

Ширитон Виталий Иванович

Краткий автобиографический очерк



2010 год

Ширитон Виталий Иванович

5 марта 1945 года, г. Орша, Витебской области.



К сожалению, век человеческий короток. Да и нужны мы друг другу только в пределах своей эпохи и в пределах той среды, в которой прошли наши совместные деятельные контакты. Поэтому все мы в некотором смысле единомышленники и на склоне лет нас тянет друг к другу.

Детство и юность прошли в г. Минске, где закончил среднюю школу № 7.

Поступал в ХВВАУЛ в 1962 году сразу после окончания школы. Понятия об авиации не имел практически никакого. Мечтал стать

моряком.

Был у меня школьный одноклассник Владик Мельников, старше меня на два года. Поэтому в выпускном классе он уже был допризывником и его привлекал военкомат к разного рода мероприятиям, в том числе и спортивным. Как-то он обратился ко мне и предложил сбежать на лыжных соревнованиях за команду военкомата. Я согласился. В военкомате мне дали чужой паспорт, так как я был слишком молод для участия, дали выучить «легенду» и отправили на лыжню. Выступили мы хорошо. Через время нас пригласили в военкомат и в качестве награды предложили выбрать любое военное училище для поступления.

Мой друг мечтал об авиации и уже много знал о ней. Он-то и соблазнил меня поступить в Черниговское лётное училище на истребители. Я согласился. Стали проходить предварительные комиссии. Друг мой «завалился» по здоровью, а я прошёл.

На областной мандатной комиссии мне сказали, что разнарядка в Черниговское училище уже выполнена, и стали соблазнять в автодорожное. К тому времени я уже знал о существовании аналогичного Харьковского училища, но оказалось, что и по нему уже разнарядка закрыта. Тогда я выдвинул ультиматум: или в

истребительное, или я пошёл домой. (В те времена призывной возраст был 19 лет). И меня направили в Харьковское училище сверх разрядки. С учёбой у меня проблем не было, со здоровьем тоже. И 11 августа 1962 года я стал курсантом ХВВАУЛ.

Это был четвёртый набор в высшее училище. Шесть отделений – 19 - 24, я в 20. Командир взвода был капитан Коваленко. Трудный курс молодого бойца. Но благодаря этому Офицеру с большой буквы, все мы без отторжения приняли строевую и прочие подготовки, которые наши молодые души не хотели видеть рядом с романтикой неба. Это был красивый, щеголеватый офицер, виртуозно владевший строевыми приёмами. Он вызывал наше восхищение своим внешним видом, умом, воспитанностью, тактичностью, умением носить военную форму и вполне годился для съёмок фильмов о царских офицерах. На строевые занятия он всегда приходил гладко выбритым, наглаженным, начищенным, надушенным духами «Красная Москва» и со слабым запахом коньяка. В короткие промежутки свободного времени, сидя с нами в курилке, он ненавязчиво, очень тактично, вводил в наше сознание важнейшие понятия: офицерская честь, совесть, преданность Родине и приучал рабоче-крестьянских детей к интеллигентному поведению. Иными словами, являл собой образец, к которому нужно стремиться. Жаль побыл он с нами недолго, Кажется, ушёл в академию.

Началась учёба. Самоподготовка на 4 этаже УЛО. Оттуда как на ладони видно всё лётное поле аэродрома Рогань. Грунтовые полосы, рулёжки и стоянки размечены мелом. Очень много самолётов Ил-28. Их по очереди распиливают. Носовая часть, поставленная вертикально, служит помещением для ДСЧ (дежурный по стоянке части). Потом они улетели. Осенью прилетели самолёты Як-18а (809 УАП), на которых с весны 1963 года мы начали летать.

Первый караул. Во избежание переохлаждения и простуды среди курсантов, командование училище распорядилось выдать каждому курсанту зимнее лётное меховое обмундирование, унты, шерстяное бельё и т.д. Мой первый караул на складе ГСМ в Рогани. Заступил в третью смену. Зима. Темно. Метель. На мне поверх лётного мехового постовой тулуп и карабин СКС. На одном столбе слабая лампочка. Склад огорожен колючей проволокой. Бдительно всматриваюсь в окружающую темень. Вдруг замечаю неясные очертания приближающегося объекта размером с медведя. Я

напрягся. «Стой, кто идёт!». Нет ответа. Передёрнул затвор. «Стой, стрелять буду!». В это время объект наваливается на колючую проволоку и останавливается. Держа его на мушке, приближаюсь. Оказалось огромное перекасти-поле, которого мне ранее видеть не приходилось (в Белоруссии их нет). С облегчением вздохнул, вышел на центр склада, не сгибаясь упал на спину в снег и пролежал в тепле и уюте до конца смены.

Гражданский преподаватель по авиационному материаловедению читает лекцию. Часть курсантов откровенно спит. Заметив это, он заговорщицки подмигивает аудитории и тихим голосом говорит: «А теперь, всем кто спит...». И далее во всё горло: «Встать!». Вся аудитория сидит, а все спавшие с перепугу вскакивают. Далее следует кара публично признавших свою вину.

Узнаём о катапультировании лётчика-испытателя Мосолова Г.К., нашего кумира. В госпитале он провёл много месяцев, успел даже собрать там телевизор из радиодеталей. Разговаривал с ним об этом на встрече на МАКСе в 2009 году. Испытывал он тогда Е-66.

Дружили мы втроём: я, Ботьев и Чернов. Ближе всех по духу мне был Ботьев Николай Павлович. Койки наши стояли рядом, поэтому со временем на общение проблем не было, да и круг интересов совпадал. Жаль, его уж нет. Погиб в 28 лет будучи лётчиком-испытателем в Жуковском на Миг-21. Остался сын, тоже лётчик. Чернов выпустился на Як-28 и как-то постепенно затерялся во времени. Хотелось бы узнать о его судьбе.

Весна 1963. Заканчивается 1-ый семестр. Впереди полёты на Як-18а. Выдали лётное снаряжение. Командир 24 отделения Ваня Паращук спит в шлемофоне. Над ним подтрунивают. Обидчику объявляет один наряд вне очереди за нелюбовь к командиру. На вывозной Ваню списали.

809 УАП. Як-18а. Командир полка полковник Галатюк. Я в 3 аэ. Командир аэ подполковник Пянкевич. Командир звена майор Черемных. Инструктор капитан Лаврик. Аэродром Близнецы. Бетонка 1195 м, сделанная немцами во время войны из кирпичей местной церкви. Но летать с неё уже было нельзя, так как верхний слой бетона разваливался на щебень, который бил винты самолётов. Работали с грунта. Ни одного локатора. Привод, радиостанция и пеленгатор.



Волнение: вылечу – не вылечу. Вылетел. Радость неопишная. Весь первый самостоятельный полёт пропел себе по СПУ. Понял, что я попал туда, куда надо. Понравилось небо и окружавшие меня товарищи – лётчики. Оказалось, что это особая каста людей, отбираемая по особым критериям, до которых далеко не всем можно дотянуть. Небо не уговоришь, не подкупишь, не обманешь. Не соответствуешь – в лучшем случае не летаешь, в худшем – расплачиваешься жизнью. Вот так и пришла любовь к авиации.

После самостоятельного полёта на сложный пилотаж подхожу с докладом к командиру звена майору Черемных. Спрашивает, видел ли я его.

- Нет, - говорю.

- Иди к старшине и попроси лопату.

- Для чего?

- Выкопаешь яму 2x2x2.

- За что?

- За осмотрительность. Я весь пилотаж открутил с тобой в паре.

Запомнились самостоятельные полёты по маршруту. Длились они около двух часов и больше. На маршрут отправляли по 7 курсантов, восьмым за ними шёл лётчик-инструктор. Это не был групповой полёт. Взлетали по одному с минимальным интервалом и каждый самостоятельно выходил на ИПМ. Инструктор выполнял роль

пастуха и заменял отсутствующий локатор. Надо заметить, что самолёты все были очень разные по оборудованию. Чтобы представить эту разницу, достаточно упомянуть, что были самолёты только с магнитным компасом КИ-12 с лигроином внутри, а были и с ДГМК-3 и даже с ГИК-1. Ручки управления были тоже разной длины и формы. Некоторые почти доставали до подбородка, а некоторые нужно было искать внизу между ног. Над ИПМ все брали один курс, но почему-то летели в разные стороны. Пастух тщетно пытался собрать нас в одно стадо. Персонально обратиться по радио к кому-либо было проблематично, так как для этого надо было его идентифицировать хотя бы по номеру самолёта. А резерв по скорости у него был всего 20-30 км/час. Попробуй за всеми погоняться и посмотреть номер. Поэтому возвращались по одному и уже без всякого контроля. Блудили, но по совету бывалых снижались над железнодорожными станциями и читали их названия. Район полётов рисовали по памяти с большой точностью, запас топлива позволял летать около 4 часов, так что роковых неприятностей не произошло. Успеху способствовали контрольные полёты на блудёжку, Курсанта закрывали шторкой в задней кабине (в передней шторки не было). Задача была вести счисление пути по курсу и времени. Инструктор становился в вираж над населённым пунктом и говорил: «Открывайся. Где мы?». И так много раз.

Первые в жизни ночные полёты. Разметка аэродрома керосиновыми лампами «летучая мышь». По курсу взлёта – «куст огней». Это поставленные рядом три лампы «летучая мышь».

Отлетали программу. В среднем по 90 часов. Все живы и здоровы. Беспредельное уважение и почитание инструкторов. Гордость за себя и товарищей. Нам по 18 лет, а уже лётчики!

После окончания полётов с курсантами 809 УАП переучился на самолёт Л-29. Мы после перехода на 2-й курс тоже стали изучать его.



1964 год. 809 УАП. Аэродром Левковка. Л-29. Грунт. Начали летать. Пошли рекламации. С нами в лесу постоянно жили чехи, выполнявшие доработки. С завистью смотрели на их продукты в красивых упаковках. Самой распространенной неполадкой было разрушение подкоса основной стойки шасси. После посадки на сруливании стойка складывалась во внешнюю сторону и плоскость оказывалась на земле. Складывающийся подкос был сварен из трубок. Впоследствии эти трубчатые подкосы заменили на кованые и проблема была решена.

Подходили майские праздники. Ожидался большой перерыв в полётах. Ещё не ознакомились с ближайшими населёнными пунктами (Левковка, Ивановка), да и не отпускали – далеко очень. Пришла мысль выгнать самогону к праздникам. Несколько дней собирали сахар со столов. Потом сделали брагу. Было ещё прохладно, поэтому процесс шёл вяло. Наконец, сняв пробу, решили, что можно перегонять. Перегоняли самым примитивным способом: два таза друг на дружке. В нижний наливали брагу и пускали в плавание по ней миску. Сверху ставили второй таз и в него наливали холодной воды. Щели залепили разжёванным хлебом. Брага нагревается, пары спирта конденсируются на верхнем холодном тазу и спирт капает в миску. Самогон получился вонючий, но любители выпили весь. Больше к нему не возвращались.

Мы с друзьями, Колей Ботьевым и Ваней Черновым, перешли на кагор, который прятали под корнями сосны в лесу. Но и это продолжалось недолго. Как-то мы пришли и обнаружили, что нас ограбили. Больше рисковать не стали.

От безделья в праздники разбредались по лесу. Был такой курсант Эдик Якшин. В одном из таких шатаний по лесу он нашёл швейцарскую зенитную пушку «Эрликон» и снаряды к ней (помоему, 20 мм). Всё в прекрасном состоянии. По вечерам, когда начинало смеркаться, нам крутили кино на открытом воздухе. Начинался фильм, темнело, вдруг где-то совсем рядом раздаётся выстрел из пушки. Замполит полка быстро организывает группу и бросается на поиски возмутителя спокойствия. В это время раздаётся выстрел с другой стороны лагеря. Ловили около недели. Поймали, отняли пушку. Оказывается, Якшин после выстрела скидывал её на плечо и быстро менял позицию. Пару дней было тихо, потом выстрелы возобновились. Якшин нашёл ещё одну пушку, но без затвора. Выстрелы производил ударами молотка. После повторной поимки его отчислили.

Завязалась дружба на всю жизнь с Хадеевым Равилем. Объединяла нас тяга к наукам и технике. Равиль в первое же увольнение поехал на Изюмский оптикомеханический завод и набрал там абразивных порошков для изготовления зеркала телескопа. Потом пошли трудные дни шлифовки на пне в лесу. Поначалу все посмеивались, но, когда зеркало было готово и покрыто серебром, скептические улыбки исчезли. С удивлением рассматривали свои небритые щёки и удивлялись качеству отражения и увеличению, хоть микробов рассматривай. В очередном увольнении он решил просверлить по центру зеркала отверстие, и оно лопнуло на две половины, которые стали пригодны только для бритья.

Было у него изучение иностранных языков во сне с помощью самодельного магнитофона, когда он по ночам спал в шлемофоне, а дневальный должен был в указанное время включать и выключать магнитофон. Делал он сам и дельтаплан, и даже самолёт, на которых успешно летал. Кандидат наук, он и теперь в гараже всё что-то изобретает. Кое-что можно посмотреть на сайте <http://r-hadeev.narod.ru/>

1965 год. Третий курс. МиГ-17. Инструктор майор Седов Андрей Тихонович (некоторое время Хорев). Командир звена майор

Бусыгин. Чугуев.

Наш Володя Тарасенко (сейчас живёт в Краснодаре) уклоняется в зоне в сторону Шевченко. Из Купяска курсант 4 курса Коваленко тоже уклоняется в сторону Шевченко. Оба на МиГ-17. Столкновение. На самолёте Тарасенко отбита плоскость, самолёт падает и вращается. Катапультировался. Коваленко тоже катапультировался. На земле оказались вместе. Живы и здоровы, но едва не набили друг другу морды, так как каждый считал виновником другого.

1966 год. Четвёртый курс. МиГ-21ф-13. Купянск. Уже летал самостоятельно, когда в полк прибыл мой инструктор из Чугуева Седов Андрей Тихонович переучиваться на МиГ-21. Связано это было с семейными отношениями. Он развёлся и попросил перевести в другой полк. Так мы снова оказались в одной эскадрилье. Я хорошо знал матчасть и теорию, поэтому он обратился ко мне за помощью, и я с удовольствием ему помогал. На выходные назначали ответственных. А так как Седов был без



семьи, то он и был штатным ответственным. Вечером в субботу я подошёл к нему и попросил отпустить меня в Чугуев к своей зазнобе (теперь жене). Он отпустил, но сказал, что в понедельник предварительная и полёты во вторую смену. Так что утром к

завтраку я должен быть на месте. Уехал ночью на товарняке с Узловой. В понедельник утром первым автобусом поехал обратно. Автобус набит битком. И вдруг вижу в автобусе начальника курса майора Булгакова. Он ехал из Харькова в Купянск на службу после выходных. Ничего он мне не сказал. Я подумал, что не заметил. Приехали. После завтрака началась предварительная. Вдруг кто-то пришёл и сказал, что меня вызывает командир эскадрильи подполковник Пачковский. В штабе меня сразу взяли в оборот. Оказалось, Булгаков доложил. Дело обставили таким образом, что я был в самоволке накануне полётов и пригрозили отчислением. Я подошёл к Седову и попросил, чтобы он сказал, что на самом деле он отпустил меня. Он ответил, что мне ничего не будет, поугаюют только. А ему не резон говорить правду, так как из-за развода у него неуверенное положение, и чтобы я ни в коем случае не говорил, что он меня отпустил. Через несколько дней меня посадили в вертолёт и повезли на совет училища в Рогань. Я упорно молчал и Седова не сдал. Зачитали приговор – отчислить. Такого я не ожидал, но дело сделано. Привезли в Купянск. На полёты не хожу, на душе чёрте что. И обидно, что у самого берега утонул. До выпуска оставалось несколько месяцев. Сразу почувствовал себя никому не нужным, выпавшим из обоймы. Очень горькое чувство. Да и к авиации прикипел. Понравилась мне эта тяжёлая, рискованная, но благородная работа, которая не терпит подлецов. Гордился своей принадлежностью к касте лётчиков. И вот в одночасье всё это рушилось прямо на глазах. Нет рядом отца (он умер, когда я был на 1 курсе). Не у кого спросить совета. Короче, завал полнейший. Тут же подсуетились политрабочие и убрали меня из кандидатов в члены КПСС.

С нами доучивался курсант старшего курса, которого отчисляли, а потом восстановили после года службы солдатом на полигоне Строевка. Звали его Володя Яганов. Многим наверняка знакома эта фамилия. Его отчислили из академии и где-то в году 1976 он пропал без вести во время полётов в Черниговском училище на МиГ-21. Его долго искали, но ни его, ни самолёта не нашли. Вот к нему я и обратился за советом. Он мне и говорит, пиши, мол, письмо начальнику ВУЗ ВВС (в то время был генерал-полковник авиации Матвеев, герой Советского Союза). Только не пиши слезливо, не оправдывайся и ни на кого не ссылайся. Мол, так и так, допустил оплошность, осознал, больше не повторится. Я так и сделал. Прошло около месяца. В один из дней, когда вся эскадрилья

была на полётах, я находился в казарме. Вдруг позвонили, чтобы я немедленно прибыл на аэродром на КП. Приезжаю, захожу на КП. Там находится полковник Сутягин, герой Советского Союза за войну в Корее (23 сбитых американца), бывший в то время начальником училища. Там же командир полка и командир звена майор Шарапов. Я доложил о прибытии. Сутягин обратился к моему командиру звена и сказал: «Шарапов, твою мать, если он у тебя ещё что-нибудь выкинет, то не знаю, что я с тобой сделаю». Я заулыбался, так как понял, что письмо моё не пропало даром.

Сутягин грозно спросил, мол, чего это я улыбаюсь. Я ответил, что очень рад и не могу сдержаться.

Буквально со следующего дня я включился в полёты и к концу успел полностью отлетать программу. Перерыв в полётах составил 40 дней.

Однако не всем это понравилось, и в первую очередь командиру эскадрильи подполковнику Пачковскому. Злой был человек. Когда



стали писать выпускные аттестации, он написал «достоин присвоения звания младший лейтенант». И все, кто выше, стали повторять этот вывод. И только министр обороны написал «лейтенант». Так и осталась эта выпускная аттестация в моём личном деле, здорово усложнив всю последующую жизнь. Однако и с Пачковским жизнь обошлась не лучшим образом. Квартира у него была в Чугуеве в 81 ДОСе. Имел трёх красивых дочерей: Галя, Таня и Оля. Уйдя на пенсию, повздорил с женой и стал жить в гараже, где и умер вскоре. Он был тестем Саши Ефименко (Галя), 1965 года

выпуска, и Ивана Радченко (Таня), 1970 года выпуска.

Особо хочу остановиться на даме моего сердца Вале Луцан, из-за чувств к которой я едва не поплатился лётной карьерой. Надо сказать, что не ошибся в своём выборе. Когда она узнала, что меня отчислили, сказала «Буду ждать, даже солдата». Дочь офицера и настоящая боевая подруга. Это при том, что на неё очень многие запали не только на нашем курсе, но и на старших, и на младших курсах, и наперебой предлагали руку и сердце с 15 лет. 5 сентября ей исполнилось 18 лет, а 2 декабря 1966 года мы поженились. И живём долго и счастливо вот уже 44 года. Вырастили двух сыновей. Старший, Вадим, закончил военно-медицинскую академию в Ленинграде, младший, Юрий, пошёл по стопам отца, закончил Качинское училище, майор, летает.

Вернусь к началу полётов на МиГ-21. До нас на них летали только 25 курсантов из выпуска 1965 года. Остальные выпускались на МиГ-17. Спарок не было, поэтому им давали по 6 скоростных посадок на Ути МиГ-15 и отправляли в самостоятельный полёт на МиГ-21ф-13.

Наш курс разделили на две части. Одна часть на МиГ-21 в 1 аэ, вторая на Як-28 (2 и 3 аэ).

У нас уже были спарки МиГ-21у, но мало. Нам дали по 6 вывозных полётов по кругу, ознакомительный, шторки и проверки. Всего 12 полётов. Далее самостоятельный вылет на МиГ-21ф-13.

Тренировали нас в посадках с отказавшим двигателем. Для этого ставили РУД на малый газ и выпускали тормозные щитки для компенсации оставшейся тяги. Чтобы поддерживать приборную скорость 500 нужно было держать вертикальную 60 м/с. В воздухе Вася Плющай с инструктором капитаном Бережным. Выполняют имитацию отказа двигателя после зоны с посадочным 178. Мне лететь за ним, поэтому сижу в квадрате и наблюдаю. Увидел спарку на 4 развороте. Быстро снижается. Далековато. Первое выравнивание. Нос поднимается, снижение продолжается и самолёт скрывается за горизонтом. Небольшая пауза, над горизонтом появляется киль, прочерчивает кривую линию и останавливается. Поднимаются клубы чего-то оранжевого. Первая мысль – пожар. Пожарка возле квадрата, вскакиваю в неё, кричу водителю «Запускай» и показал направление. Помчались на полной скорости, пожарники на ходу одевают брезентовые робы. Приехали. Спарка стоит в пахоте на основных стойках, передняя подломилась. Тормозной парашют выпущен. Воздухозаборник

снизу стёсан до конуса и полон земли. Кабины открыты. Бережной метрах в 30 от самолёта кричит: «Убегай, взорвётся!». Вася Плющай стоит возле самолёта и мочится на дымящееся переднее колесо. После этого случая запретили выполнять имитацию с посадкой и ограничили высоту снижения. Причина была в низкой приёмности двигателя – 15 секунд. Поэтому ошибку в расчёте подтягиванием исправить не удалось. Вася Плющай после выпуска попал в Венгрию и врезался в землю на полигоне.

1 сентября 1966 года. После первой смены и дневного отдыха играем в волейбол перед казармой. Идут полёты 2 аз на Як-28 с посадочным 178. По привычке провожаем взглядами каждый взлетающий самолёт. Вдруг видим, как очередной взлетевший самолёт на высоте метров 70-80 вдруг стал крениться влево, повернулся градусов на 140 вокруг продольной оси и врезался в землю. Взрыв, чёрный столб дыма с огнём. Перелезли через забор и побежали к месту падения. На месте взрыва дымящаяся воронка. По свежее выброшенной земле ползает огромное количество чёрных мух. Первый погибший на нашем курсе Толя Лобанов со штурманом старшим лейтенантом. Первая горечь утраты товарища и очередной этап взросления. А всего-то лопнула трубка автомата курса, и он сработал как при отказе правого двигателя. Для компенсации предполагавшегося разворачивающего момента руль поворота был автоматически переведён в левое крайнее положение. Чтобы его вернуть в нейтраль необходимо усилие на педали 180 кг. Долго Толя одной согнутой ногой такое усилие создавать не мог...

А теперь немного о последних наших детских забавах. Прибился к нам молодой кот. Когда курсанты приходили в столовую, он их встречал у входа и шёл вместе с ними принимать пищу. Ходил от стола к столу, и все его угощали лучшими кусочками. Кому-то пришла в голову шальная мысль, что раз он питается по лётной норме, то должен летать. В МиГ-21 его не возмёшь, с перепугу обгадится и исцарапает. Решили на Як-28 в бомболуке. Сшили из брезента куртку с двумя большими карманами. Правый для парашюта, левый для сопроводительной документации и стартового завтрака. Надо было провести испытания. В Купянском городке в тот год строили ДОС № 7. Работы велись уже на 4 этаже. Брали мы этого кота, заносили на 4 этаж и бросали. Использовали вытяжной парашютик, выпрошенный у ПДСников. Не сразу всё получилось. Кот шмякался об землю и убегал, громко мяуча и волоча за собой нераспустившийся парашют. Его ловили и снова

бросали. Наконец всё заработало как надо. Стали прикидывать, как его определить в бомболоке. Ведь с испугу он за что-нибудь ухватится и не выпрыгнет. Прилетит назад, и тут наша шалость раскроется. Соответственно и кара будет. Решили на спине пришить кольцо и его вставлять в замок бомбодержателя, чтобы лапами ни до чего не доставал. Мне поручили сделать расчёты, так как я лихо управлялся с логарифмической линейкой. Выяснилось, что на скорости 500 по прибору после открытия замка из-за малой массы кот ударится о заднюю стенку бомболока. Выход из положения нашли в устройстве катапульты из парашютного резинового амортизатора. Он натягивался при подвеске кота, а когда замок раскрывался, кот вылетал вниз как из рогатки. Настал день полёта. Улучшив момент, когда техник был занят своим делом, подвесили кота и закрыли бомболок. В левом кармане записка, в ней: «Кот Боходур. Участвует в программе полётов в космос. Нашедшего кота просьба накормить его и доставить по указанному адресу». Выброшен он был на траверзе большого круга с высоты 800 м. На следующий день на проходную принесли нашего кота и рассказали, что нашли его женщины, пропалывавшие сахарную свеклу. Солнечное тихое утро, и вдруг откуда-то истошный кошачий крик. Повертели головами, обнаружили спускавшегося на парашюте кота. После приземления кот бросился наутёк, но мешал тянувшийся за ним парашют, поэтому его довольно легко поймали.

Приближался выпуск. В свободный от полётов день нас построили для репетиции этой процедуры. Вдруг из первой шеренги вперёд плашмя падает курсант Толя Чауров. Пена на губах, хрипы. Картина не для слабонервных. Увезли в госпиталь. Диагноз эпилепсия. Отчислили, уехал в Мурманск, поступил в институт. И вдруг узнаём, что во время очередного припадка он умер. В сознании такое не укладывалось. Он был у нас легендарной личностью. Каждое утро бегал по маршруту круга, что составляло около 30 км. С курсом 358 он добегал до Петропавловки, поднимал несколько раз лежавший возле колодца огромный валун и бежал дальше. Его сопровождали, но не регулярно, Вася Жевлаков, Юра Пивоваров, а потом и Равиль Хадеев. Шутили даже: «И примкнувший к ним Хадеев». Подтягивался на перекладине с прицепленным на курсантском кожаном ремне к ногам 20-ти килограммовым блином от штанги раз пятьдесят. Тут же сажал Васю Жевлакова на спину и столько же раз отжимался от пола с хлопками рук. По ночам спал всего по три часа и изучал

философские труды типа Гегеля, читал Бабея и т.д. Устраивал разгрузочные дни и по три дня ничего не ел. Зато на четвёртый объедал весь стол. Видимо, организму такое не понравилось...

И вот – голубой карантин. Особых подробностей не врезалось в память, так как все разбрелись по своим планам. Я пропал в Чугуеве. 2 декабря женился. Свидетелем на свадьбе был конечно Коля Ботьев. А на следующий день был выпускной. Вот и кончилась золотая курсантская пора.

Распределили меня в училище. Сказали, воспитывайте сами свою продукцию. Это я про аттестацию.

После отпуска прибыл в Чугуев в ту же 1-ю эскадрилью Румянцева и в то же звено Бусыгина, в котором был курсантом 3-го курса. Только инструктор мой, Седов, был уже в Купянске. А Бусыгин из майора превратился в капитана. Его разжаловали за столкновение Хорева и Талейкиса, которые были в его звене. Из нас стали быстренько готовить инструкторов к началу полётов с курсантами. Получили первые инструкторские допуски. Перед началом полётов с курсантами Чугуев посетил начальник ВУЗ ВВС генерал-полковник Матвеев, мой спаситель. Оказывается, он помнил обо мне и спросил где я. Когда узнал, что в звене Бусыгина, выругался и сказал: «Вы что, всех преступников в кучу собираете?». Меня срочно перебросили в 3-е звено майора Кашлева. Вот тут и начались мои злключения.

Михал Иваныч Кашлев был человеком очень правильным и очень педантичным. Немцам с ним не сравниться. Он стал всесторонне опекать меня как малое дитя. Готовил меня к инструкторской работе самолично. Контролировал каждую проводимую мной предварительную подготовку с курсантами, дотошно проверял мою личную подготовку к полётам. Когда нас распускали по домам, он уже через полчаса звонил мне в дверь, вызывал в подъезд или на улицу и проводил со мной воспитательные беседы. Короче, пукнуть без него нельзя было. Приходилось терпеть. Но толк был. И за это ему спасибо. Впоследствии я не боялся никаких проверяющих и даже был палочкой-выручалочкой для командиров, когда нужно было показать как правильно что-то делать. Прошло лето. Я сдал на 3-й класс и на крыло стали первые мои три курсанта: Арцибашев, Рубан и Смаль. Сделали мне подарок: пружинное ружьё для подводной охоты, к которому я попросил тещу к моему дню рождения купить ласты и маску. С этого началось моё хобби на всю жизнь – подводная охота. Написал рапорт в академию – не

пустили. И так я писал рапорта каждый год, а меня не отпускали, пока не стал замкомандира полка.

В 1968 году началась вывозная программа с курсантами 3 курса в Чугуеве. В один из дней после заруливания подходит ко мне незнакомый человек и просит в очередном полёте на Ути-МиГ-15 разогнать скорость до 950 по прибору и посмотреть, что показывает УВПД. Спрашиваю, а Вы, собственно, кто? Он ответил, что представляет комиссию по расследованию гибели Гагарина. На его разбитом самолёте опечатался отрицательный перепад на УВПД и скорость 950. А сам самолёт ремонтировался на рембазе в Чугуеве. Оказалось, что он обращался с этим не только ко мне. В результате была собрана статистика показаний приборов. Помню, что было выяснено, что на показания УВПД влияет скос торца трубки вентиляции кабины. А так как у разных самолётов он разный, то и показания были разные.

В конце второго года инструкторской работы обучил ещё 4 курсантов (Ничик, Чуев, Белоус, Кабанцов) и сдал на 2 класс. Этому предшествовал один инцидент.

Мне нужно было выполнить полёт парой на предельно малой высоте с выходом на полигон и отстрелом всего боекомплекта в одном заходе. Полетел в паре с Кашлевым. Он провёл меня по маршруту, выскочили на полигон, сделали горку, зашли на цель, отстрелялись и ушли. После посадки в конце полосы на техпосту «вооружейник» заглянул под брюхо показал большой палец «всё нормально», рули, мол. Перед заруливанием на стоянку ещё один проверил, тоже всё нормально. Самолёты с боекомплектом стояли отдельно и перед ними нельзя было ходить. Зарулил, выключил двигатель, аккумулятор и пошёл на другой самолёт. Подбежал начальник группы вооружения, заглянул в затворы. В них всегда оставалась последняя гильза. Её необходимо было извлекать тросовой петлёй вручную. Посчитав ниже своего достоинства делать это, он залез в кабину, включил аккумулятор и нажал кнопку перезарядки, чтобы гильзы вылетели сами. Раздался выстрел. Я обернулся назад и увидел присевших перед моим самолётом командира аэ подполковника Румянцева и замкомандира полка подполковника Холодкова, которые позволили себе ходить перед самолётами с боекомплектами. Снаряд 23 мм пушки пролетел перед ними на расстоянии не более полуметра.

На следующий день пришли люди из ближайшего села и принесли бронебойный снаряд от пушки. Попал он в деревянную

ногу деда, сидевшего на скамеечке перед домом.

Стали разбираться и спрашивать меня, делал ли я контрольный заход. Я ответил, что нет, заданием не предусмотрено. И, кроме того, я ведомый, не могу бросить ведущего и делать повторный заход. И тут Кашлев заявляет:

- А я делал контрольный заход!

- А я где был? – спрашиваю.

- Не знаю.

Так как из всех участников разборки я был самый младший, врубили мне взыскание с неуклюжими извинениями, которое сняли через месяц без всяких последствий. А чуть позже пришёл 2 класс.

В 1969 году замполит Чугуевского полка вынудил написать заявление на вступление в кандидаты в члены КПСС во второй раз.

- Мы не можем пускать за линию фронта на самолёте беспартийного. Так что выбирай, или в партию, или уйдёшь с лётной работы, - объяснил он мне в ответ на моё «Я ещё не достоин и не созрел».

В конце 1969 года предложили перейти в Купянск на МиГ-21. Я согласился и переехал с семьёй в Купянск. Сделал три контрольных полёта и ушёл в отпуск.

После отпуска из лётчиков, имеющих опыт инструкторской работы на МиГ-17, создали группу в 10 человек и отправили в Чугуев восстанавливаться. Предстоял ускоренный выпуск 1970 года на МиГ-17. В группе было два старших лейтенанта: Вася Смирнов и Юра Ощепков, выпускники 1965 года. Остальные были лейтенантами. В Чугуеве в начале 1970 года нас быстренько восстановили в эскадрилье Румянцева, а потом дали по 10 курсантов, которых мы благополучно выпустили.

У меня в группе был Володя Туровец. Как-то раз в полёте он нажимает СПУ и говорит:

- Товарищ лейтенант, вот мы уже выпускаемся, а я ни разу не делал в воздухе то, что мне хочется. Разрешите?

- Валяй. Только ограничение тебе: в облачность не лезь (10 баллов низ 4000), внизу не ниже двух. Дело было в Купянске в 1 зоне.

Первым делом он перевёл самолёт на снижение с углом 20 градусов и сунул полный газ. Сделал несколько лихих кренов влево-вправо больше 90 градусов. Скорость 950 по прибору, высота 800 метров. Он вдруг переворачивает самолёт и тянет ручку на себя. Когда я понял, что будет выполняться переворот, схватил

ручку и вывернул в нормальное положение с последующим выводом из пикирования. В нижней точке мимо пронесли деревья, которые мы к счастью не задели.

- Дурак, если тебе жизнь надоела, убивайся сам. А у меня молодая красивая жена и сын.

- Извините, я не посмотрел на высоту.

- И на скорость тоже.

Дальнейшую его судьбу лучше знают одноклассники. Я только знаю, что он разбился на вертолёте. А до того пару раз мы с ним встречались, когда он был лётчиком-испытателем.

После окончания полётов с выпускниками нашу группу в полном составе отправили в профилакторий «Фигуровка». Кроме нас и обслуживающего персонала там никого не было. Что делают лётчики, когда появляется свободное время? Правильно, пьют. Вот и мы в первый же день наловили рыбы, сварили уху и покушали под водочку. А чего хочется молодому здоровому, хорошо накормленному организму? Естественно, приключений. Повеселились мы у костра до полуночи и решили ложиться спать. Вдруг прибегает Жора Кошелев (1968 года выпуска) и спрашивает:

- Юрку Ощепкова не видели?

- Нет.

- Быстро собирайтесь, пойдём его искать.

- А что случилось?

- Да мы с ним пошли на бл..ки к жене лесника. А тот оказался дома и вышел на стук в дверь. На просьбу позвать жену он сказал «сейчас» и вошёл в дом. Вернулся с взведённым ружьём. Мы бросились наутёк, он за нами. Я крикнул Юрке «разделяемся» и бросился в сторону. Так как я бежал быстрее, то лесник увязался за Юркой. Где он сейчас и что с ним – не знаю.

Быстро пошли на поиски. Жора впереди. Темно. Ходили, ходили, звали, звали – нет Ощепкова. Подумали, может он уже сам вернулся в профилакторий. Пришли, его по-прежнему нет. Хмель весь улетучился. Дело серьёзное. Решили подождать, пока чуть рассветёт и снова идти искать.

Было уже около двух часов ночи. Перед сном я пошёл к умывальнику умыться и почистить зубы. Между спальным корпусом и умывальником стоял столб, и на нём горела лампочка не более 25 ватт. Поэтому она почти ничего не освещала. Когда проходил мимо, у меня мелькнула мысль, что подпорки у столба

вроде бы не было. Стал чистить зубы. Вдруг подпорка отделяется и становится вертикально.

- Виталя, ты?

- Юра, ты откуда? Мы тебя ищем, с ног сбились. Жора рассказал, что лесник погнался за тобой.

Ощепков вышел из тени столба, я подошёл поближе. Он был весь в крови. На плече держал стволы охотничьего ружья, а по земле на ремне за ним волочился отломанный приклад.

- А это что?

- Трофей. Догнал меня лесник возле лесного оврага и огрел сверху по голове стволами. Я понял, что нужно обороняться, иначе убьёт. Остановился и повернулся навстречу. Он колющим ударом врезал мне стволами в лицо. Я озверел от боли, схватил за стволы, вырвал ружьё и, держась за стволы, прикладом ударил лесника по голове. Тот свалился и стал просить не убивать его. Приклад от удара отломился. Тогда я закинул стволы на плечо и пошёл в профилакторий.

- Пойдем к ребятам. На свету посмотрим, что тут у тебя.

Пришли, подняли всех из постелей. Стали рассматривать. Скользящим ударом стволами по голове был выдран большой клочок кожи с волосами и висел на перемычке шириной около 5 миллиметров. И голова, и этот клочок распухли и были сильно выпачканы кровью. Стали промывать спиртом, Юра выл от боли. Потом стали прикладывать вырванный клочок на место. Пока возились, оторвали его полностью. Кое-как приладили и привязали. Забегая вперёд, скажу, что он прижился. Правда, мы всё-таки поставили его наоборот, против шерсти.

Труднее было с лицом. Удар стволами пришёлся под глаз. Ткани были прорублены до кости и глаз вывалился. После промывания раны и глаза, выяснилось, что Юра им видит. Надо было как-то его вправлять и обеспечить правильное заживление. Наш консилиум решил, что пока к врачам обращаться нельзя, сдадут, и начнутся разборки. Но без медикаментов нам не обойтись. Послали Жору Кошелева к медсестре (у него с ней были какие-то отношения), чтобы он выпросил у неё стрептоцид, но чтобы она ничего не заподозрила. На большее наших познаний в медицине не хватило. Далее, каждое утро с восходом солнца мы выносили на лесную поляну постель для Юры, укладывали его лицом к солнцу, рану присыпали толчёным стрептоцидом. И так все 10 дней. На вопрос обслуживающего персонала «Где Ощепков?», отвечали, что он

заядлый рыболов и что еду ему мы исправно носим. Через 10 дней всё более-менее затянулось и резко в глаза не бросалось. Потом всё зажило, и только те, кто знал об этом случае, могли заметить светлую полоску под глазом – след ружейных стволов. Долгое время при встрече мы говорили друг другу с улыбкой: «Хочешь пое...ться? Я знаю, где п...ы могут дать».

После профилактория мы попали в Левковку и стали вывозить 3 курс, а оставшиеся в училище выпускники готовились в качестве лётчиков-инструкторов, которым впоследствии передали курсантов. У меня были Прозукин, Платач, Загадский и Степанов.

И только в августе 1970 года мы снова попали в Купянск и смогли восстановиться на МиГ-21. К тому времени командиром полка стал полковник Бобейко Лев Васильевич. Он был из замполитов, поэтому не лишён был некоторых чудачеств. Например, когда после арабо-израильской войны ввели КБП-71, там появилось боевое маневрирование, где приходилось выполнять полуперевороты и перевороты парой. Он никак не мог допустить, что после переворота меняется пеленг. Поэтому заставлял делать на полуперевороте кадушку вокруг ведущего, лишь бы пеленг не менялся. В контрольных полётах с его участием все так и делали, а без него делали как надо.

Как и положено, после долгого отсутствия в части, нужно было сдать зачёты. У нашей группы Бобейко принимал их лично. Пригласил к себе в кабинет всех десятерых, вооружился Инструкцией лётчику и стал спрашивать. Выяснилось, что правильно отвечать лучше всего получается у меня, и он взял меня на заметку. Осенью я был назначен командиром звена.

Друг мой, Коля Ботьев, стал командиром звена ещё в начале года. А осенью он в составе группы перегонял самолёт на ремзавод во Львов. Командиром группы был майор Пыжов (штурман аэ), старший лейтенант Моджук, старший лейтенант Ботьев (командир звена), а четвёртого не помню точно. Как бы не Боря Швалёв. Гнали самолёты в СМУ, Из-за плохого управления проскочили мимо Львова, с трудом уселись с остатком в одно ведро керосина. Все, кроме Коли Ботьева. Ему керосина не хватило и двигатель стал. Пришлось катапультироваться. За это его понизили в должности до старшего лётчика.

Наступил 1971 год. Эскадрилью Суворова посадили на аэродром Миргород, где базировались Ту-16. После перелёта пошли в лётную столовую на обед. Начали с борща. Какой-то невкусный, солёный.

Отставили в сторону. А когда дошли до солёного компота, эмоции перехлестнули через край. Вызвали шеф-повара. Оказывается, минеральная вода «Миргородская» течёт в Миргороде из обычного водопровода. Этим и объясняется специфический вкус всех блюд. Постепенно привыкли.

Володя Яганов, бывший командиром 2 звена ушёл в академию, вместо него стал Витя Быков (1968 года выпуска). Майор Орлов был командиром 1 звена, а я – 3-го. Заместителю командира аэ майору Шаповаленко очень не нравилась моя излишняя, на его взгляд, активность. То я требовал справедливо делить 4 зоны на 3 звена, то заполнял пустые места в плановичке своими полётами, то самостоятельно вместе с лётчиками своего звена (Фурса, Осипенко, Пашков, Пальчик) готовил всю методическую документацию и схемы за замкомэску, чтобы вовремя подготовить лётчиков к очередным видам полётов с курсантами, так как сам он этим не хотел заниматься вовремя из-за своего почтенного возраста. За это меня трижды за лето вызывали на ковёр начальник лагсбора подполковник Серебров Лев Сергеевич и ком аэ подполковник Суворов и грозили написать рапорт о снятии меня с должности.



Запомнилось, как Ваня Елисеев подходил отпрашиваться в самоволку к появившейся у него девушке. С трудом отговорил в тот раз, помятуя свой печальный опыт. Но только в тот раз. Он всё равно ходил, но уже без разрешения. При этом лихо выкручивался от всяческих допросов с пристрастием, нисколько при этом не смущаясь.

Подошёл выпуск. Мои курсанты выполнили всю программу, звено Орлова – половину, звено Быкова – чуть больше половины.

Пришла разрядка на загранкомандировку в Анголу.

Я написал рапорт и меня стали оформлять. Через неделю приходит

Суворов и говорит:

- Никуда ты не поедешь, я тебя не пущу.

- Почему? Ведь Вы были недовольны моей работой и хотели меня снимать. А сейчас такой хороший повод от меня избавиться.

- Туда ты всегда успеешь. А сейчас пойдёшь ко мне замом.

- А куда Вы своего ШВТ (Шаповаленко Василий Тимофеевич – такая у него кличка была) денете?

- Отдам в 4 аз. Пришёл приказ сформировать её.

Вот так вместо понижения в должности я пошёл на повышение.

Пошли на повышение и лётчики моего звена, так как их уровень подготовки значительно вырос. Я тоже получил 1 класс.

Замом у Суворова Фёдора Петровича я пробыл два года. Когда он понял, что я вполне справляюсь без него, то стал всё реже появляться на службу, пользуясь тем, что командир полка был когда-то его курсантом. Появились первые «Жигули». Выделили



машину и Суворову. Он стал основное внимание уделять ей. Помню, предварительная с утра к полётам во вторую смену. Всё закрутилось, после 9 часов появляется в штабе аз Фёдор Петрович. Лётчики к нему, кому полётный лист подписать, кому лётную книжку расписать. Он говорит: «Идите к Ширитону. У него моя подпись лучше получается». Посидел, потом говорит мне:

- Поехали на Узловую, пивка попьём.

- Какое пиво, вторая смена!

Ещё посидел, потом:

- Ну поехали хоть покупаемся, машину помоем.

- Да надо же ещё плановички делать, в 12 отъезд на аэродром.

- Твою мать с твоими полётами. Ладно, поеду сам.

Поначалу не появлялся день-другой, потом перестал появляться по неделе.

Говорю ему:

- Фёдор Петрович, Вы хоть по субботам подходите. Надо же подведение итогов делать.

- А ты, что, не умеешь?

- Да я-то умею, но там ведь и вздрючить кое-кого уже надо бы. А то кошка из дому – мыши в пляс.

- Вот сам и вздрючь.

- Да не могу же я при живом командире самостоятельно узурпировать власть.

- А я тебе разрешаю всё делать от моего имени.

Вот так вся власть полностью перешла ко мне.

Пришлось её на ближайшем подведении итогов употребить против одного техника, старшего лейтенанта, уходящего на пенсию и слишком много себе позволявшего. Поначалу он даже не поверил, что заработал дыню от такого юнца. И жалко, но надо. Зато народ понял, кто в доме хозяин. И дальше проблем не было.

Таким образом, благодаря Фёдору Петровичу из меня быстро получился самостоятельный командир.

Но была и обратная сторона медали. Фёдор Петрович не подписывал мои рапорта в академию.

- А работать кто будет? – вопрошал он.

Как-то полетел облётывать МиГ-21пф бортовой номер 69. Сделал разгон – всё нормально. Следующий полёт на потолок. Набрал 22 000 м. Движок запомпажировал, пришлось остановить. Такое впечатление, как будто по всему самолёту перекатывают огромные валуны взад и вперёд.

Меня занимал всегда вопрос: как я себя поведу в экстремальной ситуации? Как ни странно, не было страха за жизнь. Первая мысль была о том, что сейчас начнутся нелицеприятные разборки. Дело в том, что незадолго до этого случая то же самое произошло у подполковника Карпенко Ивана Григорьевича, который был в то время замком ап по лётной подготовке. И произошло это на средней высоте на типовых атаках. Инженеры надели на него с такой силой, что он не сумел отвертеться. Вменяли ему в вину большие углы атаки, резкое маневрирование и т.д.

- Ничего себе самолёт-истребитель – только и смог он сказать.

Так что первая мысль у меня была, как сделать так, чтобы не было шума. Стал заботиться о том, чтобы приборная скорость не упала ниже 500 (чтобы не было резких изломов на бароспидографе). Далее стал раскручивать контровку тумблёров открытия противопомпажных створок и запуска в воздухе. После открытия противопомпажных створок помпаж прекратился. По схеме после снижения надо было идти в горизонте на высоте 11 000 м. Запуск двигателя в воздухе можно было начинать на 10 000. Решил попробовать на 11 000. Получилось, и уже на 10 500 я вышел в горизонтальный полёт. Потом снова законтрил тумблёры, сел.

Самолёт заправляется, мне его ещё облётывать в зону. Подошёл к Коле Ботьеву. Говорю, так, мол, и так, Николаша, что делать. Ведь на нём курсанты будут летать. Он говорит, погоняй его хорошенько в зоне, и, если всё будет нормально, будем следить, чтобы его не запланировали на разгон или потолок. Так мы и сделали. Так как была посменная система обслуживания полётов, этот борт попадал в разные эскадрильи, и мы всё время в плановичках меняли номера самолётов, чтобы 69-й на разгон и потолок не был даже запланирован. Осенью его угнали на рембазу во Львов. Оттуда он уже не вернулся, списали.

Пришёл в полк новый зам по ИАС. Грамотный мужик. И вот на одном из занятий с лётчиками он сказал, что в самом узком месте помпажных характеристик двигателя запас по ходу конуса составляет 3 мм, а точность его регулировки в ТЭЧ после замены двигателя – 5 мм. То есть, двигатель и должен помпажировать, если при регулировке вышли за 3 мм.

У Серёжи Пашкова был курсант, фамилию не могу вспомнить, здоровый такой. После его полёта в стабилизаторе МиГ-21пф техник заметил сквозную дыру, похожую на пулевую, но побольше. Сразу всех выгнали на полосу, стали искать посторонние предметы. Инженер нашёл хромированный стержень, который проходил в отверстие. Долго не могли сообразить, откуда он. Потом выяснили, что этим штырём с помощью пиропатрона отстреливается подфюзеляжный подвесной бак. Курсант вместо кнопки тормозного парашюта нажал кнопку сброса подвесного бака. Бака не было, и штырь после удара о бетон пробил стабилизатор.

У Коли Ботьева произошла очередная неприятность. Выполнял он проруливание после полёта по кругу с курсантом на МиГ-21у. На техпосту ему продули тормоза и дозаправили воздухом. Он

открыл фонарь задней кабины и пытался что-то кричать технику. Потом закрылся и вырулил на взлётную. После взлёта фонарь задней кабины улетел.

Поняв, что больше уже ловить нечего, он написал письмо в ШЛИ. Его вызвали, и он уехал. Больше мне с ним свидеться не пришлось.

На следующий год я тоже отправил письмо, так как видел, что академии мне не видать. Осенью пришла телеграмма с требованием к исходу дня рассчитать и откомандировать меня во Владимировку (Ахтубинск). Вызывает меня командир полка (Бобейко) и говорит:

- Пойдём со мной.

Заходим на телеграф. Он говорит телеграфистке:

- Печатай: «В личной беседе со мной капитан Ширитон отказался от перевода в в/ч 15560».

Поворачивается ко мне.

- Понял?

- Понял.

- Иди.

- Есть.

Через полчаса пришла вторая телеграмма с угрозами и указанием немедленно рассчитать и к исходу дня отправить меня. Что и было сделано. Ночным поездом с Узловой я уехал в Ахтубинск, нагрузившись лётным снаряжением..

Прибыло нас 17 человек, вызывали 32. Самым разговорчивым был капитан из Липецка. Только и слышно было, какой он лётчик. У него одного был уже ЗШ-5. Отмечу, что его не приняли из-за техники пилотирования.

Устроили нам медкомиссию с пристрастием. Многим навешали диагнозы. Они стали возмущаться, что им надо семьи кормить. Пошли навстречу, убрали записи из медкнижек и отправили назад.

Я встретился с Валерой Мигуновым, лётчиком-испытателем, который был инструктором в Купянске в мою бытность курсантом.

Он мне сказал, что я не очень много теряю, переходя в эту систему. Мой класс никому не нужен, руководство полётами – тоже. Должностной оклад 180 против моего 210. Звание вилочное: майор – полковник. Обязательно 6 лет учиться в МАИ. А дальше как сумеешь вписаться. Всё зависит от выполненных испытательных программ. А за них все дерутся, так как это деньги. Короче, начинать надо всё с начала.

Мясо привозят 2 раза в неделю из Москвы на Ил-14. Продают на закрытой территории, куда жёнам доступ воспрещён. Поэтому

мелким можно рассчитывать только на кости.

В воскресенье пошли посмотреть окрестности. Весь Ахтубинск пахнет солдатскими сапогами. Сентябрь месяц, на базаре картошка 7 рублей ведро, зато арбузы 4 копейки килограмм.

Вышли на пристань. И тут я понял, что съемки фильмов по произведениям Горького проводились без декораций, так как представшая взгляду натура полностью соответствовала позапрошлому веку.

Зашли в магазин. С одной стороны сложены пирамидой лежащие бутылки болгарского коньяка «Плиска», с другой – консервы «Завтрак туриста». Ни хлеба, ни спичек, ни соли - ничего... А дома жена уже вторым ходит.

Подошла мандатная комиссия. Моя очередь, захожу.

Вдоль стен сидят генералы и полковники, штук двадцать.

- Так, это у нас Ширитон Виталий Иванович. МиГ-21, налёт.., минимум... Шкраб?

- Шкраб.

- А что, надоело летать с курсантами?

Ну, думаю, пора.

- Нет, не надоело. И вообще, хочу попросить вас, отпустите меня обратно.

Немая сцена на минуту приблизительно. Потом из одного угла раздаётся:

- А в чём дело, если не секрет?

С другой стороны:

- Наверное, должность пообещали.

Я промолчал.

- Ну что ж, мы набираем на добровольной основе. Жаль, конечно, Вы нам подходите.

- Когда документы можно забрать.

- После обеда.

Оказалось, что набирали в космическую авиацию. Из нашего набора остались два человека: Широкожухов с Ту-16 и замполит аз из Качинского училища, забыл фамилию. Но, как известно, эта затея ни к чему не привела, и эти оставшиеся нигде больше не всплывали. Пилотируемая космическая авиация у нас так и не появилась. С одним из поступавших, Гуциным (из дальней авиации), учился впоследствии в академии.

Бобейко Лев Васильевич очень обрадовался моему возвращению, и я тут же был назначен командиром 1 аз. Суворов ушёл в ЛМО

лётчиком-методистом. Заканчивался 1973 год.

В 1974 году был у меня в эскадрилье курсант Голобородько. Получил все добавки и опять ко мне на проверку. Слетал он паршиво.

- Ничего у тебя не получится, надо уходить, - говорю.

Слёзы, уговоры, оправдания, клятвенные заверения «Я слетаю». Дрогнуло сердце.

- Ладно, - говорю, - завтра тебя провезут, и лети, только внимательно слушай команды РП.

Настало утро дня другого. Я – РП. Руководили с СКП. Голобородьку провезли и выпустили в самостоятельный полёт. Выработал он топливо и зашёл на посадку. По глиссаде идёт нормально, старается. И перестарался. Выравнивает на высоте 15 метров и не даёт самолёту снижаться. На мои команды не реагирует, на второй круг не уходит, нос задирается всё выше и выше, а снижения нет. Становится страшно.

- Форсаж! На второй круг!

Но и эта незаконная команда ушла в пустоту. Самолёт стал чуть ли не вертикально, но без крена. И вдруг с этой высоты он падает на задницу, сопло сминается и становится плоским как у тепловой машины. Получив пикирующий момент относительно центра тяжести, он упал на основные колёса и сразу уронил носовое. Через 200 метров он уже стоял без применения тормозов и тормозного парашюта. Самолёт был МиГ-21ф-13. Замок тормозного парашюта размещался на нём позади фальшкиля. Так вот этот замок и сам фальшкиль оказались совершенно не деформированы. По этим признакам можно составить себе представление о посадочном угле. Колёса и стойки тоже выдержали.

Приходит ко мне на СКП Голобородько с извинениями и заявлением о решении прекратить свою лётную карьеру.

- Почему команды не выполнял?

- От страха меня заклинило и я ничего не воспринимал. Только вертелись в голове Ваши слова, сказанные на предполётных указаниях о том, что если что-то не ладится с посадкой, любыми способами старайтесь сесть без крена, тогда стойки выдержат. Вот я и держал самолёт без крена и руками, и ногами.

После выпуска он попал на РСП. Последний раз видел его майором.

Подходило 15 сентября. Эскадрилья укладывалась по срокам, поэтому командир полка решил вызывать государственную

экзаменационную комиссию строго по плану, несмотря на то, что другие эскадрильи имели большое отставание. Предполагалось, что пока 1 аз всё сдаст, другие немножко подтянутся, а потом и сама комиссия не захочет приезжать во второй раз и примет госэкзамены у всех.

На день экзаменационных полётов в эскадрилье оставалось невыполненных около двух десятков самостоятельных полётов на полигон. Их тоже внесли в плановую таблицу. Руководителем полётов на полигоне был назначен подполковник Шарапов, бывший в то время старшим штурманом полка. Руководил полётами на аэродроме я сам с СКП. На старт вытащили 27 рабочих самолётов плюс резерв, налёт по плану 81 час. И началось.

С утра Шарапов сел на «Пчелку» Ан-14 (он один в полку на ней летал) и улетел в Рогань по делам госкомиссии. Стали запрашиваться курсанты на полигон. Звоню командиру полка. Мол, кто на полигоне руководить будет. Ничего вразумительного мне Лев Васильевич не сказал. Было понятно, что и план нужен, и боязно, и возможности заменить РП нет.

Дал запуск первой группе. Дежурному штурману даю команду нарисовать на стандартном листе круг полётов на полигоне.

- Будешь РП на полигоне. Запускать буду не по 4 самолёта, а по 3. Бери трубку 7 канала и всё время следи по докладам, кто где находится над полигоном.

Взлёты и посадки на бетон. Взлетающий только отрывается и тут же бетона касается садящийся. Пока он катится, на полосу выруливает очередной и сразу выводит обороты. Закончивший пробег сворачивает на рулёрку и тут же взлетает очередной. Никакой паузы. Напротив посадочного Т сидит за столом командующий ВВС КВО генерал-полковник авиации Андреев. В самостоятельном полёте курсант Жданов делает очень красивую посадку, но... за 5 метров до полосы. Простили.

И вот садится крайний самолёт и освобождает полосу. Выдох. Чувствую, язык болит, устал смертельно, на лице глупая, счастливая улыбка. Сделано качественно большое серьёзное дело. Такого состояния у меня до этого ни разу не было. Смертельно уставший, но счастливый. Всё работало по плану, без сбоев, как хороший часовой механизм, несмотря на предельную загруженность.

Сажусь в санитарку и подъезжаю к «квадрату». Там уже мой начальник штаба построил эскадрилью. Подхожу, докладывает мне,

я поворачиваюсь к командиру полка. Тот показывает на начальника училища, а он – на командующего. Командующий принимает доклад, поворачивается к эскадрилье.

- Отличный у вас командир эскадрильи, товарищи курсанты.
- Зна-а-ем, - нестройными голосами ответили они.
- Уткин, почему он у тебя до сих пор не командир полка?
- На зама послали, товарищ командующий.

А я об этом даже не подозревал, поэтому, как всегда, написал в очередной раз рапорт в академию. И мне в очередной раз отказали. Подписали Лёше Фурсе.

Выпускной вечер в Рогани. После третьей рюмки у собравшихся возникло желание покурить и утрясти выпитое и съеденное. Вышли из-за столов. Иду по залу, навстречу мне идёт командующий. Поприветствовал его. Он узнал, заулыбался, подал руку.

- Ну как дела?
- Всё хорошо, товарищ командующий, одно плохо.
- Что такое?
- С лейтенанта пишу в академию – не пускают.
- Надо учиться, надо.

Пришло назначение на должность замкомандира полка по лётной подготовке.

Весной 1975 года руковожу полётами. Вдруг звонок. Поднимаю трубку – Уткин, начальник училища.

- Что это у тебя за родственники в Москве объявились?
- Не могу же я вот так по телефону всё рассказать.
- Твою мать с твоими родственниками, - сказал он раздражённо и бросил трубку.

К этому моменту до меня дошли кем-то распространяемые слухи, что у меня родственник Косыгин, бывший в то время Председателем Совета Министров СССР. Я не стал их опровергать.

Тут же на меня быстро оформили документы и я в этот же год был направлен в академию. Лёша Фурса остался. Поступил он на следующий год.

На «отходной» инженер Виноградов спьяну рассказал, что было настоящей причиной отказа управления на МиГ-21УС, случившегося у меня с курсантом незадолго до этого и едва не приведшего к большим неприятностям. Он тогда с пеной на губах отстаивал «честь мундира».

В академии я впервые обнаружил, что можно жить по-другому.

Без ранних подъёмов, без огромных нагрузок по 6 смен в неделю, без ежедневных опасностей. Но что-то важное потерялось. Потерялось чувство локтя товарищей по нашей нелёгкой профессии. Всё это осталось в прошлом. Начинался новый этап. ВВА имени Ю.А.Гагарина я закончил с отличием в 1978 году и был назначен командиром 809 УАП в Ахтырку. Мне 33 года.

Первый год старался ничего не менять, только присматривался к особенностям. А особенностей было много.

Было четыре эскадрильи. Три на Л-39 и одна на Л-29. Потом довели до 6 эскадрилий Л-39. 141 человек лётного состава, три аэродрома. Подготовленных лётчиков всё время забирают на МиГ-21. Взамен из-за нехватки призывали младших лейтенантов из ДОСААФ. В первый год 60 лётчиков, во второй – 50. То есть весь инструкторский состав и командиры звеньев – бывшие ДОСААФовцы. А это уже другой менталитет. Меньше разговоров об офицерских качествах, больше о личном благополучии. Что касается полётов, то летали они самозабвенно. Когда пришёл приказ по 1 и 2 минимуму погоды, я разрешал летать при минимуме 100х1 всем без исключения с условием, что проверяю их лично. Требования были жёсткие. Произошло чудо. Тренажёр, который всегда недолюбливался лётчиками, был занят по «заглушку» и на него лётчики по собственному желанию стояли в очереди. С каким гордым видом ходили эти младшие лейтенанты, получившие такой минимум! И хотя «срок годности» его составлял всего 20 дней, воодушевления это прибавило настолько, что полк все годы налётывал больше всех в ВВС, под 30000 часов ежегодно. Всё это благодаря тому, что аэродромы не простаивали по погоде. Просто, хуже 100х1 практически не бывает.

А начинался этот минимум с того, что даже меня некому было провезти и дать такой допуск.

Была ранняя весна. Лежал снег. Вышли на полёты день с переходом на ночь. Как раз на аэродроме присутствовал полковник Дегтяренко Анатолий Феодосьевич, заместитель начальника ХВВАУЛ по лётной подготовке. Никто в округе не летает, погоды нет. Запрашиваю разведку. Не дают, нет запасных по погоде.

- Какая погода? – спрашиваю.
- 200х2.
- Меня устраивает.
- Сейчас уточню.... Уже 180.
- Устраивает.

- Минутку.... Уже 150.
- Устраивает.
- Чугуев понизил до 120.
- Устраивает.

Звонит Иван Радченко, бывший в то время командиром Чугуевского полка.

- Какую же тебе погоду дать, чтобы ты отвязался?
- Иван, не старайся, такой погоды не бывает. Слушай, дай мне хоть полёт слетать, допуск надо получить.
- Ладно, давай.

Киев согласился при условии, что кроме меня с Дегтяренко никто летать не будет.

Взлетаем. Прошли по системе, проходим ближний.

- 01, сверху пришла команда «на этом всё», - передаёт в эфир штатный РП подполковник Катреник.

- Что такое?
- Погода совсем испортилась.

Садимся.

- Скажи, не успел передать, они взлетели с конвейера.

И я сунул РУД вперёд. Дегтяренко стал тащить его назад, но безуспешно.

- Я так и скажу, что ты оказался сильнее меня! – прозвучало по СПУ.

- А где вы сейчас? – спросил РП.
- Напротив КДП.
- Не вижу.

До КДП от полосы 300 метров. Мокрый снег большими хлопьями, туман.

И мы взлетели. Начиналась ночь.

Зашли, сели. Дегтяренко расписал на развороте моей лётной книжки два допуска при первом минимуме днём и ночью. Я заглянул и говорю:

- Анатолий Феодосьевич, надо переписывать.
- Почему?
- Нет такого минимума.

- Но мы же летали. Я записал фактическую погоду.

Я склеил эти два листа. Допуски были расписаны заново и правильно - 100х1. А эти склеенные листочки в лётной книжке присутствуют в ней и сейчас.

Дегтяренко сейчас живёт в Ейске. Иногда мы встречаемся и

вспоминаем тот день с переходом на ночь.

А я при этом ещё с благодарностью вспоминаю Санчеса Романа Педровича (1967 г. выпуска), бывшего начальником ОТП полка в ту пору, который сидел мужественно у меня в задней кабине, когда я тренировался взлетать и садиться полностью под шторкой в директорном режиме.

Стали готовиться к первому чемпионату по самолётному спорту на Л-39. Варились полностью в собственном соку, никто не помогал. Саша Найдёнов, бывший начальник штаба полка, к чемпионату даже медали организовал на заводе «Промсвязь».

Но благодаря таким асам пилотажа, как Соромитько, Чехута и другим дело пошло споро. Нужно было готовить и программу на открытие чемпионата. По рекомендации Соромитько определили пилотажное звено под его руководством. Чтобы всё было «по закону», я каждого лётчика провозил в качестве ведомого. Надо сказать, что пилотировать в плотном «ромбе» было очень сложно. Главная сложность в низкой тяговооружённости самолёта. Ведущему приходилось выполнять весь пилотаж на номинале. Ведомым оставался резерв в 3% от номинала до максимала на удержание своего места в строю. Выполняли же весь вертикальный пилотаж, в том числе перевороты, петли, полупетли. От напряжения у меня даже нога левая самопроизвольно стала стучать по педали.

Тренировки позади. Открытие чемпионата. Погода неважная. Висят лохмотья до 700 метров с дождём. Общий фон до 8 баллов. Парашютист, висевший под вертолётном с флагом оказался



совершенно мокрым.

Взлетает «ромб». Пилотируют ребята чётко и красиво, часто скрываясь в облаках. В нижней точке около 200 метров. Я спокоен, уверен в своих лётчиках. И наконец финал – роспуск. А он был такой: на нисходящей части петли в угле 90 градусов боковые ведомые поворачивались на 90 градусов вокруг продольной оси, а задний ведомый – на 180, и продолжали вывод. Получались лепестки висящей лилии. И вот, когда все четыре самолёта скрылись за ближайшей посадкой, мне, находившемуся на трибуне вместе с начальством и приглашёнными, довелось выслушать столько матюков и вопросов в считанные секунды, что для ответа на них потребовался бы не один день. Стали спрашивать, а кто разрешил, а есть ли схема и т.д. Что интересно, когда я обращался за помощью, говорили, давай, мол, сам.

Но вот мои орлы выскочили из-за посадки и пошли на третий разворот. Все выдохнули, и веселье продолжилось. Ответов на поставленные вопросы никто не стал требовать, победителей не судят. Надо сказать, что и сам я стал мастером спорта СССР по самолётному спорту.

Эта группа и после была не раз востребована. Как известно, полёты на полигон в училище приходится на осень, когда погода уже не та. Полк выполнил все полёты на полигон, и вдруг звонит полковник Басов Дмитрий Петрович, начальник ХВВАУЛ.

- Виталий Иванович, ты не мог бы выпулять ракеты за всё училище, а то сдавать на склады не хочется, вопросы начнут задавать?

- Раз надо – сделаем.

Привезли ракеты. Организовали полёты. Погода дрянь, низ около 700 метров. На полигон Ярьски (105 км) надо было идти с пересечением нескольких трасс на заданном эшелоне, а это в облаках. А тут ещё синоптик, капитан Вепрецкий, упёрся. Не соответствует погода, и всё тут.

- Почему? – спрашиваю.

- Вы полигон не найдёте, не говоря уже о цели.

- Садись в заднюю кабину, пойдёшь со мной на разведку.

Вышли по РСБН на полигон, зашли на цель, на пикировании выскочили под облака. Цель перед нами. Вывел, крен влево, вправо.

- Смотри, не только полигон, но и цель нашёл.

В ответ тишина.

Прилетели. Вепрецкий выскочил из кабины и прочь от самолёта.

Весь комбез себе завтраком уделал. Противиться полётам больше не стал.

Но погода, конечно, была дрянь. Я понимал всю сложность и опасность затеи. Поэтому взял к себе в ведомые лётчиков из «ромба». Загрузили полные блоки и пошли в плотном строю в облаках через трассу. Далее за облаками вышли на полигон и построили маневр звеном. Стрелять договорились по моей команде.

Всё получилось, но у одного не все ракеты ушли. Подождали его за облаками, пока он пустил оставшиеся. Всю смену отлетали таким образом. Так что ракеты на склад сдавать не пришлось.

В 1983 году на план стал борт с группой в 23 человека. Прилетел из Чехословакии генеральный конструктор самолёта Л-39 Ян Янович Влчек. Цель его визита – сделать рекламный киноролик о возможностях Л-39 для показа в третьих странах. Оказывается, слава о нашем пилотажном «ромбе» докатилась и до них. Лётчики с удовольствием в очередной раз порезвились над аэродромом. Группа пробыла у нас три дня. Пригласили приехать с ответным визитом. Я выразил сомнение в своих возможностях приехать и предложил взамен себя инженера подполковника Сытника Бориса Давыдовича. Он съездил и привёз мне в подарок шариковую ручку и пожаловался, что наше гостеприимство не в пример лучше чешского.

Ещё одной целью приезда Влчека была попытка получить документацию на систему оповещения об опасных режимах полётов, которую он хотел установить на самолёт.

Дело в том, что, используя свои познания в радиоэлектронике, я изготовил маленькую коробочку на микросхемах, которая подключалась к штатному оборудованию самолёта и позволяла задавать границы срабатывания при подходе к опасному режиму по всем параметрам полёта. При выходе на опасный режим по радиoliniии автоматически передавался сигнал РП с указанием позывного, места и характера опасности. Всё это затевалось по той причине, что на Л-39 летали курсанты 1 и 2 курса с минимальным опытом. Поэтому подсказка в нужный момент могла предотвратить многое. А чтобы подсказать, нужно знать, что, где и у кого произошло.

Систему сделали, более того, удалось облетать, добившись разрешения у главного инженера ВВС КВО. Он прилетел лично присутствовать при испытаниях, которые я выполнял. Перед этим

долго не соглашался, упирая на то, что изменения в конструкцию запрещено вносить и что нарушается центровка. В ответ я ему привёл пример, что с того же Л-39 сняли радиодальномер и оставили в носовом отсеке пустое место. Весовые характеристики СРД и моей коробочки несоизмеримы, она весила не более 200 граммов.

Всё прошло на «отлично». Главный инженер сказал отправлять документацию наверх по команде. Что мы быстренько и сделали. Прошло время. Как говорится, ни ответа, ни привета. Звоню. Отвечают, что наши документы где-то затерялись, пришлите ещё. Выслали. Ситуация повторилась. Выслали в третий раз.

А тут Ян Янович Влчек говорит, дай документацию мне, я сразу организую внедрение в серийные самолёты Л-39 (не знаю, откуда ему стало известно). Я ему ответил, что мне нельзя напрямую передавать, запросите по официальной линии.

Так и не дождавшись решения, я уехал в Сирию военным советником при командире авиационной бригады. Через время узнаю, что и Влчека больше нет. Упал на лестнице и затылком ударился о ступеньку. А дальше и наша страна стала разваливаться.

В Сирии через 4 дня после прилёта я уже вылетел на МиГ-17ф. Инструкции на русском языке не было, все надписи в кабине на арабском. Переводчика нет. Помогло то, что налёт на МиГ-17 у меня более 700 часов. Да и в училище я его изучил хорошо. Первый раз взлетел без форсажа. Мне не приходилось ранее сталкиваться с этой модификацией. Вспомнил только, что форсажная камера съедает 100 кг тяги на максимале. Но это потеря меньше, чем та, которую мы имели в Союзе, где решением сверху взлётный режим был ограничен оборотами 11 350 вместо 11 560. Тяга при этом падала с 2700 до 2400. В воздухе попробовал форсаж. Ласточка, а не самолёт. Пилотаж на максимале идёт с набором высоты, самолёт прямо вписывается в воздух без грубой силы.

Через неделю перелетел на другой аэродром и вылетел на МиГ-21БИС. Заодно осмотрел окрестности и обнаружил хорошие угодья для подводной охоты на реке Евфрат. Написал жене, чтобы она передала через отбывающих в Сирию моё снаряжение для подводной охоты. Она быстро это организовала, и к весне я уже был во всеоружии. Впоследствии подсадил на это хобби и наших лётчиков, среди которых был и Олег Стрелков из Купянска. Был там и Витя Быков, но чувствовалось, что у него не всё в порядке со здоровьем, и он тщательно соблюдал режим питания и отдыха, не



отвлекаясь на посторонние занятия.

Вначале отношения с местными авиационными начальниками складывались не очень. Дело в том, что моим предшественником был полковник Олег Колбасенко из Борисоглебского училища. По словам водителя-араба, он в основном занимался своими личными делами в материальном плане. Поэтому с командиром авиационной бригады отношения были в виде игнорирования друг друга. Когда я прилетел в Дейр-эз-Зор (دير الزور) и Колбасенко попытался представить меня командиру бригады амиду Меджиду как своего сменщика, тот просто отвернулся и ушёл в штаб. Так что первого знакомства у нас не получилось. Колбасенко на том же самолёте, на котором прилетел я (Як-40), тут же улетел в Дамаск и оттуда в Союз.

Переводчика не было. Из наших на базовом аэродроме был советник командира аэ подполковник Слава Карякин из Ейского училища, который буквально через месяц убыл в связи с окончанием срока, и специалист при инженере аэ майор Слава Степаненко из Краснодарского училища. С их помощью я стал знакомиться с ситуацией, обычаями и с основами языка. Радиообмен вёлся на арабском, поэтому русскими буквами записал всю эту абракадабру на наколенный планшет и в нужных местах озвучивал, как мог. Получал стандартные ответы. Если ответы или

команды отличались от стандартных, я, естественно, ничего не понимал. На какую-либо помощь в такой ситуации надеяться не приходилось.

Стал ежедневно ходить на совещания к командиру авиационной бригады. Конечно, для меня было тёмным лесом, о чём там говорилось, а переводчика, повторюсь, не было. Из командования только командир части аэродромно-технического и радиотехнического обеспечения немножко разговаривал по-русски, так как ещё в чине старшего лейтенанта учился в Союзе в Куйбышевской академии тыла. Но сохранились у него познания в русском языке в основном на молодёжные темы. Да и там он уже почти всё забыл, а некоторые моменты не понимал изначально, что его мучило все годы, прошедшие после выпуска. В частности, он долго выяснял, что означают слова «Только этого мало» в песне Софии Ротару.

Понимая, что помощи ждать неоткуда, завёл себе блокнот и, сидя на совещаниях, стал записывать русскими буквами все отчётливо услышанные слова. Потом ловил свободного от полётов арабского лётчика, и начиналось выяснение значения какого-либо слова. Пока речь шла о предметах, на которые можно указать, этот процесс шёл достаточно просто и эффективно. Но когда стали разбирать слова типа «относительно», времени и нервов стало уходить значительно больше. В данном случае помог Эйнштейн. Представьте себе этот разговор глухого с немой: один не понимает по-арабски, а другой по-русски. Но, несмотря ни на что, мои познания в арабском языке быстро увеличивались. И скоро наши советники и специалисты уже стали консультироваться по арабскому языку у меня.

Познакомился с местным замполитом. У него в кабинете увидел простенькие книжки с большим шрифтом. На вопрос «Что это?» он ответил, что это учебники для ликвидации безграмотности среди солдат. Я попросил себе комплект этих книжек. И с этого момента стал изучать арабскую письменность. Выяснял правила написания, перевод, грамматику и т.д. Так что многие арабы, увидев меня, пытались куда-нибудь улизнуть, чтобы избежать участи учителей.

Результат такой, я стал не только разговаривать, но и читать, и писать на арабском. Когда на аэродром Табка прибыл Советник командующего ВВС и ПВО Сирии генерал-лейтенант Грицына Иван Маркович, на встрече с арабской стороной мне приходилось часто поправлять переводчика, прибывшего с ним. Иван Маркович удивился этому обстоятельству и сказал, что из Союза прибывает

новая партия переводчиков, так что и мне достанется. Я отказался ввиду отсутствия необходимости.

Основной же причиной моего отказа от переводчика была их ненадёжность. Дело в том, что они хотя и военные, но переводчики. Офицерское звание не придаёт им офицерского воспитания и патриотизма. Незадолго до описываемых событий один такой переводчик с женой плыл на теплоходе в отпуск в Союз. Ночью они открыли иллюминатор, выбросили через него надувной плот и высадились на него. Затем попросили политическое убежища.

Кроме всего прочего, на мне лежала ответственность за всех наших советников и специалистов, находящихся в Восточном военном округе Сирии. Так что лишний неблагонадёжный человек мне был не нужен. В довершение к этому, каждый переводчик был штатным осведомителем КГБ. Об этом я узнал от КГБшника в Сирии, с которым мы ездили на машине в Ливан. Может это и правильно, но вся беда в том, что информация, поступающая от них, деформирована их личными качествами и получается субъективной. Ну а что это за субъекты, видно из приведенного примера.

На авиационном поприще дела тоже пошли в гору после ряда мер, настойчиво проведённых мной в жизнь, несмотря на сопротивление местной стороны. Пришлось воспользоваться приездом в город Генерального Консула СССР в Сирии. Мне посоветовали задать прямой вопрос командиру авиационной бригады, нужно ли для выяснения отношений между нами приглашать Генерального Консула. Когда я это спросил, амид Меджид мгновенно изменился в лице и сказал, что мы разберёмся сами. Дело в том, что у них это строго и грозило расстрелом. Хотя и меня тоже коснулось бы, скорее всего, отправили бы в Союз.

Когда я прибыл в бригаду, в ней ежегодно происходило до 7 аварий и катастроф. Благодаря проведённым мероприятиям удалось понизить этот показатель до нуля. Моего подсоветного стали хвалить и ставить в пример. Конечно, ему это нравилось. Следует учесть, что он является национальным героем Сирии, так как сбил в воздушных боях 6 израильских самолётов. Поэтому отношение к нашим советникам было пренебрежительное. Мол, чему вы можете научить, не имея боевого опыта. Сам он летал на МиГ-21, и для него на базовом аэродроме держали в ТЭЧ спарку из Табки в готовности к вылету. Стал брать меня с собой в заднюю кабину. Когда заходили на посадку, я обратил внимание, что скорость на

глиссаде намного выше рекомендуемой и сама посадка происходит на большой скорости с мало поднятым носовым колесом. Причина в том, что они перешли на МиГ-21 с МиГ-17, на котором проседание на глиссаде компенсировалось увеличением оборотов двигателя. Я же, по своей шкрабовской привычке, не давал ему увеличивать обороты, а увеличивал углы атаки, т.е., по инструкции. Ему это не очень нравилось, но это была моя обязанность – учить правильной эксплуатации и боевому применению техники, чтобы не было необоснованных претензий по её качеству и, как следствие, выставления счетов за разбившиеся и повреждённые самолёты.

В один из дней амид Меджид говорит мне:

- Ну что, полетим в Табку?

- А что, спарку пригнали? – спросил я, вспомнив, что накануне её угнали в Табку на регламентные работы.

- Нет, два боевых. Ты кем пойдёшь, ведущим или ведомым?

- Ведомым, ты же командир, да и радиообмен тебе вести.

Взлетели парой, и сразу ведущий делает максимально возможный крен на меня. Деваться некуда. Скорости нет, шасси пошли на уборку. Рядом проносятся капониры, столбы, мачты. Скорость не растёт. Можно убрать крен и выйти во внешнюю сторону, но стыдно. Чудом не свалился и ничего не зацепил. Тут же вспомнил погибших ранее в Сирии при похожих обстоятельствах Юру Павлова (1968 года выпуска) из Купянска и Курова Гелия Алексеевича из Чугуева.

Стали на курс, набрали высоту и пошли на Табку. От привода снижаемся, над полосой ведущий молча заваливает крен, вроде роспуск, думаю. Плавно за ним. Когда вижу, у него форсаж. Врубаю тоже, с целью пристроиться, что и сделал на вираже. Выскочили на центр полосы на 100 м уже в паре. Потянул на петлю. Держусь рядом, Смотрю, поползли закрылки, повторил за ним. В верхней точке высота маловата, нас так не учили. На пределе, но высоты хватило. Далее пошёл форсированный вираж. Скорость на полном форсаже упала до 340 и дальше не падает, ручка до пупа. Вдруг ведущий резко меняет направление движения на противоположное, не изменяя крена. Я слышал о таком тактическом приёме арабов, но сам ещё не пробовал. Суть его в том, что в описанном выше положении полностью даётся внешняя педаль, и самолёт перебрасывается в вираж другого направления. После двух-трёх таких перебросов «Фантом» неизбежно

выскакивал вперёд под пушки МиГ-21. Вот и мой ведущий, герой Сирии, решил попробовать это на мне. Надо было что-то предпринимать. Я не стал повторять маневр, который делать не умел, тем более на высоте 100 метров. Просто переложил крен в другую сторону и вижу, что мы уже сходимся на встречных курсах. Я опять переключиваю крен, и мы расходимся голова к голове. Ведущему осталось еще раз сделать переброс – и он у меня в хвосте. Понимая это, сразу после расхождения я убрал крен и задрал самолёт на солнце и шёл до полной потери скорости. Перевернувшись без перегрузки, падаю вниз и вижу, что мой подсоветный потерял меня и стал искать, переключивая самолёт из одного виража в другой. Я выпустил тормоза и сверху пристроился за ним на дистанции стрельбы из пушки. До сего момента в эфире было тихо. А тут он вдруг спрашивает:

- Ты где?
- Сзади тебя, - отвечаю.
- Не вижу.
- Смотри в перископ.

Тут он востепенел и стал носиться по ущельям. За ним в эти щели я снижаться не стал, держался чуть выше на дистанции стрельбы. Замигала красная лампочка аварийного остатка, зашли, сели.

Обмена мнениями не было, каждый пошёл летать по своему плану. После окончания смены полетели обратно таким же образом. Опять максимально возможный крен на меня сразу после взлёта и такой же воздушный бой над аэродромом Дейр-Эз-Зор с тем же результатом. После заруливания в ТЭЧ сели в красную «Мазду» командира бригады на заднее сидение. Он был очень возбуждён и весел.

- Здорово, да?
- Да.
- Давай так каждый день делать.
- Давай.
- Давай завтра.
- Давай.

У штаба вышли из машины. Он сразу пошёл к себе в кабинет. На крыльце стояла группа офицеров управления бригады. Среди них акыд Махмуд, командир части тылового и радиотехнического обеспечения.

- Что это было, воздушный бой? – спрашивает он меня.

- Не знаю, - отвечаю.
- Ну и кто победил?
- Не знаю, я был сзади.
- Не может быть.
- Пойди, спроси у Меджида.

Далее я сел на свою машину и уехал домой.

Ни на следующий день, ни через неделю, ни через месяц и до конца моего пребывания в Сирии Меджид ко мне по этому вопросу больше не обращался. Я тоже дипломатично молчал. Видимо, подчинённые всё-таки спросили у него, правда ли «хабир» победил. Не стал он больше ставить под удар свою репутацию. Тем более, что любой праздник превращался в чествование Героя, и славы ему хватало без меня.

Но отношение ко мне резко изменилось. Он не садился без меня за обеденный стол, брал меня с собой на все свадьбы, праздники, похороны и другие мероприятия, на которые бывал приглашаем сам. Более того, попросил меня заниматься с ним русским языком.

А потом по дороге в Дамаск на своей «мазде» он был затёрт между двумя фурами. То, что от него осталось, быстро собрали, сложили в самолёт и срочно отправили в Союз в Ленинградскую военно-медицинскую академию. Отсутствовал он около года. Выходили его и даже разрешили летать. Показывал он мне свои специальные высокие ботинки, которые ему сшили в академии для размотых в щебень ног. Когда он появился на аэродроме, подошёл к МиГ-21 БИС, стал перед ним на колени и поцеловал носовое колесо...

Пока Меджид отсутствовал, меня направили в Хаму, где в составе русско-арабской группы лётчиков и переводчиков составили новый КБП для ВВС Сирии (русскую часть я представлял один). Убрали лишнюю перестраховку, которая навязывалась нашими руководящими документами и мешала готовить настоящих боевых лётчиков. Это явилось основной причиной резкого снижения аварийности.

Когда пришло время уезжать из Сирии, выяснилось, что у меня там появилось много друзей. Прощание получилось очень трогательным, мне даже удалось произнести речь на арабском языке, которая им понравилась, и я слышал за спиной, как они повторяли понравившиеся места из неё.

Спустя семь лет, уже будучи на пенсии, я снова посетил Сирию с частным визитом. Друзья были несказанно рады, и все 18 дней

моего пребывания там слились в один праздник. Отношения поддерживаем до сих пор, благо, языкового барьера нет. А интернет добавил много новых возможностей.

По возвращении в Союз я был назначен заместителем начальника Ейского ВВАУЛ, вылетел на самолёте Су-17 МЗ. Вылетал в Таганроге. Пока вырабатывал топливо, аэродром накрыло приподнятым туманом с моря с нижним краем 70 метров. Меня стали настойчиво угонять на запасный аэродром. Пользуясь положением, уговорил РП дать возможность сделать один заход, а потом, в случае неудачи, сразу, мол, уйду на запасный. Предыдущий опыт помог, и я уселся в Таганроге без приключений.

Служба в Ейске не пошла. До сих пор я не могу привыкнуть к местному менталитету. Родственные связи, кумовство, всё продаётся и всё покупается. Каждый глава города через год-другой после приёма должности попадает на скамью подсудимых и оттуда – на нары. Так что дело Медунова (бывший первый секретарь Краснодарского краевого комитета КПСС), которое было давно в советское время, здесь длится постоянно, только фамилии меняются. Естественно, подобные же отношения проникли и в военную среду. Романтика пропала. В 1989 году списался по здоровью и сразу ушёл на пенсию. Получилось 27 лет календарных, налёт около трёх тысяч часов.

Есть ещё много мыслей, но это не мемуары, так что не буду злоупотреблять вашим вниманием.

Видимо, без романтики нельзя в нашем трудном и благородном деле. Поэтому нас и тянет в воспоминания о днях нашей молодости, когда мы были не столь практичными и имели чистые и благородные помыслы. И через призму времени видишь, что ничто не может их заменить, они нам дороги, и мы возвращаемся к ним вновь и вновь.

Здоровья вам, собратья по небу! Как здорово, что вы есть!

