум! Подахт нада?

Я ответил на приветствие, но вопроса не понял и несколько раз переспросил, что он сейчас сказал.

Парень раз пять повторял свой вопрос. Опять я ничего не понял. Подошла Асадова. Сегодня была её очередь руководить полётами. Помогал ей техник-инженер В.Рыбников. Она наблюдала со стороны вопросы горца и мое непонимание. Покатываясь от хохота, она сказала:

—Ребята-пастухи тебя по-русски спрашивают: Продукты надо?

— Продукты?



Руководитель полётами С.Г. Асадова и авиаинженер В.И. Рыбников

Пастухи дружно закивали головами.

— Уж лучше бы на азербайджанском языке спросили, быстрее бы понял. – Я попытался как-то оправдать свою непонятливость.

Быстро договорилась с ними, и они пообещали каждое утро снабжать нас свежим сыром. Затем повернулась ко мне.

— Вот, что, готовься, полетишь на «Приморце». У молодежи на сегодня полёты по плановой таблице выполнены, а ты полетай, пока погода для парящих полётов отличная. Чего планеру простаивать? Парашют из задней кабины не забудь убрать.

От радости, что появилась ещё одна неожиданная возможность полетать, забыл поблагодарить Сакину Гамбаровну. Из задней кабины убрал все лишнее, закрепил привязные ремни, уселся в кабину, надел парашют, пристегнулся. Ручка управления и все металлические части внутри кабины обжигали руки. Сразу стало жарко, со лба струйками к глазам и по шее катились капельки пота. Боковая форточка и небольшое вентиляционное отверстие фонаря были открыты, но эффект от них можно было ожидать только в полёте. Через несколько минут

подрулил самолёт-буксировщик, а через некоторое время на высоте тысяча метров, отцепился в хорошем восходящем потоке.

Давно не летал на этой модели. Качество (5) «Приморца» гораздо ниже, чем у «Бланика», но я был рад любой возможности подняться в небо.

Самолёты простаивали на старте без работы. Лётчики-буксировщики отдыхали под крылом одного из самолётов. Огромные пятна теней медленно двигались по степи, а проплывающие над нами облака на короткое время закрывали солнце, уходящее в сторону города Агдама, славящегося своим замечательным виноградным вином. В этот день, летая на КАИ-12, мне посчастливилось бороздить по воздушным просторам над степью почти три часа.

Планеристы, закончив упражнения, один за другим заходили на посадку, а после приземления, закатывали планеры на швартовочные стоянки внутри прямоугольного капонира. Пропал и не выходил на связь один Виктор Жалдак. Все с тревогой осматривали небесное пространство до самого горизонта, а руководитель полётами постоянно запрашивал по рации: 05-й, 05-й, я — «площадка-старт», приём.

В ответ из динамика слышалось лишь лёгкое потрескивание.

Полотнища не убирали, надеялись на возвращение Виктора. Солнце уже почти готово было скрыться за горизонтом, когда вдали на сером фоне облака мы увидели приближающийся силуэт планера. Сделав круг над площадкой, «Бланик» приземлился. Виктор рассказал, что делая спирали над Курой, потерял ориентировку. Думал, что летит в сторону аэродрома, а самого ветром вместе с облаками относило в сторону Иранской границы. Только когда понял, что окончательно заблудился, по компасу взял курс на север, а тут, как нарочно, отказала рация. Лететь надо было против ветра и, при этом, не забывать набирать высоту при каждом удобном случае. Скороподъёмность восходящих потоков к концу дня стала ослабевать. Уже над Курой, поняв своё точное местонахождение, Виктор полетел в направлении своей базы.

— Да. Тогда его за потерю ориентировки на неделю отстранили от полётов. Всем нам приказали изучить наизусть весь район полётов и сдать зачёт. Через день мы перебазировались на Аджикубульский военный аэродром, а ещё через два дня начались соревнования. К соревнованиям были допущены спортсмены с классификацией не ниже второго спортивного разряда. — Я помню, мы базировались на военном аэродроме в Аджикубуле, это было лет

за пять до наводнения, — используя паузу в моем повествовании, подхватил Гена, — летали на грунтовой полосе, но однажды с полёта по маршруту не вернулся Козырев Алексей. Искали его на машине по всей степи всю ночь с фонарями. А ночь была очень холодная. Под утро нашли. Он рассказал, что

ночью к его планеру подошли волки, сели вокруг, вытянули морды вверх и выли почти всю ночь, разбежались только под утро.

Глядя на их тёмные силуэты, на фоне более светлого горизонта, фосфорически светящиеся глаза, испытывал неприятные ощущения. Было желание приоткрыть фонарь и выстрелить в них из ракетницы. Еле сдержался.

Так в разговорах и воспоминаниях проехали Минеральные Воды. Меня с Геной объединяло ещё и то, что мы оба ездили из Баку в Ессентуки выполнять нормативы на первый спортивный разряд по планерному спорту. Гена ездил на два года раньше меня. От него-то я узнал о возможности летать и совершенствовать своё лётное мастерство при наличии необходимых документов.



Надежда Тарелкина

Приехал в Ессентуки с мамой, поселились у родственников, почти в центре города. Сразу же сходил на аэродром, предъявил начальнику аэроклуба лётную книжку и медицинскую карту и попросил его разрешить полетать на планере. Прямо сказал, что цель моего приезда — выполнить нормативы 1 спортивного разряда. Прикрепили меня к лётчику-инструктору Надежде Тарелкиной. С ней совершил несколько контрольных полётов и в тот же день был допущен к самостоятельным полетам на парение и по маршрутам. До аэродрома и обратно добирался пешком.

В Ессентуках познакомился с замечательными спортсменами, мастерами по планерному спорту: Матяш Володей, Сластухиным Владимиром, Александром Кондратьевым. Очень тепло нас, бакинцев, принимал начальник Ессентукского авиаспортклуба Ямщиков Николай Васильевич, сам являлся мастером спорта,

планеристом. О Ессентуках у меня остались в памяти несколько историй, о которых хочу тебе рассказать.

Погода в этот прекрасный день выдалась солнечной. К полудню на небе образовалось много высоких кучевых облаков. Я сел в планер и был готов к полёту по маршруту Ессентуки – Железноводск — станица Суворовская – Ессентуки.

Ко мне подбегает незнакомая девушка с парашютом в руках и говорит.

— Можно с вами полететь пассажиром? Меня зовут Онегина Таня.

— Планеристка или парашютистка?

— Планеристка, сдала все теоретические экзамены, но еще ни разу не летала.

— Иди к Николаю Васильевичу. Если он разрешит, тогда, пожалуйста.

— А он разрешил, с условием, если вы не возражаете. – она обернулась и, показывая рукой на КП, добавила, — Видите? Он вам рукой машет.

— Если разрешил, то залезай в заднюю кабину.

Таня надела парашют и уселась в планер. Я вылез из кабины, проверил у нее крепление привязных ремней, затем снова сел на свое место. Через несколько минут мы взлетели. Отцепился от буксировщика и сразу взял курс на Пятигорск. Справа четко, как на картине, открывалась панорама цепи главного Кавказского хребта, белели вершины Эльбруса.



Гора Бештау

Погода была отличная и благоприятная именно для маршрутных парящих полетов. В одном из восходящих потоков набрал высоту полторы тысячи метров. Пролетаем над вершинами Бештау. Сзади слышу постоянные восторженные восклицания:

— Ой, Пятигорск! Ой, люди, какие маленькие, как букашки! Ой, цветочки!

Действительно. На вершине пятиглавой горы Бештау цвели различные растения и просматривались четко, как сквозь увеличительное стекло.

На крутых склонах цепко держались различные деревья и кустарники. До вершины было не более пятидесяти метров. Бештау – самая высокая гора во всем регионе кавказских минеральных вод. Её высота – 1400 метров над уровнем моря.

Справа остался Машук. Наш ориентир – железная дорога. По ней мчатся два электропоезда на пересекающихся курсах. Под нами гора с интересным названием «Верблюд», своими двумя горбами она, действительно, напоминает верблюда. Впереди Минеральные Воды.

Я не оставлял своим вниманием ни один значимый восходящий поток. Старался на маршруте удерживаться на высоте не ниже полторы тысячи метров. Над Железноводском развернулся еще раз влево и полетел в сторону станции Суворовская. В этот момент меня насторожила тишина в задней кабине. Давно не слышал никаких вопросов и восклицаний. Рукой повернул боковое зеркальце, чтобы лучше разглядеть, что там сзади происходит. Лицо Тани было неестественно зеленым. Спросить ничего не успел. Мощная струя обильного утреннего завтрака ударила меня по затылку.

— В форточку, дура! – от неожиданности заорал я.

Струя переместилась с затылка в форточку, задев мое левое ухо. Продолжать полет по маршруту в таких условиях было бессмысленно, и я на полных парах помчался в сторону Ессентуков, запросил разрешение на срочную посадку. Произвел посадку на аэродром с прямой, минуя построение традиционной коробочки над аэродромом. Обе кабины и весь левый бок фюзеляжа до стабилизатора были испачканы. Надо же было столько много поест перед полетом!

— Планер вычистить до блеска, не только изнутри, но и снаружи, — скомандовал я Татьяне и побежал отмываться. Благо на аэродроме стояла на стойках огромная бочка с водой. Под бочкой — душ. Вода на солнце неплохо прогревалась. В хозяйственном мыле также недостатка не было.

Позже, в конце моей службы в Армии, читая журнал «Крылья Родины», из небольшого сообщения узнал, что ряду спортсменов, в том числе и Онегиной Татьяне из г.Ессентуки, присвоено звание Мастера спорта СССР по самолетному спорту.

— А как ты выполнил норматив 1-го разряда? – поинтересовался Гена.

— На внутриклубных соревнованиях, со второй попытки. Особенно запомнилась первая.

Стартовали мы днем. Нас было пятеро: я, Матяш Володя, Тарелкина Надежда, Сластухин Владимир и еще один парень, из местных, которому тоже надо было

повысить квалификацию. Задача — дойти до намеченного пункта и возвратиться на аэродром вылета. Всего двести километров. Главное условие для протокола — наличие в составе участников не менее двух мастеров спорта.

Сложностей не было, погода отличная. Летим по маршруту, в эфире полная тишина, иногда встречаемся под каким-то облаком, набираем высоту и идем дальше. Пролетели станицу Суворовская, через некоторое время показалась станица Бекешевская. Слышу голос Нади Тарелкиной:

— Ребята, а моя мама в этой станице живет и доченька маленькая здесь. Может, сядем? Дочку уже целую неделю не видела.

Слышу, другие соглашаются на посадку, решил вклиниться в разговоры.
— А как же я. Мне ведь нужно...

— Саша, ерунда все это, завтра новый день будет, снова полетим, успеешь еще все нормативы выполнить.

Перед Бекешевской было большое скошенное пшеничное поле, мы один за другим зашли на посадку и приземлились недалеко от станицы. Не успели вылезти из планеров, как к нам со всех сторон прибежали и прискакали верхом на лошадях маленькие дети, мальчики и девочки, в возрасте от пяти до десяти лет. Все они свободно и легко управляли лошадьми, сидя верхом и, причём, без сёдел.

Тарелкина ушла в станицу к матери и дочке, а мы остались у планеров и разрешили ребятам по очереди посидеть в кабинах и потрогать ручки управления и педали. Вскоре подошёл парнишка и передал от Нади целый узел разнообразной еды. Особенно мне понравился вкус пышного хлеба с желтоватой мякиной. Такого вкусного хлеба я не ел больше никогда в этой жизни, ни до, ни после этого полета. Часа через два за нами прилетели самолёты и отбуксировали нас в Ессентуки.

Пятигорское телевидение готовило видеорепортаж о развитии в регионе планерного спорта. Меня, как гостя из Азербайджана, тоже много снимали и на земле и в воздухе, брали интервью, но я так и не увидел этой телепередачи. Программа моей поездки — выполнить нормативы 1 спортивного разряда, была выполнена. Отпуск заканчивался, надо было возвращаться в Баку. В последний мой лётный день произошло происшествие, которое до сих пор вспоминаю со стыдом. В парящем полёте увлекся горными красотами и не заметил, как оказался далеко за городом, над горами, а высота всего 800 метров. Взял курс на аэродром. Летел над городом, мимо парка, где сотни отдыхающих сновали с бидончиками и другой посудой по павильонам с минеральными источниками. Я тоже, в свободное от полетов время, бегал по парку со складным стаканчиком и пробовал на вкус разные номера минеральных вод.

На низкой высоте пролетел над железнодорожной станцией, еле перетянул через поле с подсолнухами и приземлился на самом краю аэродрома. Подъехали ребята на машине и помогли отбуксировать планер на стоянку. Я готов был от стыда провалиться сквозь землю и не мог смотреть в глаза Ямщикову. За эту непростительную, на мой взгляд, оплошность получил лишь небольшое внушение и символическое отстранение от полётов на два дня.

— А я приехал в Ессентуки отдохнуть всей семьей, — Гена подумал немного и продолжил, — идем по городскому парку, птицы поют, люди в павильончиках минеральную воду пьют, а над головой, высоко под облаками планеры летают. Долго наблюдал за красивыми парящими полётами «Блаников», а потом увидел, что они снижаются и заходят на посадку совсем недалеко от города. В следующее утро пришёл на аэродром, нашёл начальство, назвал себя, объяснил, что летаю в Бакинском аэроклубе и спросил:

— Можно ли полетать на планере?

— Для того, чтобы получить разрешение на допуск к полётам, вы должны предоставить свою лётную книжку и непросроченную медицинскую справку пилота.

Естественно, никаких документов, подтверждающих то, что я планерист, у меня с собой не было, но мысль, что летать в Ессентуках, в принципе, возможно, крепко засела у меня в голове.

— Да ты вообще тогда помешался на полётах, — прокомментировала реплику его жена. — Вместо того, чтобы отдыхать, как все нормальные люди, — и повернувшись ко мне, пояснила, — Гена чуть ли не каждый день как мальчишка бегал на аэродром смотреть, как летают другие.

Он с улыбкой выслушал тираду жены и продолжил:

— Едва дождавшись отпуска в следующем году, мы всей семьёй снова поехали в Ессентуки, но на этот раз взял с собой все требуемые лётные документы.

Начальник Ессентукского авиаспортклуба, на тот момент филиала Ставропольского аэроклуба, с моими документами слетал на самолёте в Ставрополь, в центральном аэроклубе оформил все необходимые разрешения и я получил допуск к контрольным полётам. Моим инструктором был назначен Кондратьев Александр, начальник планерного звена. В первом же контрольном полёте он убедился в отличной технике пилотирования планером:

— Я думал, что тебя долго вывозить придется, но ты меня приятно удивил. Сейчас слетаем в зону, выступишь упражнение по внеаэродромной посадке. Взлетели. На высоте 1000 метров отцепился, выбрал недалеко от аэродрома подходящее для посадки поле, уточнил по наземным признакам направление

ветра, с высоты 300 метров, по всем правилам построил коробочку и совершил посадку. Вскоре за нами прилетел самолёт, мы взлетели и через 10 минут благополучно приземлились на аэродроме.

Александр вылез из планера, положил руку на плечо и объявил свой «приговор»: — Летай на парение, по маршрутам, в общем, готовься, скоро будут соревнования Ставропольского края по планерному спорту, будешь принимать в них участие. С этого дня и до конца отпуска я летал почти ежедневно. Погода стояла чудесная. Каждый день над местностью образовывались кучевые облака, способствующие усиленным тренировочным полётам. Под крылом оставались Пятигорск, Кисловодск, Железноводск, прекрасные горные пейзажи. Летал и над горами Бештау и Машуком. На родную Землю приземлялся лишь тогда, когда слышал команду:

— 07-й, на сегодня хватит, пора садиться!

На Краевых соревнованиях удалось продержаться в воздухе более пяти часов. По сумме очков по всем видам упражнений занял пятое место и выполнил нормативы 1 спортивного разряда.



Пилотажный планер А — 13

В конце соревнований наблюдал демонстрационный высший пилотаж на акробатическом планере А-13. Пилотировал планер Александр Кондратьев. Он выполнял с высоты 1500 метров различные фигуры: петли «Нестерова», бочки, полубочки, перевороты, штопор, фигуры обратного пилотажа. Каскад одних связок комплекса фигур следовал за другими. Это было очень здорово и красиво! После того, как закончил пилотаж, перешёл в крутое пикирование и на высокой скорости, кажется, около 400 км/час, со свистом и рёвом, как реактивный самолёт, на высоте не выше пяти метров, стремительно пролетел над головами участников соревнований, снова взмыл вверх, сделал полукруг над аэродромом и зашел на посадку.

Мы немного помолчали, каждый был занят своими мыслями. Мне был хорошо знаком этот великолепный одноместный пилотажный планер стандартного класса, спроектированный под руководством О.К. Антонова в 1957 году. По схеме А-13 представляет собой среднеплан с V-образным хвостовым оперением и предназначен для выполнения фигур простого, сложного и высшего пилотажа. Закрылки и управление ими в крыле, а также управление зависанием элеронов

отсутствовало. Планер А-13 выпускался серийно и эксплуатировался в аэроклубах, где на нём проводились демонстрационные полёты на авиационных парадах. Очень хотелось на нём полетать, ради этого почти нелегально освоил пилотаж на ЯК-18П, но выполнить пилотаж на А-13 и даже полетать на нём, так и не довелось.

Заходящее солнце, через коридор вагона, слепило глаза, и я закрыл дверь. За окном мелькали какие-то станции, посёлки. Местами ещё не скошенные поля уходили за невысокие холмы. К ритмичному стуку колёс быстро привыкаешь и перестаёшь замечать. В купе заглянула проводница.

— Чай будете?

— С удовольствием! Четыре стаканчика, пожалуйста.

Решили заодно и поужинать.

— Тебе нравятся парашютные прыжки?

— Я ничего не имею против парашютного спорта, но, лично меня, никогда не тянуло прыгать с парашютом, — Гена вздохнул и добавил, — прыгал только потому, что летать не допустили бы, мне всегда не нравилось, что, кроме полётов, ещё и прыгать надо? Мало ли что может произойти во время прыжков.

— Гена, прыжок с серийным парашютом менее опасен, чем езда на велосипеде. Если что-то происходит, это, как правило, вина самого парашютиста. Словом, если будешь выполнять всё, чему учат инструкторы, с тобой ничего не случится, а запасной парашют будешь брать с собой только для душевного равновесия. Были у меня случаи во время прыжков, когда думал, что конец, но все, к счастью, заканчивалось благополучно.

— Я знаю, что различные случаи редко, но происходят во время прыжков в основном по вине самого парашютиста, но все равно прыгать не люблю: гораздо приятнее летать.

— А я использую любую возможность повисеть под куполом парашюта или ощутить напор воздуха в свободном падении. Были и неприятные эпизоды в спортивной практике. Один из таких непредвиденных случаев произошёл во время соревнований по парашютному спорту в городе Хачмасе. В тот день разыгрывалось упражнение на точность приземления. Засчитывался средний показатель по результатам трех прыжков.

Все участники соревнований сгруппировались на песчаном круге, в центре аэродрома с секундомерами. Ветер был очень сильным, поэтому мы засекали время от прохода самолёта над нашей головой и моментом отделения от самолёта

пристрелочного парашюта. Учитывали каждую мелочь, на какой секунде сбросили, как он отклонялся по высотам и где приземлился. После начала соревнований, делали поправки после каждого прыжка соперников.

Наконец настала пора взлетать очередной десятке, в которой жребий, как всегда, определил мне прыгать первым. Самолёт набрал высоту и вышел на прямой курс. Я стоял у открытой двери, смотрел на аэродромное поле и, как только самолет пролетал над песчаным кругом, включил секундомер. Правой ладонью корректировал лётчику направление полёта. На пятидесятой секунде, как и рассчитал еще на земле, отделился от самолёта и ровно через пять секунд выдернул кольцо. Парашют благополучно раскрылся.

Поправил удобнее подвесную систему. Осмотрелся. Внизу город, до аэродрома непривычно далеко. Тут только определил, глядя на вертикальные столбики дыма, выходящие из труб жилых домов, что сильный ветер, на который и был спланирован расчет точки отделения от самолета, внезапно стих. Аэродромный полосатый конус, или, как мы его называли, «колбаса» висел на шесте, как обычная тряпка.

Город и аэродром разделяла дорога, проложенная к побережью Каспийского моря, за дорогой — лесополоса и старое кладбище. Время нахождения под куполом всего три минуты, надо было не потерять впустую ни одного метра высоты. Управляя парашютом Т-2, старался максимально приблизиться к аэродрому, но, ... увы. Кладбище перелететь едва хватало высоты. До кладбища сплошные электрические провода, деревья, дома и заборы.

Как представил себе, что острые металлические пики могильных оградок пронзят мое тело, как шампурами прокалывают шашлычное мясо, мне стало не по себе. Я держал в руках обе бобышки управления куполом и внимательно следил за приближающимися могилами. Только не на ограду!

Приземлился на краешек поля, в нескольких метрах от кладбища, на узенькую тропинку. Купол парашюта перевалился за ограду. Сбросил с себя подвесную систему с запасным парашютом, сел на траву. Посидел немного, пока руки не перестали трястись, собрал парашюты в сумку и пошёл к месту укладки. Остальным, кто прыгал после меня, повезло больше. Лётчик успел передать спортсменам, оставшимся в самолёте, изменившуюся метеорологическую обстановку. В расчёты были внесены поправки. Соревнования продолжились. Второй и третий прыжок, в тот день, выполнил точно в цель.

Второе происшествие закончилось для меня сильным повреждением голеностопных связок. Прыжковый день на аэродроме ВТА (6) в посёлке Кала подходил к концу, ветер усилился до 10 метров в секунду. Руководство приняло решение допустить на последний в этот день прыжок 10 наиболее опытных парашютистов. В эту десятку попал и я.

Сильный и порывистый ветер мешал нормальному управлению куполом парашюта, и я принял решение приземлиться на бетонную взлётную полосу. Суммарная составляющая вертикальной скорости снижения и горизонтальной оказалась очень высокой, что, естественно, привело к сильному удару ногами о полосу. После удара я перевернулся на спину, а ветер поволок меня по взлётной полосе. Кнопкой отстегнул боковые стропы купола. Встал на ноги и ощутил сильную боль в левой стопе. Через 3 дня соревнования по парашютному спорту, участие в которых я никак не мог пропустить, а тут неудачное приземление. Собрал парашют, стиснув зубы, стараясь не хромать и никому не показать, что травмирован, донёс его до старта.

На воскресенье и понедельник все разъехались по домам, а трёх добровольцев оставили в домике на аэродроме охранять парашюты почти на трое суток, обеспечили питанием, постельными принадлежностями и керосиновыми лампами. Одним из добровольцев был я. Стемнело быстро. Мы приготовили постели на двухъярусных армейских кроватях, затушили лампы и, спустя несколько минут, оба моих напарника крепко спали. Ночью боль усилилась, никак не мог найти удобное положение для стопы, пытался под неё подложить подушку, но и с подушкой боль не утихала. Спать мешала не только боль. Со всех сторон доносился какой-то непонятный писк и шуршание. Тут, что-то крупное и мохнатое проползло по моей щеке, я вскочил, нашёл спички и включил керосиновую лампу. То, что увидел вокруг, привело меня в неопишуемый ужас. На потолке, на стенах, на кроватях ползали около сотни крупных, от 50 до 70 мм песчано-жёлтых фаланг (7). Крикнул: «Подъём». Ребята проснулись и стали гоняться за наглыми насекомыми, пока всех не уничтожили. Бегают и прыгают фаланги чрезвычайно шустро. У этого крупного паука отсутствуют ядовитые железы, но прокусить кожу человека он может. Гниющие остатки пищи во рту насекомого могут попасть в ранку и вызвать воспаление.

Через три дня нога еще продолжала болеть, но я перетянул сустав эластичной лентой. Самое удивительное то, что после каждого прыжка боль уходила, а к концу соревнования я был совершенно здоров.

Третий неприятный случай произошел во время службы в Армии. Выполнял очередной спортивный прыжок с самолёта АН-2. Выпускающий открыл дверь, в салон ворвался свежий воздух, а внизу под самолетом проплывали леса и поля. Немного в стороне широкой серой лентой несла свои воды река Великая. Мы встали и ожидали команды. Ждали зеленого сигнала и сирены. Сигнал прозвучал, и мы один за другим бросались на воздушный поток, стараясь удержать свое тело от вращения. Через пять секунд выдернул кольцо, но привычного рывка не почувствовал. Резко повернул голову назад и вижу, что вытяжной шар сеткой зацепился за отогнувшуюся от каблука самодельную подкову. Стropы полностью вышли и натянулись параллельно чехлу с уложенным в него куполом. Время почти полностью остановилось. Наблюдая, как медленно стропы начинают огибать чехол, изогнулся и левой рукой сдернул с каблука вытяжной шар вместе с подковой. Через секунду почувствовал рывок от

раскрывшегося парашюта. Промедли я еще мгновение, стропы и чехол с куполом на вращении соединились бы в один жгут. Смог бы воспользоваться запасным парашютом в данной ситуации при высокой скорости падения? Вопрос остается открытым. Купол мог бы нормально открыться, а мог бы запасной парашют обмотаться вокруг жгута и тогда..., случилось бы то, что описывалось в одном известном анекдоте:

«Молодой десантник спросил сержанта:

— Что делать, если после прыжка с самолёта откажет основной парашют?

— Откроешь запасной.

— А если и запасной не откроется?

— Сходишь к старшине на склад и получишь новые, – не раздумывая ответил сержант.»

Самодельные дугообразные подковы, сделанные из толстой проволоки и вбитые двумя загнутыми под прямым углом острыми концами в каблуки сапог для внушительного цоканья во время марша по плацу, были в моде среди десантников. Мне в голову не могло прийти, что подкова может произвольно выскочить из плотного каучукового каблука. После приземления оторвал вторую подкову от сапога, выкинул прочь и никогда больше подобными глупостями не занимался.

— Вот я и говорю, что парашютный спорт не для меня. В свое время сделал один прыжок, с меня достаточно. Кстати, о Хачмасе. Ты помнишь, как мы на нашем автобусе поехали на соседнюю станцию Низовая за рыбкой. Рядом Каспийское море, рыбацкий посёлок. У одного рыбака купили двух осетров за 20 рублей, да таких огромных, что они еле уместились в проход между сиденьями в автобусе. Привезли рыбок на аэродром. Все бросились поглазеть на эти огромные дикийннне создания природы.

— Принимайте на закуску таблицу Менделеева, — вполне серьёзно заявил Татевосов, — костей мало, много мяса и хрящей, а в них все аминокислоты, белок. В больших количествах — натрий, фосфор, калий, магний, кальций, железо, натрий, хлор, фтор, хром, молибден, никель, йод.

— Нормализуется давление, уменьшается холестерин, — добавил к перечню полезных свойств осётра Рагимов.

Приготовили бастурму. Свежие вырезки рыбы натерли солью, отбили от излишней влаги, сдобрили чесноком и перцем и развесили сушиться. Готовили из этих рыб шашлыки, жарили на сковородке. В общем, вволю ели несколько дней и мы, и парашютисты.

— Как сейчас помню эти блюда. Даже есть захотелось, – вырвалось у меня, – кстати, на эти сборы в Хачмасе мне поручили перегнать один из планеров. Взлетели с Забратского аэродрома и взяли курс на север. Со мной пассажиром полетел наш самый весёлый молоденький планерист Азимов Азим-бала, в дальнейшем ставший Заслуженным пилотом гражданской авиации. Буксировала наш планер Асадова С.Г. Пролетели г.Сумгаит — высота 300 метров. Наблюдаем, как слева, с аэродрома «Насосный», взлетает пара самолётов-истребителей МИГ, и проходит на высокой скорости прямо под нами, и через мгновение исчезает в облаках над Каспийским морем.

Наш аэропоезд попал в турбулентную зону, созданную пролетевшими реактивными самолётами. Резко упала подъёмная сила крыла, возникла «тряска», ухудшилась управляемость. Пришлось приложить немало сноровки, чтобы удержать планер в горизонтальном полёте и за буксировщиком, у которого на несколько десятков секунд также было нарушено нормальное управление. Слышим по радиации резкие высказывания Асадовой в адрес лётчиков-истребителей:

— Сволочи, паразиты! Видели ... нас отлично. Специально ведь ... изменили траекторию полёта. Ишь, ... пощекотать нам нервы, видите ли, захотелось, ещё и руками помахали. Идиоты!

Всю свою гневную тираду она выдохнула с таким сильнейшим кавказским акцентом, перемешивая русские слова с азербайджанским матом, что мы с Азим-балой развеселились и весь оставшийся полёт только и комментировали на различные лады все высказывания Сакины Гамбаровны в адрес воздушных хулиганов.

Облачность значительно стала ниже, пошёл сильный, но кратковременный дождь. Летели на высоте 100 метров, ориентируясь по береговой линии моря. Вскоре показался Хачмас. К этому времени видимость значительно улучшилась, и мы благополучно один за другим, заходили на посадку и приземлялись на сухой аэродром. До дождя, шедшего с юга, успели накрепко пришвартовать самолёты и планеры на стоянках.

Тем временем, наше трёхдневное путешествие подходило к концу. Проехали Чудово, скоро прибудем на Московский вокзал.

— Саша, ты не подскажешь, в какой гостинице в Ленинграде лучше всего остановиться?

— Лучше всего остановиться в нашем студенческом общежитии. Студентов почти нет. Все разъехались, кто куда. Одни — на каникулы по домам, к родителям, другие — в строительные отряды. Поселитесь в моей комнате, а я пока поживу у друзей. Как раз их комната сейчас пустует.

Так, за разговорами и воспоминаниями доехали до Ленинграда. Я хорошо знал все достопримечательности и составил план знакомства Казаровыми с городом и

пригородами, посещениями музеев и другими интересными историческими местами. С вокзала спустились в метро и минут через сорок добрались до общежития. Мне удалось, поговорив с комендантом, поселить их в свою комнату на десять дней за небольшую плату.

Полторы недели хождения и поездок по музеям, памятным местам, вместе с ними заново открывал для себя то, что, казалось бы, было и так хорошо известно. Мне была интересна новая роль — экскурсовода. Кроме лучших музеев Ленинграда успели посетить Петродворец, Пушкино, Павловск и шалаш Ленина в Разливе. Прощаясь, Гена поблагодарил меня за гостеприимство, признался, что если бы они случайно не встретили меня в поезде, то посещение Ленинграда ограничилось бы сплошными хождениями со своими женщинами по пассажирам и универсамам. А так, уезжают домой с новыми интересными впечатлениями и познаниями об истории и культуре нашей северной столицы и полным удовлетворением от поездки.

Многие события, которые нас с Геней объединяли, несмотря на давность лет, ещё не стёрлись из памяти, и, вероятно, найдут своё место в будущих рассказах и очерках, а некоторые, наиболее яркие, вошли в данное повествование. Сейчас Геннадий Константинович Казаров проживает в Израиле, счастлив от того, что его окружают дочери и внуки. Так же, как и все мы, ностальгирует по родным местам. В Израиле подтвердили его научную степень доктора наук. По мере сил продолжает трудиться.

Екатерина Николаевна Аристова после лётной школы, четверть века летала командиром самолёта АН-2 в Азербайджане. Однажды в полёте, трое пассажиров, после употребления спиртных напитков учинили драку в салоне самолёта. Екатерина Николаевна, доверив управление второму пилоту, вышла из кабины и пригрозила хулиганам применить личное оружие. Самолёт приземлился на промежуточный аэродром в Аджикабуле, а Екатерина лично передала дебоширов в руки милиции. За этот подвиг она была удостоена благодарности министра гражданской авиации Б.Бугаева, а министр внутренних дел вручил ей медаль «За отличную службу по охране общественного порядка». Катя сейчас на пенсии, проживает в Москве. Старается создать уют для своей многочисленной, полностью авиационной семьи.

Момот Владимир Ильич поступил в Харьковское военное училище, после окончания которого, был направлен в ракетные войска. За грамотные и умелые действия в нестандартных ситуациях, быстро продвигался по службе, занимал высокие руководящие должности вплоть до расформирования знаменитой 33-ей ракетной дивизии, имеющей на вооружении ракеты «Тополь», полковник ракетных войск. Имеет множество заслуженных наград. Последняя, перед пенсией, должность — заместитель начальника космодрома «Плисецк». Сейчас проживает в Воронеже, активно работает с молодёжью, возглавляет воронежский Совет ветеранов войны и труда.

Михайлина Надя, после окончания института, работала в Самаре, где и сейчас проживает. Любит своих дочерей и внуков. Увлеклась разведением породистых мопсиков — живых, веселых и при этом уравновешенных собачек. Участвует во всех проводимых в городе выставках собак этого класса.

Агафонов Юрий стал лётчиком-инструктором Бакинского аэроклуба. На самолёте ЯК-18А, нарушил правила полётов, пренебрёг привязными ремнями, вылетел на разведку погоды с другим лётчиком-инструктором Гасамутдиновым Вячеславом. При низкой облачности, при очень странных обстоятельствах самолёт свалился в перевёрнутый штопор, высоты на выход из штопора не хватило. Машина при глубоком скольжении ударилась о поверхность земли и Юра погиб. Слава Гасамутдинов получил тяжкие телесные повреждения, но остался жив благодаря привязным ремням. Об этой трагедии я узнал, находясь на полётах в подмосковном аэродроме «Мячково». Ещё до прочтения письма из ЦК ДОСААФ об этой катастрофе, я почему-то уже твёрдо знал, что погиб именно Юра.

¹ Чёрный город — название восточных районов города Баку, ранее бывших его пригородами, в которых в конце 19 — начале 20 века сосредоточились предприятия нефтяной промышленности.

² «Бешбармак» в переводе с азербайджанского означает «Пять пальцев».

³ Чертёж участка местности съёмкой, выполненный глазомерной съёмкой, с обозначенными важнейшими объектами. Как базу, для зарисовки крок может быть взят аэрофотоснимок или топографическая карта, на которые наносятся важные ориентиры, а на полях карты — рисунки этих ориентиров. Поясняющие дополнительные данные, которые нельзя изобразить графически, записываются в «легенду» на полях или обороте чертежа.

⁴ Укрытие для самолета.

⁵ Качество летательного аппарата — способность пролететь определенное расстояние, с высоты одного метра, на крейсерской (наивыгоднейшей) скорости. Для планера КАИ-12 качество равнялось 18,5 метров, а для «Бланика» — 28,5.

⁶ ВТА — Военно-транспортная авиация.

⁷ С латинского языка паук фаланга переводится как «убегающий от солнца».

© Copyright: [Александр Крохин](#)