МИХАИЛ ЧУРАЕВ

РОЗОВЫЙ КОНЬ

Вере – с любовью, надеждой и верой

РОЗОВЫЙ КОНЬ

МОСКВА
2010

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
ХВОРОСТЯНКА. МОЯ СЕМЬЯ (1937-1941 гг.)	6
САЛТЫЧКИ. ВОЙНА (1941-1945 гг.)	15
ХВОРОСТЯНКА. РАЗРУХА (1945-1946 гг.)	37
ТЕРНОВКА. ГОЛОД (1946-1948 гг.)	48
ХВОРОСТЯНКА. «ВЕРНУЛСЯ Я НА РОДИНУ…» (1948-1955 гг.)	58
ВОРОНЕЖ. ШИПОВ ЛЕС (1951-1952 гг.)	80
МОСКВА. ВАЛЕНТИНОВКА (1953-1955 гг.)	90
ЛИПЕЦК. АРМЕЙСКИЙ СТАРТ (1955 г.)	102
ВОЛЬСК. 1 ВВАТУ (1955-1958 гг.)	107
ПАНЕВЕЖИС. МОЯ ЛЮБОВЬ (1958-1961 гг.)	142
МОСКВА. АКАДЕМИЯ (1961 – 1966 гг.)	174
АХТУБИНСК. ИСПЫТАНИЯ, ИСПЫТАНИЯ… (1966-1977 гг.)	228
МОСКВА. ВОЗВРАЩЕНИЕ (1977-1980 гг.)	294
ЧЕРТАНОВО. СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ (1980-1990 гг.)	329
ЛЕФОРТОВО. ОКБ им. А.Н. Туполева (1990-1991 гг.)	381
ЗАЦЕПА. «ПЛЕШКА» (1991-1992 гг.)	401
ХОДЫНКА. «АВИАТИКА» (1992-1996 гг.)	415
«СОКОЛ». МАИ (1996-2007 гг.)	461
И СНОВА «СЕВЕРНОЕ ЧЕРТАНОВО»…	489
2009… ЧТО ГОД ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ?	500
ВМЕСТО ЭПИЛОГА	503
ГЕНЕАЛОГИЧЕСКОЕ ДРЕВО СЕМЕЙСТВА ЧУРАЕВЫХ	508

«…Я теперь скупее стал в желаньях.
Жизнь моя! Иль ты приснилась мне!
Будто я весенней гулкой ранью
Проскакал на розовом коне…»
С.Есенин

ПРЕДИСЛОВИЕ

Можно было по-другому назвать свои воспоминания. Более понятно, например, «Записки авиационного инженера». Или менее определённо, но красиво – «Минувшее проходит предо мною…». По-моему, ещё никто, даже из великих мемуаристов, название А.И. Герцена - «Былое и думы» - по гениальной простоте, ёмкости и глубине определения, не превзошёл. И вряд ли когда это случится. Правда, Александр Ширвиндт попытался, назвав свои воспоминания «Былое без дум». Но я, простите за нескромность, с названием не долго мучился.

Всё же, почему «розовый конь»? И какое отношение он имеет к моим воспоминаниям? Тем более, вроде бы, такой масти у лошадей нет. Есть кони вороные, белые, буланые, каурые, ещё какие-то, даже в яблоках, но нет розовых!

И всё же, этот прекрасный поэтический образ, как мне кажется, в душе у многих ассоциируется с памятью о своей жизни. Прежде всего, о её розовых - светлых и радостных - периодах – детстве, юности, молодости. И не только о них, так как из жизни, как и из песни, слова не выкинешь. Давно известно, что

жизнь похожа на дорожную «зебру», в бело-чёрную полоску, и прожить её, действительно, не просто.

Каким образом построить свои записки, чтобы не запутаться при этом в перипетиях своей «линии жизни»? Я решил, что будет лучше, если привязаться к географическим и временным координатам, как наиболее постоянным ориентирам (хотя и они иногда меняются). Памятные места чётко связаны с временными периодами, этапами жизненного пути. Именно «жизненного пути», т.е. путешествия «по волнам нашей памяти». Постараюсь рассказать о выдающихся личностях, в основном, из мира авиации, в котором и прошла вся моя жизнь, встретившихся на этом пути. Не для того, чтобы намекнуть на свою значительность (эффект от сравнения с ними, скорее всего, будет обратный). Просто хочется вспомнить их добрым словом, и, по-стариковски, но не без основания, сказать: «Да, были люди в наше время!»

Работа для меня непривычная, наверняка будут сюрпризы, причём разного рода. Например, легендарный «агент 007» Шон Коннери однажды решил написать автобиографию, чтобы опровергнуть огромное количество выдумок о своей личной жизни. Мне это, конечно, не грозит. А вот причина, по которой первому исполнителю роли Джеймса Бонда пришлось расстаться, может быть и временно, с писательством, может осложнить и мою работу. Дело в том, что, вспоминая прошлое, Ш. Коннори лишился сна, а когда уснуть ненадолго удавалось, ему начинались сниться кошмары. «Не ожидал, что погружение в себя преподносит такие сюрпризы» - сокрушённо признался актёр.

Не знаю, какие сюрпризы ждут меня, но, как говорится, «волков бояться – в лес не ходить». Поэтому, как сказано в Писании: «Аз есмь», и в добрый путь!

ХВОРОСТЯНКА. МОЯ СЕМЬЯ (1937–1941 гг.)

В моей жизни и в моём сердце этому небольшому, ничем не примечательному, районному посёлку принадлежит особое место. Начну с его описания. Раскинулся посёлок среди бескрайних степей российского Черноземья, где каждая роща или перелесок гордо именуются «лесом»! Потому что глазам, когда они устают от бесконечного степного однообразия, так приятно зацепиться за любое деревцо, холмик на горизонте.

Посёлок Хворостянка появился в 1869 году в связи с открытием железнодорожной станции. Название станции и посёлка - по соседнему селу Хворостянка. Село возникло в середине XVIII века. В 1782 году значилось как владение помещика П. Л. Вельяминова, 3 двора на речке Лукавка. Селом является с 1820 года и называется по обилию зарослей хвороста в верховье реки. В конце XIX века в этом поместье у своего деда по материнской линии А.С.Мазураки воспитывалась в детстве великая русская певица Надежда Андреевна Обухова.

История образования и существования Хворостянского района довольно запутанная. Постановлением Президиума ВЦИК РСФСР от 13 июня 1934 года Центрально - Чернозёмная область (ЦЧЗ) была разделена на Воронежскую и Курскую. 18 января 1935 г. Президиум ВЦИК РСФСР утвердил новую районную сеть Воронежской и Курской областей. В состав Воронежской области вошли Добринский и Хворостянский районы. Значительные изменения административно-территориального деления произошли на основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 6 января 1954 г., которым была образована Липецкая область с центром в г. Липецке.

В состав новой области были включены города Липецк Воронежской области, Елец Орловской области и 34 района

Воронежской, Орловской, Рязанской и Курской областей. Из Воронежской области в Липецкую вошли 12 районов, в том числе, Грязинский, Добринский, Усманский, Хворостянский. И, наконец, указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 21 июня 1960 года Хворостянский район был упразднён – территория его вошла в состав Грязинского и Добринского районов. Вот такая история с географией.

Практически районным центром Хворостянка стала незадолго до моего рождения. Раньше это была просто железнодорожная станция Усманского уезда, расположенная километрах в 25 от крупного узла Юго-Восточной железной дороги (ЮВЖД) с характерным названием Грязи. Говорили, что название появилось в екатерининские времена, когда в окрестностях были найдены лечебные грязи.

Мои родители, выходцы из крестьянского сословия, Чураевы Фёдор Михайлович и Ксения Михайловна, ровесники века. Родились соответственно в 1900 и 1901 г.г. в селе Салтычки бывшей Тамбовской губернии, в 7 километрах от Хворостянки. До революции эта местность входила в Никольскую (или Княже-Байгорскую) волость Усманского уезда. При советской власти вновь образованный Хворостянский район вошёл вначале в Воронежскую, а после 1953 года в Липецкую область. На этом географическом пространстве и проходила, в основном, моя жизнь от рождения и, практически, до окончания средней школы.

По равнинной местности моей малой Родины протекают тихие и спокойные речки с милыми русскому слуху названиями: Плавица, Ворона, Савала, Матыра, Мокша, Чамлык, Байгора. Последние названия не очень русские, скорее татарские или мордвинские. Исторически эти места соседствовали с мордвинскими племенами, и долгое время находились под татаро-монгольским игом. Это не могло не сказаться на местной топонимике, да и на генетических особенностях местного населения.

Воду, купания, насколько себя помню, я всегда очень любил, что не удивительно: мой знак Зодиака - рыба. К великому

моему сожалению, ближайшая от Хворостянки пригодная для купания речушка была в 7 километрах. Для меня, когда я начал осознавать свою жизнь в так называемых «предлагаемых обстоятельствах», этот факт был очень обидным. Всю мою жизнь я завидую тем, кто родился, жил и живёт около рек, озёр, не говоря уже о морях и океанах! Я уверен, это сказывается положительно на здоровье и характере людей, да и в целом народов. Для меня не было большей радости, когда по случаю удавалось оказаться возле речки, любого водоёма.

Семья наша, даже по тем временам, была большая – я родился 20 февраля 1937 года и был пятым ребёнком. Кроме меня уже подрастали братья Пётр, 1922, Иван 1930, и сёстры Елизавета 1926 и Валентина 1928 года рождения. После меня в 1940 году родилась Галина, а в 1946 послевоенном году – Тамара. По-разному сложились наши судьбы, об этом пойдёт речь далее. Крепкие родственные связи между нами по жизни сохранялись всегда, независимо от самых тяжёлых обстоятельств, испытаний и потерь.

Мои довоенные воспоминания, связанные с Хворостянкой, довольно расплывчатые. Частично подтверждаются рассказами моих родителей и сестер. Помню смутно, как стоя на табурете, видно, на майские праздники, я самозабвенно декламирую:

«Страна моя,
Москва моя,
Ты самая любимая!»

И домашние мне дружно аплодируют. Слова эти оказались пророческими, так как большая часть моей жизни оказалась связана со столицей.

Уже после 1953 года мне напомнили, как я однажды гордо сообщил соседям, что мы сожгли Сталина. Это было в начале войны, родители растапливали печку газетами. Я, конечно, всегда с любопытством наблюдал и даже, по мере сил, участвовал в этом увлекательном процессе, и видно обратил внимание, что среди бумаг мелькнул портрет любимого вождя. Не трудно представить, что стало бы с моими бедными

родителями, если бы соседями не оказались глубоко порядочные люди, друзья семьи!

Наша квартира располагалась в одноэтажном четырёхквартирном кирпичном доме. Кроме большой, метров 18-20 квадратных, комнаты, были кухня и большой коридор, который по совместительству служил кладовкой. Под полом в коридоре находился небольшой погреб. Я хорошо помню эту квартиру, потому, что она была лучшей из тех, в которых мне довелось жить в Хворостянке. А сменили мы их штук пять или шесть по разным причинам, в основном, из-за перехода отца на другие места работы. Во всех квартирах было печное отопление. Вода и все остальные удобства, располагались, конечно, во дворе. Дополнительно к печке для приготовления пищи и отопления в разные периоды в зависимости от времени года использовались буржуйки, примусы, керогазы. Заготовка топлива (угля, дров и т.п.) на зиму, покупка керосина всегда была проблемой. Зимой в квартире нередко было холодно.

Мои родители, стоит Петя, на коленях сидит Ваня

Старший брат, Петя, хорошо учился и с отличием окончил среднюю школу в 1939 году. Учителя, у которых потом обучался и я, вспоминали о его одарённости. Он прилично рисовал, писал стихи, кое-что из его рисунков и стихов долго хранилось в семье. После окончания школы преподаватели

Плакат тридцатых годов

советовали ему поступать в институт.

Но в предвоенные годы другие увлечения и песни входили в моду среди молодёжи. Газеты, фильмы, плакаты звали комсомольцев (а комсомольцами было большинство молодёжи соответствующего возраста) на самолеты, танки, в артиллерию. Слова «Есть такая профессия – Родину защищать!» были в то время не пустым звуком. Обаянию мужественных героев Николая Крючкова, Бориса Андреева, Петра Алейникова из кинофильмов «Парень из нашего города», «Трактористы» и других трудно было не поддаться! Одним словом, «Броня крепка и танки наши быстры…»

Вот и Петя поддался. Он вместе со своим товарищем отослал документы для поступления в Ульяновское танковое училище. Ему не хватало несколько месяцев до призывного возраста. В райвоенкомате пошли навстречу. Однако из Ульяновского училища вызов брату не пришёл, и он в последний момент опять же с помощью работников военкомата оформил и отправил новый комплект документов в Ростовское артиллерийское училище (РАУ), куда, в конце концов, и поступил.

Дальнейшая судьба моего брата оказалась трагичной, в семье он больше не появился. Пётр два года без отпуска отучился

в РАУ, от него приходили родителям письма, фотографии. На одной из них (декабрь1939 года) он сфотографировался с товарищем в форме курсанта РАУ.

В июне 1941 года Петя окончил РАУ. В письме, отправленном им из Барановичей 14 июня, сообщил, что получил предписание явиться к своему месту службы на «новой» границе. Надо думать, это была недавно присоединенная Западная Белоруссия. После обустройства в части брата обещали отправить в отпуск. Но наступило 22 июня, положившее крест на планы и надежды моего брата. Побывать дома ему уже было не суждено.

Петя (слева) в форме курсанта РАУ

Весточка из Барановичей от Пети была последней. Всю войну, да и после неё, мама напрасно ждала от него или о нём известий. Судьбы многих тысяч людей, попавших в мясорубку кровопролитной бойни, остались неизвестными. На запросы в официальные органы родители не получали ответов, или получали формальные отписки. Только после войны из военного архива пришла справка, что Чураев Пётр Фёдорович погиб в сентябре 1941 года в Белоруссии. Но и это была, по-моему,

формальная отписка. Мне кажется, мой старший брат разделил судьбу героя повести Б.Васильева «В списках не значился». Его след, как и тысяч других, затерялся в хаосе первых трагических дней фашистского «блицкрига». Вечная им память и слава.

Уже после войны к нам заходил товарищ Пети, поступивший в Ульяновское училище, по фамилии Макеев. Он прошёл всю войну, позже дослужился до звания полковника и только от нас узнал о судьбе своего одноклассника. Он рассказал, что документы моего брата потом нашлись. Кто-то из кадровиков сунул их случайно под сукно на столе, или ещё где-то они провалялись. Как бы сложилась судьба Петра Чураева без этой случайности, одному Богу известно.

Безусловно, и на судьбу моего второго брата Вани повлияла война. Она отняла у него детство, скомкала дальнейшую жизнь. После ухода отца на фронт, он остался старшим мужчиной в семье и с 11 лет, как мог, помогал матери. Одно время она работала охранником на складе у железнодорожной станции.

Мама рассказывала, как было страшно, когда выдали трёхлинейку. Время-то военное, так вот Ваня учил её, как нужно стрелять. Иногда (в 14 лет!) подменял маму на посту, даже по ночам. Одежда была никудышней. Не удивительно, что он часто простужался, К нему привязался цистит, дважды Ваня переболел воспалением лёгких. Во время войны в здании школы размещался госпиталь, а классы были разбросаны по разным, мало приспособленным для учёбы, зданиям. По этим причинам учился брат кое-как.

И всё же он рос крепким, смышленым, не по годам крупным, парнишкой. После восьмого класса ему очень хотелось поступить в лётное училище. В 1946 году мы оказались в Терновке, всего в нескольких километрах от Борисоглебска. В этом городе располагалось Качинское военное лётное училище. Казалось, что мечта брата близка к осуществлению. К великому сожалению, этому не суждено было сбыться.

К старшим сёстрам судьба была более благосклонна. В школе они занимались хорошо. Лиза вообще была круглой отличницей. Это были нелегкие военные времена. Ей пришлось

Карта окрестностей Хворостянки

побывать и на так называемом трудовом фронте. Вместе со своими подругами в 16 лет Лиза работала по мобилизации в Куйбышевской области. Но она всегда с юмором рассказывала об этом. Особенно её поразило и на всю жизнь запомнилось первое купание в Волге (она, как и я, любила плавать). Дело было летом, и когда девчонки очутились на берегу огромной реки, они бросились в воду, «не зная броду», то есть, не представляя, как она отличается от тихих степных речушек. «Я всегда хорошо держалась на воде, - говорила Лиза, - и смело, не глядя по сторонам, поплыла от берега. А когда оглянулась, кажется, через мгновение, он уже был довольно далеко. Сильное течение относило меня всё дальше и дальше». Ей стоило большого труда вернуться на берег вдали от того места, где она вошла в реку. С тех пор она Волгу очень зауважала.

Сёстры окончили среднюю школу соответственно в 1943 и 1945 годах. Поступили – Лиза в Воронежский лесохозяйственный институт, а Валя – в Ленинградскую лесотехническую академию. Они всегда считали, что основная заслуга в этом принадлежала матери. Имея сама три класса церковно-приходской школы, Ксения Михайловна, в тяжелейшее для семьи времена, даже мысли не допускала, что её дети не получат высшего образования.

САЛТЫЧКИ. ВОЙНА (1941–1945 гг.)

Это моя родовая, если можно так сказать, деревня. Вернее, моих родителей и дедов, по отцовской линии – Чураевых, а по материнской – Шарнёнковых. К великому сожалению, при жизни представителей старшего поколения я, по разным причинам, не удосужился узнать истоки этих фамилий. По русскому обычаю это откладывалось «на потом». Казалось, что и родители и деды будут жить вечно, а когда хватился – рядом уже почти никого нет. Русский человек всегда грешил тем, что (как верно заметил классик) «вслед за дедом числил непосредственно Адама».

Я постарался, как мог, выяснить, откуда могли появиться Чураевы (Шарнёнковы, будем считать, являются Салтычковскими аборигенами, так сказать, «по умолчанию»). Фамилия довольно редкая для наших краёв.

Первым человеком по фамилии Чураев, которого я встретил в своей жизни, был мой механик самолёта. Это произошло поздней осенью 1958 года. Я прибыл в Паневежис для продолжения воинской службы после окончания Первого Вольского военного авиационно-технического училища. Механика звали Виктор Чураев. При первом же знакомстве он подошёл ко мне и поинтересовался, откуда я родом. Узнав, что из Липецкой области, и что однофамильцев я пока не встречал, заявил, что на его родине, на Алтае, эта фамилия вовсе не редкость.

Значительно позже, в восьмидесятых годах, я оказался с комиссией ГИМО (Главная инспекция Министерства обороны) в Иркутском высшем военном инженерном училище. Там мне подарили книгу Георгия Гребенщикова «Чураевы». Г.Гребенщиков, товарищ другого видного русского писателя В.Я.Шишкова (роман «Угрюм-река» и другие произведения), до революции был известным писателем. В годы Гражданской

войны он находился в рядах армии Колчака, принимал участие в выпуске газет, прокламаций. В книге «Чураевы» описывается история крепкой старообрядческой семьи, проживавшей как раз в районе Алтая. Поэтому можно принять как версию, что мои предки по линии отца вышли из тех мест.

Интересна судьба Г.Гребенщикова (1883-1964 г). Его произведения в Советской России, естественно, были запрещены. Подаренная мне книга была первым изданием, появившимся благодаря наступившей перестройке. Самого автора судьба в конце-концов забросила в США. В эмиграции он читал лекции, писал прозу, стихи. Не имея законченного среднего образования, стал профессором, получил много международных литературных премий. Гребенщиков считал Алтай «северной шабалой», праматерью человеческой цивилизации. В Америке писатель, как мог, продолжал работать на благо Родины.

Гребенщиков всю свою жизнь мечтал вернуться в Россию и верил в её светлое будущее:

«Кто б ни был ты,
Наш будущий народ,
Пора кровавых бурь
На Родине пройдёт,
И верю я,
Что по тропам тернистым
Ты вновь пройдёшь
К своим истокам чистым!»

Интересно, что тема «Чураевых» в творчестве Гребенщикова была продолжена в изгнании. В США он издал ещё 7 томов «Чураевых», три первых тома получили большую международную известность. В одном из штатов Гребенщиков купил участок земли и образовал небольшое поселение русских эмигрантов. Оно стало одним из культурных центров русской эмиграции, и получило, само собой разумеется, название «Чураевка» - Churaevka!

Совсем недавно Наташа нашла в «Интернете» один из вариантов происхождения этого слова. ЧУРА - древнетюркско-татарское название, означавшее – мальчик; работник,

хлебопашец; воин, член дружины; друг. Диалектальные варианты: Чурай, Чурак, Чураш, Чурачик. От этих имен образованы фамилии Чуров, Чурин, Чураев, Чураков. Фамилия Чураев встречается также у русских, марийцев и удмуртов. Может быть, оттуда наши предки. Дочка там же нашла интересную информацию на эту тему.

«История марийцев, проживающих сейчас в северо-западной части Республики Башкортостан, раньше передавалась из поколения в поколение устно. О возникновении деревни Чураево Мишкинского района известно по рассказам старика карта (марийский мулла, священник) Асылая сына Пайпатыра. Карт Асылай был грамотным для своего времени человеком. Он составлял запись истории жителей деревни Чорай в хронологической последовательности.

Деревня, которая в настоящее время называется Чураево, первоначально носила название Чорай. При установлении государственной власти в крае, в результате других административных действиях деревню стали называть Чураево. Чорай – это имя человека, основателя деревни, из семьи Киптана. По преданиям он был богатырём, ростом более 2 метров. На территории Мишкинского района и Чураевской волости первоначально почти все деревни носили имена основателей. Легенда гласит, что семья Киптана проживала на территории теперешней Республики Марий Эл. Скрываясь от притеснений ставленников царя и принуждения принять православие, наиболее сильные и решительные, как Киптан и его сородичи, переселились на место теперешней деревни Чураево. В крае вокруг деревни Чорай заселение происходило по никем не занятым местам примерно четыреста лет тому назад. Первые переселенцы обосновывались в удобных для жительства местах: возле речек с многочисленными родниками, окруженными со всех сторон, особенно с севера и востока, возвышенностями, защищающими от холодных ветров. Киптан и его сыновья занимались охотой на диких зверей, сбором ягод и бортничеством. Орудием охоты и защиты от нападений были лук и стрелы. Жили они в шалаше из коры липы».

Будем считать выше сказанное лирическим отступлением и вернёмся к моим предкам. В семье дедушки Чураева Михаила Андреевича было пятеро детей: сыновья Фёдор (мой отец, 1900 года рождения) и Андрей, дочери Евдокия, Александра и Евгения. Дядя Андрей до войны работал по финансовой части, был женат, ушёл на фронт с первых дней войны, погиб. Тётя Шура и тётя Геня (Евгения) большую часть жизни работали в колхозе, в Салтычках, их мужья тоже погибли на фронте. В старости тётя Шура жила у своей дочери в Липецке, а тётя Евгения у дочери и сына в Подмосковье.

Большая семья была у тёти Евдокии (Дуни): сыновья Иван, Василий, Николай, дочери Анна и Александра. Муж тёти Дуни, Терентий, к сожалению, с войны не вернулся, геройски сложил свою голову, как и все мои дядья. Старшему сыну, Ивану Терентьевичу 1923 года рождения, повезло больше. Он храбро воевал, был разведчиком, вернулся с войны со многими орденами и медалями за свои подвиги. До конца своей жизни работал в колхозе. Его братья и сёстры перебрались, когда советская власть разрешила это колхозникам, в Липецк. Младший сын Коля трагически погиб на стройке совсем молодым. Тётя Дуня, жившая в это время в Липецке у дочери, так и не смогла оправиться от этого удара и вскоре умерла.

Семьям моих тёток, оставшихся без кормильцев с малолетними детьми, как и большинству семей после войны. Они елеле сводили концы с концами. И всё же в одиночку, в трудных условиях, они подняли своих детей на ноги. Старость они провели в их семьях, окружённые заботой и внуками.

Село Салтычки довольно большое и практически смыкается с не меньшими по размерам сёлами Нижняя Матрёнка с одной стороны и Никольское с другой. Даже в сороковых годах большинство изб в деревне оставались кизяковыми, из саманного кирпича, крытыми соломой. Встречались избы без настилаемых полов, просто с утрамбованными земляными полами. Железные или тесовые крыши можно было пересчитать по пальцам.

Спланирована деревня было просто: односторонние улицы, по местному «порядки», были расположены в линию. Они тянулись метрах в пятидесяти вдоль грунтовой дороги, которую в простонародье называли «Гердером». Видно, потому, что прокладывали её с помощью дорожных машин – грейдеров. За домами, «на задах» по местному выражению, находились сараи, хлева, небольшие амбары, погреба и другие хозяйственные постройки, места для туалетов. Дальше располагались огороды, примерно, по 30 соток. Они с небольшим уклоном спускались к так называемым, «низам» (тоже местное выражение), представлявшим собой небольшие бочаги, канавы, остатки созданной ещё князьями Вяземскими оросительной системы. Когда-то, повыше «низов», почти за каждым домом располагался сад. К сожалению, в мою бытность садов осталось очень мало, Их вырубили, когда очередные советские реформаторы и борцы с частной собственностью ввели непомерные налоги на плодовые деревья.

В Интернете мне встретился рассказ моего земляка, выдержки из которого привожу ниже: «О князе Вяземском, его добродушных чудачествах я был наслышан, да и следы его деятельности были перед глазами: в деревне был пруд Вяземского, в поле было много «окладинок» (небольших водоёмов), вырытых во времена Вяземского. Недалеко от деревни зеленел Ольшанский лес, заложенный князьями Вяземскими. Общее впечатление о последнем князе, вынесенное из многочисленных рассказов, было положительным.

Особенно мне нравился рассказ о том, как князь по праздникам разъезжал на тарантасе и разбрасывал конфеты» Раковые шейки». Дети, да и взрослые, отталкивая друг друга, ползали по земле и собирали их, что, видимо, очень забавляло князя. Слушая это, я сожалел, что в мое время князей уже не было и конфеты разбрасывать было некому. В результате сладости мне перепадали очень редко - по большим праздникам, на Новый год от школьного Деда Мороза, или на выборы.

Наверное, поэтому мне было больно узнать, как в 1918 году князя сбросили со второго этажа здания Грязинского вокзала

(г. Грязи Липецкой области) на штыки красноармейцев. «Братцы, не убивайте, - плакал старый князь, - я с вами на позиции пойду». «Сатана тебе брат!» - зло выкрикивали красноармейцы, добивая князя». Действительно, люди иногда неведомо, что творят. Поистине, от любви народной до ненависти один шаг.

Ксения Михайловна окончила церковно-приходскую школу в 1913 году с похвальной грамотой. Она всегда с удовольствием вспоминала, что похвальный лист «с царями» ей вручал сам князь. Князь приехал в деревню на автомобиле, что по тем временам было чудом! Похвальный лист, действительно, был красив - на ватманской бумаге, с портретами всех царей дома Романовых, с золотым тиснением. Он долго хранился в нашей семье как реликвия.

От князей Вяземских в наших местах осталась и материальное наследие. В Салтычках и Никольском до сих пор сохранились остатки сложной оросительной системы - небольшие каналы, водоёмы, водосбросы. Мне особенно памятен довольно большой пруд, который так и звали: «Вяземский». Вода в нём была, откровенно говоря, мутноватая. За неимением лучшего, в пруде с удовольствием купались дети (да и взрослые) всех окрестных населенных пунктов. В водоёме водилась, и не в малых количествах, рыба, в основном, караси, щуки, пескари, карпы. Ловили рыбу на удочку, ставили плетёные из хвороста верши («кубари» по местному), заходили и с бреднями. За лето минимум один раз колхозники завозили невод. Этот улов шёл уже на общие нужды. Мы, ребятишки, были обязательными и самыми активными участниками этого действа. Нам от улова тоже перепадала кое-какая рыбная мелочёвка.

Долгое время лучшей в нашем районе была больница, построенная при князьях Вяземских в селе Коробовка. В больнице практиковал и имел заслуженный непререкаемый авторитет и репутацию доктор Шафран. Он, кстати, принимал у мамы роды при моём появлении на свет. В Коробовке я, будучи в пионерском лагере, видел заросший и пришедший в упадок, когда-то прекрасно спланированный парк. Нельзя было

Грязи. Вокзал

не любоваться, даже в полуразрушенном состоянии, родовым храмом князей Вяземских. Усыпальница княжеской семьи была варварски разграблена и осквернена.

Многое из созданного для людей в революционные годы было бессмысленно разрушено «до основанья, а затем…». А затем при советской власти взамен ничего практически не было построено. И победивший «гегемон», в нашей местности в лице колхозников, долго пользовался тем, что не успел сам уничтожить.

Дедушка Михаил Андреевич с бабушкой Акулиной Ивановной, когда дети вышли замуж и поженились, передали большой кирпичный дом семьям своих дочерей. Дяде Андрею был построен небольшой саманный дом. Для себя с бабушкой дедушка построил ладный уютный домик с пристройкой, где они стали жить и поживать. Дом стоял у самой дороги, «гредера». Он тянулся из Усмани через Матрёнку и другие сёла в Хворостянку и далее в Пушкино и Добринку. Мой же отец после женитьбы в Салтычках практически не жил.

Дедушка и бабушка Чураевы с дочерью Евгенией

Михаил Андреевич был одним из самых уважаемых селян, первым грамотеем на селе. Помню, с каким интересом я рассматривал выписываемую им (кажется, единственным на селе) областную воронежскую газету «Коммуна». В первом классе я пытался её читать, хотя вряд ли там было что-то понятное, а тем более интересное, для меня.

После революции, в двадцатых-тридцатых годах прошлого столетия, Михал Андрев, как все его звали, работал бухгалтером в Райфо (Районный финансовый отдел) в Добринке. В 1918-1919 годах мой отец служил в рядах РККА. После возвращения отца из Красной армии дедушка помог ему освоить премудрости профессии финансиста, что стало для него делом всей жизни.

Я же хорошо помню деда в другой ипостаси, в которой он пользовался большим авторитетом и приносил немалую пользу сельчанам. Как это не покажется удивительным, неплохой бухгалтер оказался отличным плотником и столяром, или наоборот. Вместе с другими умельцами он мастерил для колхозного хозяйства деревянные изделия (колёса, телеги, санидровни, бочки-кадушки и т.д.), строил конюшни, скотные

дворы, помогал односельчанам при постройке и ремонте жилья, хозяйственных построек.

Отец, рядовой РККА, 1919 год

Мне особенно врезалась в память крупорушка, которую дедушка соорудил в тяжелейшие годы войны и которая помогала односельчанам выжить в голодные годы. Это был изящный ручной, состоявший в основном из деревянных деталей, агрегат. Он располагался в пристройке к дому. На его работу я подолгу смотрел как зачарованный. С грохотом вращались колёса, бесконечно двигались ремённые приводы. Из жёлоба в приёмник мягко сыпалась драгоценная крупа. Конечно, это было в какой-то мере частное предпринимательство, не приветствуемое, мягко говоря, советской властью. Но, видно, настолько это было нужно людям, и таким дедушка пользовался авторитетом, что никто не покусился на эту его инициативу.

Можно ещё долго вспоминать о нём. Ушёл он из жизни в 1956 году, когда я учился в военном училище. Мне так хотелось в первый свой отпуск показаться ему в военной форме, но, видно, было не суждено.

Бабушка Акулина Ивановна была тоже не последним человеком на селе – мастерица на все руки, замечательно готовила, большая чистюля. Я любил приходить к ним в гости (жил я постоянно у крёстной, на другом порядке деревни). Меня всегда ждали и приветливо встречали в чисто убранной горенке. До сих пор вспоминаю и, можно сказать, физически ощущаю бесподобный вкус бабушкиных пирогов-пшёнников, оладий, блинцов (специфических, очень тоненьких пшеничных блинов), духовитого белого хлеба, мочёных яблок. Можно и дальше продолжать этот список, но особенно вкусен был терпкий хлебный квас. Он имел, можно сказать, «вселенскую» славу. В том смысле, что прохожие и проезжие из других сёл любили передохнуть в маленьком домике у дороги, не без тайного умысла хлебнуть с устатку в жару волшебного напитка. Слава Богу, проезжих и прохожих в те времена было немного и большинству из них кваса хватало.

Дедушку Михаила по материнской линии я не помню, он умер до моего рождения. Так же смутно помню бабушку Федосью, в начале 40-х годов она уже не вставала с постели. Умерла в начале войны, когда мы с Галей жили у её дочери, младшей маминой сестры Веры Михайловны. Крёстную свою я любил, правда, называл я её всегда тётей Верой, а не «крёстной», из-за чего она обижалась. Мне же, когда я уже начинал что-то понимать, казалось это обращение устаревшим. Особенно в дальнейшем, когда я последовательно становился «октябрёнком», «пионером» и так далее.

с родителями, крёстной Верой Михайловной и её внучкой

В начале войны крёстная Вера взяла на свои плечи заботу и ответственность за меня и сестру, потому что она понимала, что старшей сестре не справиться с пятью ртами после ухода моего отца на фронт. Вот такими были родственные отношения в их семье. Надо сказать, что у тёти на руках был и свой сын, Ваня, 1930 года рождения, и ещё сестра-инвалид. Тётя Вера была в разводе с Ваниным отцом, Андреем Цаплиным. До войны он служил военкомом в Воронеже. Уже, будучи взрослым, я узнал от сестры Лизы, что основной причиной развода, скорее всего, и послужил переезд Цаплина в город. Крёстная не смогла бросить больную мать и сестру-инвалида. Она так и не вышла больше замуж, хотя женихов хватало. На деревне ценили её ум, красоту, домовитость и работоспособность.

Попробую описать свою жизнь в деревне в военные годы. Лет с пяти хорошо помню, как долго тянулись сутки поздней осени, зимы и ранней весны. Короткие дни тоже казались длинными, прежде всего, потому, что у нас с сестрой Галей просто не было подобающей обуви, чтобы выйти погулять. Практически всю зиму мы смотрели на улицу через замёрзшие окна, оттаивая своим дыханием «кружочки» на стекле, завидуя взрослым и школьникам. Валенки с галошами появились у меня только перед школой.

Ближе к осени, когда урожай был собран, я и мои одногодки с нетерпением ждали ещё одного ежегодного события. В колхозной маслобойке вырабатывалось подсолнечное масло, характерный запах которого чувствовался за несколько километров от неё. Мы с наслаждением поедали в больших количествах жмых (отжимы при производстве масла). Когда же нам доставались поджаренные очищенные семечки, нашему блаженству не было предела. Вообще, подсолнечные семечки, сырые, подсушенные и жареные, были основным лакомством моего детства. Боюсь, что эта надоедливая привязанность передалась по наследству и моей дочери.

Крёстная и тётя Настя, её сестра, были глубоко верующими людьми. В переднем углу комнаты находился небольшой иконостас с несколькими старинными потемневшими от времени

иконами, перед которыми всегда горела лампадка. Кроме пары рамок со сборными фотографиями родственников, в комнате висела всего одна старинная литография на библейские сюжеты. Я подолгу её рассматривал, особенное впечатление производили на меня сцены страшного суда. Крёстная никогда не ложилась спать, не помолившись, стоя на коленях в тёмной комнате перед мерцающей лампадкой. Когда я не сразу засыпал, то всегда слышал её молитвы с просьбами перед Всевышним о прощении грехов и милости к своим близким.

Значительно позже я понял, что, несмотря на все драконовские антирелигиозные меры, постоянно проводимые советской властью, вера в Бога жила в душе у большинства людей старшего поколения. Для многих, живших воспоминаниями о старой жизни, ещё не привыкших к непонятным, новым реалиям, эта вера была единственной надеждой и опорой. В соседнем селе Никольское в те годы действовала чудом сохранившаяся церквушка. Её было видно от нашего дома, если выйти на «зады». Я любил выходить за дом, чтобы послушать колокольный звон, еле доносившийся с далёкой колокольни. Он действовал успокаивающе, вызывая одновременно в душе какие-то смутные, тревожные мысли. Никольская церковь была разрушена только в начале пятидесятых годов. «Верный ленинец» Н.С.Хрущёв завершал борьбу с религией, начатую своими учителями. Очень надеюсь, что сейчас эта церковь действует и поддерживает страждущих.

В семье крёстной соблюдались посты, отмечались все основные церковные праздники – Рождество Христово, Пасха, Троица, престольный салтычковский праздник Козьмы и Дамиана и другие. Мы, дети, ждали их с нетерпением, прежде всего потому, что получали какие-никакие подарки. В доме, в зависимости от достатка, готовились всякие вкусности – в соответствии с праздничной датой пеклись пироги, куличи, пирожки в форме жаворонков, красились печёные яйца, обязательно как деликатес на столе была курятина.

В ночь под Рождество мы, ребятишки, ложились рано спать, чтобы утром встать до рассвета и пойти по деревенским домам

славить Рождение Христа (колядовать). Чтобы не было страшно – на улице было совсем темно – ходили по два-три человека, заходили в дом и нараспев произносили старательно выученную рождестственскую молитву, начинавшуюся, насколько я помню, со слов: «Рождество Твоё, Христос Боже наш, воссияет над нами, как свет разума…». В каждом доме нам давали подарки – мелкие деньги, конфеты, фрукты, пышки (пирожки без начинки). Моё колядование заканчивалось обычно у дедушки Михаила, где мне вручали пять рублей (большие по тем временам деньги). Бабушка Акулина вкусно кормила меня и отправляла досыпать на тёплую печку. Особенно ждали Пасху, потому что наступали тёплые дни и можно было целый день провести на улице. Обменивались крашенными пасхальными яйцами со сверстниками, соревновались, у какого яйца крепче скорлупа.

Зимой особенно томительно тянулись длинные ночи. Помню, как долгими зимними вечерами почти вся семья собиралась на русской печке – самом теплом месте в доме. Зажигалась «деревенская молния» - фитилек, опущенный в маленький пузырек с керосином. Её называли ещё и «коптушкой» - копоти от неё, действительно, было достаточно, а света мало. Ваня, сын крёстной 30 года рождения, школьник «со стажем», читал потертые книжки из школьной библиотеки со сказками, фантастикой, необыкновенными приключениями и историями.

Взрослые вспоминали в основном про житье-бытье в старину. Иногда рассказывали о происходивших якобы с ними или их знакомыми страшных случаях с участием оборотней, вурдалаков и прочей нечисти. Вечерами так страшно было смотреть в таинственные тёмные углы комнаты, еле освещавшиеся «копчушкой»! Я слушал, как завороженный, изредка задавая по-детски наивные вопросы. Больше всего я почему-то боялся встречи с «домовым». В сумерки, проснувшись ночью, напряжённо выискивал его по углам комнаты. Однажды, засыпая на спине, мне показалось, что кто-то навалился мне на грудь, стал душить, спрашивая, как и предупреждали взрослые: «К добру или к худу?» Ответить я не успел, окончательно

проснувшись, повернулся на бок и всё исчезло. Конечно, это могло и присниться, но с тех пор я не сплю на спине.

Главной темой разговоров, безусловно, была бушевавшая за порогом война. Она, действительно, была рядом: в ста километрах на запад полыхало зарево над Воронежем, где немцы были остановлены и шли тяжелейшие бои, аналогичные Сталинградским. В 25 километрах на север немецкие бомбардировщики днём и ночью бомбили крупный железнодорожный узел Грязи, через который шли основные поставки живой силы и вооружений на Сталинград.

Единственный город, который в округе практически не бомбили, был Липецк. Став офицером, я несколько раз бывал в нём, и от местных старожилов слышал, что на это был приказ самого Геринга. Дело в том, что в тридцатые годы по тайному (а какому же ещё!) договору в Липецком Центре боевой подготовки ВВС готовились лётные кадры для Германской военной авиации – «Люфтваффе». Это делалось в обход Версальского договора. За достоверность не ручаюсь, но совсем недавно (2008 год, февраль) по телевизору прошла передача на эту тему. Вроде бы нашли и девушку, первую красавицу Липецка, дружившую с Герингом, естественно, по заданию КГБ. Правда, достоверных доказательств маловато.

Большинству моих деревенских сверстников играть на улице удавалось только в тёплое время года. У многих просто не было зимней одежды и обуви. Поэтому, казалось, зима тянулась бесконечно, а наступление весны было настоящим счастьем. Всё лето, да и в тёплые весенние и осенние дни, ребятишки практически не уходили с улицы. Сколько было заманчивых дел в поле, на огородах, в так называемых «низах» с таинственными зарослями, бочагами и канавами, заполненными прохладной водой. А сколько игр ожидало нас летом! Кроме традиционных (лапты, пряток и им подобных) популярны были, конечно, игры «в войну» (куда же от неё деться?), катание обручей от железных бочек специально сделанными крюками из толстой проволоки. Как же приятно было бежать по пыльной дороге, держа за спиной тыквенную плеть, более

длинную, чем у твоего товарища, и поднимая большие клубы пыли! В основном по вечерам, как могли, пели военные песни. Запомнился припев одной из них:

«Так-так-так» - говорит пулемётчик,
«Так-так-так» - говорит пулемёт!»

Само собой разумеется, всё лето, да и в тёплое весенне-осеннее время, мы бегали босиком, так что к зиме кожа у подошв ступней была такой, что можно было, не боясь, ходить по стерне – убранному злаковому полю.

Особенно большое наслаждение летом приносили купания в Вяземском пруду. Уже сам поход к пруду, а он располагался примерно в километре от дома крёстной, доставлял наслаждение. Обычно собиралась приличная компания во главе, конечно, с взрослыми ребятами. На них возлагалась ответственность за малышню, не умевшую в большинстве своём плавать. Взрослые тоже при возможности не прочь были окунуться в прохладную воду. Хотелось, конечно, показать перед ними своё «геройство», заходя как можно дальше от берега, «по шейку».

Для меня однажды это могло плохо закончиться. Летом 1944 года мой дядя, Терентий Мартынов, муж сестры моего отца Евдокии, после ранения долечивался дома. Не теряя время даром, поправляя здоровье, он работал пастухом в колхозе. В тот злополучный жаркий день он пригнал стадо в обед к пруду. Я не мог пропустить такой удобный случай показать ему свою храбрость, заходя спиной всё дальше и дальше, забыв начисто, что именно на этой глубине находится скользкий илистый обрыв. Вдруг, когда мне было уже по шейку, одна моя нога начала соскальзывать с этого обрыва. Я начал, упираясь, как мог другой ногой, понемногу хлебать водичку, не имея возможности закричать, и с ужасом понимая, что вот-вот пойду ко дну. Мне было отлично видно, что дядя, не ожидавший от меня демонстрации такого «геройства», вообще не смотрел в мою сторону! Не знаю, чем бы закончился этот мой эксперимент, но мне удалось большим пальцем другой ноги вцепиться в илистый

грунт и сделать первый шаг от обрыва. Дальше дело пошло полегче. Я тихонько выбрался на берег, никому, конечно, ничего не сказав. После этого долгое время не заходил в воду глубже, чем по колено. Плавать научился только в Терновке, в четвёртом классе.

Дядя Терентий, залечив свои раны, снова пошёл на фронт и честно сложил свою голову, защищая свою Родину, семью и, в том числе меня, своего «храброго» племянника. Его сын, мой двоюродный брат Иван Терентьевич, вернулся с фронта старшим сержантом, с медалями «За отвагу», «Слава» и многими другими. После войны он долгое время работал на руководящих должностях в Салтычковском колхозе «Имени 17 партсъезда».

Почти в каждой семье напряжённо ждали весточек от своих близких, сражавшихся на фронте. Переживали, когда письма задерживались, а то и вовсе переставали приходить. Но всего страшнее было, когда приносили «похоронку» - официальную повестку о гибели самого дорогого и любимого! Плач и причитания родственников были слышны всем соседям, которые, как могли, старались утешить и помочь. Кто-то из них уже пережил подобное горе, а другие молили в душе Бога, чтобы их миновала чаша сия.

Конечно, во время войны люди ценили и обычные человеческие радости. Летом, в погожие дни многие обычно укладывались спать на улице, перед домом. Я лично всегда с нетерпением ждал лета, наступления тепла, когда земля прогревалась достаточно для того, чтобы, набросав сена, можно было перебираться ночевать на улицу. Так приятно было засыпать на душистом сене, на постеленных под росшей у дома развесистой ветлой дерюгах (так называли в деревне сотканные из нарезанных разноцветных текстильных ленточек покрывала типа пледов). Особенно радостно было просыпаться, когда тебя будило ласковое солнце, уже высоко поднявшееся над горизонтом. Взрослые вставали намного раньше, ещё до восхода солнца, так как им нужно было до выхода на колхозные работы обслужить домашних

животных и птиц, протопить печку и успеть переделать множество других домашних дел.

Единственное, что мешало спокойно засыпать, были тревожные мысли, связанные с войной и сопутствующими ей событиями. Сами Салтычки немцы не бомбили, не было здесь никаких военных объектов. Но почти каждую ночь, лёжа на душистом сене, я слышал ноющий характерный звук моторов фашистских бомбардировщиков. Они летели на очередную бомбёжку важного железнодорожного узла Грязи, а затем в той стороне, куда летели самолёты, слышались далёкие разрывы, полыхали зарницы.

На западном горизонте, в сторону Воронежа, долгие месяцы стояло зарево, хорошо видное по ночам. От нас до линии фронта было менее 100 километров. По гредеру в сторону Усмани проходили в походных колонах красноармейцы. Иногда они останавливались отдохнуть, на привал. Женщины и ребятишки окружали их, летом угощали яблоками, молоком. Больше всего солдаты радовались, когда мы передавали им выпрошенный у взрослых табак «самосад», который в те годы многие выращивали на огородах.

Особый интерес у мальчишек вызывала боевая техника, проходившая через нашу деревню к линии фронта – лёгкие танки («танкетки»), артиллерия, автомобили. Мы подолгу бежали за ними вдоль дороги, не обращая внимания на поднятую ими густую пыль. Мне даже удалось, правда, уже в Хворостянке, несколько раз прокатиться с другими ребятами на американских грузовиках марки «Студебеккер», «Шевроле». Помню, что размеры, внешний вид, сложность и мощь этих вездеходов меня поразили. Даже для меня, ребёнка, их преимущества перед нашими грузовиками марки «ЗИС», «ГАЗ» были очевидны.

Американские вездеходы типа «Виллис», предтечи будущих джипов, наоборот, выигрывали по сравнению с нашими «Эмками» простотой своей конструкции при отличных ходовых свойствах. В начале войны в Красной армии в качестве командирских машин применялись главным образом стандартные Эмки ГАЗ-М1. Виллисы появились в Советском Союзе с 1942 года.

Форд ГПВ

«Студебеккер» УС-6

Автомобиль «Студебеккер» был машиной повышенной проходимости и был разработан фирмой «Студебеккер» в 1941 году. Всего за годы Второй мировой войны было выпушено порядка 194 тысяч автомобилей. В СССР «Студебеккеры» поставлялись по программе ленд-лиза. Поставки составили около 100 тысяч автомобилей.

Интересно, что после войны американские автомобили по условиям программы ленд-лиза были или уничтожены, или отправлены в США. Но небольшую их часть, главным образом типа Виллисов, ещё долго бегала по нашим просторам.

Тревожный, завывающий звук высоко летящих самолётов, ещё долгое время преследовавший меня после того, как немцев отогнали от Воронежа, по существу был и моим первым знакомством с авиацией. Мог ли я подумать тогда, что пройдут годы, и она станет делом всей моей жизни. Однажды в окрестностях села, в сторону села Нижняя Матрёнка, упал наш бомбардировщик, видно, не дотянувший до своего аэродрома. Меня к месту падения тётя Вера не пустила. Я только издали видел простёртое к небу крыло самолета, врезавшегося в землю. Погибший экипаж (три человека) уже после войны перезахоронили в центре Хворостянки, где поставили мемориальный

памятник. Что послужило причиной авиационной катастрофы – то ли полученное боевое повреждение, то ли что-то другое, эти мысли не приходили тогда в мою голову. Расследованием авиационных происшествий я профессионально занялся только спустя десятилетия.

Самолёт Н. Поликарпова По-2

Вспоминаю ещё один случай более «близкого» знакомства с самолетами в дошкольные годы. На околице деревни приземлился знаменитый многоцелевой биплан конструктора Поликарпова ПО-2, в народе любовно названный «кукурузником».

То ли экипаж заблудился, то ли по какой другой причине, но самолёт сел на грунтовую, довольно ровную и длинную полосу вдоль дороги. Конечно, его сразу обступили люди, в основном, ребятня. Мне даже удалось потрогать полотняную обшивку крыла и навсегда запомнить, как пахнет авиационным бензином прогретый мотор. Поразили громадные, как тогда казалось, размеры первого мною увиденного летательного аппарата (неотъемлемое свойство детского восприятия – по принципу «когда деревья были большими»).

Потом лётчики попросили всех освободить импровизированную взлетную полосу и порулили в сторону от села, чтобы потом развернуться против ветра, разбежаться и взлететь. Но кто же из присутствующих знал такие тонкости! Некоторые ребятишки, и я в том числе, побежали за самолётом. Какой же я испытал ужас, когда вдруг обнаружил, что не я бегу за самолетом, а уже эта громадина, развернувшись на 180 градусов, гонится за мной!

Вместо того чтобы отбежать в сторону, я рванул от него вдоль взлётной полосы, как говорится, «быстрей, чем заяц от орла»! Споткнувшись, я упал, и самолёт, на моё счастье уже оторвавшийся от земли, со страшным рёвом пронёсся надо

Почтовая марка времён войны. По-2 бомбардировщик

мной. Может быть, моя детское память сгущает краски, и лётчики прекрасно видели, что я нахожусь от самолёта на достаточно безопасном расстоянии, и поэтому не прекратили взлёт, но, как говорится, что было, то было. Будем считать это авиационным крещением, вслед за которым начались мои «гонки за самолётами», продолжавшиеся долгие годы.

Наконец, настало событие, о котором я мечтал долгими зимними вечерами (летом время летело значительно быстрее и было не до этого), - пришла пора мне идти в первый класс. Справили одежду, сваляли новенькие валенки, купили галоши, сумка (портфель) досталась от двоюродного брата Вани. Первого сентября меня проводили до порога, а далее я пошёл сам к школьному зданию, оно виднелось метрах в пятистах от дома.

Очень понравилась моя первая учительница, Наталия Алексеевна, конечно, самая красивая и добрая из всех учителей. В этом я убедился в первый день, когда раздавали учебники. Мне, как последнему по алфавиту в списке, достался очень потрёпанный букварь. Увидев у соседа новенькую книжку, я не удержался и «дал ревака». Не знаю, каким образом, но учительница нашла способ устранить «вопиющую» несправедливость. Учился я у неё только один класс, но запомнил на всю жизнь. В ответ на её заботу хотелось как можно лучше выполнять все её задания. Может, с её лёгкой руки, я закончил первый класс «на отлично». И в дальнейшем учёба мне давалась легко, практически, весь школьный курс я прошёл в таком же духе. А Наталия Алексеевна, по словам моей крёстной, при встрече с ней всегда интересовалась и радовалась моим успехам.

Чем запомнилась учёба в первом классе? Время было военное, тетрадок было мало, приходилось писать на страницах

старых книг, газетах. В школе – семилетке учителей не хватало. Занимались у одного преподавателя одновременно по два класса в одной комнате, с нами – первоклашками рядом сидели ученики четвёртого класса. И как было интересно, выполнив своё задание, слушать объяснения учителя для старшеклассников, проходивших уже основы географии, истории.

Помню, в апреле 1944 года, после смерти американского президента Рузвельта, нам раздавали его портреты. Запомнилось (видно, в связи с дефицитом), что они были напечатаны на плотной, голубоватого цвета, бумаге и отлично выполнены. Это, как я сейчас понимаю, свидетельствовало о большом уважении Сталина к президенту США во время войны.

Ещё перед школой, когда мне уже исполнилось 7 лет, крёстная разрешала мне летом одному ходить в Хворостянку. В первый раз было страшновато, но заблудиться было нельзя. Степная дорога длиной в 7 км шла по прямой с одним небольшим поворотом и небольшим подъёмом. Потом я много раз повторил этот путь, занимавший по времени чуть более часа. Прохожие, а тем более, конные повозки, встречались редко, машин не было совсем. Над головой звенели жаворонки, всё располагало к неспешным размышлениям «за жизнь». Постепенно скрывались за горизонтом Салтычки, а через некоторое время вдалеке появлялись хворостянские постройки, и, прежде всего, райисполком - единственное двухэтажное здание в посёлке.

Хорошо помню победную весну 1945 года, совпавшую с окончанием мною первого класса. На 1 мая я пришёл пешком в Хворостянку, погостить дома. Утром второго мая по радио Левитан своим неповторимым голосом объявил о взятии Берлина. Все понимали, что война может закончиться в любой день, и ждали этого как манны небесной.

И, наконец, этот светлый день наступил! 2-го мая я вернулся в Салтычки и продолжил ходить в школу. Проснувшись утром 9 Мая, увидев красные флаги над сельсоветом, над школой и радостные лица крёстной, других взрослых, всё сразу понял. На улице солнечно, небо голубое без единого облачка, как и должно было быть в такой замечательный долгожданный

Этот день Победы

праздник. В школе нас поздравили с великой Победой, окончанием войны и отпустили по домам. Весна была ранней, а в этот день было так тепло, что мы с ребятами побежали на Вяземский пруд купаться.

Так счастливо заканчивалось моё пребывание в Салтычках, жизнь у тёти Веры (то, что мою любимую жену тоже зовут Верой, мне кажется, не случайно). Вскоре, после окончания мною первого класса, мы с сестрой Галей вернулись в свою семью, сохранив на всю жизнь благодарность Салтычковским родственникам. Прежде всего, конечно, нашей любимой тёте Вере, моей крёстной. В дальнейшей моей жизни я никогда не упускал возможности побывать, хотя бы ненадолго, в своей «родовой деревне». Разве можно забыть места, где в очень непростые времена проходило наше детство.

ХВОРОСТЯНКА. РАЗРУХА (1945–1946 гг.)

В военные годы, когда я находился в Салтычках, летом меня с Галей часто забирали домой, в Хворостянку. Весной 1945 года мы окончательно вернулись в свою семью. Поэтому мне не просто разделить в памяти дошкольные годы по месту пребывания. Я как бы одновременно находился и там и там.

Живя в Хворостянке, в основном, в летнее время, я старался ни на шаг не отставать от своего старшего брата, Вани. Взрослые всегда были заняты. Брат со скрипом, но иногда брал меня с собой на улицу. А жизнь у него и его сверстников протекала, по моему понятию, безумно интересно. Шла война, и ребятня была предоставлена сама себе. Соблазнов, связанных с военной обстановкой, вокруг было море!

В разгар Сталинградского сражения по нашей железнодорожной ветке беспрерывно шли эшелоны с военной техникой. Не знаю, какими путями, но пацанам старшего возраста удавалось доставать патроны различных калибров и даже артиллерийские снаряды. Любимым развлечением у них было разрядить снаряд, высыпать порох, поджечь и устроить иллюминацию. Особенно красочными были ночные фейерверки, несмотря на строгий комендантский час. Однажды брат вернулся поздно ночью с такого мероприятия с большим синяком на бедре от приклада винтовки. К счастью, милиционер его не арестовал. Посёлок был небольшой, все друг друга хорошо знали. Конечно, милиционеры (их в посёлке было всего несколько человек) вместе с родителями вели с детьми профилактическую работу. К счастью, насколько мне известно, в Хворостянке никто не погиб при таких «забавах» с боеприпасами.

Я, конечно, участия в ночных «вылазках» не принимал. А вот днём мне очень нравилось играться с порохами из снарядов как с песочком – они имели форму ярких разноцветных зёрен, трубочек, шариков и т.п. Почти у каждого пацана были каска, часто с пулевыми пробоинами, снарядные и патронные гильзы, осколки от них, солдатские ремни с пряжками (в том числе и немецкие с надписью «GOTT MIT UNS»), другие военные «трофеи».

Ваня рос крупным и крепким парнишкой, выглядел старше своих лет. Однажды, когда он сопровождал какой-то груз на машине, его в Грязях едва не приняли за призывника, а ему было всего 14 лет. Меня он в обиду не давал, как мог учил уму-разуму. Многие его сверстники покуривали. Сам Ваня не курил, но однажды, может быть, в его отсутствие, кто-то дал мне «затянуться» самокруткой. Я едва не задохнулся. Мне было тогда лет шесть, хорошо помню охвативший меня ужас. Вероятно, мой организм выработал в себе, так сказать, защитный «антикурин». Я практически никогда не курил. Когда попал в армию, и нам выдавали папиросы, попытался начать, как большинство, но тут же бросил. Скорее всего, это не моя заслуга, а результат той детской случайной профилактики. Тем более что отец очень много курил вплоть до 56 лет. В свой первый отпуск я привёз ему в подарок красивый портсигар и очень удивился, когда он сказал: «Сынок, а я ведь не курю». И действительно, с того времени он не брал папиросу в рот. Что подтолкнуло его на этот неординарный поступок для меня так и осталось загадкой, а спросить об этом я как-то не удосужился.

Мои сверстники в дошкольные годы, да и позже, очень любили играть в «прятки», «салки», догонялки и другие подвижные игры. Часто пристраивались к старшим ребятам при игре в лапту. В то время она была очень популярна, ведь для неё всего-то надо было иметь биту и мячик. Игра способствовала развитию у ребят быстрой реакции, координации, скоростной и физической силы и выносливости. Жалко, что в дальнейшем лапта не получила у нас такого развития, как, например, бейсбол в США. Но самыми любимыми среди мальчиков были

игры в «войну» в самых различных вариантах. Они продолжались и после Победы, для меня – вплоть до четвёртого класса.

Лето 1945 года было насыщено многими событиями. В августе Советский Союз, как и обещал Сталин союзникам, вступил в войну с Японией. Она проходила далеко от нас, масштабы её были несопоставимы с войной против фашистской Германии. В моей памяти остался только факт её окончания. 3-го сентября, опять же в школе, нам объявили о победе над Японией и распустили праздновать.

В июне, когда мы с сестрой ещё жили в Салтычках, вернулся с фронта отец. Конечно, были какие-то подарки, но я плохо помню, что конкретно. Главное, всех переполняла радость, что папа вернулся живым и здоровым. К этой радости примешивалась горькая печаль о пропавшем без вести Пете. И так было почти во всех семьях наших родственников и знакомых, в тысячах других семей по стране. Сегодня о том далёком времени мне напоминает привезенная отцом статуэтка ребенка со стилизованными ведёрками в руках.

Летом 1945 года и в последовавшие за ним месяцы через нашу станцию один за другим проходили поезда с воинами-победителями, спешившими домой с фронтов отгремевшей войны. Чаще всего солдаты ехали в товарных вагонах, оборудованных для перевозки людей, так называемых «теплушках». Сами составы были украшены лозунгами типа «Наше дело правое – мы победили!», портретами Сталина, зелёными ветками и цветами. Мы, ребятишки, да и взрослые при первой возможности, бежали на вокзал встречать и провожать эти поезда. Особая радость охватывала всех, когда из теплушек выходили наши земляки, жители Хворостянки, соседних сёл и деревень.

По тому, как солдаты общались с нами, детьми, чувствовалась их радость от возвращения домой, и то, как они соскучились по своим семьям. Иногда доставались подарки и нам. Обычно это были любовно сделанные из дюралюминия расчёски, перочинные ножички с наборными ручками из разноцветного плексигласа и, конечно, всякие сладости. Встречи

заканчивалась пирушками в районной столовой. Она гордо именовалась «рестораном». После чего виновники торжества отправлялись по домам, сопровождаемые родственниками и знакомыми. В счастливых семьях ещё долго гремели «банкеты». Несчастливые семьи, как заметил классик, переживали свои горькие потери каждая по-своему.

На одной из первых встреч с родственниками и соседями в нашей квартире хорошо помню лица счастливых родителей. Отец, который обладал неплохим голосом, любил петь. После выпитой рюмки душевно выводил слова любимых песен «По диким степям Забайкалья», «Сулико», «Хаз-Булат молодой», ну и, конечно, обязательной «Шумел камыш».

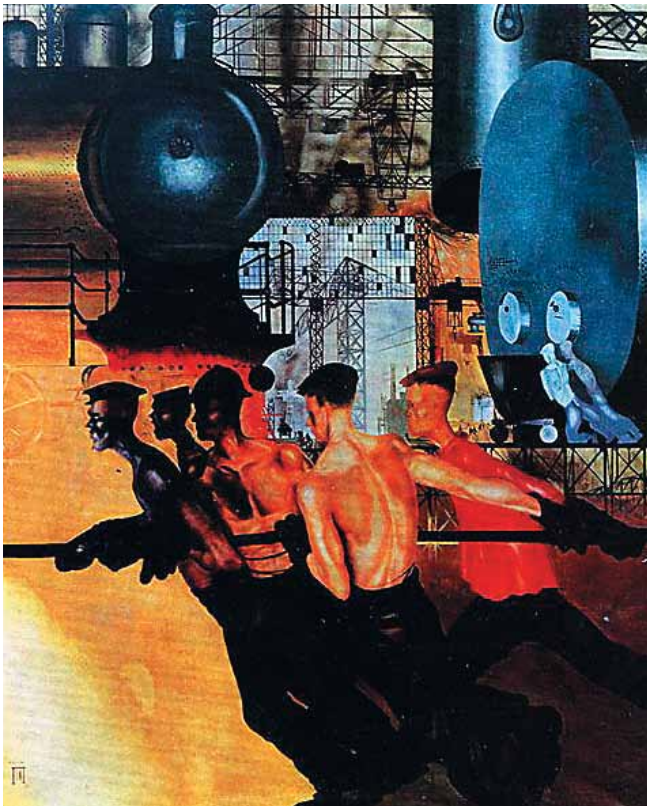
Праздники праздниками, но постепенно жизнь возвращалась в мирное русло. Действительность не очень-то радовала. По-прежнему было голодно, большие трудности испытывали все с одеждой и обувью. Практически всё выдавалось по карточкам, приходилось часами простаивать в больших очередях. Какие-то улучшения ощущались, и все были готовы потерпеть ещё немного после тяжелейших военных лет. Насколько длительным будет это «немного», никто не знал.

В конце 1945 года был принят Четвёртый пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства. Ваня с воодушевлением читал и разъяснял мне, как улучшится наша жизнь всего через пять лет. Восстановление разрушенного народного хозяйства СССР потребовало колоссальных средств на развитие индустрии. К сожалению, гораздо меньше средств направлялось на развитие легкой и пищевой промышленности – производство потребительских товаров росло медленно, ещё долго ощущалась нехватка самого необходимого.

Сохранялась и, более того, усиливалась диспропорция в оплате труда, а, соответственно, и в уровне жизни, города и деревни. По трудодням колхозник получал в год меньше, чем рабочий зарабатывал в месяц. В конце сороковых годов вновь были обложены высокими налогами приусадебные участки. Крестьяне стали избавляться от скота, вырубать фруктовые деревья, так как платить налоги им были не по карману. И это

было очень заметно – так называемые колхозные рынки были практически пустыми.

Многие стремились переехать в город, но выбраться из деревни колхозники не могли, так как не имели паспортов. Тем не менее, сельское население в условиях ускоренного развития индустрии сокращалось – крестьяне вербовались на стройки, на заводы, на лесозаготовки. К 1950 году сельское население страны сократилось по сравнению с 1940 годом вдвое.



«Даёшь тяжёлую индустрию», Ю.И.Пименов

Проблема обострялась тем, что из деревни уезжала главным образом молодёжь. Поступил в Липецкое училище фабрично-заводского обучения (ФЗО) и мой двоюродный брат Василий Терентьев, сын тёти Нюры. За ним потянулись многие молодые парни и девушки, уезжая из Салтычков, в основном, через ФЗО. Этот процесс длился годами и в результате все мои двоюродные братья и сёстры постепенно осели в городах. Такое происходило во многих семьях, а потом дети, кто мог и хотел, забирали к себе и родителей. Так что многие сегодняшние проблемы сельского хозяйства, к сожалению, родом из моего

детства. Упор на развитие тяжёлой промышленности ещё долгое время приводил к диспропорции в производстве товаров, это ощущается, по-моему, до сих пор.

С 1946 года ежегодно, обычно весной, в прессе и по радио публиковались сведения об очередном снижении розничных цен на промышленные и продовольственные товары, в среднем на 10-15 процентов. Польза от этого долгожданного мероприятия, по моему мнению, была в основном моральная. Потому что ежегодно проводилась и добровольно-принудительная подписка на облигации очередного Займа у населения денежных средств на восстановление и развитие народного хозяйства. Подписывались как минимум на один месячный оклад, то есть практически на те же 10-15 процентов годового семейного дохода. Конечно, ежегодно проводились выигрышные тиражи по номерам облигаций, и кое-кому удавалось вернуть свои деньги, иногда с процентами, но это была уже чистая лотерея.

Отпраздновав своё счастливое возвращение в семью, отец приступил к работе. Так получилось, что большую часть своей военной службы Фёдор Михайлович проходил по финансовой части. Службу на фронте он начинал рядовым телефонистом. Получил ранение, когда с катушкой проводов тянул под огнём телефонную линию. К концу войны отец занимал должность

Фото отца с фронта с наставлением для меня на обороте

начальника финансовой службы танкового батальона в чине старшего лейтенанта. Учитывая, что у него было всего три года учёбы в церковно-приходской школе, это было большим достижением. После ранения, уже на излечении в госпитале, командование заметило его способности как финансового работника. Отца перевели в соответствующую службу, в которой он и преуспел. Ему даже предлагали после окончания войны продолжить армейскую карьеру. Он отказался и в числе первых ушёл в запас.

Его врождённая грамотность просто поражала. Он писал практически без ошибок, исключительно правильно строя предложения и ставя знаки препинания. Повзрослев, и сам неплохо освоив грамматику русского языка, я не уставал этому удивляться. А если ещё учесть, что Фёдор Михайлович обладал исключительно красивым каллиграфическим подчерком, его успешная карьера финансово-банковского работника в послевоенные годы вполне объяснима. Самое удивительное, что мама всегда подтрунивала над отцом, вспоминая, что в школе (они были одноклассниками) его часто ругали за плохую успеваемость. Сама Ксения Михайловна, хотя и окончила церковно-приходскую школу с похвальной грамотой, ни подчерком, ни отсутствием ошибок при письме похвастаться не могла. Правда, и в глубокой старости она любила декламировать стихи, особенно почему-то «Медного всадника» А.С.Пушкина. Родители всю жизнь зачитывались художественными произведениями.

Способностями отца постоянно пользовались родственники, соседи, знакомые. Все были уверены, а чаще всего так и происходило, что прошение или какой-нибудь другой документ, написанные Фёдором Чураевым, будут иметь положительный результат. Жаль, что до сих пор сохранилось всего несколько образцов, причём не самых лучших, его эпистолярного наследия.

Так что мне было с кого брать пример, когда в сентябре пошёл учиться во второй класс Хворостянской средней школы. Я уже упоминал, что двухэтажное здание школы использовалось

во время войны под госпиталь. В конце войны оно вообще сгорело. Классы разместили по различным районным учреждениям, мы занимались в здании нарсуда. В отношении школьных принадлежностей учиться стало полегче. Не было дефицита тетрадей, учебников, зато, как всегда, не хватало учителей.

С второклассниками занимались по очереди почему-то штатный учитель географии Виталий Тимофеевич, и директор школы Ящин Леонид Захарович. Он был невысокого роста, брюнет, с пронзительным высокого тембра голосом. Строгий был человек. Помню, что его все, в том числе и второклассники, боялись. Не очень было комфортно тому, на кого он обращал внимание, вызывая к доске, или разбирая его прегрешения. Мою фамилию он произносил своеобразно: «Чюряев». Ходить в школу мне всегда нравилось, учёба давалась легко, второй класс я окончил, как и первый, на «хорошо и отлично».

Во втором классе нас приняли в пионеры. Несмотря на стеснённые условия, довольно активно велась работа различных кружков, в основном, художественной самодеятельности. По праздникам устраивались концерты, в тёплое время года различные соревнования. Приходилось помогать по дому, ходить на колодец за водой, пасти корову, заниматься с младшими сестрами. В свою очередь, я при первой возможности старался проводить время с братом, Ваней, особенно когда он со своими сверстниками организовывал игры или когда между собой они вели беседы на самые различные темы.

Художественную литературу я читал запоем. Главной проблемой, особенно в зимнее время, был недостаток освещения. Районная электростанция – единственный источник электроэнергии в посёлке, представляла собой двигатель внутреннего сгорания, сопряжённый с генератором работала она с наступлением темноты обычно до 11 часов вечера, и далеко не регулярно. Поэтому аварийным, а чаще всего и основным, источником света была «семилинейка» - керосиновая лампа.

Из-за ненадёжной работы электростанции часто срывались и сеансы кино, а это было уже настоящей трагедией. Кинофильмы демонстрировались редко, один или два раза в неделю,

и этого события ждали как манны небесной. По существу это было единственной возможностью отвлечься от повседневной жизни и пару часов сопереживать вместе с «киношными» героями. На экране бурлила интересная, яркая жизнь, звучала замечательная музыка. Так хотелось верить, что в других местах люди живут по-другому, значительно лучше. Фильмы вселяли надежду, что и у нас в недалёком будущем всё наладится. По нескольку раз смотрели любимые фильмы «Чапаев», «Весёлые ребята», «Свинарка и пастух», «Подкидыш», «Путёвка в жизнь», «Сердца четырёх», «Трактористы», «В шесть часов вечера после войны», «Небо Москвы» и многие другие. Выход в прокат каждого нового фильма был настоящим событием. Правда, эти фильмы нескоро добирались до нашего экрана.

Кинофильмы прибывали по железной дороге в металлических ящиках с помещёнными в них бобинами киноплёнки в железных, круглых коробках. Полнометражный фильм состоял обычно из 11-12 таких коробок, или «частей», как мы их называли, что соответствовало, примерно, полуторачасовой непрерывной демонстрации. В первые послевоенные годы в нашем клубе был только один кинопроектор, поэтому и демонстрировался фильм тоже по частям, с перерывами. От мастерства киномеханика зависела длина пауз между частями, сохранение необходимой чёткости изображения на экране. А если учесть, что киноплёнка изнашивалась, и часто бывали обрывы, то во время показа из зала нередко неслись в адрес киномеханика слова: «Сапожник!», «На мыло!», «Протри глаза!» и тому подобное. В результате демонстрация кинофильма затягивалась часа на два, на три. Иногда вообще по техническим причинам (отказ источника электроэнергии, например) прерывалась и переносилась на следующие сутки.

Сейчас мне самому странно это вспоминать, но что было, то было. Всё равно кино мы любили страстно, это было окно в большой мир. При первой возможности мы помогали киномеханикам переносить ящики с бобинами, рисовать и размещать объявления, выполняли другие их просьбы. За это они давали иногда обрывки киноленты, отрезаемые при склейке обрывов.

Между ребятами возникло соревнование по коллекционированию кадров из различных фильмов.

Денег на кино во многих семейных бюджетах часто не хватало. В таких случаях проблема проникнуть в кинозал вставала исключительно остро. Решали её по-разному. Иногда помогала помощь киномеханику, незаметное проникновение в зал через аварийный выход, или приходилось прятаться в укромных местах помещения задолго до сеанса. Старшая сестра Лиза много лет спустя со смехом вспоминала, что во время их летних каникул я навязывался к ним с Валей и на вечерние сеансы, куда дети не допускались. Они старались пройти в кинозал тайком от меня. Как она говорила, удавалось им это редко. В противном случае, как только сёстры появлялись в полосе света у входной двери (заходили в помещение с улицы), раздавался мой истошный рёв. Не знаю, не знаю, я это, честно говоря, плохо помню. Но сие вполне могло происходить, уж очень хотелось посмотреть кино.

Этим же летом я впервые увидел настоящий футбольный матч между сборными командами нашего и Добринского района, что произвело на меня сильное впечатление. С этого дня я стал интересоваться любой информацией в прессе о футбольных и других спортивных соревнованиях. Надо отметить, что спорту или, как тогда чаще говорили, физической культуре и спорту в первое послевоенное время уделялось большое внимание. Молодёжь всех возрастов в свободное время до темноты гоняла латанный-перелатанный мяч, иногда самодельный – покрышку, набитую тряпками. Да и взрослые с удовольствием играли в футбол, волейбол, лапту, городки, самые демократические виды спорта. Видно все, и в первую очередь, кто уцелел на фронте, старались восполнить то, что не успели получить до и во время войны.

Отец вторую половину 1945 года и первую половину следующего служил заместителем заведующего РайФО. Мне нравилось приходить к нему на работу, в помещениях стоял специфический запах канцелярии – бумаг, клея. На стенах висели портреты вождей. Запомнился плакат с портретами членов

Политбюро ВКП (б) со знаменитым сталинским лозунгом: «Кадры решают всё!» Работал Фёдор Михайлович, как видно, успешно, так как в начале следующего лета он получил назначение на должность заведующего РайФо в Терновке. Мы начали готовиться к переезду, что осложнялось несколькими обстоятельствами. Главное из них то, что 20 апреля у меня появилась сестренка Тамара. Это радостное событие принесло много новых забот. Кроме того, нам не сразу выделили квартиру на новом месте службы отца, так что подготовка и сам переезд заняли всё лето и часть осени 1946 года.

ТЕРНОВКА. ГОЛОД (1946–1948 ГГ.)

В Терновке мы прожили недолго, всего два года. Но это было, пожалуй, самое трудное время для нашей семьи, да и не только для нас. Мы переехали летом 1946 года, после окончания мной второго класса. Отца назначили с повышением - на должность начальника РайФО Терновского района Воронежской области. Мои старшие сёстры к этому времени учились в институтах.

Хорошо помню сам переезд. Жили мы небогато, и весь наш скарб поместился на одну «полуторку» - грузовик с кузовом для перевозки 1,5 тонн груза. Не вошла наша главная ценность и кормилица-поилица – корова «Зорька». Все наши коровы почему–то носили это имя. С собой отец взял только меня, как помощника, и я этим очень гордился. Впервые я несколько часов ехал в кузове автомашины, казалось, на конец света (120 км!). Мимо проплывали посёлки, небольшие города, перелески, степные речки, пруды. В пути мы переночевали у незнакомых мне людей. Одним словом, впечатлений было столько, что я попытался по горячим следам написать на эту тему рассказ, получилось не очень, самому не понравилось. Мама осталась с Ваней, Галей и младшей сестрой Тамарой в Хворостянке, до получения квартиры в Терновке. К нам они приехала позже поездом.

Терновка, в отличие от Хворостянки, соседствовала с лесом, что уже было большим плюсом. А самым большой минус заключался в том, что 1946 год был неурожайным, неотвратимо надвигалась голодная зима. Помню, как мы с братом Ваней осенью собирали жёлуди в дубовой роще, чтобы как-то прокормить поросёнка. В семье единственная надежда возлагалась на корову Зорьку, которую мы при переезде оставили на время у крёстной в Салтычках. Переправить её можно было только своим ходом, на расстояние примерно 100-110 километров.

Ваня, шестнадцатилетний парень, отправился за коровой в Хворостянку. Погостив пару дней у тёти Веры, брат отправился в дальний путь, ведя корову на поводу. С трудной задачей Ваня справился, но в пути простудился и заболел крупозным воспалением лёгких. Для него, к несчастью, это воспаление лёгких было третьим в его короткой жизни. И Ваню, как могли, лечили в больнице, но при дефиците нужных лекарств, прежде всего, пенициллина, состояние его было очень тяжёлым. На седьмой день наступил кризис, брата не спасли.

Это была тяжёлая утрата для нашей семьи и близких родственников. На похороны приехали моя крёстная Вера, тётя Шура, Лиза из Воронежа. Осталась маленькая фотография, на которой видны стоящие у гроба старшего сына убитые горем родители, (мама с грудной Тамарой на руках), шестилетняя Галя, с испугом смотрящая в объектив, я, Лиза, родственники. Родители на новом месте жительства, накануне тяжёлой зимы, оказались с тремя малолетними детьми, а ещё нужно было помогать моим старшим сёстрам, учившимся в институтах.

Так начинался тяжелейший год в жизни нашей семьи, да и многих-многих других семей в России. Население страны, не оправившейся после страшных последствий войны, столкнулось со всеми «прелестями» голодной зимы. Не знаю, как пережили люди голод 1946 года в других районах и областях Советского Союза, в Терновке было очень трудно. Приведу только один пример из того времени– мачеха сознательно отравила неродного ребенка, надеясь, что это поможет ей прокормить своего. Дело рассматривалось в суде, какой был приговор в памяти не сохранилось.

Помню, что кушать хотелось всегда. Нормы выдачи хлеба были разными для разных категорий населения и определялись специальными талонами-карточками на каждого члена семьи. Одинаковыми они были в одном: хлеба давали столько, что его всегда не хватало. Каждое утро спозаранку за хлебом выстраивались длинные очереди. Гарантии «отоварить» карточки, даже при их наличии, ни у кого не было. Все остальные

продукты, выдавшиеся тоже по карточкам в количестве, необходимом для поддержания жизни, доставали с большим трудом.

Нам очень помогло то, что отцу удалось приобрести пару мешков с отрубями от переработки зерна (в посёлке был мельзавод). Мама всю зиму, как могла, экономно кормила нас сваренной из них пустой похлёбкой. Когда однажды удалось попробовать «тюрю» - кусочки хлеба в кипячёной воде - мне очень понравилось это кушанье. В душе дал зарок всегда его готовить, но когда голод закончился, я к нему больше не прикасался.

Продавался в ограниченном количестве, так называемый, «коммерческий» хлеб, без карточек, но за повышенную цену. На этот хлеб тоже были свои ограничения, да и денег, как всегда, не хватало. Что ещё написать о голоде? Скажу только, что наиболее нуждавшимся ученикам (иногда, и мне) в школе на большой перемене выдавали по специальным талонам дополнительное питание - стакан жидкого чая и кусочек белого хлеба.

И вот, наконец, в декабре 1947 года пришла, всеми ожидаемая денежная реформа. Были отмены продуктовые карточки. Слухи о том, что эти события грядут, в народе ходили давно. Необходимость реформы определялась тем, что в годы войны резко возросли военные расходы, тогда как производство потребительских товаров сократилось, уменьшился розничный товарооборот. На временно оккупированной территории гитлеровцы выпускали фальшивые деньги. Реформа была необходима также для нейтрализации спекулятивных элементов, накопивших денежные запасы и сохранявших их в кубышках.

Реформа увязывалась с отменой карточной системы, которую не удалось провести в 1946 г. или первой половине 1947 г. из-за постигших страну в 1946 г. страшной засухи и неурожая. В сентябре 1946 г. было осуществлено сближение коммерческих и пайковых цен. 14 декабря 1947 г. было издано постановление «О проведении денежной реформы и отмене карточек на продовольствие и промышленные товары». Денежная

Река Савала в окрестностях Терновки

реформа заключалась в обмене находившихся в обращении денежных знаков на новые в соотношении 10:1 и дифференцированной переоценке денежных накоплений.

Реформа должна была нанести удар по спекулянтам, державшим свои накопления на руках, и полностью лишить возможности использовать как фальшивые деньги, так и советские, вывезенные оккупантами из СССР. Главная цель реформы была достигнута - ликвидированы последствия Второй мировой войны в области денежного обращения, без чего невозможно было отменить карточную систему и перейти к торговле по единым ценам.

Старые банкноты обесценились. Ходил такой анекдот. Пришёл мужик из деревни старые деньги на новые менять. Целый мешок денег принёс. В сберкассе очередь – конца не видно. Ну, мужик, не долго думая, кинул мешок с деньгами в угол и пошёл хвост очереди искать. Нашёл. Возвращается в угол – деньги на месте, а мешок кто-то украл…

Отношение в народе к реформе и её последствиям было далеко не однозначным. Как всегда бывает у нас, бедные (простые рабочие и служащие, колхозники) стали в основной своей массе беднее. Нагрели руки чиновники (работники правоохранительных органов, сберкасс и им подобные, непосредственно участвовавшие в обмене денег, облигаций) и «подпольные» миллионеры (спекулянты, торгаши). Конечно, перефразируя слова любимого вождя, жить стало чуть-чуть лучше и веселее. Но хлеба по-прежнему недоставало, очереди за ним сохранялись до начала пятидесятых годов. Было время, когда очередь за хлебом приходилось занимать накануне, с вечера.

Десятирублёвая банкнота образца 1947 года

Учёба в школе, несмотря на житейские трудности, которые, конечно, сказывались на успеваемости, давалась мне легко. В третьем и четвёртом классах отличником я не был, но ниже «четвёрок» не опускался, при этом «пятёрки» превалировали. Преподаватели относились к ученикам с пониманием. Однажды учительница отправила меня домой, увидев, что я пришёл босиком, а уже были первые заморозки. Сейчас самому плохо верится, но в первые послевоенные годы многие мои одноклассники в тёплое время года ходили в школу босиком. Вот такое было босоногое детство.

О прожитых в Терновке годах осталось много хороших воспоминаний. Возле районного мельзавода был небольшой водоём, самой природой предназначенный для «мелкоты», вроде меня. Он был неглубокий, с хорошим дном, никогда не замерзавший – в него сбрасывалась вода из системы охлаждения заводских машин. Там я и научился плавать. Теперь я смело ходил с товарищами купаться на реку Савалу (правда, редко - из-за её удалённости), на лесные пруды. Именовались они почему-то по номерам, любимым у нас был «Седьмой пруд». Его берега красиво обрамляли таинственные заросли, вода

была прозрачной, прохладной даже в самые жаркие дни. Заплывать далеко было страшновато, особенно после того, когда я однажды увидел рядом снующую змеиную головку. К счастью, это был безобидный уж, но попробуй в воде разберись, «кто есть кто».

Настоящим счастьем была близость к посёлку леса. Мы пропадали в поисках ягод (земляники, черники, ежевики), лесных орехов, тёрна, диких яблок и других даров природы. Летом 1947 года на практику в Терновский лесхоз приехала сестра Лиза. Теперь я много времени проводил с ней в лесу. Она знакомила меня с различными породами лесных деревьев и других растений, со всем многообразием лесных богатств. Школа наша располагалась прямо на опушке леса, так что можно сказать, что я два года проучился в «лесной» школе.

В том же лесу я в очередной раз соприкоснулась с авиацией, но уже с её трагической стороной. Однажды недалеко от школы в лесу упал самолёт. Кто-то видел, как он загорелся в воздухе и резко пошёл вниз. Высота была небольшая, пилот не успел выброситься с парашютом и погиб. На перемене мы побежали на место катастрофы, и там я впервые увидел её последствия: срубленные на разной высоте деревья, дымящиеся обломки самолёта, тело пилота, накрытое шёлком парашюта. Как после выяснилось, это был самолёт Борисоглебского лётного училища, куда так мечтал поступить мой брат. Кто же мог знать тогда, что много лет спустя мне придётся несколько раз побывать в этом училище. Расследование лётных происшествий станет одной из основных моих военных профессий…

Летом 1947 года я по настоящему «заболел» футболом. Конечно, и раньше, в Хворостянке, мы играли в футбол. Мячом служила в лучшем случае набитая тряпками латаная покрышка от мяча. В Терновке удавалось поиграть настоящим накаченным (чаще всего надутым ртом) мячом. Кумиром среди нас был Стасик Казённов, сын военкома, учившийся в десятом классе, но уже успешно выступавший за взрослую команду района. Так как он «болел», естественно, за ЦДКА, то мне на роду было написано с десяти лет стать поклонником армейского спорта.

Кроме игр и других дел на свежем воздухе («войнушки», футбол, городки, плавание, лесные походы и т.п.), меня всё больше тянуло к чтению, к книгам. Читал запоем подряд всё, что удавалось достать в библиотеке (не очень богатой), или у товарищей, знакомых. При первой возможности я, как мог, пополнял небогатую домашнюю библиотечку. Любовь к книгам вошла однажды в конфликт с другим моим увлечением – коллекционированием, собиранием почтовых марок. Я был поставлен перед жёстким выбором: мне предложили книгу «Всадник без головы» в обмен за семьдесят марок из моей коллекции на выбор. В конце концов, литература победила, к филателии я после этого охладел, хотя ещё долго продолжал собирать марки. Спустя много-много лет некоторые марки из моей коллекции оказались даже у Наташи - нашей дочки.

Марки из моей коллекции. Боевые советские самолёты, 1945 год

К лету 1948 года у меня была неплохая коллекция, порядка 400 штук, в основном, советских марок. Доставались они с большим трудом, разными путями – с почтовых конвертов,

при обмене, покупных марок было немного. Филателия, безусловно, помогала общему развитию. Почтовые миниатюры визуально знакомили меня с достижениями техники, городами, станциями метро, с историей.

Во времена дефицита средств массовой информации марки частично утоляли информационный голод. Достаточно сказать, что с именами таких выдающихся авиаконструкторов, как Туполев, Петляков, Яковлев, Ильюшин, Лавочкин, Поликарпов и их детищами - самолётами я впервые познакомился благодаря маркам. Марки познакомили меня и с героями-стратонавтами Васенко, Усыскиным и Федосеенко, погибшими при штурме рекордных высот на стратостате «Осоавиахим», многими другими событиями.

Стратонавты СССР, 1934 год

Само-собой, разумеется, что в то время «важнейшим из всех искусств», как его определил В.И.Ленин, для нас являлось кино. Другое дело, что для многих оно было не очень доступным, денег на это «баловство» просто не было. Решали проблему поразному. Терновский «кинотеатр» помещался в бывшем, довольно низком гараже с покатым земляным полом и врытыми в него скамьями из досок. Зато довольно часто удавалось смотреть фильм, стоя снаружи у окна и видя иногда только часть экрана.

Но всё это не имело большого значения. Все трудности забывались, когда на белом полотне салют из к/фильма «В шесть часов вечера после войны» расцвечивал «Небо Москвы», «Семеро смелых» штурмовали полярные льды. Оставляя на жертвах «Таинственный знак», Зорро легко расправлялся со своими врагами, раскачивался на лианах в джунглях «Тарзан»!

Когда я впервые увидел кинокомедию «Волга-Волга», то побежал проверять в песеннике (титры перед фильмом в детстве обычно не читают), кто же действительно сочинил замечательную песню о Волге. И был немало удивлен и разочарован тем, что совсем не «Стрелка» - Дуня-письмоносица, а другие товарищи. Очень хотелось верить в подлинность экранной жизни, так разительно отличавшейся от серой действительности. Фильм «Волга-Волга» с тех пор остался для меня одним из самых любимых. Впоследствии я часто смотрел его, каждый раз испытывая то же удовольствие.

После войны концерты и представления приезжих гастролёров в районных Домах культуры не были редкостью. Кого только не пришлось послушать и посмотреть: певцов, танцоров, мастеров художественного чтения (сейчас, к сожалению, этот жанр почти исчез), циркачей, гипнотизёров, артистов-лилипутов, метких стрелков, спортсменов-силачей и многих-многих других. Уровень мастерства гастролёров часто бывал довольно высоким, по крайней мере, яркие впечатления от их номеров сохранились у меня надолго.

Летом 1947 года после голодной зимы оживилась торговля. Благодаря денежной реформе и отмене карточек, жить стало полегче. Созревал неплохой урожай на полях, в садах и огородах. В августе мы с сестрой Валей, приехавшей на каникулы, побывали в гостях у родственников в Салтычках. После голодной зимы было так непривычно наедаться вдоволь. В саду у тёти Шуры я мог сколько угодно лакомиться яблоками, грушами. Однажды, забравшись на грушевое дерево, схватился за сухой сучок, а он обломился. Сделав в воздухе сальто, я довольно удачно свалился на землю, вывихнув только кисть левой руки. Местная знахарка вправила её мне так, что косточка выступает больше, чем у правой кисти, до сих пор. Из-за этого у меня были трудности при поступлении в военное училище и при последующих медкомиссиях. Провожая нас, крёстная сказала Вале, что будет лучше, если наша семья вернётся в родные края.

Видно, и мои родители пришли к такому выводу. Когда весной 1948 года отцу предложили работу в Госбанке

Хворостянского района, он не долго раздумывал и согласился. Обратный переезд опять же запомнился, главным образом, из-за нашей коровы. Вначале мы взгромоздили Зорьку на грузовую машину, вместе с домашним скарбом, но она выдержала такое «надругательство» над собой только первые 15 километров. Пришлось корову около полустанка Есипово сгрузить, решили, что дальше мама поведёт её своим ходом. В «подпаски» определили меня, но вряд ли я ей здорово помогал. Пришлось пройти около 100км. В пути переночевали у незнакомых людей в городе Мордово. Спали около дома на сене, помню, я очень боялся, что нас убьют и украдут нашу кормилицу. Всё обошлось благополучно, не считая того, что я до Хворостянки не дошёл.

В Добринке мы зашли к старым знакомым нашей семьи. Они нас очень хорошо встретили, напоили, накормили. Мама, поговорив с ними о прошлом и немного отдохнув, стала собираться в дорогу. Видя, что я очень устал и буду только тормозом на последнем участке пути, знакомые предложили отправить меня вечером поездом. Мама согласилась, и последние километры вела Зорьку одна. Меня же вечером втиснули на переходную площадку между вагонами пассажирского поезда. В первые послевоенные годы поезда ходили редко и всегда были переполнены. Поездки на крышах, ступеньках, тамбурах вагонов, переходных площадках между ними и даже в ящиках для собак под вагонами в те годы были обычным делом. Вот так мы и возвратились летом 1948 года после двухлетнего отсутствия на свою малую родину.

ХВОРОСТЯНКА. «ВЕРНУЛСЯ Я НА РОДИНУ...» (1948–1955 гг.)

Спустя ровно два года наша семья, пережив большие трудности и тяжелую потерю, снова оказалась на своей «исторической» родине. Я был очень рад этому, в душе всегда скучал по Хворостянке и Салтычкам.

Отца назначили на должность заместителя управляющего Хворостянским отделением Госбанка СССР. Через некоторое время он был направлен на трёхмесячные курсы повышения квалификации в Воронеже. После их успешного окончания занял должность управляющего отделением Госбанка, на которой и проработал вплоть до расформирования Хворостянского района. Из-за этого обстоятельства возможность устроиться на приличную работу резко уменьшилась. Фёдору Михайловичу пришлось занимать различные должности, иногда совсем для него не подходящие. Некоторое время заведовал даже складом ГСМ, но это была уже не его стихия, и он вскоре вышел на пенсию.

Будучи пенсионером и старым большевиком, он принимал активное участие в работе партийной организации Хворостянской сельской администрации. Выступить с дельными предложениями на собрании, грамотно оформить его протокол – в этом мало кто мог с ним потягаться. И всё же к политике партии и особенно её вождя, насколько я себя помню, относился, мягко говоря, критически. Он хорошо знал жизнь деревни и до революции, и после неё. Для него, человека умного и много повидавшего, сравнение было не в пользу колхозной действительности.

В те времена была практика назначать ответственных районных работников уполномоченными в сельские советы на период, так называемых, посевных и уборочных кампаний. Уполномоченные в какой-то степени несли ответственность за организацию, результаты этих мероприятий. По их окончании отчитывались перед районным руководством. Из этих поездок Фёдор Михайлович почти всегда возвращался не в настроении, не самыми хорошими словами поминал Советскую власть. В один из таких моментов мы вдвоём на подводе проезжали с отцом мимо районного отделения милиции. Он отборными словами (в этом деле мог дать фору любому!) материл почём зря «чёрта рябого» (Сталина) за «счастливую колхозную жизнь». Конечно, нас никто не мог слышать, но мне всё же было не по себе.

Типичный плакат конца 40-х годов

Для меня не было секретом, чем это грозит отцу. Начало пятидесятых годов, я повзрослел, и сам мог критически оценивать состояние дел, по крайней мере, в колхозной жизни. Нет, в моём сознании не возникало сомнений в величии «отца и учителя». Но уж слишком действительность отличалась от того, как её преподносили в газетах и по радио. Постепенно жизнь налаживалась, но трудностей, как всегда, хватало.

Меня порадовало, когда в один из приездов в отпуск из училища, я заметил позитивные сдвиги в настроении и отношении

Фёдора Михайловича к власти. Наступили хрущёвские времена. Политика государства в деревне была скорректирована, смягчена, что несколько улучшило состояние колхозных хозяйств. Но и новому вождю иногда доставалось. Вера любит вспоминать, как Фёдор Михайлович, разделывая на газете тощую, ржавую селедку, с присущим только ему артистизмом, приговаривал: «Этой бы рыбиной да Никите по лысине! по лысине!»

Без перегибов не обходилось и при новой власти. Чего только стоило создание сельских и промышленных совнархозов, директивное внедрение кукурузы, ужесточение требований к частной собственности, ограничения по приусадебным участкам. Но в целом крестьяне после Сталинского «крепостного права» вздохнули свободнее.

Помню, с каким удовольствием отец рассказывал немудрёный анекдот: «Пришёл старик жаловаться к Хрущёву. Мол, все в округе стали жить лучше, кроме них со старухой, а он ему и говорит: - «Спите поменьше!» Старик ничего не понял, но по возвращении они со старухой решили бодрствовать. И в первую же ночь увидели, что их молодой сосед сгружает с подводы мешки с ворованным колхозным зерном. Естественно, за молчание, и им мешок достался. Одним словом, дело сдвинулось, и старики зажили лучше. Дед решил отблагодарить, пришёл снова к Никите Сергеевичу с трехлитровым бидоном самогона, оставив его у входа в кабинет. Но когда решил вручить подарок, бидона на месте не оказалось. Увидев растерянность старика, Хрущёв философски заметил: «А ты что же, дед, думаешь, у нас здесь, в Политбюро, не воруют?» К великому сожалению, во все времена воровство, дураки во власти, пьянство, плохие дороги, да и мздоимство были и остаются для нашего народа бичом Божьим.

Школьные годы, начиная с пятого класса, я провёл в Хворостянке. Меня в школе не забыли, встретили хорошо. За два прошедших года состав моего класса практически не изменился. Заниматься мы стали во вновь отстроенном двухэтажном здании, где, наконец, разместились все школьные классы и

службы. Правда, места всё равно было маловато, приходилось учиться в две смены. Кроме того, так как не было спортзала, уроки физкультуры всегда проходили на свежем воздухе. Но по сравнению с тем, что было во время моей учёбы во втором классе, прогресс был на лицо.

В те годы моё физическое состояние оставляло желать лучшего. Сказывалось плохое питание в голодные годы и вызванное им малокровие. Несколько раз я терял сознание прямо во время занятий. Несмотря на это, физкультуру любил. Постепенно, по мере укрепления здоровья, начал показывать неплохие результаты в некоторых видах спорта. Я довольно быстро бегал на короткие дистанции, хорошо прыгал в высоту и в длину. В дальнейшем по этим видам спорта занимал призовые места на школьных и районных соревнованиях и спартакиадах.

Мне всегда тяжело давалась ходьба на лыжах и бег на дальние дистанции. Не было длительной скоростной выносливости. Для её наличия в первую очередь необходимо нормальное питание и хорошие условия жизни. Этот недостаток в моём физическом развитии впоследствии осложнил первый период службы в военном училище. Потом всё постепенно пришло в норму.

Самыми любимыми были игровые виды спорта, в основном, волейбол и футбол. Опять же, если для хорошей игры в футбол мне силёнок не хватало, то в волейболе успехи были налицо. К десятому классу я играл за сборную района, правда, не в стартовом составе. Высшим нашим достижением было участие в финальных играх на первенство Липецкой области летом 1953 года. Перед этим в своей группе мы заняли первое место, победив довольно сильные команды городов Усмани и Грязей. Финал проходил в городе Лебедяни, где я впервые увидел большую реку – Дон, и даже искупался в ней. Мне понравились река, сам старый тихий купеческий город, с которым, много лет спустя, судьба свела и моего сына.

Призового места на соревнованиях мы не заняли. Класс Липецкой и других команд, прошедших в финал, оказался, конечно, выше. Обратно мы добирались с пересадками, на

пригородных поездах, и довольно долго. Туда мы ехали с комфортом, если можно так назвать поездку в кузове грузовика - «полуторки». А вот на обратный путь машину не прислали, видно, в связи с нашими «достижениями». В целом, впечатления от той поездки остались самые хорошие.

Кстати, поездки в кузове «полуторки» по городам и весям нашей области летом 1952-1953 годов стали для меня привычным делом. Как уже было сказано, в футболе я успехов не достиг. Но ребята, игравшие в сборной команде района на первенство области, часто брали меня с собой, как почетного «болельщика». Конечно, мест в кузове было мало, но для меня оно почти всегда находилось. Мне нравилось знакомиться с новыми местами, людьми, да и сами поездки доставляли удовольствие. Я побывал в Липецке, Усмани, Эртиле, Дрязгах и других городах и районных центрах.

Футбольная команда у нас была крепкая. Чаще всего она побеждала, что, естественно, меня радовало. Районный спортотдел отпускал на эти мероприятия какие-то деньги. Их не хватало, приходилось часть средств зарабатывать самим, разгружая железнодорожные вагоны, или другим путём. На эти деньги, в частности, закупали форму, мячи, сетки для ворот и другое оборудование. Я старался всегда участвовать в этих мероприятиях, что служило плюсом при решении вопроса о моих поездках.

В эти годы я уже сознательно следил за успехами футбольной «команды лейтенантов» ЦДКА. Информацию мы получали, в основном, из прекрасных радиорепортажей Вадима Синявского. Слушая его взволнованный голос, я представлял картину происходящего на футбольном поле лучше, чем иногда сейчас, когда смотрю футбол по телевизору. Однажды, когда переигрывался финал Кубка СССР по футболу между командами ЦДКА и города Калинина (так для секретности именовалась местная армейская команда), мы с другом самовольно покинули колхозное поле. На нём работал наш класс, помогая колхозникам убирать картофель, что в те годы было привычным делом. Так хотелось услышать репортаж Синявского, что

мы сознательно пошли на нарушение дисциплины, за что и схлопотали взыскание.

Вспоминая свои школьные годы я, как мне кажется, слишком много внимания уделяю спортивной стороне моей жизни. Может быть, она этого и заслуживает, потому что приносила массу положительных эмоций в то, не очень богатое ими, время. Увлечение спортом помогло мне набрать необходимые физические кондиции, хотя предпосылок особых для этого не было. Очень обидно, что в наше время, когда условия для пропаганды и занятий физкультурой и спортом на порядок лучше, занимается ими значительно меньшее количество молодёжи, чем в годы моей юности. Изощрённая пропаганда всеми средствами массовой информации спиртного, табака, пива, круглосуточная трансляция по большинству каналов радио и телевидения «чернухи» в ассортименте, пошлого юмора и т.п. делают своё чёрное дело. Конечно, это моё личное мнение, но, к сожалению, каждый день приносит ему подтверждение.

Ну, да ладно, спорт спортом, но пора переходить и к «нашим баранам». Потому что, безусловно, главным делом была учёба в школе. Начиная с пятого класса, я вышел в твёрдые отличники и не сдавал этих позиций до завершения курса школьного обучения. Каждый год мне вручались «Похвальные грамоты» за отличную учёбу и примерное поведение. Итоговым результатом стала серебряная медаль.

Мне удавалось (спасибо генам) быстро схватывать суть вопроса, вникать в специфику учебной дисциплины. А затем вовремя и убедительно показать и применить полученные знания. Правда, была и оборотная сторона моих способностей и успехов в учёбе. Насколько быстро я разбирался в сути того или иного вопроса, настолько быстро часть полученных знаний и улетучивалась. Житейских условий для систематического изучения школьных предметов, так сказать, фундаментального накопления знаний, у меня не было. Короче говоря, домашние задания я, чаще всего, выполнял накануне занятий, поздно вечером, при свете керосиновой лампы. Нередко приходилось

лихорадочно готовиться к уроку и во время перемен. Какая уж тут «фундаментальность»!

В дневное время любую свободную от домашних забот минуту хотелось провести с товарищами на улице, где была масса соблазнов, почитать интересную книгу. Моему интеллектуальному развитию, моим успехам способствовало чтение художественной литературы. Я запоем читал, просто «проглатывал» книги, которые удавалось получить в библиотеке, у знакомых.

16.05.1951 г. 7 класс, в центре 2-го ряда М.П. Чижова

Неважно, была ли это фантастика, история, классика, произведения советских писателей (их было большинство), юмор, научные издания и так далее. Настоящим пиршеством было чтение журналов «Новый мир», «Знамя», «Октябрь», «Огонёк», «Крокодил» и других. Вот только достать (именно это слово заменяло тогда такие слова, как «купить», «получить», «приобрести») их было не просто.

Не последнюю роль в школьной жизни играла комсомольская организация. В члены ВЛКСМ я был принят в седьмом классе. Меня регулярно избирали в комсомольский комитет школы. Повышалась ответственность за своё поведение, появлялись дополнительные обязанности. Так уж сложилось, что всю жизнь я практически постоянно занимал общественные должности. Надеюсь, мне удавалось оправдывать доверие своих товарищей.

Трудно переоценить вклад в наше воспитание и школьное образование преподавателей. На всю жизнь храним мы благодарность этим настоящим подвижникам просвещения. Многих из своих преподавателей помню по именам и фамилиям. В повышении моей грамотности велика заслуга Марии Петровны Чижовой, классного руководителя в 5-7 классах. Она так интересно, с такой самоотдачей проводила уроки по русскому языку и литературе, что мне лично было просто стыдно плохо к ним подготовиться, а тем более, чего-нибудь вовремя не выучить. Добрая по натуре, Мария Петровна всегда была в курсе домашних дел, которые могли повлиять на успеваемость и благополучие своих воспитанников. Она по мере своих возможностей помогала нуждающимся ученикам. М.П.Чижова была настоящим воспитателем. Самый незначительный проступок любого из нас не оставался без её обсуждения и осуждения. Мария Петровна внешне выглядела как простая русская женщина, симпатичная, полноватая, одевавшаяся просто, но со вкусом. Она с удовольствием занималась и домашним хозяйством. Огород, садик и цветочные клумбы перед её домом были всегда в образцовом состоянии.

Преподаватель математики в старших классах Худяков Алексей Иванович отличался от моей классной руководительницы. Нет, по отношению к делу, профессиональному мастерству они были похожи. Настоящий рафинированный русский интеллигент, высокий, стройный, всегда по моде одетый, он и вёл себя соответственно. Казалось, что его не волнуют вопросы и проблемы, не касающиеся математики, любовь к строгой красоте которой он нам успешно прививал. Алексей Иванович

на своих уроках шутками и остротами умело смягчал сухость и логику математических формул. Некоторые его высказывания, типа «Блат – милое дело», становились у нас крылатыми. Он с успехом участвовал в работе драматического коллектива районного дома культуры. Хорошо помню, какой успех имел Алексей Иванович в роли Платона Кречета в одноимённой пьесе А.Е.Корнейчука. Ему, кстати, пригодилось умение играть на скрипке. Для нас он служил примером интеллигентности и образованности.

Виталий Иванович Казьмин преподавал географию и черчение. Среднего роста, в очках, молчаливый, скромный, с виду настоящий чеховский «человек в футляре». Он был непреклонен при оценке качества наших знаний по его предметам. Однажды, пропустив по болезни несколько занятий по черчению, я срисовал у кого-то рукоятку, заданную как домашнее задание. И получил свою первую и единственную «двойку» в школе! Оказалось, что нарисовал-то рукоятку я, похоже, но без соблюдения правил сопряжения окружностей, прямых, овалов, которые проходили в моё отсутствие. Несмотря на горячее заступничество моих одноклассников, в первую очередь, девочек, потрясённых таким экстраординарным событием, Виталий Иванович остался непреклонен. Для меня это было хорошим уроком принципиальности, необходимости всегда вникать в суть дела, а не довольствоваться только внешним подобием.

Преподаватель военного дела Иван Кузьмич Краснобаев запомнился своей требовательностью и, одновременно, отеческим отношением к ученикам. Ещё слишком близка в наших сердцах и памяти была война. Мы заслушивались воспоминаниями инвалида Отечественной войны, орденоносца. Под его руководством увлеченно разбирали и собирали «трёхлинейку», учебную гранату, маршировали на плацу.

Мой любимый предмет, литературу, преподавали Раиса Евдокимовна Тарасова, с девятого класса - Ида Васильевна (фамилию, к сожалению, не помню). Раиса Евдокимовна была одноклассницей моего брата Пети. Мне казалось, что относилась

она ко мне с прохладцей. Хотя моё «стихоплётство» поощряла и поддерживала. Помню, как разрешила мне выступить на юбилейном вечере Н.А.Некрасова со стихотворением, сочинённым буквально перед концертом. Но настоящую поддержку я находил со стороны Иды Васильевны, молодой учительницы. Для неё наш класс, руководителем которого она была назначена, был первым после окончания института. Ида Васильевна, сама по-настоящему любя литературу, прививала эту любовь и нам.

С распадом советской системы в небытие ушёл целый пласт литературы вместе со своими авторами, создававшие свои произведения по канонам социалистического реализма. Конечно, сейчас можно предавать их анафеме, но мы, дети своего времени, многими из них зачитывались. Перечислю только некоторые из них: «Железный поток» А.Серафимовича, «Тихий Дон», «Поднятая целина» М.Шолохова, «Молодая Гвардия», «Разгром» А.Фадеева, «Чапаев» Д.Фурманова, «Как закалялась сталь» Н.Островского, «Одиночество» Н.Вирты. Это перечисление можно продолжить. Классические произведения советской литературы, кроме любви к социалистическим идеалам, проповедовали и общечеловеческие ценности – чувство долга, справедливости, доброту, любовь и верность.

Кроме классики, появлялись модные в любое время произведения на злобу дня. Зачитывались, например, романом Н.Шпанова «Поджигатели», предшественником современных детективов. Я всё больше и больше начинал интересоваться авиацией. Поэтому мне очень нравился роман В.Саянова «Небо и Земля» о первых русских лётчиках. Хотя в отношении художественных достоинств произведения, может быть, и были правы знаменитые в то время куплетисты Шуров и Рыкунин, певшие с эстрады:

«Сперва прочли мы заново
Большой роман Золя.
Потом роман Саянова…
- «Небо и Земля»!

Произведения А. Блока, М.Булгакова, М.Цветаевой, и других русских классиков «серебряного века» и постреволюционного периода практически нам не были известны. После разгромного доклада А.Жданова «О журналах «Звезда» и «Ленинград» в 1946 году были запрещены произведения М.Зощенко, А.Ахматовой. Кое-что из «опальной» литературы прочитать удавалось. Году в 1950 мне случайно попала в руки подшивка довоенного журнала «30 дней». Напечатанный в нём роман «12 стульев» Ильфа и Петрова поразил своей сатирической смелостью в описании советской жизни, образным и острым языком. Отличие от современных романов типа «Кавалера Золотой Звезды» С.П. Бабаевского или «Счастье» П.А.Павленко, идеализировавших жизнь колхозной деревни и образ Сталина, было разительным.

«Рифмоплётством» я занимался с детства. Увлечение поэзией, стихами с годами крепло. С восьмого класса писал стихи в стенгазеты, выступал с ними на школьных и взрослых концертах самодеятельности. На это обратили внимание, со мной несколько раз беседовал литературный редактор районной газеты. По его инициативе в одном из её номеров была опубликована подборка, если можно так выразиться, моих стихотворных опытов. Подобными «опытами», в той или иной мере, я занимался и в дальнейшем.

Не могу не вспомнить в связи с этим о довольно известном поэте, выросшем на Хворостянской земле - Адольфе Ивановиче Беляеве. Я дорожу знакомством с ним, хотя оно и ограничилось редкими беседами. Он был старше на пять лет, а в школьные годы это очень много. Приезжая в отпуск, я был наслышан об успехах А. Беляева в поэзии. Был очень огорчён, узнав в 1976 году о его раннем, трагическом уходе из жизни.

Постараюсь кратко рассказать о его жизни и творчестве – он этого достоин. Адольф Беляев родился в селе Михино Таловского района, Воронежской области. В первый класс пошел в грозном сорок первом. Боясь оказаться в плену, мать с двумя детьми переехала на станцию Хворостянка. Отец Адольфа погиб на фронте в 1943 году. Марии Ивановне одной

пришлось поднимать на ноги двоих сыновей. Позже она вышла замуж за нашего преподавателя математики Алексея Ивановича Худякова.

Закончив Хворостянскую среднюю школу, Беляев поступил на историко-филологический факультет Воронежского государственного университета. Во время учёбы А.Беляев писал много, но написанное щедро раздавал. Недаром сам же он сказал:

Адольф Беляев (1932–1975 г.)

Я писал, когда попало,
Строчки лились по усам,
А вот в шапку – не попало.

Он, будущий историк, а не филолог, среди которых многие занимались и поэзией, и прозой, руководил литературным объединением факультета, хотя ему самому доставалось со всех сторон. Прежде всего от комсомольских активистов и руководства факультета. Его так и величали – «стиляга», модным в те годы ругательством. И он действительно отвечал этому прозвищу. Ходил в зеленой шляпе, широком в плечах клетчатом пиджаке, с непременным красочным длинным галстуком, узких брюках и штиблетах на толстенной подошве – «на манной каше». Но именно тогда рождались его строки:

Коль хочешь людям радость дать,
Хотя бы строчкой путной,
Иди вперёд, не думай ждать
Оказии попутной.

Возможно, уже в студенческую пору у Адольфа появились пессимистические взгляды на окружающую жизнь. Может быть, оттуда начало его строк:

Ночь…
За окнами вьюга бесится,
А на сердце –
Тоска и тьма…
Хочется:
Или повеситься,
Или сойти с ума.

Отсюда – и его ранний трагический конец. Но не эти мотивы стали главными в творчестве поэта. Его стихи о Великой Отечественной войне, баллады, многие другие произведения – яркое свидетельство торжества жизни, творческих начал, утверждения доброго и светлого. Больше веришь тому, что

Станет поле великой пашнею,
Было что –
Порастет быльём,
Но останется все же нашею
Та земля,
Где с тобой живём.

После полёта Ю.Гагарина Адольф Беляев, почувствовал глубже и осмыслил мудрее многих: для выхода в космос нужны были не только должный уровень науки и техники, талант конструкторов, отвага космонавтов. Человека вывела во Вселенную мечта о полёте, вместе с ним родившаяся, вместе с ним прошедшая сквозь все кровавые перипетии земной истории. Это понимание стало сутью и духом поэмы «Крылья»:

Сияньем звёздным налитая
И далека, что звёзды те,
Как будто искра золотая,
Ракета мчится в пустоте …
Но как она ни величава,
Но как она ни высока
–Она взяла своё начало
В душе простого мужика.

После окончания университета А.Беляев работал некоторое время в Хабаровском крае учителем словесности и истории. Но, как бы ни были сильны и ярки дальневосточные

впечатления, родные черноземные места притянули поэта обратно к себе. И до самого своего жестоко безвременного ухода он работал в районной газете в Добринке.

А. Беляев в стихотворении «Песня», посвященном памяти Алексея Кольцова, пророчески определил и свою судьбу:

Жизнь коротка,
А песне – жить века.

Поэзия поэзией, но мне больше всего хотелось в свободную минуту пообщаться с друзьями, побыть на улице, поиграть. В старших классах у нас сложилась традиция весной, перед экзаменами ходить большой компанией в Ольшанский лес, находившийся километрах в пяти от Хворостянки. Ходили мы туда по ягоды, грибы и летом. Всегда с нетерпением, как и все школьники, ждали каникулы, любые – зимние, весенние, летние. Каждые из них были по-своему привлекательны. Любимым времяпрепровождением во время весенних каникул были походы на «кадюк». Так в местном обиходе называли место около железнодорожного моста, построенного в форме виадука (отсюда и «кадюк»). Под ним протекала тишайшая речушка Лукавка, которую летом можно было запросто перешагнуть. Но, в соответствии со своим именем, она преображалась весной, во время таяния снега, широко разливалась по округе, затапливая часть близлежащих домов. А в узком месте под мостом превращалась в ревущий поток, маленькую «Ниагару». Смотреть на это было исключительно интересно. Плюс к тому, возвышенное место около моста раньше других освобождалось от снега, и там можно было играть во многие игры.

Моими близкими товарищами одногодками были Иван Овчинников (по уличному – «Ваныш»), Борис Бабин, Вениамин Скороходов. Ваныш был крепко сбитым деревенским парнем, с практическим складом ума. Я любил бывать у него дома. Мне очень импонировала уважительная, дружелюбная атмосфера, царившая в нём. Семья была трудолюбивая и дружная. Старший брат, окончив Тамбовское артиллерийское училище, служил в армии. Отец работал конюхом в Хворостянском колхозе «Имени 17-го партсъезда». Мать, после того, как чуть не

замёрзла зимой в степи, была нетрудоспособна, но жили они крепенько. Приходилось, по возможности, помогать Ванышу, обязанностей у него по хозяйству было много. Он легко брался за любую работу, любимой поговоркой у него была: «Глаза боятся, а руки делают».

Боря Бабин был исключительно способный мальчик. Учился так себе, но замечательно играл в шахматы, на многих духовых инструментах, входил в сборные команды района по футболу и волейболу. Главное его достоинство - сильный и красивый голос. Он часто принимал участие в смотрах и концертах самодеятельности, был их лауреатом. Борис после школы окончил Институт культуры и, насколько мне известно, большую часть своей жизни трудился на этой ниве.

Очень способным был и Вениамин (Веня) Скороходов, с которым мы с восьмого по десятый класс сидели за одной партой. Вдобавок к отличной учёбе (окончил школу с серебряной медалью), он здорово играл на мандолине и гармонике. Вениамина приглашали на свадьбы, на другие мероприятия. Мне особенно нравились вальсы в его исполнении, До сих пор, когда я слушаю вальс «Над волнами», особенно в исполнении М.Магомаева, память переносит меня в те далёкие годы. Привлекала редкая целеустремлённость характера Скороходова. Уже в девятом классе он твёрдо решил стать хирургом. И осуществил эту мечту, поступив после школы и окончив Воронежский медицинский институт.

Мне же вплоть до окончания школы нелегко было сделать свой выбор. В школе я дружил и со старшими товарищами, учившимися на год-два передо мной. Многие из них поступали в военные училища, главным образом, в ближайшее Тамбовское артиллерийское. Но меня пока такое будущее не привлекало. Тянуло и в авиацию, мечталось о литературном институте, хотя я понимал, что это вряд ли осуществимо. В результате, под влиянием статей и репортажей о строившихся великих ГЭС, я решил стать энергетиком.

Классу к девятому-десятому, незаметно менялось наше отношение к девочкам. Постепенно они из объектов розыгрышей

С одноклассниками. Полусидит Боря Бабин

и насмешек превращались в персоны, требовавшие к себе совсем другого отношения. К примеру, в десятом классе между Веней Скороходовым и Диной Тарасовой, нашей одноклассницей, завязалась серьёзная дружба, как говорится, плавно перешедшая в любовь. Позже, в городе Воронеже они поженились. А вот про нас с Борей Бабиным, без веских на то оснований, местный острослов сочинил даже частушку (кстати, звали его Слава Частушкин):

«Мишка – зять, Борька – зять…
Кого из них взять?»

Речь шла о нашей однокласснице Тамаре Рубан, дочери районного военкома. В гости к ней мы, действительно, захаживали, но не более того. Обстановка в её семье отличалась от нашей, в первую очередь, по обеспеченности. Нас хорошо принимали, и бывать там было интересно. Позже с Тамарой я даже изредка переписывался. В своё время этот факт вызвал у Веры некоторые вопросы.

Наша школьная жизнь проходила на фоне постепенно оживавшей экономики и повышения активности в общественной жизни. Страна с трудом, но поднималась на ноги после разрушительной войны. Был принят и широко освещался в СМИ сталинский план преобразования природы. В соответствии с этим планом в засушливых районах должны были высаживаться защитные лесополосы, прокладываться каналы, строиться громадные гидроэлектростанции. Надо признать, что несмотря на критические стрелы в адрес плана, многое было осуществлено. Волго-Донской судоходный канал, Сталинградская ГЭС, Куйбышевская ГЭС и многие другие так называемые «стройки коммунизма» остаются до сих пор действующими объектами и грандиозными памятниками той эпохи.

Лесополосы в южных засушливых районах страны создают благоприятные условия для получения более высокого урожая сельскохозяйственных культур: накапливают влагу, снег, защищают от суховеев. В нашем районе лесополосы несколько

преобразили степной ландшафт, когда подросли высаженные деревья и кустарники.

В моей памяти великие стройки навсегда связаны ещё с одним эпизодом из моей жизни. По нашей ж/д ветке шли составы с материалами, механизмами, оборудованием для строительства Сталинградской ГЭС и Волго-Донского канала. Однажды мы с удивлением увидели на платформах товарного состава огромные башмаки, которые едва-едва на них умещались. Конечно, потом догадались, что это перевозилась по частям фигура Сталина для гигантского монумента, возводимого у входа в Волго-Донской канал. В годы борьбы с культом личности памятник был снесён. Пассажиры проплывавших мимо пароходов долгое время могли видеть только громадный постамент. Позже на нём была установлена фигура Ленина, которую тоже, кажется, убрали.

Интересно, что в 1961-62 годах мы с Верой снимали крошечную комнату у одного из участников создания этого памятника. Наш хозяин Александр Петров, по специальности медник, поддав, любил вспоминать, как он с товарищем чеканил на специальных болванках нагрудные медные листы с орденами и медалями вождя. Кстати, на памятник пошло 33 тонны меди, чем особенно возмущался на XX съезде Н.С.Хрущёв. «Работы там было недели на две, - говорил Петров, - а нам дали срок в два месяца, и заплатили по 15 тысяч рублей!» В те времена это были большие деньги – столько стоил автомобиль «Победа». Монумент (автор скульптор Е.Вучетич) принимала правительственная комиссия, почему-то ночью, при свете прожекторов. Вероятно, это было впечатляющее зрелище для зрителей, но их было немного – присутствовали, кроме членов комиссии, только строители памятника. Петров с ностальгией вспоминал то время и оставался убеждённым сталинистом. Никакие хрущёвские разоблачения на него не действовали.

К концу четвёртой пятилетки продолжался некоторый подъём жизненного уровня населения. В городах это было более ощутимо. Ежегодно проводилось снижение цен. К 1950 году реальная заработная плата достигла уровня 1940 года.

За спиной вождя – карта сталинского плана преобразования природы

И только после смерти Сталина состоянию дел в деревне стали уделять больше внимания.

Смерть Сталина в марте 1953 года была как гром среди ясного неба. Ещё свежи были в памяти пышные празднества в связи с семидесятилетием вождя. Само собою казалось, что жить он будет если не вечно, то долго-долго. Хотя на газетных фотографиях XIX съезда КПСС, проходившего в декабре 1952 года, было видно, что Сталин постарел. Но его активность, судя по перетряскам в руководстве партии и государства, развёрнутой кампании против «врачей-убийц», не снижалась. Поэтому появившиеся 3 марта бюллетени о его тяжёлой болезни, а через пару дней сообщение о смерти, были полной неожиданностью.

Страна погрузилась в глубокий траур. Из репродукторов лились печальные мелодии, периодически прерываемые правительственными сообщениями об организации похорон. Выступали государственные деятели, представители рабочего класса, колхозного крестьянства, литературы и искусства,

официальные лица из зарубежья. Несколько дней практически все газеты выходили в траурной рамке. Недели две все материалы в них касались только этой темы. Списки организаций и лиц, приславших свои соболезнования, печатались в «Правде» почти до конца года. Во время похорон с трибуны мавзолея выступили Г.М.Маленков и Л.П.Берия. Сразу стало ясно, к кому переходит верховная власть в стране.

Чем ещё запомнились мне эти дни? В нашей местности стояла мягкая, предвесенняя погода, с обильными снегопадами. Люди вели себя по-разному. Большинство, как мне кажется, встретили уход вождя довольно равнодушно, с любопытством ожидая дальнейшего развития событий. Правда, были и слезы на лицах, не мне судить, насколько они были искренни. Райкомовский работник на траурном митинге в доме культуры предложил почтить память Сталина, как он выразился, «пятиминутным, понимаете ли, молчанием!» Конечно, многовато по всем меркам. Непонятно, было ли на то указание сверху, или это его душевный порыв.

Довольно скоро почувствовалось, что атмосфера вокруг меняется. В апреле Г.М.Маленков, ставший, как и ожидалось, Первым секретарём ЦК КПСС и Председателем Совета Министров СССР, выступил с программной речью на Пленуме партии. Были озвучены планы дальнейшего развития народного хозяйства с упором на увеличение производства товаров народного потребления. Меня лично поразило, что в апреле в опубликованном в газете «Правда» послании президента США правление Сталина было

Первый шлюз Волго-Донского канала под Волгоградом

названо «диктатурой». Становилось понятно, что грядут большие перемены. И, действительно, они не заставили себя долго ждать, а их масштабы, как говорится, превзошли все ожидания.

В 1953 году была проведена налоговая реформа и вдвое уменьшены налоги с приусадебных участков. Налог взимался только с земли, а не со скота и деревьев. В сентябре 1953 года прошел Пленум ЦК, посвящённый проблемам в сельском хозяйстве. Были значительно (в 3–6 раз) повышены закупочные цены на сельскохозяйственную продукцию, в 2,5 раза снижен налог с колхозников. Эти и ряд других мер положительно сказались на состоянии колхозной деревни.

В феврале–марте 1954 года была принята программа освоения целинных и залежных земель. В Сибирь и Казахстан для введения в оборот дополнительных земель отправились свыше 500 тыс. добровольцев (главным образом молодежь). В восточных районах было создано свыше 400 новых совхозов. Доля сбора зерна на вновь освоенных землях составила 27% от общесоюзного урожая. С помпой провожали целинных добровольцев из нашего района. В доме культуры собирался комсомольский актив, произносились напутственные речи и пожелания. Лейтмотивом всей кампании была, сразу ставшая, говоря сегодняшним языком, хитом, песня о целинниках с зажигательным припевом:

Едем мы, друзья в дальние края,
Станем новосёлами и ты, и я!

Весна 1954 года, выпускного для меня и моих одноклассников, обещала стать жаркой. Многим предстояло тоже стать в какой-то степени новосёлами, расстаться с родным домом. Как уже говорилось, я решил стать энергетиком, поступать в Московский энергетический институт имени В.М.Молотова, на гидроэнергетический факультет. Почему выбрал конкретно этот факультет, уже говорилось. А вот почему меня, почти как чеховских сестёр, неодолимо тянуло именно в Москву, не могу сказать однозначно. Во-первых, конечно, потому, что там находился головной институт по выбранной мною профессии. Во-

вторых, столица буквально очаровала меня при первом, пусть поверхностном, знакомстве, когда я гостил в Нарофоминске у дяди, Петра Ивановича Горькаева. Не последнюю роль сыграл и тот факт, что под Москвой, в Валентиновке, только что поселилась сестра Лиза, вышедшая замуж за Владимира Васильевича Неялова. Хотя для сестры это был довольно сложный, переломный в её жизни, период, она обещала мне поддержку. В связи с последним обстоятельством моим выбором были по-своему довольны и родители.

Много времени утекло после школьных выпускных экзаменов. Их подробности стираются в памяти. Конечно, были волнения, радости и огорчения. К середине июня экзамены мною были сданы на «отлично». Мои и Скороходова документы, как кандидатов на золотые медали, направили в область для принятия окончательного решения. Областная комиссия снизила нам оценку за сочинение на балл. В результате, вместо планировавшихся золотых, мы с Вениамином получили серебряные медали. Помню, что это обстоятельство больше расстроило Иду Васильевну, преподавателя по литературе, чем меня.

Значительно хуже было то, что выдача аттестатов зрелости мне и Скороходову, как медалистам, сильно затянулась. Для моего товарища всё обошлось без отрицательных последствий – Воронеж был рядом. Мне же, как выяснилось позже, эта задержка здорово аукнулась. Прошумел выпускной вечер. Большинство одноклассников отправило свои документы в выбранные учебные заведения, а я всё ждал аттестат. Договорившись, что родители перешлют его со знакомыми, уехал в Москву, к Неяловым.

ВОРОНЕЖ.
ШИПОВ ЛЕС (1951–1952 гг.)

Дом губернатора (конец XIX века.)

Город расположен на берегах Воронежского водохранилища и реки Воронеж, в 8,5 километрах от впадения её в Дон, в 486 км от Москвы. Воронеж был первым городом, который я увидел, он занял особое место в моём сердце. В какие бы города потом я не попадал или жил, всегда в душе сравнивал их с Воронежем.

По одной из наиболее вероятных версий «Воронеж» произошло от притяжательного прилагательного «Воронеж» древнеславянского имени «Воронег». В дальнейшем название «Воронеж» перестало быть связанным с именем, а ударение переместилось на второй слог. Воронежем стали называть место, а затем и реку. После возникновения крепости новый город был назван по реке, именем Воронеж.

Воронеж был основан в 1585—1586 году. В древности здесь жили хазары. Это был один из первых укреплённых городов, выдвинутых в конце XVI века вглубь придонских степей в защиту Российского государства от набегов «изгоном» разных ордынских хищников.

Находясь на таком бойком торговом пути, как точка слияния реки Воронеж с Доном, тогда ещё вполне судоходных рек, Воронеж не мог надолго оставаться исключительно военным городом. К середине XVII века торговля достигла здесь больших размеров. Самая блестящая эпоха города начинается

в 1695 году — с прибытия Петра I для построения здесь флота. Воронеж искони служил верфью, где строились «струги, годные к мореходному делу». Но Воронежу суждено было быть колыбелью не только военного, но и торгового флота России. К 1890 году некогда обширная и цветущая торговля Воронежа, вследствие прекращения судоходства, к тому времени сильно сократилась.

Никольская церковь

На рубеже XIX и начале XX веков Воронеж слыл одним из красивейших губернских городов. Сфера образования была представлена духовной семинарией, одной мужской и двумя женскими гимназиями, мужской и женской прогимназиями. Также имелись: реальное училище, кадетский корпус и училища: духовное, уездное, железнодорожное, епархиальное, фельдшерское; учительская семинария; до 40 городских школ и училищ. Сегодня в городе находится 36 высших учебных заведений и 53 средних специальных учебных заведения.

Достопримечательностями Воронежа на конец XIX и начало XX веков были: памятники Петру I, Кольцову и Никитину (последние два — местные уроженцы), Митрофаниевский монастырь, с мощами святителя Митрофана, музей при статистическом комитете и при публичной библиотеке. Сохранились памятники Петру I, Ивану Никитину, Алексею Кольцову, местным уроженцам, а к ним прибавились памятники Ивану

Марки с изображением А.Кольцова и И.Бунина

Памятник И.Никитину.

Бунину и Андрею Платонову. В театральном мире хорошую репутацию имеет Воронежский драматический театр имени А.Кольцова.

Флаг и герб Воронежской области.

Впервые я попал в этот город в 1951 году, после седьмого класса, когда ещё повсюду были видны следы войны. Воронеж разделил во многом судьбу Сталинграда. Германское наступление было также остановлено на его улицах. Долгие месяцы жестокие сражения шли в самом городе, линия фронта проходила через городские кварталы. В результате город практически был полностью разрушен. И хотя по постановлению Советского правительства Воронеж, наряду с рядом других наиболее пострадавших городов, подлежал первоочередному восстановлению, в 1951 году в нём оставалось ещё много руин.

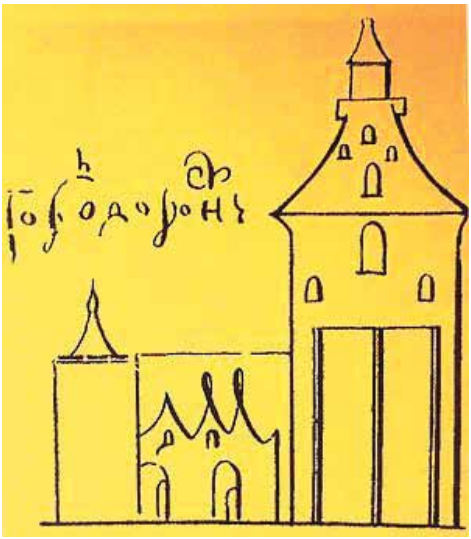


Рисунок крепости Воронежа, XVII век

Приехал я в гости к старшей сестре Лизе. Она после успешного окончания Воронежского лесотехнического института заканчивала при нём аспирантуру. Воронеж всегда считался студенческим городом. Кроме лесотехнического института, действовали университет, сельскохозяйственная академия, политехнический, педагогический, строительный, медицинский институты, ряд техникумов и других учебных учреждений. Город был и остаётся научно-образовательным и культурным центром Черноземья.

Сестра жила в общежитии, помещавшемся в двухэтажном деревянном здании. Это была обыкновенная коммуналка.

Лиза жила в одной, правда, большой, метров 20 квадратных, комнате вместе с другой семьёй (мать с дочкой моего возраста). По тем временам такая стеснённость была обычным делом. А мне после Хворостянки такие условия вообще казались очень хорошими.

От жилого городка института было рукой подать до реки Воронеж. Вот уж где я отвёл душу – при первой возможности бежал на речку и купался в её прозрачной воде, загорал на чистом песочке. Берег был крутой, это место так и называлось «Лысая гора». По его песчаному откосу можно было на пятой точке скатиться прямо в воду!

Позже в черте города построили дамбу, и образовалось большое Воронежское водохранилище. Появлению его и неизбежным последствиям предшествовали длительные споры в обществе, которые вряд ли заглохли и в наше время.

Воронежское водохранилище. Вид с дамбы

В Воронеже я впервые познакомился с трамваем. От института, расположенного на окраине, в город можно было довольно долго добираться на единственном трамвайном маршруте. Для меня каждая поездка была настоящим путешествием. Вначале я сохранял все трамвайные билетики. От этого пришлось вскоре отказаться, когда при очередной проверке контролёра я еле нашёл нужный квиток в своей «коллекции»!

Отправившись от поворотного кольца конечной станции, трамвай весело катил мимо красивых корпусов Сельскохозяйственного института, пересекая большое поле. По высокой дамбе проезжал над расположенным в низине парком культуры и отдыха имени Кагановича. Затем по городским улицам, мимо памятник Петру Великому, выезжал на просторную красивую центральную площадь Обкома. Здесь я обычно выходил и дальше гулял по городу пешком.

На площади располагались красивые вновь отстроенные здания драмтеатра, Обкома. Недалеко друг от друга находились центральные кинотеатры, уютные скверы с памятниками Кольцову, Никитину. В центре Воронежа, у Чернавского моста, располагался городской пляж. В шикарные, как мне тогда казалось, магазины я заходил, в основном, чтобы полюбоваться витринами. Венцом моих походов, вернее поездок, в город было посещение кинотеатров. Любимым был «Пролетарий», где перед сеансом, по существовавшей тогда традиции, обычно давался небольшой концерт. Там я познакомился с эстрадой. Помню, с какой экспрессией пожилая уже певица исполнила задорные куплеты Пепиты из оперетты «Вольный ветер» Дунаевского. Лиза заметила, что исполнительнице они «не по возрасту». Но мне всё тогда очень нравилось. Кстати, эта оперетта до сих пор остаётся одной из моих самых любимых. Позже я побывал на ней в московском театре Оперетты, с Татьяной Шмыгой в роли Пепиты. Вспомнились и Лизины слова.

Из фильмов, шедших в то время, на меня произвёл сильное впечатление боевик, как бы сейчас сказали, под названием «Сети шпионажа». Вернувшись в Хворостянку, я с большим успехом несколько раз подробно пересказывал его содержание своим товарищам. В Воронеже произошло моё первое знакомство с театром на спектакле Б.Шоу «Пигмалион». Не знаю почему, может, с составом труппы не повезло, может, сидел слишком близко, но прекрасный по содержанию спектакль по исполнению меня не впечатлил.

Гостил я в Воронеже у сестры и на зимних каникулах. Меня поразил громадный каток – заливалась вся площадь Обкома

– с большой ёлкой посредине. Лиза подарила мне настоящие коньки, «канады» или «гаги», как их у нас называли. Крепил я их к валенкам верёвками и ремешками. Всё равно, после «снегурок», это был большой прогресс. «Гаги» хорошо мне послужили вплоть до призыва в армию.

Летом 1952 года я снова приехал к Лизе в Воронеж. Через несколько дней мы выехали на опытную лесоводческую станцию «Красное» при лесхозе в Воронцовском районе. Там проводили опытные работы сотрудники Воронежского лесохозяйственного института и проходили практику его студенты. Станция располагается возле села с таким же названием, в живописном месте на реке Осередь недалеко от славного русского города со звучным названием Бутурлиновка. Город раскинулся среди полей и лесов на юге европейской части России, в центре Воронежской области. Это северная окраина Калачской возвышенности, тоже на реке Осередь (приток Дона), в 242 км к юго-востоку от Воронежа.

На въезде в город

В 1740 году императрица Елизавета Петровна подарила эти земли генерал-фельдмаршалу А. Б. Бутурлину, отсюда и пошло название. «Такой же, как сотни других малых городов российской глубинки, но вместе с тем, непохожий ни на один из них…» - так отзываются бутурлиновцы о своём родном городе.

История города отразилась на его гербе. Он представляет собой геральдический щит. В центре щита на охристом фоне, символизирующем плодородие земли, изображена русская ладья с парусом, выполненном в форме дубового листа. Так как географически поселение расположено на берегу реки Осередь, притоке реки Дон, царь Пётр здесь строил корабли своей флотилии при походе на Азов. Холмы, подступившие к реке, покрыты Шиповой дубравой, деревья которой служили

Панорама города Бутурлиновка

прекрасным материалом для постройки кораблей на Павловской судоверфи.

Шипов лес - это знаменитый дубовый лес. В нём стоят рядышком, вытянутые вверх как мачты, отборные деревья. Сестра показывала мне «идеальный дуб Шипова массива» (так и написано на прикреплённой к дереву табличке). Дуб был больше похож на корабельную сосну, высотой метров 30, прямой, как стрела, без сучьев до кроны. Она начиналась метрах в двадцати от земли. Росли там дубы, надо полагать, и трёхсотлетние, в два обхвата. Кроме дубов в лесу было много и других пород деревьев, в том числе ясени - тоже очень ценная порода.

При Петре Первом Павловская верфь тянулась на несколько километров вдоль реки Осередь. Это отразилось в характерных названиях, лежащих на её берегах сёл: Пузево (закладывалось «пузо» - остов, корпус корабля). Чернавка (делали «чернь» - дёготь, смолили, конопатили судно). В Клёповке,

Река Осередь

естественно, делали клёпки, в Гвазде - гвозди (деревянные). Это была своеобразная технологическая линия, речной конвейер, по которому суда по мере готовности своим ходом сплавлялись вниз по реке. В самом же Павловске, расположенном в месте впадения реки Осередь в Дон, производилась окончательная доводка – и корабли были готовы к плаванию на Азов.

Тем летом мне было не до истории. Это были одни из самых счастливых моих школьных каникул. Всё, о чём я мечтал в своей степи, было доступно и рядом: река, могучий Шипов лес и вдобавок стояла прекрасная июльская погода. Мне запомнился концерт художественной самодеятельности студентов-практикантов вечером, на поселковой площади. Сценой служил кузов грузовой автомашины с откинутыми бортами. Студентам это не мешало, все номера шли на «ура». А после известной песни со словами:

«Я не знаю, где встретиться
Нам придётся с тобой.
Глобус крутится, вертится
Словно шар голубой…»,

так захотелось поскорее окончить школу и стать студентом!

Я пропадал на речке, ходил с местными ребятами в лес и на сеансы кино в село Красное или за семь километров в райцентр Воронцовка. Безусловными лидерами, так сказать, «трофейного» кинопроката в те годы был сериал о приключениях Тарзана. О ребёнке, оказавшемся в джунглях, воспитанном по их законам и выросшем среди зверей, как Маугли. Большим успехом пользовались фильмы о Зорро, адмирале Нельсоне, гангстерских разборках в США. В начале демонстрации таких картин на экране появлялась надпись: «Фильм взят в качестве трофея во время войны».

С Лизой мы много ходили по лесу. Она мне рассказывала о деревьях, о живых обитателях леса. Сестра показывала свои посадки в питомнике, где проводились опыты по теме её диссертации. Точно не помню, но она была связана с квадратно-гнездовым способом выращивания растений по методу академика Т.Д.Лысенко. Это и неудивительно. Тогда в биологической науке единолично господствовали залихватские, ничего не имевшие с наукой, теории знаменитого борца с «вейсманистами-морганистами» и их детищем – генетикой, «продажной девкой капитализма». Помню, и мы в школе, под руководством Анны Семёновны, учительницы по ботанике, азартно выращивали «ветвистую пшеницу», очередное открытие «академика от сохи».

Вместе с Лизой работала её хорошая подруга и коллега – Галина Романовна. Родом из Воронежа, она была исключительно эрудированной и культурной женщиной, настоящей интеллигенткой. Моя сестра дружила с ней всю свою жизнь. Я познакомился с её дочерью Юлей, моей ровесницей. В ней меня привлекали городская бойкость, умение независимо держаться в

любой компании. С Юлей я даже некоторое время переписывался после отъезда из Красного.

Этим летом наметился крутой поворот в жизни моей сестры. Директором опытного лесхоза в Красном был Владимир Васильевич Неялов, «ВВ», как его звали между собой сотрудники. Уважаемый, опытный в своём деле специалист и руководитель. Так случилось, что его жена, уехав в Москву к своим родителям в июле, трагически погибла. Владимир Васильевич остался с двумя мальчиками, десяти и двенадцати лет от роду. Я мало обращал на них внимания, совсем другой возраст. Как говорится, не думал и не гадал, что совсем скоро судьба сведёт и породнит меня с ними. Но это уже совсем другая история.

МОСКВА. ВАЛЕНТИНОВКА (1953–1955 гг.)

Моё знакомство с Москвой произошло летом 1953 года. Оказался я в ней проездом. В девятом классе я долго не мог избавиться от привязавшегося ко мне кашля. Полезли всякие мысли в голову, о туберкулёзе и т.п. Родители забеспокоились. Думали-гадали, как бы показать меня хорошим врачам. Тут подвернулась оказия. В очередной отпуск приехал мой дядя Горькаев Пётр Иванович, ровесник, по-моему, сестры Лизы. Он был нашим дальним родственником по отцовской линии.

В Хворостянке жила его сестра, Мария Ивановна («Маруська» в обиходе). Родом они были из деревни Отскочино нашего района. Муж её погиб на фронте. Жила с дочерью и сыном, очень бедно. Часто посещала наш дом, часами могла рассказывать хворостянские новости. Отец её не любил за это, называл «пошатущей», сплетницей. Сразу уходил куда-нибудь при её появлении. Ксения же Михайловна, помимо других достоинств, умела слушать, за что её всегда уважали соседи. Марии Ивановне мама, по возможности, помогала, иногда угощала, передавала что-нибудь детям.

Так вот, дядя Петя, приезжая к сестре, всегда заходил к нам. К Фёдору Михайловичу относился с большим уважением, как и тот к нему (в отличие от сестры). И это не удивительно – капитан Пётр Иванович тоже служил по финансовой части, в Кантемировской танковой дивизии. Оба участники войны, финансисты, им было, что вспомнить и о чём поговорить.

Кстати, 4-я гвардейская танковая ордена Ленина, Краснознаменная Кантемировская дивизия была образована 26 июня 1942 года под Воронежем. Она стала одной из

родоначальниц танковых войск России. Дивизия вела бои на Курской дуге, Донбассе, Правобережной Украине, Дукельском перевале, Сандомирском плацдарме. Дивизия базировалась в Наро-Фоминске, под Москвой. Дядя охотно согласился взять меня к себе погостить, заодно и проверить здоровье в военной поликлинике. Летом 1953 года, проездом, и произошло моё первое знакомство со столицей. Красная площадь, Кремль, метро, московские улицы меня поразили. Всё было как в сказке, как во сне. Вероятно, именно тогда у меня в подсознании зародилась мечта вернуться сюда.

Мы с дядей пообедали в, показавшемся мне шикарным, ресторане Казанского вокзала. Огромный зал с высокими потолками, хрустальные люстры, вышколенные официанты. До сих пор помню, что все блюда были очень вкусными. В первые послевоенные годы московские привокзальные рестораны, как все вспоминают, «держали фасон»!

От той поездки остались яркие воспоминания. К счастью, болезни никакой у меня не обнаружили, отметили только наличие малокровия. Мне очень понравились чистота и порядок гарнизонного городка. Июнь был очень жарким. Я пропадал на пляже реки Нары, протекавшей через уютный городок. И в городском парке, где наблюдал за бескомпромиссными играми на волейбольной площадке. Сражались команды гарнизона и гражданских организаций, скучно никогда не было.

В конце июня дивизию подняли по тревоге и ночью выдвинули к Москве. Только позже я узнал, что это было связано с арестом Берии. Усиление Л. П. Берии, его претензии на «наследство» И. В. Сталина беспокоили Н.С. Хрущёва. По его инициативе членам Президиума ЦК было тайно объявлено, что Л. П. Берия планирует провести государственный переворот и арестовать Президиум на премьере оперы «Декабристы». 26 июня 1953 года во время заседания Президиума Л. П. Берия был арестован военными. В такой тревожной обстановке дяде Пете удалось как-то отправить меня в Хворостянку.

В начале июля 1954 года, после окончания 10-го класса, я приехал в Валентиновку, к Лизе. Это была моя вторая встреча с

Москва моя, ты самая любимая!

Москвой и первая попытка её покорения. Мне в этот раз было не до достопримечательностей столицы. Неопределённость с аттестатом зрелости, который должны были переслать, очень беспокоила. Наконец, аттестат прибыл, и мы с сестрой Валей поехали сдавать документы в МЭИ. Валя была в отпуске, переживала вместе со мной и помогала, как могла. Чтобы поддержать мои силы, она покупала около платформы клубнику, когда мы возвращались из города.

Волнения наши были не напрасны. В приёмной комиссии сообщили, что сроки, отведённые на собеседования с медалистами, прошли. Ничего не оставалось делать, как подавать документы для поступления в институт на общих основаниях. Вся эта нервотрёпка выбила меня из колеи, на подготовку, практически, времени не оставалось. На время экзаменов я поселился в студенческом общежитии. Надо сказать, что по мере знакомства с МЭИ институт мне нравился всё больше и больше. Во-первых, по своей значимости в системе высшего образования он был в одном ряду с МГУ, Техническим училищем имени Баумана, МАИ. Во-вторых, большинство зданий,

включая и общежития, были построены недавно и поражали меня, деревенского, по существу, паренька, своим великолепием. При институте был замечательный спортивный комплекс, Дом культуры. Его зрительный зал не уступал хорошим театральным помещениям. Одним словом, мечта о поступлении именно в этот ВУЗ крепла.

Но осуществится ей, было не суждено. Не уверен, что это отрицательно повлияло на дальнейшее течение моей жизни. Как говорится, «человек предполагает, а Бог располагает». Поступи я в институт, вся моя жизнь пошла бы по другому пути. Короче, недобрал до проходного значения один или два балла (уже не вспомню), Сдавали шесть предметов – математика письменно и устно, сочинение, литературу, химию. Подвела физика (вот где сказалось отсутствие «фундаментальности» в моих школьных знаниях), по которой я получил «тройку» - неудачно решил задачу.

Мой сосед по комнате в общежитии, тоже не прошедший по конкурсу, предложил съездить в Автодорожный институт. Я плохо знал Москву. Помню, мы долго, с пересадками, до него добирались. Оказалось, что с моими баллами можно было поступить на факультет дорожного строительства. Перспектива стать автомобилистом меня совершенно не привлекала. Другое дело авиация, но встретиться с ней в то лето, мне было не суждено. Я не знал, что, проехав ещё две трамвайные остановки, мог оказаться на территории Московского авиационного института.

Правда, судьба, хотя и косвенно, намекнула мне на моё авиационное будущее. Во время подготовки к вступительным экзаменам я выкроил время, чтобы посетить футбольный матч на стадионе «Динамо». Футбол в те временна, пользовался громадной популярностью, телевизионных трансляций не было. Попасть на стадион, тем более на центральный матч (играли лидеры чемпионата московские команды «Динамо» и «Спартак»), было практически невозможно. В этом сразу убедился, увидев на кассах таблички «Билеты проданы». Расстроенный, собрался уезжать, но нечаянно набрёл на кассу, где продавались

билеты для военных (был такой порядок). Набрался смелости, попросил старшего лейтенанта в авиационной форме, и он приобрёл для меня желанный билет. Наверняка это был слушатель расположенной рядом Военно-Воздушной академии имени Н.Е.Жуковского, в которую я и поступил всего через 7 лет. Излишне говорить, что футбол в исполнении классных команд на лучшем стадионе страны очень понравился. Сожалел только о том, что не увидел ЦДКА. Моя любимая команда, разогнанная в 1952 году из-за происков Берия, только начинала возрождаться после такого удара.

Оценив создавшееся положение, мы с сёстрами решили повторить попытку поступления в МЭИ через год, если за это время ничего не изменится. С тем я и уехал в Хворостянку, надеясь там провести предстоящий год. Но жизнь очень скоро скорректировала мои планы.

Пришло время рассказать об существенных переменах в судьбе моей сестры Лизы. В 1953 году она вышла замуж за Владимира Васильевича Неялова. Его я запомнил по 1952 году, когда гостил у Лизы в опытном лесхозе «Красный». В то время он работал его директором. После трагической гибели жены Зои Георгиевны в 1952 году, Владимира Васильевича назначили на должность директора Щёлковского лесхоза под Москвой. На его руках остались два сына - Вася и Саша 1942 и 1944 года рождения соответственно.

Лиза любила вспоминать, как она решила посоветоваться со мной, когда Владимир Васильевич сделал ей предложение. Я, зная его семейные дела, глубокомысленно заметил: «А кто же за него ещё пойдёт?» Владимир Васильевич мне понравился, поэтому и говорил я, исходя из лучших побуждений. Лизе стало понятно, что я ещё «не врубаюсь» в решение подобных вопросов. В.В. был значительно старше её. Положение осложнялось тем, что его первый сын, после перенесенного менингита, остановился в своём умственном развитии на уровне семилетнего ребёнка. За ним требовался особый уход.

Любовь к Владимиру Васильевичу пересилила опасения, связанные с его семейными обстоятельствами. Сестра

прислушалась к своему сердцу, согласилась выйти замуж и никогда об этом не жалела. Прожили они во взаимной любви и согласии более 40 лет. В апреле 1954 года у них родился сын Юрий.

Дачный участок, Валентиновка, 50-е годы

От лесхоза им было выделено довольно большое хозяйство в дачном посёлке Валентиновка. Оно занимало участок порядка 2-х гектаров. Кроме большого деревянного дома на участке располагались хозяйственные постройки – большой сарай с сеновалом, летняя кухня, колодец. Довольно много места занимали огород и сад. Отопление дома было печное, топили дровами. Недостатка в них не было, но пилить, колоть нужно было самим. Вдобавок Неяловы держали корову. Если первое время Лиза справлялась с ведением такого большого хозяйства, то с рождением сына ей это стало не под силу. Поэтому

она попросила наших родителей, если я соглашусь, отпустить меня к ней на предстоящую зиму. Я согласился.

С домом Неяловых в Валентиновке у многих наших родственников связаны самые хорошие воспоминания. Он стоял в живописном месте, минутах в двадцати ходьбы от платформы, до которой с Ярославского вокзала езды было с полчаса. От платформы пешеходная дорожка замысловато петляла через сосновую рощу, мимо дачно-строительных кооперативов коллектива МХАТа, естественно, с названием «Чайка», Малого театра. Их начали создавать в 40-е года прошлого века. На лесных тропинках можно было запросто встретиться с кем-нибудь из корифеев – И.В.Ильинским, М.И.Жаровым, М. Яншиным, С.Лукьяновым, с кем-нибудь другим.

Дачи строились добротно, с газом, телефонами, водопроводом. В Валентиновке любил встречать гостей Альфред Шнитке, сюда приезжал репетировать Олег Ефремов. На местном футбольном поле обожал гонять мяч Александр Вертинский. Сегодняшние обитатели этих благословенных мест – популярные артисты Юрий Соломин, Николай Караченцев, Александр Калягин, Валерий Леонтьев и другие. Правда, «домики в деревне» стали повыше и выглядят побогаче. Так в доме у Валерия Яковлевича есть подземный гараж и тренажёрный зал. На дачном участке певец выращивает пурпурные розы. Алла Борисовна Пугачёва в 1995 году проводила в его доме традиционные «Рождественские встречи».

Так получилось, что на долгие годы дом Неяловых, конечно, не такой роскошный, как у нынешних «новых русских», стал любимым местом отдыха для многих родственников, особенно в летнее время. Гостей в нём всегда встречали радушно, угощали, чем Бог послал. Сестра Валя любила, приезжая в отпуск с Сахалина, приглашать сюда своих друзей. Для хозяев это была существенная нагрузка, но вида они не подавали, что, конечно, нравилось гостям.

С Владимиром Васильевичом и Лизой

Московские родственники Владимира Васильевича были постоянными посетителями Валентиновки. Они очень хорошо приняли Лизу в свой круг. До конца своих дней Лиза дружила с Лидией Георгиевной, по мужу Лазаревской, и Виктором Георгиевичем - сестрой и братом первой жены В.В. - Зои Георгиевны. Приезжали летом, пока были живы, их родители. Они жили в Москве, в Козицком переулке, рядом с Елисеевским гастрономом. Я бывал в их московской квартире. Однажды мне пришлось переправлять в Валентиновку велосипед, подаренный ими внукам. Проехать на нём по Москве до Ярославского вокзала я не решился. Поэтому от их дома и до электрички большую часть пути вёл велосипед пешком. Это была хорошая практика для знакомства с улицами и переулками столицы. Надо сказать, что и мои родители, вообще-то, тяжёлые на подъём, несколько раз гостили в Валентиновке.

Лидия Георгиевна Лазаревская была эффектной женщиной, спортсменкой, мастером спорта по спортивной гимнастике. Любила рассказывать, как ещё до войны участвовала в параде физкультурников на Красной площади. Она смело промчалась в позе «ласточки» над мотоциклом перед глазами «лучшего друга физкультурников». Всю жизнь проработала тренером по спортивной гимнастике. Страдала, особенно в последние годы, болезнями ног, характерными для спортсменов такого профиля. Старший её сын, Алик, пошёл по стопам матери, был чемпионом Москвы по велогонкам на тандеме. К сожалению, он погиб молодым. Алик потерял бдительность и сорвался со второго сидения мотоцикла, пытаясь в шутку изобразить перед друзьями эффектный финиш. Второй сын, Андрей, ровесник Лизиного сына Юры, летом проводил много времени в Валентиновке. Он стал юристом, долго работал в правительстве Москвы.

Виктор Георгиевич всегда работал таксистом. Такую же профессию избрал потом и его сын Анатолий. Эта семья, особенно жена Виктора Ирина, весёлая, зажигательная женщина, очень любила гостить у Неяловых. На участке под высокими соснами был врыт большой деревянный стол, места хватало для любой кампании. Летом место за ним не пустовало, всегда было шумно, весело, часто застолья сопровождались песнями. Любили петь все, особенно хорошо это получалось у хозяев – Лизы и Владимира Васильевича, обладавших приятными голосами. Да и соседи были певучие: с соседнего участка часто слышались оперные арии – там распевалась солистка Большого театра. С её мужем, Львом Осиповичем, врачом по специальности, Неяловы дружили.

Ярославское направление стало модным среди московских дачников с XIX века. Тогда и возникли посёлки Болшево и Валентиновка, а позже и Загорянка. Они плавно перетекают один в другой, даже местные жители не могут сказать, где проходит граница между селениями. Валентиновка, Заго-рянка и Болшево всегда славились своими живописными окрестностями и недаром считались одним из лучших дачных мест

Подмосковья. Сосновый бор, берёзовые рощи создают в округе изумительный микроклимат с целебным воздухом. Именно здесь Антон Чехов, Исаак Левитан, Константин Коровин черпали вдохновение, прогуливаясь по тенистым дорожкам сосновых и берёзовых рощ. В Болшево после парижской эмиграции жила Марина Цветаева, в доме с голландскими печами, паркетными полами и холодной уборной.

Всего в десяти минутах ходьбы от платформы Загорянская протекает река Клязьма. Правда, от Неяловых до речки было подальше, минут тридцать ходьбы. Летом, в жаркую погоду, на её берегах собиралось много желающих искупаться в чистых и прохладных водах - яблоку негде было упасть. Зимой на крутых берегах Клязьмы образовывались замечательные снежные горки. Здесь я, наконец, научился без страха кататься с них на лыжах. В Хворостянке такой возможности у меня не было.

Неудивительно, что впоследствии, после женитьбы, Валентиновка стала любимым местом отдыха и для моей семьи. При первой возможности, в основном, будучи в командировках, сюда с удовольствием заглядывал Марк, наш ленинградский родственник. Помню, по его инициативе (он был спортивным человеком) на территории участка, благо, что места хватало, была устроена спортивная площадка. На ней мы с ним увлечённо сражались в футбол и баскетбол, увлекая своим примером младшее поколение.

Вот в таком райском месте мне предстояло прожить зиму 1954-1955 года. Но обстановка для Неяловых, да и для меня, была далеко не райская. Я уже упоминал о трудностях ведения довольно большого хозяйства. Необходимо было ухаживать за коровой, пилить и колоть дрова, топить печи и так далее. Зимой, а она была в тот год довольно суровая и снежная, одна расчистка дорожек от снега отнимала много сил и времени. К тому же мой любимый племянник Юра оказался горластым и беспокойным ребёнком. Чтобы его успокоить и занять чем-нибудь, надо было очень постараться. Я и старался, как мог, правда, не всегда получалось так, как нужно. Значительно позже, когда племянник был уже взрослым человеком, Лиза

вспоминала, что ей было жалко нас обоих, когда она видела мои мучения. Опыта ухаживать за малым ребёнком у меня не было, в отличие от сестры. Она кроме меня, вынянчила ещё нескольких младших братьев и сестёр.

Помогать по хозяйству было и интересней, и легче, чем сидеть с племянником. Лиза всё понимала и, как могла, скрашивала моё пребывание в Валентиновке. Практически каждый выходной день меня отпускали в Москву, заодно давая поручение купить продукты. За зиму и весну я хорошо изучил столицу, побывал во многих театрах, музеях, парках. Старался посмотреть новые кинофильмы, благо, что они в то время выходили редко. Запомнился фильм «Фанфан-Тюльпан» с великолепным Жераром Филиппом. Его мы смотрели вместе с моим школьным товарищем Борей Бабиным. Эту зиму он работал на стройке в Кунцево, я несколько раз с ним встретился. Большой успех имели индийские картины, в частности, «Бродяга». Песенки в исполнении индийских киноартистов Радж Капура и Наргисс звучали в стране не один год.

Зима тянулась долго, но всему приходит конец. Наступила поздняя в тот год весна. Помню, на майский праздник 1 Мая поехал погулять в город. Со мной возвращалась домой и Лидия Георгиевна. На перроне мы увидели офицеров - слушателей Монинской Военно-Воздушной академии, возвращавшихся после парада на Красной площади. На них была красивая авиационная форма синего цвета, только что введённая в армии. Лидии Георгиевне она очень понравилась, Да и я смотрел на молодых офицеров с завистью. Лидия Георгиевна, заметив это, спросила, нет ли у меня желания пойти в военное училище. Хотя я отрицательно качнул головой, мысль эта в моём сознании отложилась.

В конце мая я собрался уезжать домой. Надо было готовиться к поступлению, а вот куда – я начал сомневаться. В целом, мне кажется, я провёл время в Валентиновке не зря. Во-первых, по мере своих возможностей помог сестре, и они с Владимиром Васильевичем меня искренне за это поблагодарили. Во-вторых, лучше узнал и ещё больше полюбил Москву. Приобрёл

опыт жизни вдали от дома, окреп физически. У меня появилась уверенность, что со здоровьем всё в порядке. Это было немаловажно для самоутверждения. И, самое главное, вынужденный перерыв в учёбе существенно поменял мои приоритеты в планах на будущее. Я осознал, что если даже поступлю в институт, учиться там будет нелегко, так как поддержать меня материально, практически, некому.

Приехав домой, я в этом окончательно убедился. Родители еле-еле сводили концы с концами. Подрастали младшие сёстры, подходила пора задуматься об их будущем. Оценив обстановку, поговорив с родителями, я принял окончательное решение поступать в военное училище. Мечта об авиации, которая подспудно всегда была со мной, могла осуществиться. Состояние моего здоровья за прошедший год улучшилось, но я чувствовал, что поступить в лётное училище будет проблематично. Да и горячего желания стать лётчиком, честно говоря, у меня не было. В то время я плохо представлял отличия лётной и технической профессий. Меня просто привлекали самолеты, а в каком качестве я буду на них работать, казалось мне не суть важным.

Сроки подпирали. В райвоенкомате мне сказали, что у них есть разнарядка в Вольское авиационно-техническое училище. Я раньше не слышал о таком городе, а когда узнал, что он расположен на Волге, моё желание только окрепло. Благополучно прошёл местную медицинскую комиссию, довольно быстро оформил все необходимые документы, которые и были незамедлительно отправлены в Липецкий областной военкомат. Таким образом, я, в какой-то степени, повторял начало военной жизни своего старшего брата Петра. В отличие от него, вызов на меня из Липецка пришёл без задержки. Собрав необходимые вещи, я отправился из дома в очередное самостоятельное плавание.

ЛИПЕЦК. АРМЕЙСКИЙ СТАРТ (1955 г.)

В середине июня я прибыл в облвоенкомат на призывную комиссию. В Липецке бывал и до этого. Ещё во время учёбы в школе, когда летом подрабатывал грузчиком в автомобильных рейсах. Это происходило уже после знакомства с Воронежем, которому Липецк, в моём представлении сильно уступал. В то время он был тихим, провинциальным городом, только начинались строиться здания, соответствующие его новому, областному, статусу: обком, драмтеатр, универмаг и многие другие.

Липецкая область была образована 6 января 1954 года. В неё вошли окраинные районы Рязанской, Воронежской, Курской и Орловской областей. Это были исконно русские земли, обжитые многие столетия назад. С началом ордынского нашествия в XIII в. они стали называться «Диким полем». Города были разрушены, а население, спасшееся от уничтожения и рабства, ушло в северные и западные районы Руси.

В XVI-XVII вв. были отстроены города-крепости Елец (1146 г.), Данков (1563 г.), Талицкий острог, Лебедянь (1613 г.), Раненбург (1638 г.). С 1635 года началось сооружение мощной по тому времени укреплённой линии – Белгородской засечной черты. В пределах современной Липецкой области были также сооружены небольшие крепости - Добрый (1615 г., сегодня

Липецк. Вид со стороны Нижнего парка

- село Доброе), Сокольск (северный район современного Липецка) и Усмань. Усмань впоследствии стала уездным городом моей малой родины.

Земли, которые входят сегодня в Липецкую область, стали житницей государства Российского. Одновременно началось строительство крупных по тому времени промышленных предприятий. В XIX веке во всех городах нынешней Липецкой области получили развитие местная промышленность и кустарные промыслы. Самым крупным из городов, вошедших в XX в. в состав Липецкой области, был Елец. В 1846 г. его уравняли в торговых правах с губернскими и портовыми городами. Липецк, благодаря открытым при Петре I целебной минеральной воде и грязям, стал курортным городом.

Новый подъём Липецкого курорта начался после 1865 года, с основанием акционерного общества «Липецкие минеральные воды». Новые хозяева обратили внимание на научное изучение лечебных свойств воды. На территории Нижнего парка обнаружили залежи железистого торфа, который вскоре

Герб и флаг Липецка

стал главным лечебным средством. Он сотнями пудов отправлялся в Петербург и другие города.

В конце XIX века курорт был благоустроен. Благодаря нему в XIX веке Липецк стал городом в полном смысле слова. Он обрёл существующую планировочную структуру, все элементы городского благоустройства: добротную застройку, мостовые, уличное освещение, железнодорожную станцию, водопровод, телеграф, телефон и многое другое. Липецкий курорт, здешняя минеральная вода и грязи, по сей день пользуются большой популярностью у россиян. Привлекателен он, прежде всего, для людей со средним достатком.

Быстрое индустриальное развитие Липецка, других городов, позже вошедших в состав новой области, началось в годы первых советских пятилеток. В 1932 году в Липецке заложен

Вид на Соборную гору

Академический театр драмы имени Льва Толстого

Окрестности стадиона

завод «Станкострой» (АО «ЛТЗ), выпускающий лёгкие трактора. В 1934 году - НЛМЗ (ОАО «НЛМК»), ныне крупнейший металлургический комбинат страны. Заработали машиностроительные заводы в Ельце.

Помешала война. С её началом не только прекратилось строительство предприятий, но и было вывезено на восток оборудование. В годы Великой Отечественной войны гитлеровцы дважды вторгались в пределы нашего края. Первый раз - при наступлении на Москву осенью 1941 года, когда они оккупировали Елец и были разгромлены в Елецкой наступательной операции. Второй раз - в июле 1942 года, при наступлении на Сталинград. Как я уже писал, менее всего от бомбардировок пострадал город Липецк. Может быть, потому, что в его авиационном учебном центре в тридцатые годы готовились кадры для Люфтваффе. Окончательно захватчики были изгнаны с липецкой земли в 1943 году.

В завершение этого экскурса в историю родного края нельзя не вспомнить великих земляков – писателей И.А. Бунина, М.М. Пришвина, А. Белого, Е.И. Замятина, философа В.В. Розанова, политических деятелей Г.В. Плеханова, Н.А. Семашко, художников Б.М. Кустодиева, Н.Н. Жукова. Конечно, список на них не заканчивается.

В середине июня 1955 года я приехал в Липецк уже не как гость. В облвоенкомате, вместе с другими кандидатами, прошёл мандатную комиссию. Медицинская комиссия была более

тщательной, но и её прошёл благополучно. Единственный вопрос вызвала выступающая косточка на запястье левой руки, полученная при вывихе в Салтычках. Но так как на физические параметры руки вывих не повлиял, вопрос был снят. Хотя при последующих медицинских обследованиях к нему приходилось возвращаться, и не раз.

Символ Липецка – памятник Петру Первому

На мандатной комиссии, мне, как серебряному медалисту, предложили переоформить мои документы в Харьковское Высшее военное авиационное инженерное училище. Судьба меня твёрдо вела по выбранному пути, потому что я отказался от лестного предложения. Теперь, по прошествии многих лет, считаю, что сделал правильный выбор. Пройдя успешно комиссию, мы с товарищами вдоволь накупались напоследок в реке Воронеж. Получили необходимые проездные документы и переехали в Мичуринск. Там нас посадили в пассажирский поезд, следовавший прямым курсом в Саратов.

ВОЛЬСК.
1 ВВАТУ (1955–1958 гг.)

Нас, прошедших все препоны в Липецком облвоенкомате, доставили в Мичуринск. Весело стучали колёса поезда, в плацкартном вагоне которого мы ехали «в деревню, в глушь, в Саратов». Впереди ждала новая и, как я надеялся, интересная жизнь. Мечты начинали осуществляться. Прибыв в Саратов, сразу поехали на пристань. Дальнейший путь лежал по реке. Волга поразила своими размерами, могучим спокойным течением громадных объёмов воды. Пароход, похожий на «Ласточку» из фильма «Бесприданница», неспешно шлёпая по воде лопастями больших колёс, благополучно доставил нас в Вольск. Хочу немного рассказать об этом городе, в котором я провёл три не самых плохих года своей жизни.

В начале прошлого столетия Вольск стал промышленным городом. В его окрестностях были открыты в конце XIX века неисчерпаемые запасы сырья для выделки цемента. Это, прежде всего, сорта мела и глины, залежи высококачественной опоки - уникального природного адсорбента (минерала с поглощающими свойствами), повышающего качество цемента. Первый цементный завод - Глухоозерский - был пущен в 1897 году. Завод находился в нескольких километрах от центра Вольска. Он вошёл в городскую черту, как и бывшие поселки при других заводах. Таким образом, Вольск, при населении менее ста тысяч человек, раскинулся ныне более чем на 10 километров вдоль Волги. Второй крупный цементный завод (местного купца Плигина, затем Зейферта), вступил в строй в 1900 году.

В Вольске работали три цементных завода-гиганта, носившие символические названия - «Красный Октябрь», «Коммунар», «Большевик». Многое в городе говорило о профилирующем

Вид на меловую гору

направлении его промышленности - гостиница «Цемент», городская газета «Цемент», ресторан «Цемент». Сохранившиеся старые постройки Вольска, жилые дома при предприятиях являются образцами архитектуры. Они носят непременные для старого времени признаки "промышленного модерна". Таковы же и действующие поныне "мельница Меркульева", пивоваренный завод "Вормс", вокзал на станции Привольская.

Город строился на склонах многочисленных гор и холмов, покрытых лесом. Из окон нашей казармы открывался почти марсианский вид на горы (по местному "шиханы"), высотой более двухсот метров, покрытые Дубовыми рощами с полянками богородской травы и степного ковыля.

В настоящее время бурное развитие цементной промышленности постепенно привело к уничтожению меловых гор вокруг города и поставило его перед экологической опасностью.

На северной окраине города в начале XX века был возведен краснокирпичный комплекс зданий Кадетского корпуса. Училищный городок живописно располагается на склоне горы.

Одно из зданий 1 ВВАТУ (кадетский корпус) в прошлом

Это же здание сегодня

Корпуса разбросаны среди прудов и небольших рощ. С 1927 года здесь разместилось Вольское училище лётчиков и авиатехников, давшее стране много воздушных асов и героев Великой Отечественной войны. Во время войны, и в первые годы после неё, училище готовило авиационных механиков. С конца сороковых годов 1-е Вольское военное авиационно-техническое училище (1-е ВВАТУ) имени Ленинского Комсомола (было ещё 2-е ВВАТУ, готовившее авиационных механиков), стало выпускать только авиационных техников. С начала шестидесятых годов в зданиях 1-го ВВАТУ размещается единственное в стране высшее военное училище, готовящее специалистов тыла.

Все прибывшие кандидаты были, как и положено, разбиты по учебным ротам и отделениям. Командирами, в основном, были назначены солдаты срочной службы. И они с понятным усердием принялись, будучи на два-три года старше прививать нам, салагам, «любовь» к армейским порядкам. Разместились в палаточном лагере, в низине, около рощи. Спали на матрасах и подушках, периодически меняя набитую в них солому. Палаточный городок занимал довольно большую площадь. Днём полотнища поднимались для проветривания. За соблюдением чистоты и распорядка дня следили дневальные из суточного наряда.

Распорядок - армейский: подъём в 7 часов утра, зарядка, утренний туалет. Затем завтрак, занятия, обед, занятия, личное время, ужин. В конце дня опять личное время, вечерний туалет, подготовка ко сну, отбой в 23.00. В «личное время» можно было написать письмо, повспоминать «о воле». Конечно, первое время уставали без привычки. Практически по этому распорядку и прошла моя курсантская жизнь в последующие три года. В дальнейшем в него вкрапливались и другие мероприятия – стажировки, отпуска, увольнения, наряды и караулы, культпоходы в город, просмотр кинофильмов и концертов и многое другое.

Как серебряного медалиста от вступительных экзаменов меня освободили. На подготовительные занятия ходил, чтобы «освежить» школьные знания. Всё-таки прошло более года

после выпуска. Приходилось также помогать своим новым товарищам, особенно при сдаче экзаменов. Надо сказать, что конкурс был приличный. Многие его не прошли, в том числе, к сожалению, и мой земляк из Добринки, с которым я подружился ещё в Липецке.

Наконец, экзамены завершились. Вновь испечённые курсанты, пройдя мандатную комиссию, были разбиты по ротам и батальонам. Прежде всего, нас повели в баню, остригли «под ноль». Эту «причёску» мы носили вплоть до принятия присяги в январе следующего года. Затем нам выдали полотенца, по куску мыла и мочалки, чтобы смыть последние следы гражданской жизни. На выходе из бани впервые надели х/б гимнастёрки, галифе, кирзовые сапоги, пилотки, кожаные ремни. Поначалу чувствовал я себя в солдатской повседневной форме непривычно, неудобно. Привык, довольно быстро. На три года она стала для меня основной и удобной. Парадные мундиры, тесные, плотные, мы надевали довольно редко - на смотры, парады, в увольнение. Зато с хромовыми сапогами! Я всегда с удовольствием облачался обратно в привычное «х/б» и «кирзачи».

При распределении я попал во второй взвод 17-ой роты 6-го батальона. Основным критерием при разбивке по взводам был рост курсанта. Мои 172 см обеспечили место в строю роты ровно посредине. 17 рота размещалась на первом этаже пятиэтажной казармы, стоявшей на вершине холма. Большую часть помещения роты занимала жилая, она же спальная комната. В ней стояли 80 двухъярусных коек, тумбочки для личных вещей. Располагались также пост дневального, пирамиды с оружием, вешалки для верхней одежды (шинелей), табуретки и столы для занятий.

Койки стояли в четыре ряда. Перед каждой две тумбочки для личных вещей и две табуретки. После вечерней поверки, при подготовке ко сну, на них складывалось обмундирование. В 23 часа дневальный подавал команду «Отбой!» К этому времени все должны были лежать в постелях. Из освещения оставался только дежурный свет. Ровно в 7.00 утра по команде «Подъем!»

нужно было за 45 секунд одеться. Затем – физзарядка на свежем воздухе, практически, в любую погоду, личная гигиена, уборка постели, подготовка к завтраку. В столовую следовали строем, под барабанную дробь, нередко с песней под аккордеон. Потом завтрак, учебные занятия, подготовка к обеду, обед. После обеда полагался обязательный в те годы «мёртвый час», послеобеденный сон в течение 45 минут. Первое время привыкать к жесткому временному распорядку было трудно. Скоро всё вошло в свою колею и стало привычным на все три года учёбы и службы.

В казарме постоянно поддерживались чистота и порядок. Все разрешенные предметы и имущество в любое время суток должны были находиться на своих местах. Личные вещи хранились в «каптёрке». Каждый курсант отвечал за состояние своего, так сказать, «пятачка» в казарме. За общим порядком следил назначаемый на сутки наряд. Кровати, однообразно заправленные постели (простыни, пододеяльники в виде манжет в ногах, подушки в форме кирпичика, полотенца треугольником перед подушкой) выравнивались строго в одну линию.

Я подробно остановился на правилах общежития в казарме, чтобы выразить своё отношение к выражению «казарменный порядок» и его сути, в моём понимании. Во-первых, без строгого его соблюдения существование армейского коллектива. Просто немыслимо, как в таком случае поддерживать объективно необходимую для него дисциплину. Во-вторых, новобранцы в казарме постепенно привыкают к собранности, организованности. К чувству личной ответственности за поддержание порядка, за результаты общего дела.

Конечно, тем, кто считает, что «казарма» ограничивает свободу, глушит инициативу, само это слово не по душе. В условиях «гражданки», может быть, в этом есть смысл. Хотя кое-какие правила казарменного общежития не были бы лишними и в повседневной жизни. В зарубежье, особенно дальнем, редко увидишь обшарпанные подъезды, «расписные» стены зданий, окурки и мусор, разбросанные, где попало. Мне лично кажется, что одним из истоков, например, чистоты и порядка

на улицах и в домах Германии, является прививаемая немцам с «младых ногтей» любовь к их знаменитому «орднунгу». А от понятия «орднунг» (порядок), по моему, недалеко до понятия «казарма», в широком смысле этого слова.

Кроме спальной комнаты, в помещении роты находились канцелярия, каптёрка, умывальник на 40 «сосков», сушилка, гальюн. Не нужные в данный момент варианты обмундирования, личные предметы и вещи хранились в специальном помещении – каптёрке. Попасть в неё можно было только в определенные часы. Каптёрка служила также «кабинетом» старшины, её законного хозяина. Основная нагрузка по поддержанию подсобных помещений в чистоте и порядке ложилась на суточный наряд. Довольно часто в этом нелёгком деле им помогали проштрафившиеся курсанты. Самым нелюбимым, неприятным наказанием за провинность было, естественно, наведение чистоты в гальюне, да ещё после отбоя.

Нашими воспитателями, в первую очередь, были командиры учебных подразделений. Они дневали и ночевали в казарме. Старались передать нам всё, что, по их мнению, могло пригодиться в службе и дальнейшей жизни. И не только в связи с военной профессией. Мне, например, запомнились такие высказывания командира роты капитана Жогло: «Культурный человек, даже находясь один, в глухом лесу, не позволит себе ковыряться пальцем в носу». «При знакомстве с девушками представьте на их месте своих сестёр, чтобы вам было понятнее, как себя вести», - советовал он перед увольнением в город. Во время войны Жогло был командиром женской роты, готовившей авиамехаников. Признавался, что самым сложным для него было проконтролировать выполнение распорядка дня при подъёме и отбое.

Командир нашего взвода лейтенант Зрячкин окончил Вольское училище в год нашего поступления. Это был высокий, стройный молодой человек. Своим внешним видом, строевой выправкой и поведением он прививал нам уважение к военной форме, умение её с достоинством носить. Старшина роты Дьяков, участник Отечественной войны, со своими пушистыми

рыжими усами и многочисленными морщинами казался нам старым «бывалым волком». Было ему в то время немного за тридцать. Он был для нас настоящим «отцом родным». С ним можно было обсудить любой житейский вопрос и всегда найти понимание, получить совет.

Командира третьего взвода старшего лейтенанта Евдокимова в курсантской среде прозвали «Дуся». В основном, за мягкость и доброту, качества, не очень характерные для «взводного». Вдобавок он имел отличный музыкальный слух, обладал очень приятного тембра тенором. С Евдокимовым мы разучивали строевые песни. Он помогал запевалам нашей роты на строевых смотрах в училище, где мы не раз занимали призовые места. Евдокимов постоянно выступал в концертах художественной самодеятельности. Её развитию в нашей роте, да и в училище в целом, уделялось большое внимание. Дуэт Сильвы и Эдвина из оперетты «Сильва» с участием Евдокимова всегда пользовался огромным успехом у самых взыскательных слушателей.

Замечательно играл на аккордеоне курсант нашего взвода Валерий Маркелов. Он закончил Вольскую музыкальную школу, пришёл к нам после года учёбы в Саратовском университете. Местные жители, в основном юные жительницы, только что «в воздух чепчики не бросали», когда наша рота строем, во главе со старшим лейтенантом Евдокимовым и аккордеонистом Маркеловым, с песней печатала шаг по городским улицам. Это были, так называемые, культпоходы (посещение музея, просмотр спектакля, кинофильма и т.д.). Алексея Елфимова из соседней 16 роты я запомнил по прекрасному исполнению им на баяне виртуозного музыкального произведения «Карусель» в обработке Ю.Шахнова. С Лёшей Елфимовым мы встретились много лет спустя, когда вместе служили в Заказывающем управлении Главного штаба ВВС.

Понятие «дедовщина» в те годы в армии отсутствовало. Об этом я могу говорить уверенно. Скорее, наблюдалось обратное явление. Например, слушатели старших курсов шефствовали

Вольск. Сквер на берегу Волги

над нами. Заступались, будь то в увольнении или в казарме, если кто-то пытался обидеть младшего по возрасту, более слабого. Младшие командиры нашего взвода - помкомвзвода сержант Воробьёв, командиры классных отделений младшие сержанты Артёменко и Калинин, пришли в училище после службы в армии. Они были и опытнее и старше нас, но никогда этим не кичились. Тем более, не требовали особого к себе отношения и почитания. Наоборот, по своему старались помочь нам избавиться от некоторых «гражданских» привычек, которые мешали армейской службе. А мы, в свою очередь, помогали им в усвоении теоретических дисциплин, которые они на срочной службе подзабыли. Конечно, уставная требовательность младших командиров вызывала, особенно в первое время, недовольство и даже сопротивление многих из нас. Но в целом их влияние на наше армейское взросление можно оценить только положительно. В том, что такие доброжелательные отношения в

среде рядового и сержантского состава не были особенностью только нашего училища, я убедился, когда служил в строевом авиационном полку.

После зачисления мы примерно месяц пробыли в Башмаковском районе Пензенской области, где помогали колхозникам убирать картофель. Затем начался нормальный учебный процесс. На первом курсе кроме общеобразовательных дисциплин (математика, тригонометрия, русский и иностранный языки, черчение и другие) велось изучение специальных предметов – электротехники, материаловедения, аэродинамики.

В первые дни нового 1956 года мы в торжественной обстановке приняли воинскую присягу. После чего, были допущены к несению караульной и патрульной службы. Это была существенная нагрузка, выпадавшая примерно один-два раза в месяц. После того, как отстоишь за сутки четыре смены по два часа на посту, между ними по два часа бодрствуешь и по два спишь, приходилось некоторое время снова втягиваться в учебный процесс. Охраняли территорию училища и аэродрома, железнодорожные пакгаузы, склады ГСМ и многие другие объекты. Ходили патрулями по городу. Кроме того, несли службу внутреннего наряда: дежурили по казарме, по учебным корпусам, по штабу. Конечно, среди караулов и дежурств были любимые и не очень. Ожидание, какой пост или дежурство тебе выпадет, было по-своему похоже на лотерею.

Весь первый курс на практических занятиях в мастерских мы овладевали навыками выполнения слесарно-токарно-столярных и многих других работ. Не передать, какое чувство гордости и удовлетворения чувствуешь, когда после первых неудачных попыток мастер наконец похвалит твою работу. Да и самому приятно смотреть на идеально выполненную потайную клёпку, по всем правилам заплетённый на коуш стальной трос, держать в руках прохладный, выточенный из куска железа с точностью до долей миллиметра, молоток. Для приближения нас к реальной эксплуатации, некоторые работы выполнялись в любую погоду на открытых площадках, на настоящих самолётах, списанных для этих целей с эксплуатации.

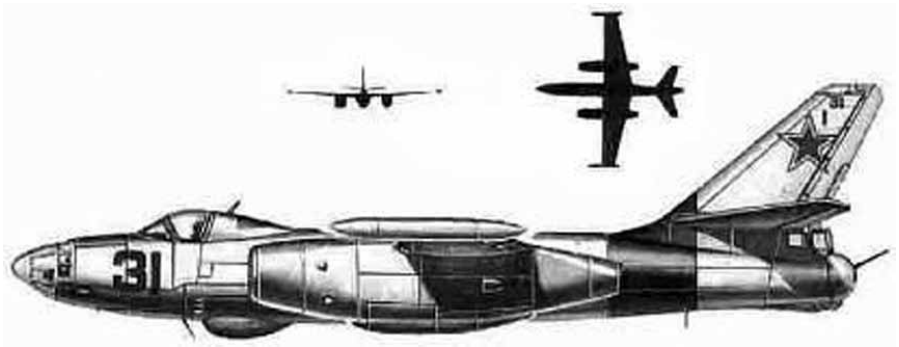
На втором курсе изучались чисто авиационные дисциплины - теория полёта, динамика полёта. Начиналось доскональное изучение конструкции самолёта и его систем. Нас знакомили с конструкцией самолётов Ту-16, МиГ-17, МиГ-19. Профилирующим самолётом для нашей роты стал фронтовой бомбардировщик Ил-28, массово выпускавшийся в те годы.

В конце второго года обучения начались практические выходы на учебный аэродром, расположенный километрах в семи от города на высоком берегу Волги. Жили там в деревянных бараках-казармах, занимались в таких же зданиях, с удобствами «во дворе». С аэродромного холма открывался красивый вид на город, привольно раскинувшийся на холмах высокого берега реки, с вечно дымящимися трубами цементных гигантов. Хорошо было видно место впадения в Волгу реки Большой Иргиз на низменном берегу, как раз напротив Вольска. Кстати, на противоположном от города берегу располагались и основные песчаные пляжи, места для отдыха. В воскресные дни горожане переправлялись туда на специальных пароходиках. Курсантам это делать строго запрещалось. Мне так и не удалось за годы учёбы по настоящему искупаться в Волге. Правда, жизнь потом щедро вернула мне этот должок в Ахтубинске. На этом же аэродроме располагался воздухоплавательный центр ВВС. Мы с интересом любовались полётами над Волгой аппаратов легче воздуха – дирижаблей, воздушных шаров.

На третьем курсе практические выходы на учебный аэродром отнимали львиную долю нашего времени. Изучали эксплуатационно-техническую документацию («ЭТД») самолёта и турбореактивного двигателя – Инструкции (Руководства) по технической эксплуатации (РЭ), регламент технического обслуживания (РО), технологии выполнения работ на авиационной технике. Большую часть учебного времени мы проводили на свежем, (а зимой иногда – очень «свежем»), воздухе около самолётов.

Для меня, до училища видевшего вблизи только По-2, первая встреча с реактивными самолётами, хотя и стоявшими на приколе, казалась сказкой. Я с первого взгляда влюбился в них,

Бомбардировщик Ил-28 с двигателями ВК-1А



Производитель ОКБ Ильюшина. Первый полёт 8 июля 1948. Начало эксплуатации 1950 г. Основные эксплуатанты – ВВС СССР, ещё 24 стран. Единиц произведено ~ 6000

С тех далёких пор эта любовь остаётся со мной, независимо от назначения, размеров, типа двигателей летательного аппарата. Специфические аэродромные запахи авиационного бензина, гидросмесей, клея, примеси кислорода в кабинном воздухе, прогретой резины, сама обстановка на лётном поле стали привычными и желанными на многие годы. И сейчас, на пенсии, стараюсь не пропускать любую информацию, касающуюся авиации. Зная, чем отца можно порадовать, Наташа уже много месяцев покупает мне выпуски энциклопедии «Мировая авиация». Очень хорошее издание итальянской фирмы. Жаль, что авиации СССР и России не уделено того внимания, какого она

достойна по моему мнению. Может быть, потому, что мы были слишком закрытыми по этим вопросам.

Рядом с Ил-28 на аэродроме располагались МиГ-17 и новейшие на то время истребители МиГ-19. Все самолёты были выстроены в одну линейку. Самым ответственным и интересным из практических работ было опробование двигателей. Перед первым самостоятельным запуском вместе с офицером-инструктором досконально изучалась технология этой операции. Особое внимание обращалось на соблюдение мер безопасности. Был случай, когда из-за допущенных ошибок при опробовании на самолёте МиГ-19, загорелись двигатели Р-11Ф-300. Обошлось без жертв, но новейшие по тому времени самолет, и двигатели сгорели полностью. Как часто бывает, огнетушители, красиво покрашенные и ровненько стоявшие перед самолётами, оказались в нужный момент неисправными - давно не проверялись.

Зато как было приятно чувствовать себя настоящим «технарём», сидя в кабине самолёта с запущенными двигателями. По дрожи стоящего на тормозах, пришвартованного самолёта ощущать их огромную тягу при выходе на максимальный режим. И при этом видеть, что двигатели «слушаются» тебя. Ведут себя точно так, как учили, послушно меняют режимы своей работы вслед за перемещениями рычагов управления ими (РУДов).

Во время запуска и опробования двигателей необходимо было внимательно следить за параметрами их работы (оборотами, температурой выходящих газов, расходом топлива и многими другими). Нужно было своевременно и правильно реагировать на их изменение, ни в коем случае не допуская выхода их значений за допустимые по Инструкции пределы. Это было очень не просто, особенно в первый раз.

Выполнять менее сложное техническое обслуживание, особенно в холодное время года, зимой, когда пальцы примерзают к железу, тоже было ох как нелегко. Пригодились навыки, полученные на практических занятиях в мастерских. Мы устраняли неисправности в воздушной и других самолётных

системах, меняли колёса шасси, снимали и вновь монтировали двигатели. Постепенно появлялась уверенность в своих силах и знаниях, накапливался необходимый опыт. Летом 1958 года мы были готовы к проведению стажировки в авиационных строевых частях.

В июне 1958 года наше классное отделение в полном составе было направленно на стажировку в боевой бомбардировочный полк, расположенный недалеко от белорусского городка Поставы. Сама поездка по железной дороге, после строго регламентированной курсантской жизни, принесла массу приятных впечатлений. Мы проезжали Саратов, останавливались на пересадку в Москве, побывали в Вильнюсе. Если с Саратовом и Москвой я уже был более или менее знаком, то с Литвой, которая была в те далёкие времена почти заграницей, познакомился впервые. Вильнюс, с его чистыми улочками и готическими костёлами, с тенистыми парками и бульварами, неторопливо текущим Неманом, мне понравился сразу. Может быть, это первое впечатление от Литвы оказалось решающим, когда вскоре, при распределении после окончания училища, я принял судьбоносное для себя решение – выбрал Прибалтийский военный округ.

Но пока это был просто промежуточный пункт нашего маршрута. Вскоре мы прибыли к месту нашей стажировки. Два месяца стажировки пролетели как один день. В полку шла напряжённая боевая учёба. Дневные полеты сменялись ночными. Один за другим шли дни предварительной подготовки, парковые дни работы на авиационной технике. Одним словом, аэродром жил своей обычной жизнью, с которой мы столкнулись впервые и которая скоро станет привычной для многих из нас. Я поработал помощником и техника самолёта, и начальника группы в ТЭЧ (технико-эксплуатационной части), где выполнялись регламентные работы. В выходные дни ходили в город. Городок Поставы хоть и небольшой, но довольно живописный. Красиво раскинулся по берегам большого озера. В городском парке самым популярным местом, особенно для молодёжи, была летняя танцплощадка, которой и мы уделяли должное внимание. Естественно, мы ходили в кино, но

Празднование дня Победы в Вольске

львиную часть свободного времени, которого было не так и много, проводили на пляже у озера.

Стажировка запомнилась ещё и тем, что летом 1958 года футбольная сборная СССР впервые приняла участие в чемпионате мира, проходившем в Швеции. Мы старались не пропустить ни одного репортажа Вадима Синявского, радовались победе над сборной Англии, огорчились после проигрыша сборной Бразилии. В этой игре мир впервые увидел бразильского кудесника мяча, будущего «короля футбола» юного Пеле. Его мастерство сыграло большую роль в завоевании бразильцами своего первого чемпионского звания. Нашу же надежду, не менее талантливого футболиста Эдуарда Стрельцова, «отцепили» буквально перед чемпионатом по надуманным, как оказалось впоследствии, причинам. А как было бы интересно увидеть на поле противостояние двух футбольных вундеркиндов! Но, как говорится, не судьба.

Как всё хорошее, стажировка незаметно подошла к своему завершению. Мы успешно сдали положенные зачёты,

выполнили все запланированные ещё в училище задания. По знакомому уже маршруту возвратились на родную «цементную» вольскую землю. Не за горами были Государственные экзамены.

Все три года учёбы, параллельно с технической, мы проходили и военную подготовку. Выпускались не только и не столько авиатехниками, но и офицерами Советской Армии, одним словом, техник-лейтенантами. Изучение армейских уставов – Внутренней службы, Гарнизонной и караульной службы, Строевого и Дисциплинарного началось с первого дня пребывания в училище. Обращаться к ним приходилось постоянно. Как гласит солдатская мудрость: «О, воин, службою живущий, читай устав на сон грядущий. А поутру, от сна восстав, читай усиленно устав!» Знание уставов, навыки в строевой подготовке и владении табельным оружием были обязательными при сдаче Государственных выпускных экзаменов.

Военная служба помогла мне окрепнуть физически. Главную роль сыграла спортивная подготовка. Ей в училище с первого и до последнего дня учёбы уделялось большое внимание. Спортивная гимнастика, борьба, лёгкая атлетика, зимние и игровые виды спорта – по всем ним проводились регулярные занятия и соревнования. Лучшие спортсмены в роте, а среди них были ребята, успевшие ещё до училища заработать первые спортивные разряды, помогали нам, неопытным, приобщаться к спорту. Многие из них участвовали в соревнованиях Приволжского военного округа.

Для нашего отделения наставником стал Женя Ефимов, перворазрядник по спортивной гимнастике, выпускник спецшколы ВВС. В них до 1958 года готовили кадры, в основном, для авиационных училищ. Медлительный и вальяжный в жизни, Женя преображался на спортивных снарядах. Он стал помощником преподавателя по спорту капитана Воронина. Вскоре благодаря им мы перестали бояться подходить к гимнастическим снарядам – перекладине, брусьям, бревну и т.д. Особенно трудно многим, в том числе и мне, давались прыжки через «коня». Чтобы преодолеть страх перед ним, одно время

«коня» поставили прямо в казарме, и чтобы попасть в строй, следующих в столовую, надо было обязательно через него перелететь.

Надо сказать, что принцип материальной заинтересованности применялся в училище довольно успешно. В долгожданный отпуск можно было не попасть как из-за неудовлетворительных оценок по теоретическим дисциплинам, так и, например, не уложившись в норматив при беге на 10 километров. Спорт постепенно стал для меня не только предметом для «боления», а неотъемлемой и необходимой частью жизни. Помню, с какой гордостью я демонстрировал в отпуске в Хворостянке своим гражданским сверстникам «склёпку», подъём переворотом, и другие гимнастические упражнения.

Капитан Воронин, поджарый, стройный, со спортивной фигурой, несмотря на свою строгость, был нашим любимым спортивным преподавателем. На его занятиях мы усваивали не только спортивные знания, но и впитывали азы житейской мудрости. Запомнилось, как он советовал докладывать о себе перед подходом к спортивному снаряду, да и вообще: «Сейчас, при любом представлении, делайте ударение на своей фамилии, например: «Курсант ТАБУРЕТКИН!!» А вот когда дослужитесь до высоких званий – наоборот: «ГЕНЕРАЛ!! Табуреткин». В результате – подход к снаряду 5, отход 5, исполнение упражнения 2, общая оценка 4. Шутка!»

В училище, тоже не сразу, постепенно, я научился и полюбил ходить на лыжах. Лыжные кроссы были важной составной частью спортивной подготовки. Условия в Вольске для их проведения были замечательные - продолжительные снежные зимы, морозы, пересечённая местность. Лыжня на 15 километров была проложена в лесу и довольно своеобразно – до середины нужно было идти в гору, а вторую половину под гору – скорость неимоверная, только успевай уворачиваться от деревьев! И вот ты выскакиваешь на финиш, а тебя встречает громко звучащая из репродукторов мелодия «Пять минут» в исполнении Людмилы Гурченко, необычайно популярная в те годы.

Много времени и сил отнимала строевая и стрелковая подготовка. Научиться хождению строевым шагом и другим строевым приёмам, в том числе с табельным оружием, одиночно и в строю, было ох как не просто. Первым табельным оружием для меня стала знаменитая винтовка Мосина образца 1891/30 года и пистолет «ТТ». Не успели мы к ней привыкнуть, как на смену пришёл новейший карабин Симонова «СКС», а затем первые варианты автомата Калашникова, пистолет Макарова. Каждый образец личного оружия мы досконально изучали, разбирали-собирали чуть ли не с закрытыми глазами, регулярно чистили, смазывали. Апофеозом были практические стрельбы в специальном тире, к которым задолго готовились и с нетерпением ждали.

Вершиной строевой подготовки были училищные строевые смотры и участие в прохождении парадным строем во время демонстраций в городе на майские и ноябрьские праздники. Проводились специальные тренировки, отнимавшие много времени и сил. Но всё это забывалось, когда нас хвалили, да мы и сами чувствовали, что прошли хорошо. После Великой Отечественной войны прошло всего 10 лет, ещё не появились в обществе негативные моменты в отношении к армии. Наоборот, уважительное отношение к военной службе мы чувствовали на себе, общаясь с гражданским населением и участвуя в совместных мероприятиях. Только что вышли замечательные фильмы об армейской службе - «Солдат Иван Бровкин» и «Максим Перепелица» - с обаятельными Леонидом Харитоновым и Леонидом Быковым в главных ролях. Музыка, исполнявшаяся военными духовыми оркестрами на концертах, в городских парках, на танцплощадках, была необычайно популярна. Песню композитора Соловьёва-Седого «Солдаты, в путь!», как и многие другие на эту тему, любили не только в армии.

Наша жизнь проходила на фоне знаменательных, исторических событий, протекавших в эти годы в стране. Они, естественно, тем или иным образом преломляясь, влияли на армию. Народ и армия в то время были, как никогда, едины, несмотря на расхожесть этого выражения. Надо напомнить, что

Винтовка Мосина образца 1891-1930 года
Патроны для винтовки Мосина калибра 7.62х54мм.

Слева - снаряженная обойма. Справа, сверху вниз: патрон образца 1891 года с тупоконечной пулей и два патрона образца 1908 года с остроконечной пулей и стальной лакированной и латунной гильзами соответственно.

в те годы составной частью учебного процесса, и не последней по своему удельному весу, являлось изучение истории КПСС, марксистско-ленинской философии. Кроме того, партийно-политическая подготовка включала обязательные политинформации, комсомольские и партийные собрания, конференции и тому подобные мероприятия.

В газетах и в других СМИ появлялись намёки на критику сталинских времён. Министром обороны стал, призванный Н.С.Хрущёвым из опалы Г.К.Жуков, что в армии сразу ощутили. Ввели обязательную утреннюю физзарядку для всего офицерского состава. Для многих потерявших, мягко говоря, спортивную форму, это оказалось неожиданным. В училище во время физзарядки от сердечного приступа погиб пожилой офицер-преподаватель.

Не обошлась без жертв для нашего училища и развёрнутая очередная кампания борьбы с пьянством. Командир

батальона (не нашего) майор Кожушко, имевший эту пагубную привычку, не выдержал соответствующих мер со стороны командования (проработка на партийных собраниях, критика в окружной газете). Он застрелил прямо в кабинете заместителя начальника училища по строевой подготовке подполковника Ваняшкина. Свидетелем этой трагедии стал Юра Калинин, старший классного отделения из нашего взвода, дежуривший в этот день по штабу. Он выдал пистолет Кожушко, якобы для чистки оружия. Некоторое время слышался разговор на повышенных тонах в кабинете Ваняшкина, а затем раздались выстрелы. Майор Кожушко выстрелил и себе в голову, но остался жив, Находился в реанимации в госпитале.

Я не знаю его дальнейшей судьбы. Просто от этой трагедии на всю жизнь остался на душе тяжёлый осадок. Хорошо помню обоих её участников. Говорили, что до этих печальных событий они были друзьями. Оба были отличными строевиками. Кожушко, цыган по происхождению, выделялся, как и его жена, своей красотой. Мир тесен. Много лет спустя жизнь свела по службе Игоря с племянником Ваняшкина.

Ещё немного размышлений о печально знаменитой особенности нашего, русского, характера. Как известно, не пьют, только телеграфные столбы, и то потому, что у них чашечки повёрнуты вверх дном. Но только наши люди, в отличие от представителей большинства других национальностей, к сожалению, чересчур этим увлекается. Достаточно коснуться фольклора, послушать многочисленные анекдоты. В те годы, например, ходила такая байка: «Пить надо в меру», - сказал Джавахарлал Неру. «А у нас пьют досыта», - возразил ему Никита (Хрущёв)». К сожалению, никакая антиалкогольная пропаганда и компании положительных результатов не дают, а скорее наоборот. К сожалению, при наших застольях считается доблестью не отстать, а при возможности, перепить соседа.

Водка в те времена была самая дешёвая. В последующие времена она только дорожала. Но такого разгула пьянства, как сейчас, не было. И, тем не менее, из песни слова не выкинешь.

Даже в условиях жёсткой дисциплины, некоторые курсанты, будучи в увольнении, тоже «принимали на грудь». В чём тут причина? Может, для храбрости перед танцами, может, по молодости, по глупости. Но что было, то было. Конечно, выпивали понемногу, но вероятность быть пойманным патрулём, или ротными командирами, существовала. Был, вроде как, спортивный интерес – вот, мол, я выпил, а никто не заметил. У нас в роте сочинили даже песенку на эту тему, своеобразный парафраз знаменитого шлягера тех времён в исполнении Георга Отса:

«Когда идёшь ты на свидание,
То выбирай короче путь.
Своей любимой в знак внимания
Цветов нарвать не позабудь…» и т.д.

В немудрёной курсантской интерпретации это выглядело так:

«Когда идёшь из увольнения
То выбирай длиннее путь.
И, чтоб не пало подозрение,
«Сен-сен» сжевать не позабудь

Пусть от тебя не пахнет розами,
Стоишь нетвёрдо на ногах.
Не отступай перед угрозами:
Твоя судьба – в твоих руках.

Сомненья ротного развеются,
А может, и наоборот.
Но всё же будешь ты надеяться
На положительный исход».
(«Сен-сен» - средство для устранения запаха).

Спортивные дополнительные мероприятия, введённые Жуковым, несколько потеснили партийно-политическую работу в армии. Никите Сергеевичу это, естественно, не понравилось. Георгий Константинович снова попал в опалу, в том числе, и по этой причине. Несмотря на то, что он помог

Хрущёву справиться с партийной оппозицией во главе с Молотовым, Маленковым, Кагановичем «и примкнувшим к ним Шипиловым». Вскоре грянули сенсационные разоблачения культа личности И.В.Сталина на XX съезде партии. Нам зачитали текст закрытого доклада Хрущёва. Надо признать, что хотя в СМИ уже появлялись намёки на эту тему, переосмыслить по-новому события времён сталинского правления было трудно. После жёсткого противостояния двух мировых систем в разгар «холодной» войны, провозглашенная Советским правительством политика мирного сосуществования зародила надежду, что худшие времена в отношениях между государствами канули в лету.

Потепление чувствовалось и в повседневной жизни. Из отпусков ребята привозили «рок на костях» - записанные на рентгеновских снимках западные джазовые мелодии. Появились экстравагантные «стиляги» в невиданной до того нами одежде. С ними сразу развернули борьбу, проходившую с переменным успехом. Появлялись стихи молодых поэтов новой волны, начали публиковать некоторые запрещённые ранее литературные произведения. Небывалым успехом пользовались индийские фильмы с участием Радж Капура. Месяцами из репродукторов и патефонов звучали исполняемые Лолитой Торрес песни из кинофильма «Возраст любви». Фильм Э.Рязанова «Карнавальная ночь» с Людмилой Гурченко в главной роли был настоящим прорывом в культурной жизни страны

Время моей учёбы в 1-м ВВАТУ ознаменовалось многими судьбоносными событиями в жизни Советского Союза, в основном, положительного характера, вселявшими надежду на лучшее будущее для страны. В 1957 году был отменён Государственный Заём, ежегодно забиравший у населения (и у курсантов в том числе) в принудительно-добровольном порядке, как минимум, одну месячную зарплату. Как было объявлено, это было сделано «по просьбе трудящихся». Конечно, выигрыш по облигациям займа был сродни выигрышу в лотерее, но были и недовольные, особенно с учётом того, что выплатить «занятые» деньги государство пообещало в течение 20 лет.

Плакаты и «картинки» Московского фестиваля

Нельзя не вспомнить и 6-й Всемирный фестиваль молодёжи и студентов в Москве, прогремевший в июле-августе 1957 года. Он прошёл на фоне послевоенного подъёма во всех отраслях экономики СССР. Произошли знаковые события - запуск первой межконтинентальной ракеты, покорение Южного полюса, начало пассажирского воздушного сообщения между Лондоном и Москвой и многое-многое другое. В Москве собралось 34 тысячи человек из 131 страны мира. Молодежь общалась, пела песни, слушала джаз. Дискутировала о еще недавно запрещённых импрессионистах, о Хемингуэе и Ремарке, Есенине и Зощенко, обо всём, что волновало юные умы. А самое главное – люди заново открывали друг друга, впервые за многие годы был приоткрыт «железный занавес», разделявший мир на два лагеря.

Зарождение поколения «шестидесятников» началось в молодёжной среде именно во времена Всемирных фестивалей молодежи и студентов. Одолев все преграды, крылатый символ

фестиваля, молодости и дружбы – Голубь Мира (художник Пикассо)– долетел и до наших дней. По-прежнему тема сохранения мира на планете, соблюдения справедливости и равенства между народами, актуальна.

И конечно, нельзя не вспомнить выпавшее на эти годы утро космической эры. Запуск первого искусственного спутника в октябре 1957 года, ввергший в шок всю мировую общественность, наши сердца наполнил небывалым счастьем и гордостью. Если бы я знал тогда, что пройдёт всего четыре года, и я буду учиться вместе с первыми советскими космонавтами! А пока на вечерних проверках, проходивших в тёплое время на улице, мы с восхищением провожали взглядом быстро перемещавшуюся по ясному ночному небу, среди звёзд, искусственную звёздочку. Вот в такой оптимистической обстановке завершалось время нашего пребывания в Вольске.

Запомнилось ещё одно событие. Я выиграл в первой послевоенной фестивальной лотерее, приобретя всего один билет. Выигрыш был не ахти какой (фотоаппарат «Смена»), но деньги, взятые мной вместо выигрыша, пригодились в отпуске 1957 года.

Сразу после возвращения со стажировки, в августе 1958 года, мы приступили к непосредственной подготовке к Государственным экзаменам, а вскоре и к их сдаче. Основными предметами были, конечно, технические дисциплины – конструкция и техническое обслуживание авиационной техники, выполнение на аэродроме практических работ по эксплуатации самолётов Ил-28 и двигателей ВК-1А. Но и к экзаменам по военным дисциплинам – уставам, строевой, огневой подготовке, партийно-политической работе – приходилось серьёзно готовится. А мне в особенности, потому что с первого курса я шёл круглым отличником. Негоже было сбавить темп на финише. Вообще, как говорит моя любимая супруга, комплекс отличника преследовал меня всю жизнь. Вот и сегодня этот комплимент я заслужил - красиво и тщательно, по её мнению, нарядил ёлку – эти строки пишутся в канун Нового 2008 года. Трудно представить, что от описываемых мною событий прошло 50 лет!

Ну да ладно, закончим лирическое отступление и, как говорится, «возвратимся к нашим баранам». Сдача экзаменов, особенно практических работ на технике, для меня осложнилась перенесенным недавно заболеванием – «флегмоной», воспалением на правой руке. Как назло, на аэродроме мне досталась трудоёмкая работа – замена смазки в подшипниках основного колеса шасси. Необходимо было установить самолёт на подъёмники, снять довольно внушительное колесо, размонтировать его, заменить смазку, потом проделать все операции в обратном порядке. Конечно, без помощи товарищей выполнить работу было трудно. В результате всё обошлось благополучно, экзамены по эксплуатации авиационной техники были сданы на отлично.

Так же успешно были сданы экзамены по остальным дисциплинам. 1-е ВВАТУ имени Ленинского Комсомола я закончил с отличием. Наступил не очень продолжительный, но очень приятный период ожидания приказа о присвоении нам первого офицерского звания. Мы, ещё официально не лейтенанты, но, де-факто, уже и не курсанты, могли свободно распоряжаться свободным временем. Могли по первому желанию ходить в город, что после трёх лет жёсткой солдатской дисциплины казалось очень непривычным.

Огласили приказ о присвоении нам званий «техников-лейтенантов». События замелькали с калейдоскопической быстротой - прошло распределение по военным округам, получение офицерской формы. Затем последовали оформление предписаний об убытии к местам прохождения дальнейшей воинской службы, получение отпускных предписаний. И, как кульминация этих счастливых дней – выпускной вечер-банкет.

Некоторое волнение вызвало получение офицерской формы. Дело в том, что в 1958 году она в очередной раз претерпела изменения и, как нам казалось, не в лучшую сторону. В военной авиации отменили красивую парадную форму синего цвета с блестящими шевронами на воротнике и обшлагах двубортного мундира с синими фуражкой, галстуком и белыми рубашками,

с кортиком (пределом наших мечтаний). Я вспомнил, как эта форма понравилась мне на слушателях Монинской академии, в бытность мою в Валентиновке. Теперь рубашки, фуражки, галстуки и однобортные мундиры все были зелёного цвета. Только петлицы голубые. Ботинки поменяли свой цвет с чёрного на коричневый. Самое обидное – к новой форме вожделенный кортик уже не полагался. Ещё обиднее был тот факт, что один из двух батальонов (не наш!) выпускался в старой форме!

Конечно, теперь эти «форменные страдания» кажутся смешными, но в молодости часто отдаёшь предпочтение форме перед содержанием. Как и введется в армии, форма периодически меняет свой вид. Через несколько лет в ВВС вновь появились синие мундиры, галстуки и фуражки с белыми рубашками. Но это уже не вызвало, по крайней мере, у меня, каких либо глубоких переживаний.

При распределении по округам мне, как отличнику, было предоставлено право выбора военного округа. Правда, когда подошла очередь, после младших командиров и отличников с фамилиями, начинавшимися с вышестоящих букв алфавита, выбор был не богатый. Считаю, что это была рука судьбы, когда мне представилась возможность выбрать Прибалтийский военный округ. В предписании стояло место прибытия для прохождения

дальнейшей службы - город Рига. Это была Прибалтика, приятное, хотя и шапочное, знакомство с которой состоялось во время войсковой стажировки.

В эти же дни прошёл итоговый концерт художественной самодеятельности. Не без волнения прочитал своё стихотворение, посвящённое Вольску.

«На холмах, над рекой величавой
Ты поднялся с цементной земли.
Город доброй курсантской славы,
Город первой военной зари.

За три года с тобою сроднились,
Стал ты близким для нас, дорогим.
Будто заново здесь мы родились,
Это чувство навек сохраним!

У знакомых калиток встречи,
Неба просинь на волжской волне
Вспоминают в сегодняшний вечер
Сколько вольских ребят по стране.

Прелесть танцев в задумчивом парке,
И огонь молодёжных балов,
И над Волгой закат – как подарки
Пронесём мы сквозь строй годов.

Вслед за нами не постареешь,
Год от года тебе молодеть.
Вольск, ты многих ещё согреешь,
Перед тем, как им в жизнь лететь!»

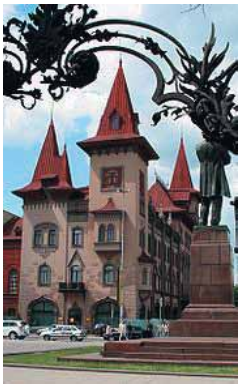
Надо упомянуть, что в училище я продолжал сочинять стихи. Участвовал в работе литературной секции при редакции городской газеты «Цемент». Печатался, правда, редко, в этой и окружной газетах.

Наступили грустные дни расставания с городом, училищем, ставшими за три года почти родными, командирами-

воспитателями, друзьями и товарищами. Фотографирование на память, обещания (большинство из которых так и остались обещаниями) обязательно переписываться. Обычные хлопоты, характерные для любого расставания. Хочется ещё отметить, что три года, проведенные в училище, лично мне показались самыми длинными в моей жизни. Дальше она пошла с постоянным ускорением. К большому сожалению, оно не уменьшается и сейчас, скорее наоборот.

Молодые лейтенанты постепенно, часто группами, разъезжались. Объединяющим фактором, в основном, было место жительства. Я уезжал вместе с хорошими ребятами из Воронежа и Липецка – Витей Мешковым, Васей Дорофеевым, Володей Хлебниковым и ещё с несколькими земляками. Познакомился и сдружился с ними за годы учёбы. Наша группа благополучно доплыла на красивом трёхпалубном пароходе (их строили на верфях ГДР) до Саратова. Погуляли напоследок по городским улицам. Распростились с Володей Яныкиным, коренным саратовцем. Мне с другими товарищами довелось ранее, в отпусках, погостить у его гостеприимных родителей. Благодаря Володе, мы познакомились и полюбили этот красивый (совсем не «деревню, глушь…») город.

Дальше был Мичуринск, откуда я три года назад отправлялся в «Красную армию». Первое «колечко судьбы» (сколько ещё



Саратов. Храм «Утоли мои печали», консерватория

их будет в жизни!) замкнулось. Посидели вместе в привокзальном ресторане и расстались. К сожалению, ни с кем из этих ребят в дальнейшем встретиться мне не довелось. Впереди ждала и немножко напрягала неизвестностью предстоящая самостоятельная служба техника авиационного. А пока – конец сентября 1958 года и вполне заслуженный первый офицерский отпуск в Хворостянке!

Хочется немного поговорить об отпусках – это особая статья в нашей жизни. Я уже вспоминал, как ждал их во время учёбы в училище. Впервые пришлось долгое время находиться вдали от дома, от семьи, связи с которыми оставались пока ещё довольно крепкими. Это уже потом, по мере взросления и появления новых интересов, знакомых, а потом и своей семьи, мы постепенно отвыкаем от впечатлений, связанных с детством, юностью, годами, прожитыми в родительском доме.

Обычно большую часть училищного отпуска, а он выпадал на июль-август, я проводил в Хворостянке. Встречался с одноклассниками, отдыхавшими там в это время. Ходили купаться, рыбачили. Осенью иногда охотились, в основном, на уток. Обязательно пару дней я гостил в Салтычках у крёстной Веры, посещал остальных родственников. Перед первым моим отпуском от тяжёлой болезни в Вяземской больнице умер дедушка. Вскоре, сразу после моего отпуска по окончании училища, ушла от нас и бабушка Акулина. Ей я успел показаться во всей красе своей лейтенантской формы, что, как мне кажется, не доставило ей особой радости. Она уже неважно себя чувствовала. Вначале просто не узнала меня, сказав: «Это царь, что ли, к нам приехал?» Да и мои родители заметно постарели.

Каждый отпуск я на несколько дней заезжал к Лизе и Владимиру Васильевичу в Валентиновку. Они всегда очень гостеприимно меня встречали. Отдыхать на их большом участке с соснами, садом, малинником было одно удовольствие. Мне удавалось побродить и по любимой Москве, побывать в театре, чаще всего в оперетте, посмотреть новый кинофильм. У Лизы я впервые увидел передачи на маленьком экране телевизора знаменитой марки КВН с водяной линзой. Это казалось

Родители, конец 70-х. Годы, годы…

по тем временам настоящим чудом, несмотря на всю мою техническую подкованность. Очень нравилось «крутить» на патефоне пластинки со «шлягерами», как бы сейчас сказали. Они годами не приедались. Сегодня этот факт вспоминаю с удивлением. Вот только некоторые из них - песни Лолиты Торрес из фильма «Возраст любви», Людмилы Гурченко из «Карнавальной ночи», Радж Капура из «Бродяги». Ну и, конечно, шедевры в исполнении Леонида Утёсова, Клавдии Шульженко, Марка Бернеса, Эдиты Пьехи, Георга Отса и многих других. Некоторые из них и сегодня часто звучат в эфире.

Во время второго училищного отпуска я впервые познакомился с Ленинградом. Мы приехали туда вместе с мамой по приглашению Маневичей. В 1957 году Валя, после пяти лет работы на Сахалине, вернулась в город со своим мужем Марком. После окончания Ленинградской лесотехнической Академии Валя, как мне кажется, под влиянием своих романтических

устремлений, уехала на остров. Проработала там, на большом целлюлозно-бумажном комбинате в городе Томари более пяти лет. На Сахалине сестра познакомилась с Марком Маневичем, коренным питерским парнем. Он добровольно, с друзьями, туда отправился. Такие были времена, молодежь, не задумываясь, ехала на край советской земли, туда, где «бросают камешки с крутого бережка далёкого пролива Лаперуза». Романтика!

Начало их знакомства, со слов Марка, было довольно прозаическим. Он зашёл в химическую лабораторию, которой заведовала Валя, чтобы получить спирт для каких-то технических работ в своей бригаде. Но не тут-то было. Сестра заподозрила, что цели у ребят не совсем технические. С первого раза важнейший стратегический продукт не отпустила. Нет, Марк, к счастью, никогда не был особым поклонником или противником Бахуса. Но отказ молодой начальницы лаборатории его обидел. С этой обиды, как часто в жизни бывает, и началась потом дружба, счастливо переросшая в любовь. С Сахалина они вернулись уже мужем и женой.

Валя всю свою жизнь старалась, как могла, опекать нас, меня и младших сестёр. Временами эта опёка, может быть, только для меня, становилась немного навязчивой. Сестра часто считала правильной только свою точку зрения. Как говорится, Бог ей судья. В целом отношения между нами всю жизнь были по-настоящему тёплыми, родственными. Такими же они остались и после моей женитьбы, когда Маневичи познакомились с моей женой.

Летом 1958 года мы с мамой, погостив у Лизы, переехали в Ленинград.

Впервые познакомились с нашими новыми родственниками. Маневичи жили в большой коммунальной квартире на улице Декабристов, проходящей между рекой Мойка и каналом Грибоедова, недалеко от Исаакиевской площади. В семье Марк был младшим сыном. Было ещё два старших брата, тоже женатых. Во всех семьях росли маленькие дети (у Вали с Марком в 1956 году родился сын Женя). Поэтому, хотя квартира была и большая, жить было тесновато. В тоже время было

видно, что семьи братьев хорошо уживаются. И в этом была большая заслуга их матери, Сары Ильиничны, которая была настоящим главой семьи.

Старший брат, Лазарь Моисеевич (для своих Ларик), проработав много лет в области торговли, в конце семидесятых годов эмигрировал с семьёй в США. Тогда казалось, что связи с Россией у них порваны навсегда. После распада СССР всё переменилось. Валя с Марком, их сын Евгений, бывали в

гостях у американских родственников. Начинали обживаться в Америке Маневичи, как и многие эмигранты из России, трудно. Жене, квалифицированному преподавателю музыки, пришлось даже поработать домработницей в частных домах. Постепенно жизнь налаживалась. Они приобрели хороший дом с участком. Регина, жена Ларика, стала работать по специальности. Дети, двое сыновей, получили хорошее образование, старший стал дирижёром Национального оркестра.

Средний брат, Борис Моисеевич, инженер по радиотехнике, работал в закрытых организациях военно-промышленного комплекса. Побывал у нас в гостях, в Ахтубинске, когда приезжал в служебную командировку. К большому сожалению, он скоропостижно скончался в конце семидесятых годов от сердечного приступа, на руках супруги. Они в это время находились в отпуске.

Мы пробыли в гостеприимной семье Маневичей несколько дней. Мама проводила время, в основном, в беседах с новыми родственниками. Я целыми днями бродил по городу. Его основные достопримечательности были знакомы по кинофильмам и многочисленным фотографиям. Приезжая в отпуск во время

Ленинград. Исаакиевская площадь

учёбы, Валя привозила буклеты с видами Ленинграда, много рассказывала о нём.

Я пешком обошёл весь центр города, бродил по набережным Невы, по аллеям Летнего сада. Конечно, неизгладимое впечатление на меня произвели архитектурные шедевры Растрелли, «Медный всадник» Монферрана, изумительный вид со стрелки Васильевского острова. Не похожая на другие, своеобразная планировка города, с его прямолинейными проспектами и линиями, завораживает с первого взгляда. Сейчас, когда развернулась острая дискуссия вокруг проекта «газоскрёба» на Охте, я всецело на стороне его противников.

Лица прохожих на Невском проспекте казались мне тогда сплошь приветливыми и интеллигентными. При последующих наших визитах в Ленинград, даже после переименования его в Санкт-Петербург, это впечатление менялось, к сожалению, не в лучшую сторону. Впрочем, с подобным сталкиваешься и в Москве. Но это совершенно не влияет на моё отношение к великим городам, которые я искренне люблю.

Фёдор Михайлович очень любил бывать в гостях у дочерей. Его там хорошо встречали. Марк до сих пор вспоминает, с каким удовольствием тесть ходил с ним в пивбар и другие подобные заведения. Изобилие пива, закусок его восхищало. Вот только с расточительностью Маневичей иногда не соглашался. Увидев однажды у них красивый полированный стол и узнав его цену, Фёдор Михайлович, быстро в уме произвёл несложные расчёты (финансист со стажем!). И с укором произнёс: «Так за эти деньги можно было…бутылок водки купить!» Конечно, он шутил, всегда был остроумным человеком.

Уезжали мы с мамой из Ленинграда в хорошем настроении. Мне сразу понравился Марк. На долгие годы между нами установились по-настоящему родственные отношения. В тот раз он подарил мне перьевую авторучку марки «Союз», высоко ценившуюся тогда. С ней я и заканчивал училище. Казалось бы, мелочь, особенно сейчас, когда о временах тотального дефицита уже мало кто помнит. Когда много лет спустя, во время одной из наших встреч, я подарил Марку неплохую современную

ручку со словами: «Долг платежом красен», он и не вспомнил тот случай. А мне было приятно, ведь добрые поступки, даже кажущиеся незначительными, не проходят бесследно.

В середине ноября 1958 года, отгуляв отпуск, я распрощался с родителями, сёстрами, знакомыми. Забрав всё, что было положено из «армейского приданого», выехал в Ригу. Там находился штаб Прибалтийского военного округа, явиться в который мне и полагалось, в соответствии с имевшимся на руках предписанием.

Фёдор Михайлович, Женя, Марк, Валя. И Пётр «Прима»

ПАНЕВЕЖИС. МОЯ ЛЮБОВЬ (1958–1961 ГГ.)

Первая, если можно так выразиться, «транзитная», встреча с Ригой происходила хмурым ноябрьским днём 1958 года. С предписанием на руках я прибыл в штаб Прибалтийского военного округа. Город показался мне серым, даже мрачным со своими, как мне показалось, однообразными серыми зданиями, узкими улочками и готическими соборами. Потом это мнение менялось по мере более близкого знакомства со столицей Латвии. В тот ноябрьский день, собственно говоря, мне было не до архитектурных красот. Меня волновал вопрос – где я окажусь через сутки. Конечно, хотелось остаться в Риге или хотя бы поближе к ней.

Как договаривались ещё в Вольске, в штабе округа я встретился со своими товарищами. Это были Александр Коновалов из нашего взвода и Булат Насыров из третьего взвода, назначенные, как и я, в Прибалтийский военный округ. Целый день мы провели в штабе, переходя из кабинета в кабинет и беседуя с различными штабными чинами. Ближе к концу дня определилась наша дальнейшая судьба. Мы получили предписание явиться в штаб 128 гвардейского БАП (бомбардировочного авиационного полка), расквартированного в городе Паневежисе Литовской ССР.

Нам вручили проездные документы до города, о котором мы здесь впервые услышали. Одно было ясно - городишко небольшой, расположен далеко от морского побережья. Это тоже не радовало. В душе («рыба» всё-таки) я мечтал оказаться на берегу Балтийского моря. Наше настроение ещё больше понизилось, когда уже в поезде мы побеседовали с попутчиком - офицером-авиатором. Узнав, куда мы направляемся, он пренебрежительно сказал, что это большая деревня. Вот мол, Шяуляй, где служит

он, совсем другое дело. Вскоре старший лейтенант сошёл в этом самом городе, пригласив заезжать в гости, если уж очень заскучаем в своей «деревне». Примерно через час мы, не в самом лучшем настроении, подъезжали к Паневежису. Здесь нам предстояло продолжить нашу армейскую службу.

Сойдя на перроне маленького вокзальчика (куда ему до вокзала в родных Грязях!), мы вышли на привокзальную площадь. Вокруг небольшого рынка, похожего на Хворостянский, с вкопанными в землю деревянными прилавками, стояло несколько одноэтажных домиков. Единственное двухэтажное здание среди них возвышалось как небоскрёб в Нью-Йорке. Вдаль вела единственная сельского типа улица. Растерявшись, мы спросили у первого прохожего, как пройти на аэродром. Оказалось, что расположен он за городом, на противоположной стороне. Довольно далеко, в пригороде Пайостис. Но туда ходит городской автобус.

Это известие («ходит автобус») нас немного воодушевило, но подошедший допотопный маленький фургон вновь навеял невесёлые мысли. Вокзал, как оказалось, располагался на самой окраине города. По мере приближения к его центру настроение стало подниматься. Сразу за мостом через небольшую речку (уже не плохо) увидели здание драматического театра. Проехали мимо кинотеатра с непонятным названием «GARSAS» (заграница!). Выехали на центральную площадь (конечно, имени Ленина). Город выглядел примерно так же, как на этой дореволюционной фотографии, может, лошадей было поменьше.

Поневеж (до 1917 года)

От центра до проходной аэродрома на другом автобусе мы ехали ещё с полчаса. В штабе полка, после оформления всех необходимых документов, нам предложили места в гостинице,

расположенной на закрытой территории. Мы уже были проинформированы, что основная масса безквартирных офицеров снимают частное жильё в городе. Конечно, от гостиницы отказались сразу. После трёх лет жизни в казарме хотелось свободы. Нам подсказали адреса в городе, где сдавались комнаты, и мы отправились устраиваться.

В результате мы с Булатом сняли комнату на двоих в небольшом деревянном доме недалеко от центра и гарнизонного дома офицеров. Недалеко была и остановка городского автобуса, на котором можно было доехать до аэродрома. В этом же доме снимал комнату штурман, старший лейтенант Лев Бахтияров, из нашего полка. Скажу сразу, что с квартирой мне повезло (Булат Насыров примерно через год женился и съехал). Я же прожил в ней вместе с Бахтияровым все три года пребывания в Паневежисе. Большое спасибо хозяйке, Марии Осиповне, одинокой пожилой женщине, которая по мерее своих сил помогала нам в холостяцкой жизни. Она могла и приготовить что-то из еды по выходным дням, сдать одежду в стирку, да и починить её. Одним словом, за нами было кому присмотреть, что немаловажно для холостяков в такой обстановке.

В первый же день мы познакомились с соседом, штурманом. Он был года на три постарше нас, очень обрадовался, что теперь в кампании есть салаги моложе его. Чем сразу и воспользовался, послав нас с Булатом на правах старшего за спиртным и закуской, чтобы «прописаться», как у нас положено. Пришёл его командир экипажа, лётчик капитан Вячеслав Новиков. Ему было 27 лет, он нам показался очень старым. Экипаж, видно, был дружный, оба холостяки. Лев по-свойски называл Новикова «старой калошей», на что командир не обижался.

Гастроном и большая закусочная («ушкандине» политовски) №7 располагались рядом с нашей квартирой. Поэтому организовать при необходимости хороший стол для нас не предоставляло большого труда. В магазине нас сразу поразило изобилие продуктов и, как потом мы оценили, их высокое качество. Уровень жизни в Литве, а потом, как мы убедились, и во всей Прибалтике, разительно отличался в лучшую сторону

по сравнению с центральными районами матушки России. И по обеспеченности промышленными и продовольственными товарами, и по их качеству, и по культуре обслуживания в торговой сети, в других общественных местах. Чувствовалась влияние западного образа жизни, западной культуры. Главное, во всём было больше порядка, организованности, уважительного отношения друг к другу. Получалось, что мы «немного попали за границу».

Для меня не удивительно, что большинство уходивших в запас моих старших товарищей оставалось в Паневежисе, в Литве или в Латвии. Я знаю, что и после распада Советского Союза многие из русскоязычных жителей не уехали из Прибалтики, несмотря на «прохладное», мягко говоря, к ним отношение со стороны местного населения. Кстати, я помотался по всем её республикам, знаю, что в Литве оно наименее «прохладное». Да и по всему своему укладу, основным чертам национального характера литовцы ближе всего к русским. Причиной тому является долгая и противоречивая история их взаимоотношений. Начало которых уходит далеко вглубь веков, ещё до образования Великого княжества Литовского и Московского царства.

Раз уж зашла речь об истории, надо немного рассказать о Паневежисе. Тем более что он стал поворотной вехой в моей жизни – здесь я встретил, свою первую настоящую любовь. Но об этом потом.

Следуя литовскому произношению, следовало бы писать "Панявежис", с ударением на последнем слоге. Историческое написание - лит. Panevėžys, польск. Poniewież, до первой мировой войны русск. Поневеж. Город на севере Литвы, пятый по количеству жителей (129 тысяч жителей, 1990). Административный центр Паневежского уезда и Паневежского района. Расположен на обоих берегах реки Невежис (приток Немана), в 135 км к северо-западу от Вильнюса, В городе пересекаются важнейшие автомагистрали Литвы и международная магистраль «Виа Балтика», соединяющая Вильнюс с Ригой. Железнодорожные линии соединяют с Даугавпилсом и Шяуляем.

Панорама Паневежиса

Действуют два аэродрома местного значения. В советское время был известен заводом, выпускавшим кинескопы для малогабаритных телевизоров «Шилялис», по тем временам большого дефицита. Работали и другие заводы – кабельный, автокомпрессорный, электротехнический, стекольный, металлоизделий, сахарный, комбикормов, а также спиртовой, мясной, молочный и льнообрабатывающий комбинаты, мебельная и швейная фабрики.

Название города связано с названием реки Нявежис (лит. Nevėžis), впадающей в другую реку Нямунас. Впервые упомянут в грамоте короля Польши и великого князя литовского Александра, датированной 7 сентября 1503 года, согласно которой настоятелю Рамигалы даровалась земля с условием, что здесь будет построен костёл. На правом берегу Невежиса образовалось селение с костёлом, торговой площадью, корчмой, пивоварней и баней, получившее позднее название Старого Паневежиса. В начале XVI века на левом берегу Невежиса на государственных землях образовалось другое поселение, получившее название Нового Паневежиса. Оно быстро росло; обе части соединились в 1780. В 1727 в Паневежисе построили костёл, монастырь и коллегию — первую среднюю школу в городе. Символ города рак.

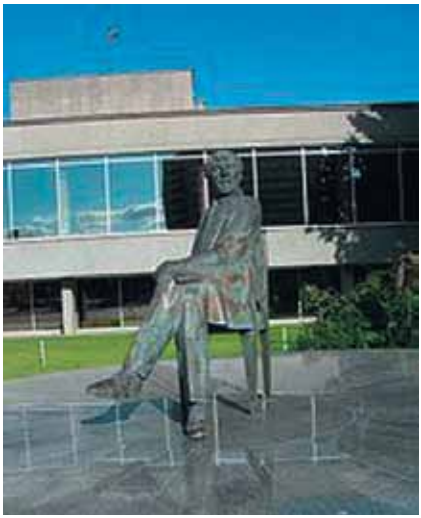
С тех давних пор город, конечно, рос и развивался. Уже в нашу бытность был построен замечательный стадион. Там в 1960 году я успел посмотреть игру своего любимого ЦСКА (правда, дублирующего состава, но зато во главе с тренером

Герб Паневежиса и скульптура символа города

Всеволодом Бобровым!) с вильнюсским «Жальгирисом». А когда в середине семидесятых годов мы с Верой и детьми заехали в Паневежис в гости к её подруге, город уже было не узнать. Прямо маленький Париж! Построили новое ультрасовременное здание знаменитого драмтеатра имени Ю.Мильтиниса, высотную гостиницу, комфортабельный автовокзал с очень удобным перроном. Преобразились и похорошели центральная площадь и улицы города. Много цветочных клумб и декоративных кустарников, у частных домов они заменяют ограду. Ну, а с чистотой в городе всегда был порядок.

Ныне город по-прежнему остаётся важным центром производства, причем часть предприятий успешно развивает прежние виды деятельности (завод «Экранас», пивоваренный завод «Калнапилис» и др.). Наибольшую известность в Советском Союзе и за рубежом принёс городу Паневежский драматический театр, в частности, благодаря режиссёру Юозасу Мильтинису и своему ведущему актёру Донатасу Банионису.

Мильтинис, Юозас Йонович (Miltinis, Juozas) (1907–1994), литовский режиссёр, актёр, театральный педагог. Заслуженный артист Литовской ССР, народный артист Литовской ССР, народный артист СССР (1973).



Юозас Мильтинис. Памятник ему у здания драмтеатра

Упрямство, трудолюбие и целеустремленность он сохранял всю жизнь. В начале 1930-х был уволен за профессиональную непригодность из труппы Шауляйского театра. В 1931 окончил студию при Каунасском театре. В 1932 без денег, не зная языка, он уехал из буржуазной Литвы в Париж, учился в Сорбонне на курсе искусств. Денег ему едва хватало на еду. Его соучениками и друзьями были Ж.Вилар, П.Валери, П.Пикассо. Мильтинис выучил французский язык, потом английский и итальянский, ходил в музеи и на лекции по искусству. Окончательно он вернулся в Литву в 1939, когда в Европе началась война.

В 1940, после установления советской власти в Литве, было решено организовать новый драматический театр в Паневежисе. Мильтинис получил предложение этот театр возглавить (впоследствии театру было присвоено его имя). Он согласился и уехал в Паневежис с группой артистов-любителей, которые составили ядро студии, а потом и труппы нового театра. В наличии было только небольшое здание с крохотным залом на 320 мест. Все остальное нужно было начинать практически с нуля. Известный актёр Донатас Банионис позже вспоминал, что Мильтинис ввёл правило: никаких семей в театре, поскольку

это могло привести к интригам. Аскетизм распространялся и на творческую жизнь актеров: не приветствовались контакты с публикой – актер должен оставаться загадкой, по окончании спектакля не поднимался занавес для выхода актеров на поклоны – нельзя было смазывать впечатления от спектакля. Мильтинис не брал в театр профессиональных актеров, на паневежисской сцене играли только его воспитанники. Для Мильтиниса была важна личность ученика, он много требовал, но и много давал. Он считал обязательным просмотр лучших спектаклей Москвы и Ленинграда. Сам режиссер умел делать в театре всё, даже собственноручно красил ткани для костюмов, считая, что в спектакле не может быть мелочей. Театр продолжал работать и при немцах, и после освобождения. Поначалу на спектакли приходило около 20 зрителей, но постепенно он становился популярным.

Казалось, пришёл успех. Однако в 1954 Мильтинис был снят с поста главного режиссера театра. В 1959 Мильтинис вернулся в театр и поставил блестящие спектакли Иванов А.Чехова и Макбет У.Шекспира. В 1965 году известный театральный критик Н.Крымова опубликовала хвалебную статью о театре Паневежиса в газете «Известия». Мнение столичной прессы оказалось определяющим. Мильтиниса начали хвалить – даже за то, за что ругали раньше. Началось и строительство нового здания театра. На спектакли Мильтиниса стали приезжать зрители со всей страны, теперь даже жители Паневежиса не всегда могли попасть в свой театр.

За всю свою жизнь Мильтинис не принял в театр ни одного профессионального актёра, ни одного выпускника консерватории или театральной школы. Только учеников, прошедших его студию. Он воспитал таких замечательных актёров, как: Д.Банионис, С.Петронайтис, Б.Бабскаусас, А.Масюлис, К.Виткус, и других. Несколько его учеников стали выдающимися режиссерами. Многие из них снимались в кино – художественные принципы работы Мильтиниса с актёрами оказались благоприятными для формирования их кинематографического успеха. Выдающийся режиссёр современности вышел

на пенсию в 1980, жил замкнуто. Умер в 1994 в Паневежисе. Свою огромную библиотеку он завещал городской библиотеке Паневежиса.

Я познакомился с Мильтинисом случайно, в поезде, когда уезжал поступать в Академию имени Жуковского. Это было ещё до пика его популярности. Мы довольно много беседовали. Помню, он заметил, что военные, офицеры не очень часто посещают театр. На моё оправдание, что мы плохо знаем литовский язык, он сказал, что многие спектакли идут с дублированием на русский язык. Договорились, что по возвращении мы обязательно встретимся в театре. Но сбыться этому уже было не суждено – в Паневежис я не вернулся.

Самый известный ученик Мильтиниса Донатас Банионис родился в 1924 году, в Каунасе. Народный артист Литовской ССР, Народный артист СССР (1974), почётный гражданин города Паневежис (1999). Вот как он вспоминает о начале и течении своей театральной жизни.

«В Паневежский театр пришёл 17-летним самонадеянным мальчишкой. Я оканчивал курс в керамической школе, когда мой друг рассказал, что есть такой замечательный режиссер Юозас Мильтинис, недавно приехавший из Парижа. Набирает труппу, и мне не мешало бы с ним познакомиться. Он хочет создать в Литве современный европейский театр.

Этикетка спичечного коробка. Вид с символом города

Театр в Паневежисе открылся в марте 1941 года, я вступил в труппу 1 июня. А 22 июня началась война. Пришли немцы. Кстати, немецкий комендант оказался образованным и любящим театр человеком. Он отлично говорил по-французски, общался с Мильтинисом. Выписывал ему из Франции вина и кофе, без которого тот не мог жить. Репертуар состоял в основном из литовских пьес. Потом пришла Красная армия, репертуар снова изменился…

Расписание театральной жизни строилось так: теоретическая подготовка, а потом репетиции. Так мы учились. Я учился сразу перед публикой, учился по реакции публики и замечаниям режиссера. И каждую неделю, во вторник, должно быть обсуждение твоей жизни - что ты сделал за эту неделю, хорошо прожил или плохо. У нас не делилось: личная жизнь, творческая жизнь. Если ты, к примеру, полюбил девушку - уходи из театра. Так было. Мильтинис говорил: "В моём театре семей не будет, потому что муж будет защищать жену, жена мужа, и начнутся интриги. Один пусть уходит".

Для Мильтиниса самое главное - не твоё ремесло, не твоя профессия, а ты сам, твоя личность. Он заставлял нас учить иностранные языки. Показывал, как ведут себя в ресторане, как носят смокинг. Он много нам рассказывал о современной живописи, музыке, кино. Когда мы первый раз выехали на гастроли в 1948 году, водил всю труппу по Питеру и говорил

об архитектуре. Тогда же мы смотрели все лучшие спектакли: "Три сестры" во МХАТе, "Учитель танцев" с Зельдиным в ЦАТСА, товстоноговскую "Оптимистическую трагедию": Позже смотрели гастроли П. Брука...

…О театре. В театр меня с первого раза не приняли. Неудачи давали мне возможность двигаться дальше. Я вообще считаю, что ты ничего не сделаешь, если обстоятельства не помогут тебе. Надо было всему так совпасть - и советская власть должна была прийти в Литву, и Мильтинис - вернуться из Франции, и мой друг - поступить к нему в театр, - чтобы в итоге я оказался на сцене. …Я до сих пор ценю роль Павки Корчагина в спектакле «Как закалялась сталь». Ведь произведение-то очень глубокое (если отбросить идеологию). Павка Корчагин - это тоже я, это моя судьба. И для меня он остается героем… В 1984 году я согласился стать художественным руководителем Паневежисского театра. Но эта работа была для меня тяжёлым испытанием. Поэтому через четыре года при первой же возможности избавился от этой должности, объяснив: «Я – актёр и хочу заниматься творческой работой»…

…О кино. О моей кинокарьере можно серьёзно говорить только после фильма «Никто не хотел умирать», который снял Жалакявичюс. Мы хотели рассказать, что «лесные братья» были уверены, что они сражаются за независимость Литвы. Нет, конечно, я тоже не думал, что советская власть пришла на века. Как шутили тогда, ничего вечного нет, кроме дружбы СССР и ГДР. История - от древних греков и римлян до наших дней — показывает, что мир бесконечно меняется.

…Фильм «Мёртвый сезон» неожиданно тоже оказался удачным. Потому что поначалу меня снимали с роли, сказали, что никакой я не советский разведчик: некрасивый, невысокий. А советский разведчик должен быть сразу виден, выделяться из массы. Но потом восстановили только потому, что меня отстояли Михаил Ромм и непосредственно прототип моего героя. Он тоже был небольшого роста, лысый и совсем не похож на Кадочникова. Компетентные люди говорили мне, что Путин выбрал профессию, посмотрев «Мертвый сезон».

«Мёртвый сезон»

Это правда. Но впервые я об этом узнал не от самого Путина. В какой-то программе его бывшая учительница рассказывала, что Владимир Владимирович решил стать разведчиком после того, как посмотрел «Мертвый сезон». В 2001 году я был в составе литовской правительственной делегации в Москве в Кремле. Я был представлен господину Путину, и мы перебросились несколькими словами. И когда я спросил его об этом, он засмеялся и сказал: «Было дело».

…Я не считаю, что Тарковский поступил правильно, уехав за границу. Там он снял довольно вторичное кино - я имею в виду «Жертвоприношение». Не было в нём той глубины, того смысла, которые были заложены в «Андрее Рублёве» или «Ивановом детстве». После премьеры «Соляриса» нас с Тарковским пригласили в гости к Феллини. Андрей начал объяснять, что он не может жить и работать в СССР, потому что здесь ему не дают делать то, что он хочет. И Феллини тогда сказал ему: «А ты думаешь, что я могу делать всё, что захочу? Нет! Я сперва должен был сделать другой фильм, чтобы получить деньги на «Амаркорд». Как же Тарковскому не давали делать то, что он хотел?! Он только «Сталкера» переснимал дважды. Да кому еще в советские времена позволили бы сделать такое? Возможно, Тарковский не сам решил уехать из СССР — его уговорили родные…

«Солярис»

…На мой взгляд, качество сегодняшнего российского кино упало, как и всего кинематографа. Посмотрите, кому сейчас дают «Оскар».

Что, «Титаник» - это фильм? Если на нём весь мир рыдал - значит, планка упала, это уже не Феллини, не Жан Габен, не Джульетта Мазина. И в России тоже актёров и режиссеров подобного уровня нет. Ведь десятки лет назад чуть ли не каждый год появлялось несколько выдающихся работ. А сейчас? Особенно меня потряс «Сибирский цирюльник». Если это считается достижением российского кинематографа? Что тут говорить! Для кого-то, наверное, это, как и «Титаник», - вершина, но это не моё кино. Приведу пример из жизни. Недавно один молодой человек говорит мне: «Что там ваш Бах или Моцарт — сидишь, скучаешь. А у нас приходишь на стадион — и десять тысяч наших ребят рядом, и там играют, и ты кричишь вместе с ними! Вот это искусство!» Чему надо сопротивляться сегодняшнему актёру? Прежде всего, искушению больших денег. А это очень трудно. Сейчас идет культурный спад. На смену цензуре идей пришла цензура денег. Личностей нет. Но они должны родиться…

О свободе. Да, свободы за границей много. Но смысла жизни нет. Его, к сожалению, и у нас почти не осталось. Поиск смысла жизни сменился поиском денег. При советской власти и драматурги, и писатели создавали великолепные вещи. Да, их запрещали, их мучила цензура, но именно поэтому им хотелось сказать что-то важное. Они боролись! И Шукшин, и другие, живя на копейки, создавали бесценные произведения культуры. Сегодня бороться не с кем, образовалась пустота. И эту пустоту не смогли заполнить ни хорошие книги, ни хорошие пьесы…

…О жизни. Мы с Оной недавно отметили золотую свадьбу, готовимся к следующей. На съёмках «Красной палатки» в Риме произошел забавный случай. Западные кинозвёзды, участвовавшие в фильме, рассказывали о себе: один жил с третьей женой, другой – с пятой. И вот очередь дошла до меня: «Я, видите ли, живу с первой женой». «Ну, мы все не мусульмане, с одной женой живём, – засмеялись собеседники. – Какая она у тебя по счёту?» «Первая», – повторил я и подумал про себя: «Опозорился…»

С 2001 года моё большое семейство (я с супругой, мой сын Раймундас с женой и двумя дочерьми) обживаем новую квартиру в центре Вильнюса. В Паневежисе у нас осталась большая квартира — за ней сейчас соседи присматривают. Зимой отопление стоит дорого, а летом она нам обходится всего в 30 литов в месяц. Это копейки! Поэтому я не хочу ее продавать. Ведь я — почётный гражданин Паневежиса, приезжаю туда играть в театре, да и другие дела находятся. Что же я, в гостинице останавливаться буду...

Как отдыхаю? У нас рядом с городом Рокишкис есть замечательный дом отдыха на берегу озера - мы туда ездим уже много лет. За нами там даже закрепили двухкомнатный номер. Гуляю. Рыбачить я не люблю. В огороде копаться - тоже не моё. Раньше, когда мы ездили с гастролями по Литве, мы ходили за грибами. Не столько ради удовольствия, а просто чтобы чем-нибудь заняться. И мы с супругой шли за грибами. Было неважно, нашел ты гриб или нет. Просто гулять по лесу — уже приятно…

Вся семья в сборе

Но больше всего я люблю читать. Время от времени я читаю Евангелие. Мне интересно. Я не верю в то, что написано, но интересно читать. Хотя ещё в советское время, будучи на съёмках «Красной палатки» в Риме, я тайком от делегации побывал в Ватикане. Там на площади, как католик получил благословение Папы Римского…

И единственное хобби мое — учиться. Я всю жизнь учился. И учился на пятёрки и в школе, и в керамическом училище. Хотя аттестат зрелости я получил с третьей попытки. После войны, уже в 47-м году, я работал в театре и одновременно учился в вечерней школе. Экзамены на аттестат совпали по

времени с гастролями. Я подал заявление министру просвещения Литвы с просьбой перенести мои экзамены на более поздний срок, но получил отказ. Тогда через три года я снова пошёл в вечернюю школу, чтобы на сей раз довести дело до конца. Экзамены я все сдал на «отлично» и в 1953 году получил свой аттестат. А ещё я любил учить языки. Когда меня пригласили в Германию, то роль Бетховена я выучил за несколько дней и свободно говорил по-немецки…

Моя жизнь сложилась. Детей уже кормить не нужно, они взрослые. Они мне помогают, а не я им. Пенсия – не знаю, как по вашим меркам – у меняя 500 долларов. Мне хватает. Что-то получает моя супруга. Поэтому я могу не работать там, где не хочу. Работаю по договору, и только когда мне интересно».

Я довольно подробно остановился на личностях Ю.Мильтиниса и Д.Баниониса, потому что их гражданская позиция объясняет во многом отношение литовцев (вероятно, и других наших бывших «младших братьев) к советскому строю и, в частности, к России и русскому народу. Во-многом согласен с оценкой Д. Банионисом современной культурной жизни.

В 1958 году, когда мы приехали в Литву, в воздухе ещё чувствовалась некоторая напряжённость, связанная с не так давно закончившейся борьбой с так называемыми «лесными братьями». Пару раз в гарнизоне объявляли «военное положение». Нам выдавалось личное оружие, и мы по неделе жили в казармах. Слава Богу, до стрельбы дело не доходило. В целом, отношение местного населения к русским, в том числе, и к военнослужащим, было сдержано благожелательное. На улицах и в общественных местах никто на нас не косился. За все годы моего пребывания в Паневежисе я не слышал, о каких бы то ни было террористических актах.

Но в народе, конечно, помнили о репрессиях, обрушившихся на литовцев после присоединения к СССР. «Родимые пятна» (коррупция, почти легальное воровство, пьянство, неуважение к личности, «руководящая и направляющая роль» КПСС и т.д.) не красили лицо советского строя. Всё это не вписывалось

в стиль жизни литовцев с их трудолюбием, любовью к порядку, дисциплинированностью и организованностью. По словам Д.Баниониса, сейчас, после полутора десятка лет, прошедших после развала Советского Союза, только 1-2 процента его соотечественников жалеют об этом. Это те, которые с ностальгией вспоминают о бесплатных квартирах, путёвках в Крым, гарантированных зарплатах, возможности поживиться за чужой счёт. Остальные, хотя большинство из них стало жить похуже, не стремятся под крыло к «старшему брату». «А зачем? Если у вас даже правила уличного движения не научились соблюдать», полемически спрашивает Д.Банионис. Можно сомневаться на счёт процентов, но, действительно, чтобы стать привлекательными для других, надо самим быть примером, навести порядок, прежде всего у себя. Только тогда можно пытаться учить жить других.

Все эти рассуждения, конечно, не очень занимали наше воображение в 1958 году. Для нас, прибывших в авиационный полк, наступил трудный период привыкания к новому ритму жизни. А это жизнь была довольно напряжённой. Нас пока не закрепили за конкретными самолётами, то есть не назначили их техниками. Пришлось некоторое время работать стажёрами. Это значит, что мы были прикреплены к опытным техникам самолётов, помогали им. Но при этом принимали участие в обслуживании всех видов полетов - дневных, ночных, облётов. Большую часть времени мы проводили на аэродроме.

Сразу почувствовали, какая ответственность ложится на плечи технического состава, и, в первую очередь, на техника самолёта. Он был фактически хозяином самолёта и непосредственно отвечал за обеспечение безопасности полёта, по существу, за жизнь лётного экипажа. Организация и обеспечение полётов самолётов, особенно современных сложных летательных аппаратов, какими были и ИЛ-28, это сложный и многогранный процесс. В нём участвуют десятки специалистов, начиная от больших начальников, руководителя полётов, и до водителя топливозаправщика (ТЗ), солдата, стоящего на аэродроме в оцеплении.

В подготовке конкретного самолёта к полёту участвуют специалисты по радио, электрическому, приборному, навигационному оборудованию, вооружению и по другим самолётным системам. Все они, выполнив на самолёте положенные проверки и работы, делают запись в контрольном листе готовности, расписываются и несут за это полную ответственность. Техник самолета, кроме выполнения своих работ по подготовке самолёта, обязан проконтролировать полноту и качество работ, выполненных другими специалистами. И только после его росписи в контрольном листе самолёт может быть допущен к полёту. Остаётся только доложить об этом командиру лётного экипажа и, после его осмотра, получить подпись о приёмке самолёта.

Никто так не ждёт возвращения самолёта из полёта, как его техник. Сколько томительных минут, часов и дней (кто же их подсчитывал!) провёл я в таком ожидании. Вроде всё проверено на самолёте, который знаешь до последнего винтика, предварительная и предполётная подготовки проведены в полном объёме, вся документация оформлена правильно. А в душе тревожно, мало ли что может случиться в полёте? И были, к сожалению, случаи, когда это случалось.

Одним из самых уважаемых техников в нашем полку был старший лейтенант Александр Кругликов. Участник войны, оптимист и весельчак. Несмотря на солидный по нашим понятиям (ему было чуть за тридцать) возраст, он общался с молодёжью на равных. Всегда был готов помочь, подсказать, поддержать если надо. Тот факт, что он долгое время работал техником самолета командира полка, говорил сам за себя. На эту почётную должность назначались самые знающие и авторитетные специалисты.

И вот у него из ночного полёта не возвращается самолёт, пилотируемый командиром эскадрильи капитаном Силантьевым. Вскоре обломки самолета и останки трёх членов экипажа находят недалеко от аэродрома. Самолёт врезался в землю при возвращении с задания, уже на снижении, километрах в трёх от ВВП (взлётно-посадочной полосы). При расследовании,

естественно, вскрыли много недостатков, но истинную причину катастрофы не определили. Такое бывает. Знаю только, что к подготовке самолёта и к техническому экипажу претензий не было.

Кругликов долго ходил, как в воду опущенный, на себя не похожий. Месяца через три, когда боль от происшедшего стала проходить, у него же происходит вторая катастрофа, тоже на ночных полётах, но уже на взлёте. Причём на самолёте, который он только что принял у техника своего звена, ушедшего в отпуск. К технике претензий опять никаких. Причиной определили ошибки в планировании полётов. Число полётов, выполненных экипажем капитана Румилова, превысило их допустимое количество за одну летную смену.

Среди инженерно-технического и лётного состава полка авторитет Кругликова практически не пострадал. Не отразились эти события и на служебном положении техника. Зная его, все понимали, что это просто трагическое стечение обстоятельств. И врагу не пожелаешь оказаться на его месте. Две катастрофы, последовавшие одна за другой, вызвали большой резонанс в гарнизоне. Помню, как молодые пилоты, собравшиеся у моего соседа Бахтиярова помянуть погибших, с надрывом пели кем-то из них сочинённую песню, где были такие слова:

«Силантьев погиб. Гибнет Румилов.
Так чей же черёд за ними в могилу?»

Одним словом, печальная история. К большому сожалению, злоключения Кругликова на этом не закончились. Примерно через полгода, когда стали забываться эти события, на комсомольском собрании прорабатывали механика той же эскадрильи, солдата срочной службы, за самоволку. Вдруг тот, ничтоже сумняшеся, заявляет начальникам: «Вот вы все здесь такие правильные, а гаечный ключ, который я нашёл на месте катастрофы, скрыли!»

И понеслось! Оказалось, что механик действительно нашёл на месте падения самолёта маленький ключик 9х12 и передал его технику звена. Если бы тот сразу предъявил ключ комиссии, то, после соответствующих проверок и экспериментов,

его бы наверняка не признали причиной авиационного происшествия. Потому что опыты, проведенные в процессе возобновившегося расследования, показали, что ключ, даже если он был забыт в самолёте, ни при каких обстоятельствах не мог заклинить управления. Так хорошо была сконструирована открытая система управления Ил-28, что посторонний предмет просто не мог нигде удержаться.

Но это уже мало кого волновало. На лицо было сокрытие факта, который мог повлиять на определение причин катастрофы. Об этом знали и промолчали техник звена, техник самолёта, члены партии. В результате оба получили строгие дисциплинарные взыскания и были уволены из рядов Советской Армии. Позже я узнал, что они были уволены со льготами, положенными по причине сокращения авиации. Это было единственное, что удалось сделать. Да, как говорил Михаил Евдокимов: «Судьба-А-А!»

К этому времени я уже обслуживал первый свой самолёт, Ил-28, бортовой номер которого «22» запомнил на всю жизнь. Как и положено, мне, как молодому специалисту, дали машину, уже порядком выработавшую свой ресурс. Самолёт, безусловно, был исправный (другой бы к полётам не допустили), но внешне немного запущенный: кое-где облупилась покраска, отдельные заклёпки, а их на планере тысячи, требовали замены. Я старательно устранял выявленные недостатки. При первом осмотре моего самолёта инженер полка майор Дубинин поставил моему самолёту «тройку».

Оценка положительная, недостатки незначительные, не влиявшие на безопасность полётов, но набралось их целых двенадцать. У инженера полка была твёрдая такса: до 5-ти недостатков и замечаний – оценка «пять», до 10-ти – соответственно, «четыре», до 15-ти – «три». Это мне объяснили мои более опытные коллеги-техники, когда увидели, что оценка расстроила меня, чуть ли не до слёз. Они даже пытались убедить инженера полка, что тот занизил мне оценку, но бесполезно. В дальнейшем у меня не было существенных претензий по службе. Я честно зарабатывал свой авторитет. И, как вскоре

выяснилось, не зря. В 1960 году, как всегда неожиданно, грянуло «хрущевское» сокращение авиации. От нашей бомбардировочной дивизии остался только один полк. Я оказался в числе немногих из техсостава, кого не сократили.

Для наших «верхов» характерно шараханье при решении важных, судьбоносных для нашей страны, вопросов. Как правило, принимаемые решения редко дают те результаты, которые декларируются вначале. В конце пятидесятых годов в Советской армии появился новый род войск - РВСН (Ракетные войска стратегического назначения). Мероприятие, безусловно, правильное и своевременное. Но зачем надо было так резко и по варварски сокращать авиацию – до сих пор не понятно. Говорят, что к этому приложил руку известный конструктор баллистических ракет академик Чаломей, видевший в самолётах прямых конкурентов своим детищам. Если вспомнить, что тогда в его КБ работал (и небезуспешно – лауреат Ленинской премии в 28 лет!) Сергей Хрущёв, сын Генерального секретаря КПСС, в это можно поверить. Перефразируя известную фразу – «Дело-то семейное!»

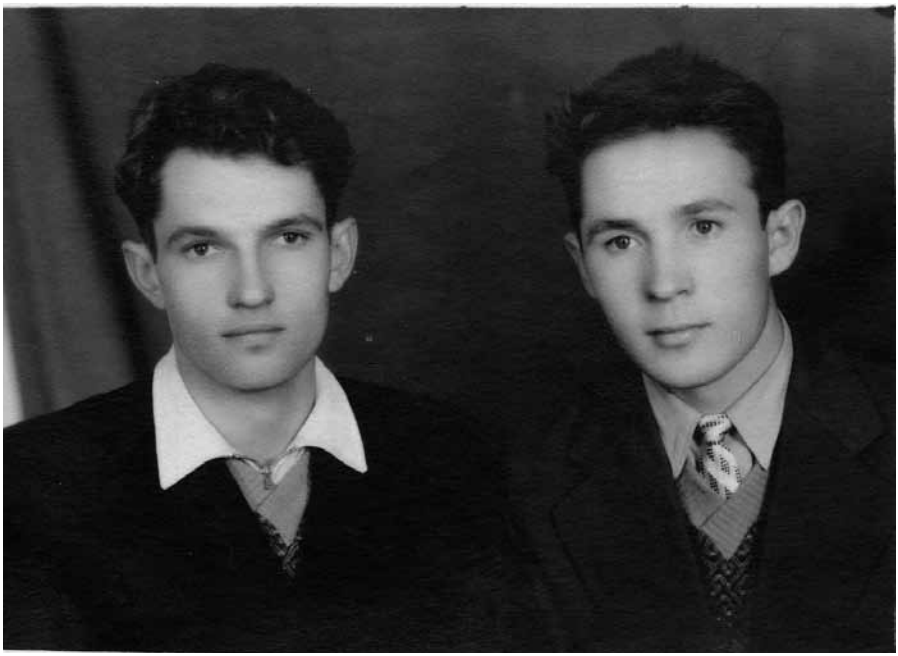
О масштабах сокращения можно судить по нашей дивизии: из двух полков, расквартированных в Паневежисе, остался один. Более пятидесяти самолётов были выведены из эксплуатации. К ним присоединились порядка пятидесяти Ил-28 из третьего полка дивизии, совершившие свой последний перелёт из Черняховска, и два стратегических бомбардировщика Ту-4. По два-три нелетающих самолёта закрепили за техниками оставшегося 128 гвардейского (может быть, поэтому и сохранившегося) авиаполка. Самолёты разместили на грунтовой стоянке, где они ждали своей участи. Первое время на них проводились периодические работы, положенные по Регламенту технического обслуживания. Потом их просто разрезали автогеном, превращая в металлолом. К счастью, это происходило не на моих глазах – к тому времени я поступил в Академию.

По роду службы, после окончания Академии, мне много пришлось поездить по авиационным гарнизонам. В некоторых из них ещё долго бросались в глаза подобные «вечные

стоянки» списанных самолётов. Многие из них, в частности и бомбардировщики Ил-28, после смещения Хрущёва, ввернулись в строй. Ресурс у них был далеко не выработан. К 1960 году прошло всего 12 лет с начала их эксплуатации. Они долго ещё приносили пользу, работая буксировщиками в боевых полках, доставляя матрицы газет в удаленные районы, выполняя задания в интересах метеослужбы. Говорят, что позже был даже сформирован полк Ил-28, доработанных под штурмовики – Ил-28ш.

Если, как говорится, бездушная техника стерпит всё, то о судьбах многих людей, попавших под жернова сокращения, этого не скажешь. Месяца три офицеры, выведенные за штаты полка, жили ничего, по существу, не делая, ожидая своей участи. Расскажу о некоторых своих знакомых. Никто из них не хотел уходить из авиации. Но их желание кадровиков мало интересовало. Мой ближайший товарищ, с которым мы очень

С Сашей Коноваловым, 1960 год



сдружились в Паневежисе, Саша Коновалов, попал в ракетные войска. О службе в РВСН, несмотря на их молодость, уже шла не очень хорошая слава. Ракеты, как правило, располагались в самых отдалённых гарнизонах. Коновалов даже сознательно шёл на нарушения дисциплины, надеясь, что его уволят в запас. Из этого ничего не получилось, он был назначен в Средне-Азиатский военный округ, в Казахстан. Отправился он туда, захватив с собой симпатичную девушку Стасю, полячку по происхождению. Больше судьба нас вместе не сводила.

Другой мой товарищ, хороший спортсмен Александр Попов, был назначен в военную приёмку, в «город невест» Иваново. Там он и нашёл свою судьбу, женившись на ткачихе и дослужившись до должности старшего военпреда на парашютном заводе. С Сашей Поповым, единственным из паневежских сослуживцев, мы через много лет встретились в Москве. Он с семьёй побывал у нас в гостях, когда я служил в Центральной инспекции безопасности полётов.

Булату Насырову повезло больше – он получил назначение борттехником в вертолётный полк, под Рязань. Вертолёты в то время тоже были ещё экзотическим видом, но всё же авиацией. Через год Булат приезжал в отпуск (жена у него была из местных русских). Форсил перед нами в кожаной куртке, которая ему полагалась как члену лётного экипажа. Пётр Самодуров, опытный техник, постарше нас лет на пять, одно время шефствовавший над нами, вообще попал в танковую часть. Она располагалась в Эстонии. Пару раз он приезжал к нам, в Паневежис, за запчастями.

Насколько я помню, из инженерно-технического состава в запас попали немногие. А вот лётный состав, особенно молодые штурмана, только что прибывшие в часть, все были уволены. Хотя для многих из них это было просто катастрофой. Как у нас часто бывает, через несколько лет ветер подул в другую сторону. Некоторые уволенные, опять же против их воли, были вновь призваны в армию из запаса. Приехав в 1965 году из Академии на стажировку в Черняховск, я встретился с инженером нашей эскадрильи. После увольнения по сокращению,

он хорошо устроился в ГВФ, получил квартиру в Клайпеде. И вот опять пришлось всё бросить и начинать новую жизнь. Для военных такая цыганская жизнь тогда была обычным делом.

Вернёмся к началу пребывания в Паневежисе, в 1958 год. О начале нашей службы я уже рассказал. Но не службой же единой жив человек. Как же протекала, так сказать, личная жизнь молодых офицеров? Город Паневежис небольшой, но уютный. О драмтеатре я рассказал. Если бы тогда знать, какую известность он получит в дальнейшем, конечно, уделили бы ему большее внимания. А пока при отсутствии телевизоров (они только-только стали появляться) основным культурным мероприятием оставался поход в кино. Новые кинофильмы мы смотрели в двух небольших, удобных, с современным оборудованием, кинотеатрах – «Мянас» и «Гарсас».

Кинофильмы демонстрировались и в зрительном зале гарнизонного Дома офицеров (ГДО). Вот вокруг него и вращалась, в основном, культурная жизнь, и, прежде всего, для молодёжи. В ГДО проходили довольно часто эстрадные концерты, ставились спектакли силами художественной самодеятельности. Приезжали и гастролёры. Мне хорошо запомнились и понравились концерты Литовского государственного эстрадного оркестра, а сравнивать было с кем и с чем. В Москве я бывал на концертах джаза под управлением Эдди Рознера, одного из лучших эстрадных коллективов страны. Соло на трубе в исполнении Эдди Рознера считалось уникальным в нашей стране.

Паневежис с высоты птичьего полёта

В Доме Офицеров встречали Новой год, отмечались другие праздники. Проводились и другие полковые мероприятия - торжественные собрания, партийные и комсомольские конференции и т.д. В ГДО была хорошая библиотека, так что информационного голода мы не испытывали. Посещали и городской спортзал, где проводились городские и республиканские соревнования по баскетболу, ручному мячу, боксу – видам спорта, наиболее популярным в Литве. Рядом со спортзалом находилось и другое культовое заведение немного другой ориентации – очень уютный ресторан «Паланга». Там замечательно готовили, чему мы тоже, по мере своих финансовых возможностей, уделяли должное внимание.

Но всё-таки главным мероприятием для нас, холостяков, да и для женатой молодёжи, были танцы. Этого события ждали всю неделю. Там, в основном, происходили знакомства, завязывалась дружба, прежде всего, с представительницами прекрасного пола. И, хотя я никогда не был любителем, и тем более «мастером» хореографии, танцы старался посещать регулярно. Но всё-таки, со своей судьбой, со своей будущей женой, я встретился не на танцах.

В январе 1959 года меня, как и положено, отправили в очередной отпуск. Вообще, отпуск в армии это особая статья. Мой товарищ по Академии Виктор Захожий, левый пилот Ту-16, рассказывал, что в их полку опытный офицер, прошедший всю Отечественную войну, в отпуск ходил всегда в январе. Когда его спрашивали о причине, он отвечал просто: «В 1941 году я планировал пойти в отпуск в августе. Так вот, ждать его мне пришлось четыре года». Это, может быть и байка, но в авиации технический состав летом, когда шли интенсивные полёты, в отпуска попадал редко. Соблюдалось неписанное правило:

Солнце жарит и палит -
В отпуск едет замполит.
Полетели снегири -
В отпуск едут технари!

А если учесть, что мы, вновь прибывшие техник-лейтенанты, пока были «безлошадными» (без закреплённых за нами

самолётов), то, как говорится, и «сам Бог велел» дать нам отпуск в январе.

Отпуск прошёл скучновато. На обратном пути я погостил у Лизы, пообщался с племянниками. Шура повзрослел, я его мало видел. В свободное время он бежал к школьным товарищам, дружбу с которыми поддерживает до сих пор. Юре было уже около пяти лет. Он увлечённо запускал гироскопический самолётик, привезенный мною в подарок. Лизе стало с ним полегче. Вскоре она пошла на работу, пригласив из Салтычков племянницу, дочь тёти Евгении, Валентину. Она некоторое время присматривала за Юрой. Детского сада в округе просто не было.

По возвращении из отпуска меня закрепили за самолётом, бортовой номер 22 (запомнил на всю жизнь). Климат в Прибалтике морской, зима довольно тёплая, снега обычно выпадает мало. Насколько помню, за три года я всего один раз участвовал в соревнованиях по лыжам. Со своей училищной подготовкой выглядел совсем не плохо. Началась обычная авиационная жизнь – полёты дневные, ночные, смешанные, переходящие друг в друга. В чреде парковых дней и дней предварительной подготовки авиационной техники (АТ), учений, занятий дни отдыха выпадали редко.

О службе можно говорить бесконечно. Обычно так и бывает, когда «старые авиационные волки» встречаются в компании, за столом. А на аэродроме они чаще говорят о девушках, вопреки словам знаменитой песни:

Первым делом, первым делом – самолёты!
«Ну, а девушки?» - А девушки потом!

Так вот, со своей женой я встретился не на танцах. Хотя Вера и была солисткой танцевального коллектива самодеятельности в ГДО, я её на сцене не видел. Просто как-то не попадал на их концерты. Более того, после отпуска на танцах я познакомился с девушкой, работавшей на телефонном узле в гарнизоне. И даже некоторое время за ней ухаживал, встречался. И вот наступил судьбоносный месяц май. Как и поётся обычно в песнях, с Верой мы встретились весной, в мае 1959 года. Познакомил

нас мой полковой товарищ по имени, само собой разумеется, Май Маринин. Судьба-А-А!

Биржай. Замок у озера

Конечно, был прекрасный весенний день. « Это май озорник, это май чародей веет свежим своим опахалом…», так, кажется, декламировал Киса Воробьянинов в «Двенадцати стульях». Мы с Маем шли по площади Ленина, как вдруг его кто-то окликнул с другой стороны улицы. К нам подбежала стройная блондинка, с волнистыми волосами, в шикарном платье, сшитом явно не из отечественного материала. «Прошу любить и жаловать, - сказал Май. - Познакомься, это Верочка, подруга моей жены». Мне сразу очень захотелось познакомиться с красивой девушкой. От её улыбки на полненьком, приятного овала, лице, сияющих глаз, изящной фигуры вокруг стало ещё светлее и радостней. Мы о чём-то поболтали. Всем своим поведением, открытостью и доброжелательностью новая знакомая излучала оптимизм. Мне это понравилось, в душе я твёрдо решил продолжить знакомство.

Все мои прежние увлечения ушли на задний план. Вера постепенно, но довольно уверенно, выходила на первое место в моём сердце. Она жила раньше в городе Биржай, в пятидесяти километрах от Паневежиса. Окончила русскую школу в Паневежисе. Поступила в техникум лёгкой промышленности (Вильнюс), на русское отделение. По окончании работала статистиком в Биржае на льноткацкой фабрике «Сюлас». При первой возможности приезжала в Паневежис, в гости к друзьям. Они же впоследствии помогли ей перевестись на такую же фабрику в Паневежисе. Мы стали встречаться, используя

любой повод. С большим нетерпением ждал этих встреч. Скучал, когда встречи срывались. А тут, как назло, я стал пропадать в командировках. Меня перевели в буксировочное звено. Приходилось без конца мотаться по всей Прибалтике, особенно в летнее время.

Буксировочное звено обеспечивало боевую подготовку истребительной авиации Прибалтийского военного округа. Вначале в него входили два самолета-буксировщика, доработанных на базе Ил-28Р (разведчик) электролебедками. Потом доработали бомбардировщик Ил-28 под буксировщик, оснастив его турболебёдкой. Такой самолёт включили в состав буксировочного звена. После сокращения дивизии я был назначен его техником.

Коротко о технологии буксировочных полётов. Буксировочное устройство состояло из лебёдки, расположенной в бомболюке, и троса, намотанного на барабан. От лебёдки трос шёл к хвостовой части фюзеляжа по специальным направляющим. Пульт управления располагался в кабине штурмана. Направляющие заканчивались штангой, закреплённой на корме фюзеляжа, где и крепился конец троса. На стоянке к специальным замкам на конце троса в жёсткой сцепке крепилась воздушная мишень. Мишени были разного типа и представляли собой макеты самолётов, со всеми основными аэродинамическими элементами - крыльями, оперением, шасси. Естественно, без кабин, но со специальными радиолокационными отражателями, формирующими эффективную площадь рассеивания (ЭПР), характерную для конкретных воздушных целей.

Самолёт-буксировщик взлетал с мишенью в жёсткой сцепке. Набрав заданную высоту, штурман-оператор включал лебёдку и выпускал мишень на максимальную длину троса (до 2,5 километров). После этого буксировщик выходил в зону боевых стрельб, где по мишени (не по буксировщику!) истребители проводили тренировочные атаки. Хотя бывали редкие случаи, когда отдельные «снайперы» пытались отстреляться и по нашим самолётам. Слава Богу, это были «горе-снайперы», и для наших пилотов всё заканчивалось благополучно.

Я был назначен в буксировочное звено в мае 1960 года и проработал в нём до отъезда в ВВИА имени Н.Е.Жуковского в мае 1961 года. Год получился напряжённый. Служба в звене отличалась от моей прежней работы. Дело в том, что вводная на применение звена могла поступить неожиданно. В таком случае необходимо было оперативно перебазироваться на любой аэродром округа и сразу начинать полёты. Без техника самолёта этого сделать было нельзя. Поэтому меня приказом по части ввели в лётный экипаж самолёта Ил-28. Таким образом, я получил законное право летать в передней кабине самолёта. А раз так, то за мной закрепили персональный парашют, научили его перекладывать. Я прошёл весь теоретический курс по прыжкам с самолёта. Предстояло закрепить всё это на практике. Но прыгнуть с парашютом мне так и не довелось, опять же из-за оперативности моей работы. Так всегда получалось, что когда в полку проводились прыжки, я был в командировке. А когда я находился на основной базе, прыжки по разным причинам отменялись. Так и пролетал я год с парашютом под собой в катапультном кресле. Может быть, это было и к лучшему.

В кабине штурмана, где я должен был располагаться, было два сидячих места – катапультное кресло и откидное рабочее сидение перед ПСБН (радиолокационным прицелом). Мой штурман, капитан Анатолий Кустов, симпатичный и остроумный человек, с интеллигентным лицом, в первом же полете, бросив демонстративно свой парашют на откидное сидение, сказал: «Занимай катапультное кресло. Ты как хочешь, я пристёгивать парашют не буду. Всё равно, не дай Бог, если что случиться, вдвоём мы отсюда не выпрыгнем». Человек женатый, с ребёнком в семье. Я, естественно, предложил ему занять катапультное кресло, от чего он категорически отказался. Так и пролетали мы благополучно, слава Богу, весь год с непристёгнутыми парашютами.

Пилотом у нас был старший лейтенант Владимир Мордюков, фамилия очень подходила к нему. Полноватый, с округлым лицом простого крестьянина, добрейшей души человек. Оба были постарше меня лет на пять-шесть. Добрые-то добрые, но

уже в одном из первых перелётов они устроили мне проверку. Я сидел в кресле, с восторгом наблюдая через остекление кабины за проплывавшими далеко внизу пейзажами. Надо сказать, что полёты на Ил-28 мне очень нравились, я ждал их всегда с нетерпением. Так вот при очередном перелете, когда я, как обычно, увлечённо смотрел через остекление, самолёт вдруг резко пошёл на снижение. Я инстинктивно схватился за поручни кресла, от которого меня отрывала неведомая сила. Земля быстро приближалась. Хорошо стали видны деревья, коровы на лугу, которые шарахались в стороны от несущегося на них ревущего чудовища. Пролетев недолго на бреющем полёте, самолёт стал резко набирать высоту. Меня прижало к креслу, и вскоре мы опять мирно плыли в безоблачном небе. Взглянув на Анатолия, я всё понял. Он хитро улыбался. Видно, проверку я выдержал достойно, потому что больше её не повторяли. А я, хотя и приблизительно, (всё-таки бомбардировщик не истребитель) ощутил, как чувствует себя человек в полёте с перегрузками при выполнении фигур пилотажа.

Технический состав звена встретил меня хорошо, сразу приняв в свой коллектив. Техники двух других буксировщиков, старшие лейтенанты Шукуров и Илясов, были семейными людьми, постарше меня. Сами они давно служили в буксировочном звене и знали все тонкости своей работы. Помогали освоить новую для меня специальность. Так что я довольно скоро стал хорошо справляться со своими новыми обязанностями. Кстати, это сыграло свою роль, когда в следующем году я подал заявление на поступление в Академию.

Постоянным местом базирования, вне Паневежиса, для нашего звена был аэродром Румбула на северной окраине Риги. Там же располагался и гражданский аэропорт. ВВП была общей и для истребительного полка, к которому мы были прикомандированы, и для пассажирских самолётов Ил-18, Ту-104 и других. При первой возможности я старался побывать в городе. Добирался на трамвае, довольно долго. Обошёл весь центр города, и вскоре хорошо ориентировался в Риге. Побывал в городском Межапарке, в кино-театрах, у мемориального

комплекса в Саласпилсе. Там фашисты замучили тысячи советских людей, на детях проводили медицинские опыты. Казалось, что эти зверства никогда не будут забыты. Теперь власти новой Латвии считают, что это был вовсе не концлагерь, а трудовое поселение для перевоспитания населения. Оказывается, можно и так интерпретировать исторические факты.

Особо врезалось в мою память первое знакомство с морем. В один из выходных дней мы с ребятами выехали на электричке отдохнуть на Рижское взморье, в Дзинтари. Шли от платформы, постепенно приближаясь к побережью. Море стало вырастать перед моими глазами, вскоре заполнив весь видимый горизонт. Меня охватил какой-то непонятный восторг. Наверное, примерно тоже испытал много-много лет спустя наш внук Миша, когда мы с Верой привезли его в Светлогорск. Там он тоже впервые увидел Балтийское море.

Кроме Риги, мы побывали со своими мишенями во многих других городах Прибалтики – Крустпилсе, Черняховске, Кедайняе и других. В Крустпилсе я встретился со своими знакомыми латышами Эрелсом и Юстовичем, выпускниками Вольского училища. Не помню, как мы познакомились, но между нами сложились добрые отношения. Мы пару раз встречались и в Риге. Они показали мне город. Воспоминания от этих встреч остались самые хорошие. Даже удалось посидеть в ресторане в Дзинтари, где на меня особое впечатление произвёл фонтан в центре зала.

Несмотря на негативное отношение власть предержащих к авиации, выразившееся, прежде всего, в её «драконовском» сокращении, интерес к лётной профессии в обществе не уменьшился. А когда 12 апреля 1961 года мир узнал имя первого космонавта планеты, пилота ВВС, авторитет авиации поднялся на космическую высоту в буквальном и переносном смысле. Сообщение ТАСС, прозвучавшее ясным апрельским утром, произвело эффект разорвавшейся бомбы. Хотя подспудно мы к нему были готовы, на эти мысли наталкивали всё новые и новые успехи космических запусков. Уже слетали в космос знаменитые собачки Стрелка и Белка, достигла поверхности

Луны советская ракета. Вес забрасываемого в космическое пространство полезного груза всё возрастал. Гордились тем, что США на этом этапе космической гонки, казалось, безнадежно от нас отставали.

О полёте Юрия Гагарина мы узнали, приехав на завтрак с аэродрома, с полётов, проводившихся в то солнечное апрельское утро. Радость и гордость были безмерными. Конечно, сразу же нашлись сослуживцы, знавшие, вроде бы, первого космонавта лично, начавшие рассказывать о нём всякие истории. Скорее всего, это были их фантазии, но на это уже никто не обращал внимания. Сам факт пребывания советского человека в космосе, масштаб этого эпохального события, сразу отодвинул всё остальное на второй план. Все ближайшие дни, а для меня и месяцы, были так или иначе связаны с 12 апреля. И завершились они 1-го сентября 1961 года. В тот памятный день мы, слушатели Академии имени Н.Е.Жуковского, стояли в одном строю с первыми космонавтами Советского Союза.

Почтовая открытка, издательство «ПРАВДА», 12.IV.1961 г., тираж 1.000.000., цена 1 к.

Первый человек, проникший в космос,—
гражданин Союза Советских Социалистических Республик
Юрий Алексеевич ГАГАРИН.

Но это будет потом. А пока, в апреле 1961 года, я практически был готов отбыть в отпуск для поступления в Академию имени Н.Е.Жуковского. Все необходимые проверки и испытания были пройдены с положительными результатами, документы оформлены должным образом. То, что это произошло в дни полёта Гагарина, было просто счастливым совпадением.

Мысль продолжить дальнейшее обучение не покидала

меня с первых дней службы в полку. Учиться, как это показала предыдущая жизнь, у меня получалось неплохо. Правда, в дивизии среди молодых техников таких прытких, стремящихся получить высшее образование, было немало. Но существовала негласная очерёдность предоставления такой возможности. В первые два года службы после среднего училища о ней можно было только мечтать.

Поэтому только в конце 1960 года я подал рапорт о поступлении в Академию имени Н.Е.Жуковского. Сомнений, где продолжить образование, у меня никогда не было: только в «Жуковке», и только в Москве. Хотя вероятность поступления в Высшие Военные инженерные авиационные училища в Киеве, в Риге, и в Авиационную Академию имени А.Ф.Можайского в Ленинграде была повыше. Это мы знали по опыту старших товарищей, предпринимавших такие, не всегда удачные, попытки до нас. Во второй половине мая 1961 года я попрощался с товарищами. Обговорив с Верой все возможные варианты дальнейшего развития событий, благополучно убыл в «академический» отпуск.

МОСКВА. АКАДЕМИЯ (1961 – 1966 гг.)

После прощального вечера с полковыми друзьями, с лёгкой грустью, я покинул полюбившийся Паневежис. С «лёгкой», потому что перспективы впереди вырисовывались не плохие. Очень хотелось поступить в Академию, со второго захода «покорить», наконец, столицу. Желание подогревалось тем фуроом, который вызвал во всём мире полёт Гагарина в космос. Самое главное, что с Верой предварительно всё было обговорено. В любом случае, поступлю ли я или не поступлю, будущее нам виделось только вместе, в Москве или в Паневежисе. Кстати, когда я докладывал командиру полка, полковнику Николаю Александровичу Опрышко, между нами состоялся короткий разговор: «Какие планы, если не поступите в Академию»? - «Хотел бы вернуться в наш полк». – «Я не против, поймите меня правильно», - ответил Н.А. Опрышко. Воспользоваться этой любезностью замечательного командира, получившего звание Героя Советского Союза ещё в штурмовом полку, во время Отечественной войны, мне, к счастью, не довелось.

В отпуске я практически не отдыхал. Помня о первом опыте поступления в ВУЗ, я подналёг на учебники. Предстояло сдавать вступительные экзамены по следующим предметам: математика устно и письменно, сочинение, физика, иностранный язык, спецпредмет (обобщённые вопросы по авиационным дисциплинам). После школы прошло времени порядочно, так что пришлось попотеть в буквальном и переносном смысле. Конец мая, июнь были жаркими. Спасибо родителям, они создали все условия, чтобы ничто не отвлекало меня от подготовки. Быстро пролетел отпуск. В середине июня, простившись с родителями и сестрой Тамарой (Галя работала на ткацкой фабрике в Ивантеевке, под Москвой), я выехал в Москву.

Подготовка к вступительным экзаменам в Военно-воздушную Академию имени Н.Е.Жуковского проходила в специальном летнем лагере, расположенном около платформы Белопесоцкая. Место для лагеря было очень удачное, в сосновом лесу на берегу Оки. На противоположном берегу виднелась Кашира. Я вновь оказался в условиях, близких к тем, когда поступал в Вольское училище. Жили по пять человек в палатках. Сами наводили и поддерживали необходимый порядок, по очереди патрулировали в лагере и его окрестностях.

Но была и разница. Условия для подготовки, занятий, отдыха оказались намного лучше. Палатки, столовая, учебные классы – всё располагалось в лесу, среди сосновых деревьев. Прохладно, воздух всегда свежий. Во время занятий ничто не отвлекает. Глаза отдыхают на прекрасных видах за окном. По всем предметам, вынесенным на экзамены, преподаватели Академии проводили квалифицированные консультации.

Готовились мы недели две. Я чувствовал себя довольно уверенно, но всё равно было немного не по себе. На самоподготовках некоторые абитуриенты просто подавляли окружающих своей эрудицией. В какой-то степени, это было психическим давлением на конкурентов. Конкурс оказался довольно высоким – 3-4 человека на место. После экзаменов, «когда считать мы стали раны», выяснилось, что многие из «эрудитов» их не выдержали. Я набрал 28 баллов, результат, входивший в «призовую тройку». Больше, 29 баллов, к всеобщему удивлению получил представитель танковых войск лейтенант Бонвер. Как говорится, «броня крепка и танки наши быстры!»

Наша палатка, редкий для сборов случай, прошла конкурс без потерь. По составу она была интернациональной. Владимир Шахбазян, видный высокий парень, по внешности и по сути типичный армянин. Мы, Борис Евстифеев, Вадим Николаев и я – русские. Николай Николаев - чуваш, земляк космонавта Андриана Николаева. Я не могу вспоминать о них без волнения. Мы и в Академии, и после её окончания, как могли, поддерживали «палаточную» дружбу. Причём, как всякая настоящая дружба, с некоторыми она начиналась со споров и

недоразумений. Например, однажды мы «сцепились» с Шахбазяном, по вечному, национальному, вопросу. Я заявил, что его земляки, как позже стали выражаться, «кавказской национальности», спекулируют на российских рынках виноградом, мандаринами, лимонами. Фрукты же эти достаются им на юге почти что даром. «Шах» (так между собой мы стали звать Володю) возразил, сказав, что, во-первых, армяне на рынках не торгуют. Во-вторых, цитрусовые сами по себе и на юге не растут. Вот твои, мол, земляки, русские, действительно спекулируют на юге. Они продают маленькими стаканчиками подсолнечные семечки, которые, скорее всего, воруют в колхозе. Слово за слово и страсти накалились так, что соседям нас пришлось успокаивать. К счастью, это была самая серьёзная наша размолвка. В дальнейшем, вплоть до ранней кончины Шахбазяна в 2001 году, между нами сохранялись тёплые дружеские отношения.

Интересно, что с Шахом пути пересекались не раз. Так, после окончания Академии в 1966 году Шах получил назначение в Паневежис, на ремзавод, а я – в ГосНИИ ВВС. Интрига состояла в том, что он в Академию прибыл как раз из Владимировки, где располагался этот институт. Володя, полушутя, предложил поменяться, рассказав об «ужасах» жизни в «Москве-400» - так в интересах секретности именовался удалённый гарнизон. Но мне уж очень хотелось поработать испытателем, так что обмен не состоялся.

В Паневежисе Шах не задержался. Вскоре он женился на дочери своего земляка из Армении профессора Казанджана Погоса Карапетовича, преподавателя нашей Академии. Между собой все звали его Павлом Карповичем, на что он охотно отзывался. Выпячивать свою национальную принадлежность в те приснопамятные времена, было не принято. П.К.Казанджан - заслуженный деятель науки и техники, один из авторов фундаментального учебника для авиационных ВУЗов «Теория реактивных двигателей» - имел заслуженный авторитет в научном мире.

У слушателей Казанджан, интеллигентный, довольно мягкий по характеру, человек, также пользовался любовью и

уважением. Несмотря на то, что он прожил в России большую часть своей жизни, в его произношении явно чувствовался акцент. Шах, говоривший по-русски чисто, объяснял это тем, что он, в отличие от Павла Карповича, учился в Ереване в русской школе. Я запомнил их первую встречу. Придя на практическое занятие, Казанджан, естественно, вызвал для решения какой-то задачи земляка. У доски они перебросились несколькими фразами на армянском, после чего Шах вернулся на место. Мы с ним на практических занятиях почти всегда занимали последний ряд. В ответ на мой вопрос, Шах рассказал об их диалоге. Казанджан: - «Ты действительно армянин?» - Шах: - «А разве это не видно?» - «И ты знаешь армянский язык?» - «Какой же армянин его не знает!»

В дальнейшем это общение получило продолжение. Шахбазян стал бывать в гостях у своего земляка. Казанджан негласно взял над ним шефство. Несколько раз профессор выручал Володю, который вёл довольно активную холостяцкую жизнь. Познакомившись с дочкой Казанджана, он дождался окончания ею средней школы, после чего они поженились. После распределения, послужив в Паневежисе, Володя Шахбазян перевёлся в филиал нашего института, располагавшийся на аэродроме Чкаловский.

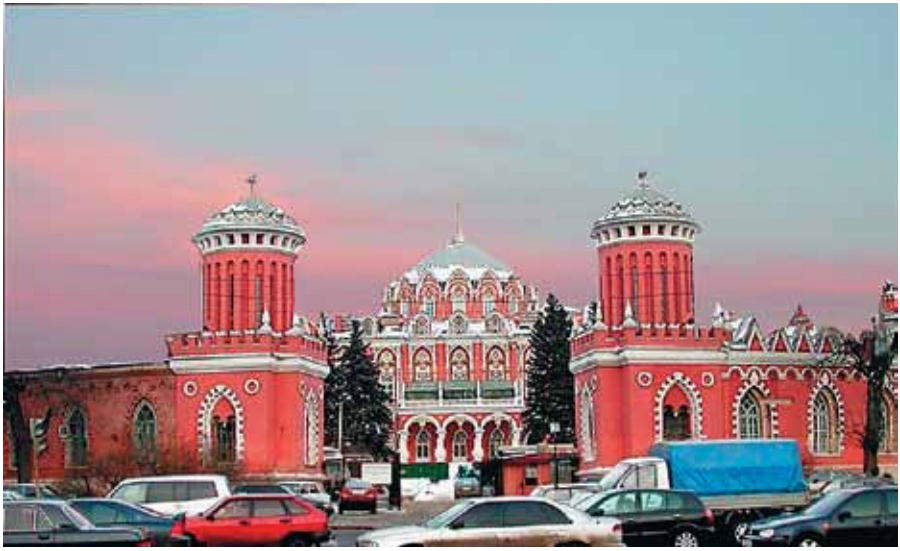
Мы с Шахом вновь оказались в одной организации, правда, он под Москвой, а я под Астраханью. На протяжении многих лет Володя был главным организатором ежегодных встреч выпускников нашего курса, оставшихся служить в Москве и Подмосковье. Таковых набиралось около пятидесяти человек. Встречи проходили всегда организованно, на день Советской Армии. Обычно в армянском кафе «Наири», на Таганке. Земляки Шаха, работавшие в этом заведении, его очень уважали. Иногородним, и мне в том числе, удавалось иногда присутствовать на этих встречах, если они совпадали с командировками в Москву.

Завершая воспоминания о Володе Шахбазяне, светлая ему память, хочу сказать, что впоследствии он поучаствовал в моём переводе из Ахтубинска в столицу. С дочкой Казанджана Шах

Петровский путевой дворец, XIX век

развёлся, женившись на красивой русской женщине. Хотя, будучи холостяком, говорил, что с русскими девушками хорошо дружить, а жениться нужно на землячках. Со второй женой Шахбазян прожил счастливую жизнь, вплоть до постигшего их несчастья. Он перенёс инсульт в конце 1994 года, а умер в 2001 году. Жена сделала всё возможное, чтобы помочь ему восстановить здоровье, что, к сожалению, не удалось. Поминальный обед проходил в любимом Володином кафе «Наири» на Таганке. У него осталось три дочери, одна от первого, и две от второго брака. Уже во время его болезни наши ежегодные курсовые встречи стали более редкими и менее организованными, а потом они прекратились.

Во время подготовки и сдачи вступительных экзаменов в Академию второй, суточный, полёт в космос совершил космонавт №2 Герман Степанович Титов. В августе 1961 года, в День авиации, в Тушино состоялся большой воздушный праздник. Было наглядно показано, что ВВС, советская авиация живёт и развивается. Всё это поднимало настроение. Я с нетерпением ждал начала занятий в Академии. Пару раз съездил в гости



Петровский путевой дворец, 2007 год

в Валентиновку, где, кстати, и смотрел воздушный парад по телевизору. Лиза, всё семейство Неяловых, тепло поздравили меня с поступлением в «Жуковку». Своей радостью я поделился, конечно, и с Верой. За время экзаменов нам несколько раз удавалось переговорить по телефону. В те времена это было далеко не простым делом.

Наступило первое сентября. По многолетней традиции, начало занятий в академии начиналось с общего митинга во дворе Петровского замка (дворца). Мы стояли в строю по факультетам. На ступеньках парадного входа расположилось руководство Академии и группа первых космонавтов. Среди них нам пока были знакомы только Гагарин и Титов. То, что они будут учиться вместе с нами, на самолётном факультете, было ещё одной приятной неожиданностью.

Немного истории. Петровский путевой (подъездной) дворец на Тверском тракте (ныне Ленинградский проспект Москвы) - бывший загородный дворец; образец русской неоготической архитектуры. Дворец изначально задумывался в качестве резиденции для важнейших особ, которые могли бы

передохнуть в нём после долгого пути из Петербурга и проследовать в Московский кремль с особой пышностью. Построен по приказу Екатерины II в 1776-1780-х годах как резиденция для отдыха знатных особ после долгой дороги из Петербурга в Москву (отсюда его название - «путевой») на подъездах к Москве по проекту архитектора Матвея Фёдоровича Казакова.

Драматическим в судьбе дворца оказался год 1812-й: во время Отечественной войны 1812 года после начала великого пожара на Москве и поспешного отвода французских частей император Наполеон некоторое время держал ставку в Путевом дворце. Этому событию посвящены следующие строки А.С.Пушкина:

Вот, окружён своей дубравой,
Петровский замок. Мрачно он
Недавнею гордится славой.
Напрасно ждал Наполеон,
Последним счастьем упоённый,
Москвы коленопреклонённой
С ключами старого Кремля:
Нет, не пошла Москва моя
К нему с повинной головою.
Не праздник, не приёмный дар,
Она готовила пожар
Нетерпеливому герою.
Отселе, в думу погружён,
Глядел на грозный пламень он.

После окончательного бегства Наполеона дворец был разорён. Восстановительные работы начались только при Николае I и продолжались более 10 лет. В 1920 г. Петровский путевой дворец был передан Военно–воздушной инженерной академии им. Н.Е. Жуковского. Долгие годы был её символом. С 1997 г. находится в ведении администрации города Москвы.

Понятно, что космонавты занимались по особой программе, в отдельной группе, примерно раз в неделю. Но их присутствие в академии накладывало свой отпечаток на её жизнь.

Санные гонки в Петровском парке.

Коронация императора Николая II

Это были годы бесспорного превосходства Советского Союза в космосе. Один за другим осуществлялись новые полёты, групповые, всё большей продолжительности. Мир внимательно следил за космической гонкой, новости на эту тему обсуждались постоянно. Вскоре, после полёта В.Г. Терешковой, в академии появилась группа из шести девушек-космонавтов. Они вызывали у нас, естественно, неподдельный интерес. Правда, из них в космосе побывала только Валентина. Ей одной и приходилось нести на своих плечах всё бремя славы. Когда однажды я, будучи дежурным по факультету, позвал её к телефону, меня удивил её бледный, замученный вид. Видимо, заметив это, она пожаловалась, что получила очередное приглашение на встречу с общественностью. Отказываться неудобно, а у неё только что родилась дочка, да и учёба требует много сил и времени. Не говоря о других, профессиональных, обязанностях.

По популярности космонавтам в те годы не было равных. Их личная жизнь интересовала всех, в том числе, конечно и нас. Мы, например, были в курсе, на каких автомобилях приезжал в академию Юрий Гагарин. Среди них были и подаренные ему за рубежом. В то время иномарки были редкостью. Производил большое впечатление его красного цвета двухместный спортивный «Рено» с встроенным холодильником. Встречались мы с космонавтами, в основном, в коридорах и в курилках. Иногда и я, хотя не был курящим, принимал участие в беседах с ними. Очень уж было интересно пообщаться с «небожителями».

12 апреля 1962 года в Академии, в спортивном зале, торжественно была отмечен первый юбилей полёта человека в космос. Вёл концерт Борис Брунов, присутствовали все действующие космонавты. Состав артистов, конечно, тоже был звёздным. Завершая мои воспоминания об учёбе космонавтов в Академии, скажу только, что оканчивали они её через год после нашего выпуска, в 1967 году. Об успешной защите дипломов Гагариным, Титовым, Николаевым, Поповичем, Леоновым и другими космонавтами, слетавшими к тому времени в космос, сообщалось в прессе и по телевидению. Про наш выпуск писали, мягко говоря, поменьше. Воспоминания же о совместной учёбе с космонавтами сохранились на всю жизнь.

Я немного забежал вперёд. До нашего выпуска ещё было очень далеко. Для меня учёба в Академии начиналась сложно. Кроме учебной нагрузки, а она была не простой, необходимо было урегулировать личные дела. Проще говоря, оформить документально наши отношения с Верой, как мы и намечали ранее. Судьба подарила нам, я считаю, счастливый московский вариант. Вскоре Вера приехала ко мне. Легко сказать, «ко мне», а у меня самого было только место в общежитии. Надо было искать частную квартиру.

А пока Вера остановилась у своих дальних родственников. Они жили в районе Раменки, за Московским университетом, на Ленинских горах. Вопрос с ЗАГС-ом решился проще. Мы подали заявление в ЗАГС Ленинградского района. В те годы ждать своей очереди надо было не меньше месяца. Вере предложили, и она согласилась, поработать в этом учреждении на общественных началах. Благодаря этому обстоятельству мы расписались всего через две недели. Зато подавать заявление в ЗАГС мне пришлось буквально «на бегу». В этот день на курсе, после обеда, проводился кросс. На мою просьбу освободить меня пораньше тогдашний начальник курса полковник Уколов сказал: «Пробежите быстрее дистанцию – раньше попадёте в ЗАГС». Пришлось показать, пожалуй, лучшее личное время.

Свадьба была скромной, у Вериных родственников в Раменках. День 24 сентября, солнечный и в тоже время прохладный,

– стояло позднее «бабье лето» - хорошо запомнился. В памяти отложилось светлое, радостное настроение, охватившее нас после торжественного акта в ЗАГСе. В душе была уверенность в счастливом будущем нашего семейного союза. Теперь, по прошествии многих лет, можно сказать, что предчувствие нас не обмануло. Дату 24 сентября мы отмечаем ежегодно.

Перед свадьбой. 21 сентября 1961 года

Нам удалось, с большим трудом, снять маленькую комнату, метров 6 квадратных, в старом деревянном доме. Он стоял на улице Мишина (бывают же такие совпадения), сразу за стадионом Динамо. До главного учебного корпуса Академии, на улице Планетной, ходьбы было минут десять. При выборе это было главным аргументом, так как сама комнатка энтузиазма особого не вызывала. Вера вскоре выехала в Литву, чтобы «закруглить» все наши дела: уволиться с работы и забрать оставшиеся на частной квартире мои вещи. Я, в ожидании её возвращения, оставался жить в общежитии на Планетной.

Наши хозяева, Петровы Александр и Таисия, были неплохими людьми, если не считать типичного русского нюанса. Александр, медник по профессии, причём высокой квалификации, без работы не сидел. Основной заработок ему приносила починка личных автомобилей, которых становилось всё больше. Естественно, и число аварий неуклонно росло. Так что деньги у Петрова водились, но при его пристрастии к горячительным

напиткам, в семью они практически не попадали. Этот факт был причиной перманентных ссор, которые, правда, до разрыва семейных уз не доводили. У Петровых было две дочки, примерно, 12 и 8 лет.

В отдельной комнатке, чуть побольше нашей, жила мать главы семейства, которую мы звали бабушкой. Сейчас, когда я пишу эти строки, мы с Верой попытались вспомнить, как её звали. И, к нашему стыду, не смогли. Она действительно была просто бабушкой, в самом лучшем смысле этого слова. В том числе, и для нас, постояльцев. Ей было уже за восемьдесят, года через полтора она ушла из жизни. До конца своих дней бабушка оставалась настоящим «лучом света» в этом царстве. Она сразу взяла шефство над нашей семьёй, и, прежде всего, над молодой хозяйкой Верой.

Бабушка вела своё маленькое хозяйство отдельно от семьи сына. Сама себе готовила и консультировала у плиты Веру. Моя жена на всю жизнь осталась благодарна ей за эти уроки домоводства. А в ответ мы помогали ей ездить на трамвае в её любимые Селезнёвские бани, располагавшиеся в районе метро Новослободская. Путь был неблизкий, но бабушка не пропускала ни одной недели. А к трамваю у неё была особая любовь – большую часть своей жизни она проработала вагоновожатой. С гордостью показывала заметку о себе из газеты «Вечерняя Москва» издания тридцатых годов. В ней говорилось о том, как однажды, при сходе трамвайного вагона с рельс, вагоновожатая Петрова своим телом мужественно закрыла выход, не дав никому из пассажиров выпрыгнуть на ходу. Иначе могли быть тяжёлые последствия.

Тося (так звали мы хозяйку) работала кассиром в гастрономе №40, на площади Дзержинского. Это был второй (после «Елисеевского») по богатству ассортимента и авторитету продовольственный магазин столицы. Во времена всеобщего дефицита, должность была прибыльной. Хозяйка имела какие-то привилегии при покупке продуктов, что служило хорошим подспорьем для семьи. Иногда и нам удавалось пользоваться эти знакомством, «доставая» дефицитные продукты. Именно,

«доставая», этот термин долго ещё заменял в нашем лексиконе слово «купить». Трудно вспомнить, что из продуктов не было тогда «дефицитом».

Ссоры между супругами Петровыми происходили часто. Во хмелю Александр был буйным. До драк, правда, дело доходило редко, но угрозы типа: «Я сейчас тебя убью!», адресованные Тосе, не были редкостью. Иногда даже раздавалось и такое: «Мать, я иду тебя убивать!», на что бабушка практически никак не реагировала. Видно, устав от своего непутёвого сына, она не пыталась его урезонивать. К счастью, и действия его ограничивались только пьяной болтовнёй.

Однажды, в начале нашего пребывания у Петровых, услышав крики Тоси «Убивают!», мы не выдержали и вызвали милицию. И оказались крайними. Тося обиделась за проявленную нами инициативу, видно, правду говорят: «Милые бранятся – только тешатся». Мы поняли, что такие семейные сцены стали привычным для них ритуалом, и больше в эти дела не вмешивались.

Радости первого года нашей с Верой совместной жизни скрашивали житейские неудобства. В маленькой комнатушке почти впритык друг к другу размещались диван-кровать, круглый стол, этажерка с радиоприёмником и пара стульев. Сложенные друг на друга чемоданы служили нам и шифоньером, и комодом. И, конечно, повсюду книги, в основном, учебники. При разложенном диване прохода в комнате практически не было. Всё равно, благодаря Вериным заботам, у нас было уютно. Правильно говорят, что с милым рай и в шалаше. Каждый день я с нетерпением ждал окончания занятий в Академии, чтобы поскорее оказаться в нашей каморке.

Но вот, что нас действительно доставало, так это клопы. Сейчас трудно в это поверить, но в московских домах, особенно в старых, деревянных, в те годы их было несметное количество. Ходил даже такой анекдот – «Армянское радио спрашивают: «Светятся ли ночью клопы?» Отвечаем: нет! Иначе в Москве были бы белые ночи». Белых ночей в Москве, действительно, не наблюдалось, а вот краснеть при сдаче постельного

белья в прачечную иногда приходилось. Ничто не помогало – ни керосин, ни обработка кипятком, ни другие меры. И только сильнейшее средство против лесных вредителей под названием, кажется, «карбофос», которое нам достала Лиза в своём лесхозе, помогло. Запах у него был препротивный, самому хотелось куда-нибудь сбежать. В последующих наших квартирах клопов становилось, к счастью, всё меньше и меньше. Только запашок от дивана долго сохранялся. Потом клопы, водившиеся в квартирах в массовом количестве, вдруг взяли и бесследно исчезли. Сейчас о них остались только не самые лучшие воспоминания.

Определившись с жильём, мы продолжали обустраиваться в Москве. Вера, используя свой небольшой опыт работы в ЗАГСе Ленинградского района, устроилась в отдел регистрации браков Тимирязевского района. Он располагался на Башиловской улице. Хода туда пешком было минут пятнадцать. Она успевала иногда приходить домой на обед. Эта спешка её однажды и подвела. В конце ноября, в скользкую предзимнюю погоду, Вера, бежала на обед. По дороге заглянула в продовольственный магазин на улице Писцовой. Магазинов в те годы было не так много, а для нас это был основной пункт приобретения продуктов. Конечно, торопилась, и, поскользнувшись, сломала ногу. Наложили гипс, лечилась она месяца два. На встречу Нового года в Валентиновке, 31 декабря, мы поехали «в гипсе». От Болшево сели в автобус, который шёл через Костино до Загорянки. Выходя из автобуса около дома Неяловых, услышали за спиной недовольное ворчание: - «Сидели бы дома со своими костылями, не мешали людям». Оглянувшись, я увидел Лидию Георгиевну, которая тоже приехала к Неяловым на встречу Нового года. Это была первая встреча Лидии Георгиевны, родственницы Владимира Васильевича по первому браку, с Верой. После той счастливой встречи 1962 года между ними установились тёплые, родственные отношения.

Выздоровев, Вера продолжила работу. Надо признать, что это было нелегко. Посетителей всегда было много, от стола нельзя было голову оторвать. Я иногда заходил за Верой в

конце рабочего дня, и видел, как ей было трудно. Тем более что вскоре после Нового года мы узнали, что она в положении. Радость была большая. Мы понимали, что предстоит событие, к которому надо готовиться серьёзно. Прежде всего изменить, насколько возможно, стиль жизни в интересах будущей мамы. Не могло быть и речи о жизни в нашем «клоповнике» с маленьким ребёнком. Надо было искать более удобную квартиру. Учитывая «интересное» положение жены, это была нелёгкая задача.

Надо сказать, что мы с Верой за годы нашей семейной жизни сменили порядка пятнадцати квартир, из них пять частных. Отношения с их хозяевами у нас были всегда хорошие. Такими они сложились и с тётей Ирой, хозяйкой нашей второй частной квартиры. Дом, обычная пятиэтажка, «хрущоба», находился в Мирском переулке, рядом с продовольственным магазином на Писцовой. Квартира была на пятом этаже, без лифта, но по сравнению с квартирой на улице Мишина это был явный прогресс. Наша комната была метров 10 квадратных. Трёхкомнатная квартира со всеми удобствами, с паркетным полом, с совмещённым санузлом, казалась нам настоящим дворцом. Тёте Ире Ишкиной мы были очень благодарны за то, что она приняла нас без колебаний. «Доброжелатели» не советовали делать этого. Она ответила им просто: «А кто же их ещё в таком положении пустит?»

Ишкины были довольно большой татарской семьёй: тётя Ира, её муж, работавший рабочим сцены в Большом театре, три дочери. Хозяйка всю жизнь работала дворником. Старшая дочь, Раиса, настоящая красавица, недавно вышла замуж за слушателя нашей Академии, капитана ВВС Румынии. Летом 1962 года он, закончив Академию, уехал на Родину. Примерно через год к нему переехала и Рая с ребёнком. Сын родился у них в начале 1962 года. Назвали они его Флорен, как и отца. Вот при его регистрации, где-то в феврале, Вера и познакомилась с Раей.

Подыскивая новую квартиру, Вера при случае задавала соответствующие вопросы посетителям, проживавшим в нашем

районе. На её вопрос Рая сразу ответила: «Мы сдаём. Правда, сейчас у нас живёт семья слушателя Академии Жуковского. Им обещают скоро дать казённое жильё». Две младшие дочери, Вера и Тася, шестнадцати и четырнадцати лет соответственно, ходили в школу. У Таси был порок сердца в довольно тяжёлой форме. Жили они трудно, всё, практически, держалось на тёте Ире. В рабочие дни мужа в доме не было видно и слышно, а выходные он проводил обычно в Подмосковье, на рыбалке.

Тётя Ира, а с нею и все домашние, относились к нам ровно и доброжелательно. Мы прожили у них короткий, до сентября, но очень ответственный отрезок жизни. Когда у Веры ночью второго августа начались предродовые схватки, тётя Ира сразу скомандовала: «Мишка, (так она меня звала) срочно ведём её в роддом!» И Вера, с нашей помощью, своим ходом была быстро туда доставлена. Благо, что роддом находился от нас недалеко, на той же Писцовой улице.

В роддом мы пришли где-то в первом часу ночи. Тётя Ира всячески успокаивала Веру, да и меня заодно. Вернувшись домой, я еле дождался утра и часам к восьми был уже снова у роддома. Там меня ждала радостная весть – у нас родился сын! Он появился на свет в шесть часов сорок пять минут. Вначале не дышал (асфиксия), но когда врач «надавал» ему по попке, чтобы не ленился, разразился громким криком. Трудно описать чувства, охватившие меня. Прежде всего, это было счастье, что всё благополучно завершилось, и благодарность Вере. И чувство возросшей ответственности, как главы теперь уже семейства. Я побежал на находившийся рядом Башиловский рынок. Купил красивый букет и передал его виновнице торжества. Дело в том, что её палата была на первом этаже и через открытое окно, я мог видеть её усталое и счастливое лицо. Кажется, на следующий день, или попозже, увидел и нашего сына. К нему меня провели за то, что я помогал переносить рожениц с первого на второй этаж. Конечно, он показался мне красавцем, мальчик был крупный – 3,6 кг веса и 53 см роста.

Утро 2-го августа было солнечным и жарким. Вскоре разразилась настоящая летняя гроза, после чего вновь засияло

солнце. А в моей душе оно не переставало сиять все ближайшие дни, да и много позже. На курсе меня тепло поздравили близкие друзья («не бракодел!»), попросили передать поздравления и наилучшие пожелания Вере.

Вскоре её выписали из роддома. Для нас начался «курс молодых родителей». Имя мы подобрали заранее, назвали сына Игорем. Зарегистрировали ребёнка в ЗАГСе, где работала Вера. Трудно переоценить ту помощь, какую в первые дни оказывала нам тётя Ира и её домочадцы. Щедро делилась своим опытом Рая – её сыну Флорену было уже месяцев восемь. Да и условия для ухода за новорожденным были сносными. Главное, что была горячая вода, ну а стиральную машину заменяли наши руки.

Чешскую кроватку, лучшую по тем временам, нам удалось достать заранее. С коляской получилось сложнее. Дело в том, что хороших колясок, тех, к которым много позже все привыкли, просто не было. Мы купили открытую коляску, состоящую из металлических пластин и рычагов, низкую и неудобную. Единственное её достоинство заключалось в том, что эти рычаги позволяли легче перемещаться по ступенькам. Прямо «шагающий экскаватор» какой-то! Зато ребёнка приходилось плотно укутывать в одеяло, потому что лежал он в коляске совершенно открытый и очень близко от земли. Так мы и «прошагали» с эти чудом детской техники до того момента, когда Игорь уже уверенно зашагал сам.

Вскоре после рождения Игоря для нас забрезжила возможность получить комнату от Академии. В сентябре нам сообщили, что можно прописываться в коммунальную квартиру по улице Седьмая Парковая, в Измайлово. Это была, прежде всего, заслуга нашего хорошего товарища Лёши Ваксмана. Он входил в партийное бюро факультета. Когда встал вопрос о первом распределении комнат для нашего курса, умело отстоял наши права. Так мы одними из первых на курсе получили свою первую жилплощадь. В очень хорошеем кирпичном восьмиэтажном доме на пересечении Сиреневого бульвара и Седьмой Парковой.

Женя, Игорёк, Юра. Август 1964 года

К тому времени мы с Верой уже хорошо представляли всем прелести «родительской» жизни. К доставанию питания, распашонок, пелёнок и других аксессуаров детского гардероба, поддержанию их в должном порядке, мы с трудом, но привыкали. А вот к бессонным ночам привыкнуть было сложнее. Ребёнок оказался горластым, много плакал, часто просыпался по ночам. И мы решили, что на время переезда в Измайлово Вера с ребёнком поживёт у моих родителей в Хворостянке. С их стороны возражений не последовало, и Вера, даже не побывав на новой квартире, уехала к ним.

В дальнейшем во время учёбы в Москве мы старались каждый отпуск хотя бы на несколько дней заглянуть к родителям в Хворостянку. При первой возможности часто гостили у Лизы в Валентиновке. Красивый участок, целая усадьба, вообще был любимым местом встреч с нашими родственниками. В одну из таких встреч, когда Женя Маневич возвращался из Хворостянки, удалось сфотографировать трёх братьев. Это было счастливое лето 1964 года.

Отъезд Веры в Хворостянку позволил мне вплотную заняться ремонтом нашей первой, собственной, комнаты. Ремонтировать особенно ничего не пришлось. Дом был в хорошем состоянии, комната с паркетным полом. Я натёр мастикой пол, с помощью соседей наклеил обои. Интересно, что при первом нашем переезде почти все наши пожитки уместились на обыкновенной «Волге». Дело в том, что очередной кандидат на нашу комнату у тёти Иры, прибыл из Польши со своим автомобилем. По тем временам это было большой редкостью. Он сам предложил свои услуги, видно, чтобы поскорее вселиться на

наше место. У автомобиля ещё сохранился транзитный перегоночный номер. Поэтому нашу «Волгу», с диваном и столом кверху ножками на крыше, при следовании через центр Москвы никто даже не остановил.

Остальные мелкие вещи привезли на метро сестра Галя с Женей Сырниковым, товарищем по Академии. Конечно, тётя Ира не могла не проконтролировать, куда вселили «Мишку и Верку», её подопечных. Комната всем понравилась. В дальнейшем тётя Ира ещё несколько раз приезжала к нам, как могла помогала. Мы долгое время сохраняли связи с этой семьёй. Уже после окончания Академии, приезжая в командировки в Москву, я при первой же возможности заглядывал к ним. Тася вылечилась, работала медсестрой. Вера вышла замуж за сверхсрочника, её семейная жизнь сложилась счастливо.

А вот у Раисы в Румынии, к сожалению, появились трудности. Когда по инициативе первого лица республики Чаушеску обострились советско-румынские межгосударственные отношения, мужа Раи уволили из армии. Это сразу снизило их социальный статус и отрицательно сказалось на материальном благополучии. Старший Флорен сам мне об этом рассказывал, когда я с ним встретился у тёти Иры, будучи в командировке. Довольно длительное воспитание у бабушки Иры в России своеобразно отразилось на младшем Флорене. Тетя Ира несколько раз бывала в гостях у дочери. Рассказывала, что когда шли телепередачи о соревнованиях между румынскими и советскими спортсменами, Флорен младший самозабвенно «болел» за наших, за советских. Конечно, румынским родственникам это не могло понравиться.

За время учёбы в Академии произошло несколько крупных событий в политической жизни страны. В ноябре 1964 года со всех постов сместили Н.С.Хрущёва. На его место пришёл Л.И.Брежнев, лидер эпохи застоя. Резко ухудшились, а затем и прервались на долгие годы дружеские отношения с Китаем («русский с китайцем – братья навек?»). Зато крепли связи с арабскими странами, прежде всего, с Египтом. Хрущёв даже успел присвоить звание Героя Советского Союза его

президенту – Насеру. Не всем это понравилось. В народе ходила частушка:

Полуфашист, полуэсер,
Герой Советского Союза.
Лежит на пляже кверху пузом
Гамаль Абдель на всех Насер.

Развенчание культа Сталина Хрущёвым, обвинения его в том же самом, резко подорвали доверие и уважение к «вождям». Можно было, свободно услышать, например, такой анекдот (ранее это грозило Колымой): - «Сняли редактора детского журнала «Мурзилка». – За что? – Поместил следующие стихи в рубрике «Отгадай-ка»:

Это что за большевик лезет там на броневик?
Он большую кепку носит. Он великий и простой.
Букву «р» не произносит.
Догадайся, кто такой?

Для меня, конечно, на первом плане были события личного плана – учёба, семья, квартира. Район Южного Измайлово только начинал застраиваться. До кольцевой дороги, строительство которой только начиналось, за Седьмой Парковой шли по порядковым номерам ещё девять или десять Парковых улиц. Весь район от нашей улицы в сторону Щёлковского шоссе был сплошной стройкой. Где-то около кольцевой дороги ещё действовала совхозная свиноферма. Когда дул южный ветер, это хорошо ощущалось. Строился отрезок линии метро до станции Щёлковская. Пока поезда шли до станции Первомайская. Дальше приходилось идти пешком, пересекая Измайловский и Сиреневый бульвары. Этот путь занимал минут пятнадцать. Примерно через год открылась станция метро Щёлковская. Пеший участок пути стал намного короче. Весь путь до Академии от порога до порога занимал чуть более часа, намного дольше, чем от Мирского переулка. Но я был абсолютно счастлив, уезжая и возвращаясь в «свою» отдалённую от центра квартиру!

Такое же ощущение счастья пережила и Вера. К ноябрьским праздникам они с Игорем вернулись из Хворостянки и

впервые увидели нашу квартиру. Светлая комната в добротной квартире «сталинского» дома смотрелась как пасхальное яичко. Наше окно выходило на юг, в ней всегда было светло и уютно. Голубоватые, с абстрактным рисунком, простенькие обои мы с удовольствием вспоминаем до сих пор. Значительно более качественные, добротные обои, которые мы клеили потом на стены других квартир, быстро забывались.

В Хворостянке, в квартире без элементарных удобств (не было ни водопровода, ни центрального отопления и так далее), Вере с грудным ребёнком пришлось нелегко. Мои старики (им было уже за шестьдесят) помогали, как могли. Игорь оставался беспокойным ребёнком, его постоянно мучили запоры. Дело осложняла врождённая паховая грыжа. Фёдор Михайлович, любивший поспать, мужественно вставал по ночам, чтобы сменить Веру около ребенка. Как могла, помогала и Ксения Михайловна, в основном, трудясь около печи. Плита топилась углём. Даже простая стирка пелёнок была проблемой, не говоря о подмывании, купании и так далее. Поэтому можно понять радость Веры при виде нашей новой квартиры.

Хочется рассказать о соседях по квартире на 7-й Парковой. Все годы нашей жизни с ними прошли в мире и согласии. Познакомившись и привыкнув друг к другу, мы не испытывали никакого дискомфорта при общении. Конечно, изредка было недопонимание, возникали трения, как в любой коммунальной квартире. Они забылись, а в памяти остались только тёплые воспоминания о том периоде жизни.

Самую большую комнату, метров 17 квадратных, заняла семья моего однокурсника Николая Егоровича Шкурко. Его жена, красивая женщина с польскими корнями в родословной, Лида имела в девичестве авиационную фамилию Жуковская. Она работала медсестрой, их дочке Лене было лет пять. Поэтому их семья и получила большую жилплощадь. Лида была почти наша «землячка», из Даугавпилса (Латвия), одно время город именовался Северо-двинском. Я иногда полушутя, полусерьёзно советовал Коле вместо своей, скомпрометированной, по советским понятиям, фамилии, взять фамилию жжены.

«Николая Егоровича Жуковского» при распределении наверняка оставят в Академии имени проф. Н.Е.Жуковского как талисман», - убеждал я.

Конечно, моему совету Николай не последовал. Он получил назначение в Качинское военное лётное училище, в учебный полк, стоявший в Котельниково, около Цимлянского водохранилища. Потом они побывали в Ираке дважды. Службу Шкурко заканчивал в Краснодаре, заместителем инженера лётного училища. Я бывал у них в гостях и в Котельниково, и в Краснодаре. Они тоже заезжали к нам в гости, приезжая в отпуск из Ирака. Мы тогда только-только перевелись из Ахтубинска и жили на частной квартире в Люберцах.

В средней и по размерам (около 15 метров) и по расположению комнате поселилась семья Грехнёвых. Глава семьи Евгений учился на курс старше нас, жена Лилия не работала. Первое время нас несколько удивляла их молчаливость, какая-то замкнутость. Потом мы случайно, от тёти Иры, узнали о трагедии, которую пережили Грехнёвы. Они с грудным ребёнком снимали комнату недалеко от Мирского переулка. Однажды Лиля ненадолго вышла в магазин. Дома оставались только двое малолетних (лет по пять-семь) хозяйских детей. В квартире случился пожар. Когда Лиля вернулась, то нашла свою дочку сильно обгоревшей, спасти её не удалось. Скорее всего, ребятишки баловались со спичками и случайно подожгли детскую кроватку.

Трудно представить, как пережили ужасную трагедию Женя и Лиля. Лиля полностью замкнулась в себе. Мне кажется, что им помогло скорое рождение второго ребёнка, сына Владимира. Он был всего на три месяца старше нашего Игоря. Любовь к сыну, повседневная забота о нём помогла Грехнёвым постепенно выйти из кризисного состояния. С ними у нас тоже сложились добрые отношения. Лиля на правах старшей помогала нашим жёнам, делилась опытом. По окончании Академии Грехнёвы получили назначение в Таганрог, на авиационный завод. Там они и осели на постоянное местожительство. С Грехнёвыми после Академии нам встретиться не пришлось, но

связи мы, как могли, поддерживали. У нас в Москве гостил их сын Владимир с женой. После окончания Саратовского медицинского института он стал военным медиком.

Телевизор, редкость по тем временам, вначале был только у Грехнёвых. Изредка мы собирались у них посмотреть передачи. Программа была, по-моему, только одна, может быть, две. Запомнилось на всю жизнь, как зимой 1963 года впервые транслировался чемпионат мира по хоккею из Швеции. Мы смотрели его у Грехнёвых. Перед последним периодом встречи СССР с Канадой наши вели 4:0. При разнице в две и более шайбы мы становились чемпионами. Решили отметить такое редкое по тем временам событие. По жребию бежать за бутылкой в дежурный магазин на Первомайской улице выпало мне. Это довольно далеко от Седьмой Парковой. Но я всё же успел вернуться к последним минутам встречи при счёте 4:2. Так что силы были затрачены не напрасно. Хотя таких как я была уйма, продавцы вошли в положение болельщиков, работали дружно, без задержек.

В эти годы канадский хоккей завоевал огромную популярность, потеснив в сознании болельщиков даже футбол. А по достижениям с ним в дальнейшем могло спорить только фигурное катание. При первой возможности я мчался на матчи с участием ЦСКА. Вера даже иногда обижалась. Она до сих пор не может понять, что интересного в том, с какой ноги и в какой угол ворот забивают мяч. Правда, Анатолия Владимировича Тарасова, великого тренера «всех времён и народов», на встрече с которым мы однажды присутствовали, она уважает. Конечно, любит его дочь – Татьяну. И есть за что.

Помню свою первую встречу с А.В. Тарасовым в Академии. Мы пригласили его после первой поездки советских хоккеистов на родину хоккея. Было удивительно слышать о фактах, сопровождавших сами игры. Например, в гостях у какого-то миллионера их встречали ковшами, наполненными водкой. И очень удивились отказу «откушать её по русскому обычаю». Тот же миллионер хвалился говяжьими тушами в рефрижераторе, которые закупаются осенью, когда мясо дешевле. На

Во дворе дома на 7-ой Парковой (Игорь второй слева)

вопрос, как их угощали, Анатолий Владимирович ответил «потарасовски»: «Если бы этот миллионер приехал ко мне в Москву, даже перед получкой, я бы угостил его в сто раз лучше!»

В 1964 году тёща помогла нам купить свой первый телевизор «Рекорд» производства Воронежского завода. И хотя он сразу вышел из строя, да и потом работал не очень надёжно, счастливы мы были безмерно. Вообще наше (да и большинства наших знакомых) отношение к покупкам, к обновкам тогда было трепетное. Во-первых, в соответствии со средствами, они случались не часто. Во-вторых, всё практически не «покупалось», а «доставалось». Я, например, до сих пор хорошо помню своё польское пальто с футбольными пуговицами, красивую капроновую куртку спортивного покроя, модный зелёный костюм в крапинку и т.д. Вера, я уверен, тоже может без запинки перечислить все свои обновки того периода.

Опять же с денежной помощью Вериной мамы (она приезжала к нам ежегодно вплоть до своего безвременного ухода из жизни в 1965 году) мы приобрели зеркальный шкаф, велосипед для Игорька. Наше материальное положение понемногу

улучшалось. Вера стала работать медсестрой-воспитателем в яслях. Они располагались во дворе нашего дома, что было очень удобно. Игоря устроили в эти же ясли. Работа была не лёгкая, а платили всего 55 рублей. Вместе с моей получкой в 160 рублей, с вычетом членских взносов и налогов, чистыми оставалось рублей 180. Этого практически едва хватало, чтобы сводить концы с концами.

На лето мы обычно уезжали в отпуск в Литву, к Вериной маме, моей любимой тёще. Я пишу это без капли юмора. Ирина Калистратовна была замечательной женщиной, трудолюбивой, порядочной, отдававшей все силы детям. Кроме Веры в её семье был сын Лев, 1940 года рождения. Постараюсь, как смогу, написать о её трудной, такой короткой жизни. Ирина Калистратовна родилась в 1914 году, а в холодном марте 1965 года мы её хоронили под Биржаем, где она прожила последние годы.

Ирина и Иван Дергачёвы

Её родиной было село Победенщина недалеко от станции Старое Село, под Витебском. В семье было восемь детей. Отец белорусский крестьянин, мать мещанка польского происхождения. Жили трудно, и в начале 20-х годов старшая сестра Фруза перебралась в Ленинград. Благодаря своим способностям, она стала модной портнихой, обзавелась нужными связями. Это позволило Фрузе взять к себе на содержание брата и сестру Ирину. Она постепенно приучала их к городской жизни. С братом это не удалось, и он ввернулся в деревню. А вот Ирина оказалась способной, подстать своей старшей сестре, правда, в другой сфере деятельности.

Поступив на карбюраторный завод, Ирина быстро освоила специальность сборщика карбюраторов для автомобильных двигателей. У неё были золотые руки. Свою работу она знала досконально, могла разобрать и собрать карбюратор с закрытыми глазами. На заводе её ставили в пример, приводили учеников, чтобы они перенимали её методы работы.

Вера рассказывала, как она, уже живя в Литве, убедилась в маминых способностях. Однажды около дома остановился автомобиль, у которого заглох мотор. Шофёр, провозившись с ним долго и безуспешно, зашёл в дом, чтобы обогреться и пожаловаться. Тёща, не выдержала, вышла к машине и быстро устранила неисправность. Оказывается, отказал карбюратор, а для Ирины это были семечки. Ошарашенный шофёр уставился на деревенскую, по его понятиям, бабу, сумев только произнести: «Езус Мария!!». Свекровь после этого случая окончательно поверила в колдовские способности своей снохи. Откуда им было знать о блестящей заводской карьере этой «деревенской бабы»!

Вдобавок к своим способностям и трудолюбию Ирина была красивой девушкой. Немудрено, что в невестах она не засиделась и вышла замуж за бухгалтера Ивана Дергачёва. Парень он был видный, тоже не без способностей, из большой дружной семьи. Вслед за Верой в 1940 году у них родился второй ребёнок, мальчик Лёва. Семейные заботы легли, в основном, на плечи Ирины. Сёстры мужа помогали, как могли. После войны, когда Лёва решил переехать в Ленинград, они прописали его к себе и продолжали опекать. Первое время Лев жил у них. Побывали в гостях у милых старушек, живших на улице Тамбовской, много лет спустя и мы с Верой,.

22-го июня 1941 года грянула война, Ивана забрали в армию. Ирина тяжело пережила с малыми детьми первую блокадную зиму. Неизвестно, как сложилась бы их дальнейшая судьба. К счастью, весной 1943 года семью эвакуировали в дальний сибирский городок. В нём они и прожили до конца войны. Жизнь там не была мёдом, но главное, что выжили. Ирине пришёл документ, что её муж пропал без вести. Только

в конце сороковых годов выяснилось, что Иван Дергачёв был в плену. После освобождения, по драконовским сталинским «законам», оказался в лагере, без права переписки. Выйдя на волю, стал искать родных. К сожалению, война катком прошла по судьбам многих семей, в том числе, и семье Дергачёвых.

В первые годы после войны всюду царила неразбериха. Ирина, преодолевая бюрократические препоны, пыталась возвратиться в Ленинград. От родственников мужа из Ленинграда не было никаких вестей. И тут произошла судьбоносная встреча её и будущего Вериного отчима Владаса Моркунаса. Ему, немногословному, спокойному, по-житейски мудрому и рассудительному литовскому крестьянину, сразу приглянулась милая русская женщина. Лет на десять старше Ирины, он ни разу не был женат. Владаса не испугало наличие двух малолетних детей у своей избранницы. Мне кажется, и в этом я убеждался не раз, их сблизила врождённая порядочность, доброта и безграничное трудолюбие. Это были настоящие трудоголики, в лучшем смысле этого слова. Ирина приняла нелёгкое для себя

решение. Забрав своих «мал, мала, меньше», она уехала с Владасом в Литву. Шёл первый послевоенный, трудный и голодный 1947 год.

Владаса никогда не интересовала политика. Он не вмешивался в это грязное дело ни в буржуазной Литве при президенте Сметоне, ни при советской власти. Он просто всегда честно и умело выполнял свою нелёгкую работу, будь то в своём хозяйстве, или в коллективном. Вставал затемно и не ложился, пока не доделает все работы по дому. Владас умело, по существу в одиночку, вёл немалое хозяйство. Вокруг добротного деревянного дома располагались хозяйственные постройки, сад, огород, колодец. Моркунас всегда держали корову, свиней, кур, другую живность.

Избытки копчёного сала, творога, сметаны, молока и других продуктов домашнего приготовления шли на продажу и до прихода Ирины. Но только при её участии, благодаря высокому качеству, они не имели конкурентов на Биржайском рынке и продавались «на ура». Это приносило неплохой доход, что сразу отразилось на благосостоянии семьи. Однажды на рынке Ирина нашла свёрток с большой суммой денег. Она сразу же объявила об этом окружающим. Вскоре нашлась и владелица потерянных денег. Простая деревенская женщина то ли продала корову, то ли пришла её покупать. Убедившись в этом, тёща вручила ей деньги. Бедная женщина в порыве благодарности на глазах у всех бросилась ей в ноги. Этим благородным поступком Ирина Калистратовна завоевала ещё большее уважение местных жителей. В дальнейшем её авторитет в округе только возрастал.

В трудах и заботах проходили годы. Затихала, к счастью, партизанская борьба «зелёных братьев». Вернулась в дом к старшему сыну, Владасу, мать, о которой он никогда не переставал заботиться. Постепенно между ней и невесткой установились спокойные, уважительные отношения. Особой близости между истой католичкой и православной и не могло возникнуть. Зато Веру, красивую, умную, послушную девочку, новые родственники вскоре признали своей. Особенно её любила

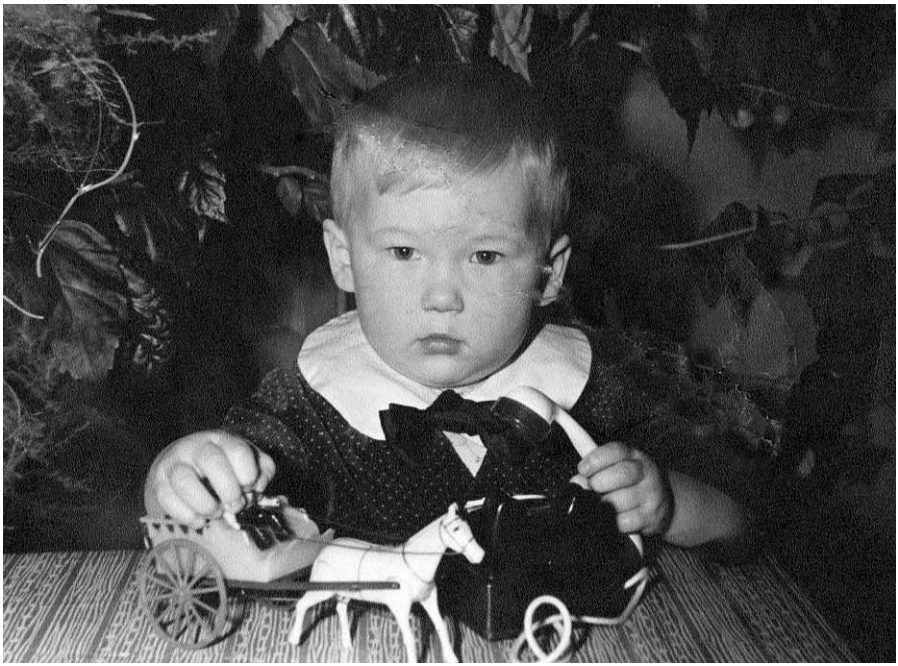
свекровь. Она называла её «белокурым ангелом», за доброту, отзывчивость, трудолюбие. Бабушка, как её все звали, долго болела. Вера совершенно искренне о ней заботилась, бабушка тоже ей нравилась. Прожив около полгода в семье дочери в Каунасе, она вернулась в Биржай. Здесь свекровь некоторое время жила у второй дочери, куда Вера носила ей продукты, кстати, собранные Ириной. Помыкавшись, мать Владаса поселилась снова у старшего сына. Кстати, спросив предварительно у Веры, а не будет ли против её мама. Отчим всегда хорошо относился к падчерице, в том числе, вероятно, в связи с тёплыми отношениями, сложившимися между Верой и его матерью.

Вера довольно быстро, в отличие от тёщи, овладела литовским языком, легко привыкла к местным обычаям. В отличие от некоторых, которые не хотели принципиально ничему учиться у «лабасов» («лабас» по-литовски «здравствуйте», но в данном контексте так неуважительно называли литовцев не очень остроумные переселенцы из России). Так неуважительно называли литовцев некоторые, не очень умные, переселенцы из России. Неудивительно, что к таким «оккупантам» и отношение со стороны коренного населения было соответствующее. Знание языка чужой страны, где приходиться жить постоянно, это проявление элементарного уважения к народу, тебя приютившему. При распаде СССР, межнациональные претензии и недопонимание, существовавшие и при советской власти, к большому сожалению, расцвели махровым цветом. Как правило, подогревают такие настроения в своих корыстных интересах власть имущие. А страдают, как обычно, простые люди с обеих сторон.

Лёву, в силу его юного возраста, не интересовала эта философия. В начале пятидесятых годов он поступил в военное музыкальное училище в Минске. Уволившись из армии, с помощью родственников Лев прописался в Ленинграде. Успешно окончил институт инженеров железнодорожного транспорта. Потом женился и по сей день проживает в Санкт-Петербурге, с женой, дочерью и внучкой. Успешно работает в НИИ проектирования морских судов и спасательных систем.

Вера осталась в Литве, хотя и у неё была возможность уехать в Ленинград. Мне хочется верить, что сердце подсказало ей, где надо ждать суженного. Так и произошло в дальнейшем. Вера с близкими подругами Светланой и Лидой старалась не пропускать танцы в Доме офицеров. Где ещё можно было посмотреть на будущих женихов, разобрать по косточкам их достоинства и недостатки? Интересно, что старший брат Лиды, Владимир Мосьпан, солидный семьянин, иногда проводил с ними «просветительские» беседы. В том числе, и по этому животрепещущему вопросу. Он служил начальником группы вооружения в нашей эскадрилье. Однажды Володя заявил: «Вот вы, девки, всё ищите женихов где-то на стороне. А у себя под носом не видите замечательного парня из нашей эскадрильи». Когда он, по просьбе «девок», «обрисовал» парня, раздался дружный хохот. Дело в том, что в это время мы уже во всю «женихались» с Верой.

Игорю 2,5 года. В яслях на 7-ой Парковой.



Со временем подружки повыходили замуж, разъехались по городам и весям нашей большой страны. Лида через много лет вернулась на свою родину, в город Донецк (теперь это заграница – самостийная Украина). Там же живёт семья моего «свата», Володи Мосьпана. Света, выйдя замуж за офицера, помыкалась, как и мы с Верой, по гарнизонам. Её муж, Фудин Владимир, оружейник из нашего полка, вскоре после нас окончил в Москве Артиллерийскую академию имени Дзержинского. Самая красивая, по-моему, из трёх подружек уехала в Москву. В последующие годы мы встречались семьями с Фудиными. К нам, в Москву заезжали и Лида, и её дочка с мужем и сыном.

Мы старались не терять связи с Литвой. Эта страна и её трудолюбивый народ заслуживают уважения. Во время нашей учёбы в Академии каждый год проводили отпуск в Биржае. Конечно, заезжали и в Паневежис. Живя на хуторе, иногда спали на сеновале. Приятно было просыпаться на душистом сене. Тёща «прямо в постель» приносила нам парное молоко. Я ей казался худым и бледным, может быть, так и было – учёба не мёд. Тёща хотела откормить меня за время отпуска. И это ей удавалось. Мы уезжали из Биржая окрепшими, поздоровевшими, с хорошим настроением. Этого положительного заряда хватало надолго. А вот Игорьку прибалтийский климат не очень подходил. Нежная кожа ребёнка покрывалась диатезом. Спасались разными мазями. Через пару дней по возвращении в Москву диатез пропадал. Игорю больше подходил климат Центрального Черноземья. Из поездок в Хворостянку он обычно приезжал окрепшим и загорелым.

В Биржае много гуляли, катались на лодке по красивому озеру. Любовались видами на развалины старинного замка. Заходили в гости к Вериной подруге Ане. Она когда-то, вместе с другой русской девушкой Валей, приехала в Биржай работать на текстильную фабрику. Моя тёща опекала девушек, особенно в первые годы, помогала продуктами. Аня и Валя были старше Веры, раньше повыходили замуж. Уважение и благодарность к Вериной маме сохранили на всю жизнь.

Валя вышла замуж за литовца, Евгения Далинду. Её фамилия, соответственно, звучит как «Далиндене». В Литве по окончанию фамилии женщины можно узнать её семейное положение. Для замужних – «ене», для холстячек, старых дев – «айте». Кстати, для Кристины Орбакайте окончание «айте» в фамилии означает, что она осталась на девичьей фамилии.

С семьёй Далиндов у нас сохранились тёплые отношения. Евгений учился в Академии МВД в Москве в одно время с нами. Мы встречались, гуляли по городу, посещали парки, Ботанический сад. После распада СССР работа в органах очень сильно аукнулась Жене и его сыну, тоже офицеру. Новые власти, националисты, не простили им сотрудничества с советской контрразведкой. Жизнь у советских активистов, особенно в первые годы самостоятельности Литвы, была не сладкая. В первую очередь пострадала молодёжь. Сломалась и карьера сына наших знакомых. После того, как между нашими странами пролегла трещина, мы, тем не менее, бывали в гостях друг у друга. К сожалению, последний раз довольно давно.

До сих пор Вера поддерживает дружбу с другой хорошей подругой Светланой Бикелене. Эту девушку из русской семьи, тоже в своё время опекала моя тёща, за что Света осталась ей благодарна на всю жизнь. Она стала профессиональным гидом, часто возила экскурсии из Литвы, в основном, в Россию. Заезжала с сыном Томасом, очень приятным мальчиком, к нам в гости, в Москву. Очень эмоциональный человек, член партии, Светлана расстраивалась из-за резкого похолодания в отношениях между Литвой и Россией. Кстати, ещё в годы «горбачёвской перестройки» она предупреждала о такой опасности письмом в ЦК партии. Даже побывала на приёме в этом учреждении, но к её информации, отнеслись, мягко говоря, равнодушно.

Тёща несколько раз приезжала к нам в гости, в Москву. Ей была по душе дружелюбная обстановка, царившая в нашей коммуналке. Отвыкшая в деревне от городских удобств, тёща в шутку говорила молодым хозяйкам: «Девки, в такой квартире надо жить только лодырям – всё под рукой - и газ, и вода, даже горячая, об остальном я даже не говорю!» Единственная

проблема заключалась в том, что поезд из Литвы приходил в Москву часов в пять утра, метро ещё не работало. Поэтому мы иногда оставались ночевать у тёти Иры. Рано вставали и шли пешком от Мирского переулка до Белорусского вокзала. Мы старались познакомить маму с Москвой, водили в цирк, который она очень любила. Даже побывали в мавзолее В.И. Ленина.

У мамы была мочекаменная болезнь. Никогда не жаловалась на плохое самочувствие, продолжала трудиться. Лечилась в санатории, принимала по рецептам врачей лекарства. К сожалению, это не очень помогало. На первом плане у неё всегда были дети, как могла их поддерживала. Последнее письмо, уже находясь в больнице, она написала Вере, предчувствуя, как мне кажется, свой уход. И, действительно, письмо пришло к нам уже после её смерти. Это случилось в марте 1965 года. Мы с Верой приехали в Биржай, проводили маму в последний путь. На похоронах ещё раз убедились, каким уважением Ирина Калистратовна пользовалась среди местного населения. Вечная ей память.

Большую часть отпуска летом 1965 года мы вновь провели в Биржае. Отсутствие матери, конечно, было очень заметно. Гостили там примерно неделю и в следующем году, после окончания Академии. В последующие годы, к сожалению, связи с Биржаем ослабевали. Владас Моркунас женился во второй раз, на литовской женщине. Мы с его новой семьёй не знакомы. Брат Веры побывал у них в гостях. Тёплого приёма, как и ожидалось, он не встретил. Я уверен, к Вериному визиту отчим («тевялис», как звучит на литовском языке) отнёсся бы совсем по-другому. Он её, действительно, любил, как родную. Так уж сложилась жизнь, что мне побывать у В.Моркунаса после 1966 года больше не привелось. А Вера с Игорьком, отдыхая на Рижском Взморье в 1976 году, съездила в Биржай (от Риги 50 км), на могилу матери. Посетила и отчима.

Хочу остановиться на некоторые особенностях учёбы в высших военных заведениях. Они отличают жизнь слушателей-офицеров по сравнению со студентами. Никто не освобождает офицеров на период занятий от строевой, стрелковой и других

Парад 9 Мая 1965 года

видов военной подготовки. В Москве, дополнительно, ещё и от участия слушателей военных Академий в парадах на Красной площади. В моё время надо было «оттопать» шесть таких парадов. Нашему курсу достался ещё и седьмой – юбилейный, в честь двадцатилетия победы в Великой Отечественной войне в 1965 году. Это был первый после 1945 года парад в день Победы.

Дело в том, что обычно от Академии выставляли две «коробки» парашников, четыреста человек (20х20). В ознаменование 20-летия Победы от каждой Академии добавили ещё по одной «коробке». В результате привлекли, в 7-ой раз, четвёртый курс. Самое интересное, что ходили-то 9-го Мая мы, а наручные юбилейные часы достались выпускникам пятого курса. Правда, и мы не остались без награды - всем вручили юбилейные медали. Это была первая медаль в моей воинской жизни. Как говорится, «и на груди его могучей одна медаль висела кучей»! Пустячок, а в молодости это бывает приятно.

В самой парадной подготовке приятного было мало. Она начиналась за полтора месяца до праздников 7 ноября и 1 Мая. После занятий парадный расчёт строился около Петровского дворца. С оркестром впереди, наша колона пересекала Ленинградский проспект, выходила на взлётную полосу (ВПП) Центрального аэродрома. Начиналась кропотливая подготовка: подбор шеренг, коробок, по ранжиру. Затем нудная отработка парадного шага - нога прямая с вытянутым носком в 20-ти см от земли, рука - вперёд до пряжки, назад до отказа, и т.д. Вначале одиночно, затем по шеренгам, по батальонам и в полном составе. Каждая тренировка длилась, минимум, два часа. Потому что, для плохо прошедших шеренг, батальонов, могли назначить дополнительные просмотры.

До праздника на дальней, запасной ВПП проводились 4 репетиции парада, с полным составом участников, но без военной техники. Проходов за время репетиции могло быть несколько, в зависимости от чистоты исполнения. Запомнилась генеральная репетиция юбилейного парада 1965 года. Вместе с нами в ней участвовали легендарные герои войны Егоров и Кантария. Они первыми водрузили Знамя Победы над рейхстагом в Берлине. На репетиции, между проходами, парадники окружили самых знаменитых сержантов Красной Армии, забросали их вопросами. Было очень интересно соприкоснуться с живой легендой.

Парад в честь 20-й годовщины со дня окончания Великой Отечественной войны прошёл на Красной площади 9 мая 1965 года. Впоследствии он стал традиционным. Тогда же, по решению Президиума ВС СССР, этот день стал нерабочим. Парад был проведен войсками Московского гарнизона. На нём впервые было вынесено Знамя Победы. Нёс его Герой Советского Союза полковник К. Самсонов, ассистентами были Герои Советского Союза сержант Михаил Егоров и старший сержант Мелитон Кантария. По количеству участвовавших войск он не уступал знаменитому параду 1945 года, а по количеству техники даже его превосходил. Например, миру были продемонстрированы макеты советских межконтинентальных ракет

(индексы 8К713, 8К96 и 8К99, которые, впрочем, в серию не пошли), выданные за действующие образцы.

Парадная подготовка отнимала много времени и сил. Всегда с нетерпением ждали самого праздника, означавшего окончание этого изнурительного марафона. Ранним утром парадный расчёт нашей Академии строился на Пушкинской площади. Затем, приветствуемые горожанами, спускались по Петровке на Красную площадь. Там выстраивались в установленном порядке среди других Академий и ждали выезда Командующего парадом. Процесс занимал часа полтора-два, что было нелегко, особенно при неподходящей погоде. Например, когда обмундирование намочит дождь, а затем выглянет солнце, в середине «коробок» было душно, стоящим там трудно дышалось. Некоторые из парадников, правда, очень редко, не выдерживали напряжения, теряли сознание. Их старались незаметно заменить резервистами, которые всегда дежурили возле ГУМ′а. У левофлангового в каждой шеренге имелся пузырёк с нашатырным спиртом. Это на случай, если кому-то, станет некомфортно уже в процессе движения колонны. Ему срочно по шеренге передавалась ватка, смоченная нашатырём.

Несмотря на все трудности, участие в парадах на Красной площади осталось светлым пятном в памяти. Я и сегодня стараюсь не пропустить телевизионную трансляцию парада. Пусть он проводится всего один раз в год, без участия военной техники, в шеренгах всего по десять человек. Всё равно, ревниво вглядываешься, как проходит любимая «Жуковка», сравниваешь с другими академиями. Вспоминаются свои ощущения при прохождении по брусчатке Красной площади. Между прочим, брусчатка на ней слегка наклонена в сторону кремлёвской стены, что усложняет прохождение.

Безусловно, основные силы отнимала учёба. Рассказ о ней начну с характеристики начальника нашего курса Петра Александровича Володина. Перед его назначением курсом руководил полковник Уколов. Он пробыл в должности всего пару месяцев и вскоре уволился по болезни. О нём уже упоминалось

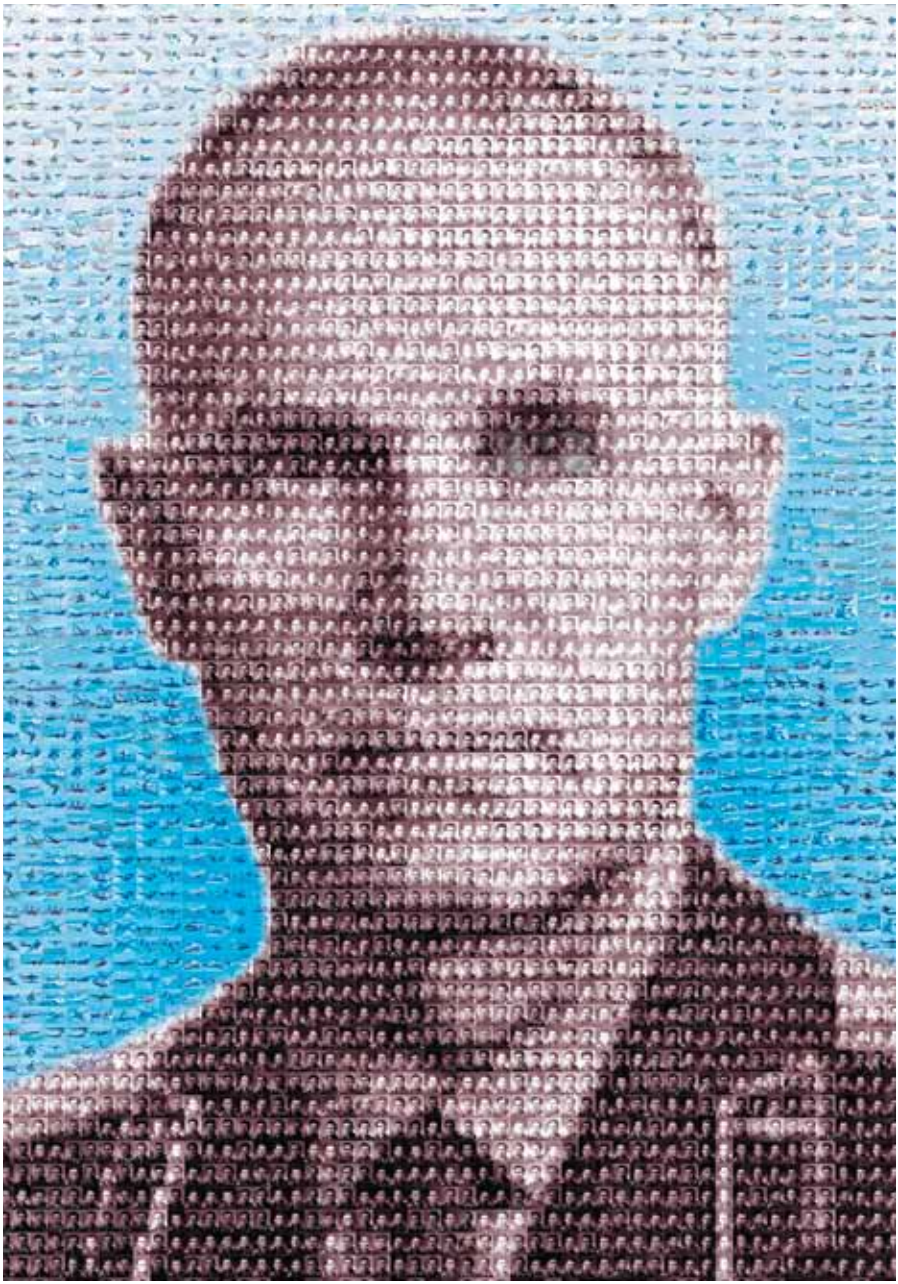
в связи с регистрацией нашего с Верой брака. Знакомство с только что заступившим на должность новым начальником курса у меня тоже начиналось не гладко.

Обычно мы с Шахом на занятиях занимали последние столы в аудиториях. Это было своего рода преимуществом. Можно было иногда готовиться на «скучных» лекциях к другим дисциплинам. Однажды преподаватель оказался дальнозорким и неожиданно «засёк» меня за этим нарушением учебной дисциплины. Он попросил меня выйти и доложить о происшествии начальнику курса. Что я и вынужден был сделать. Володин, посмотрев на лежавшие перед ним сведения по нашей успеваемости, досадливо протянул: «Чураев? Да у Вас ещё и двойка за последнюю контрольную по математике. Что же у нас в итоге получается?» Получалось, действительно, не очень. К счастью, эта «двойка» и удаление с занятий остались у меня единственными за всё время обучения в Академии. Вскоре я привычно вышел в отличники и продержался в этой категории до выпуска.

В дальнейшем у меня с Петром Александровичем установились хорошие отношения. И не только у меня, а, практически, у всего курса. Главная заслуга в этом самого Володина. Он был отличным психологом и к любому человеку мог подобрать «ключик», не ущемляя его достоинства. Уважительное отношение к нему, как к старшему товарищу, умелому воспитателю и доброму человеку, мы сохранили до последних дней его жизни. Группа наших товарищей-москвичей, по праздникам и просто так, посещала гостеприимный дом Володиных. Он жил в семье одной из своих двух дочерей, которые трогательно о нём заботились.

Володин, в свою очередь, тоже «прикипел душой» к нашему курсу. Пётр Александрович был обязательным тамадой на юбилейных встречах. И вёл их умело, с выдумкой и теплотой, создавая по-настоящему семейную обстановку. После выпускного банкета в 1966 году, мы договорились по возможности собираться в Москве через каждые пять лет. И пока свято блюдём эту традицию. Правда, приезжает на встречи всё меньше

Портрет П.А.Володина, созданный на компьютере из наших «портретиков» в 2006 году (фон – «портретики» летательных аппаратов)



и меньше товарищей. На последних двух Володин уже не мог присутствовать. Были его дочери, показывали альбомы с фотографиями, а мы отправляли ему свои сувениры. К нашей крайней встрече, в октябре 2006 года, умельцы выполнили на компьютере и распечатали большой портрет Петра Александровича. «Изюминка» полотна в том, что оно составлено из портретов выпускников нашего курса, а фон создан из фотографий советских летательных аппаратов. Дочери передали портрет П.А. Володину. Надеемся, что он вспоминал о нас, глядя на него. В феврале 2007 года мы всем курсом, кто смог, проводили полковника его в последний путь.

Ещё один факт из биографии Петра Александровича. Он был великолепным лыжником. В начале пятидесятых годов несколько раз становился абсолютным чемпионом СССР по лыжным гонкам. Будучи уже в солидном для спортсмена возрасте, участвовал в зимней олимпиаде 1952 года в Финляндии. Не мудрено, что любимой забавой на нашем курсе долгое время были оригинальные соревнования. Каждую зиму, в парке Тимирязевской Академии, десять лучших лыжников с курса бежали эстафету в 10 километров, по километру каждый. А Володин проходил всю дистанцию один. И обогнать его ни разу не удалось, как бы наши «скороходы» не старались! Остальным, не участвовавшим в гонке, оставалось только любоваться оточенной техникой чемпиона.

В Академии в те годы работали выдающиеся деятели в области авиационной науки и практики. Многие из них вели важные исследования, параллельно занимаясь педагогической работой. Перечислить всех невозможно, да и нет смысла. Попытаюсь рассказать о некоторых из них.

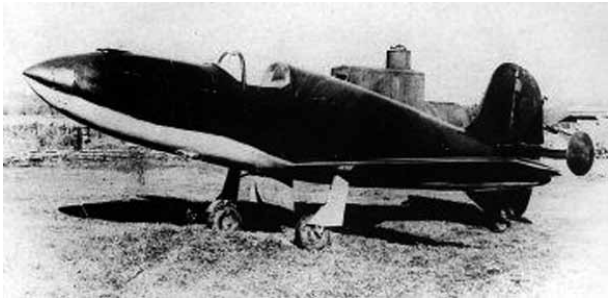
Запомнилась личность профессора, заслуженного деятеля науки и техники, доктора технических наук Уманского А.А. Его учебник по сопромату долгое время был основным пособием высших технических учебных заведений страны. Это был исключительно щедрый на хорошие оценки преподаватель, так как понимал всю сложность своего предмета. Он не жалел сил и своих знаний, чтобы доходчиво довести до нас не простые

Встреча выпускников Академии 1966 года в октябре 2006 года

законы расчёта напряжений в элементах конструкции. Например, чтобы мы запомнили, что при построении эпюр напряжений в них не должно быть разрывов, он придумал такое мнемоническое правило: «С чем пришёл, с тем и ушёл»!

Болховитинов Виктор Федорович, советский конструктор и учёный в области самолётостроения, доктор технических наук, профессор, генерал-майор инженерно-авиационной службы. Окончил Академию воздушного флота им. Н. Е. Жуковского (1926). Конструктор тяжёлого бомбардировщика ДБА (1936), истребителя с соосными винтами (1938), автор многих научных трудов.

Виктору Фёдоровичу в 1966 году было уже за шестьдесят. Он консультировал



дипломные проекты у нескольких слушателей нашего курса. Каждый его визит в зал дипломного проектирования становилось событием. Мы окружали и засыпали генерала вопросами не только по темам дипломов. Ведь это была живая история советской авиации.

Наибольшую известность Болховитинову В. Ф. принёс «Проект БИ-1». Под его руководством инженеры-конструкторы А. Я. Березняк и А. М. Исаев спроектировали в 1941 году первый в СССР реактивный истребитель БИ-1 с жидкостно-ракетным двигателем. Это был по существу ракетный летательный аппарат, первая ласточка реактивной авиации в Советском Союзе.

БИ-1. А.Я.Березняк, А.М.Исаев, Г.Я. Бахчиванджи, В.Ф. Болховитинов

Первый испытательный полёт на нём выполнен лётчиком Г. Я. Бахчиванджи 15 мая 1942года.

Мир тесен. Уже в 8 ГНИКИ ВВС, в Ахтубинске, я встречался с Рабкиным Израэлем Габриеловичем, работником ОКБ имени А.И.Микояна. Оказалось, что он участвовал в испытаниях ракетного самолёта Би-1, будучи ведущим инженером нашего института. Уволившись из армии, И.Г. Рабкин остался на всю жизнь верен авиации. Уже в солидном возрасте в стиле его работы чувствовалась хватка настоящего испытателя – компетентность, энергия, дотошность, настырность, принципиальность.

Я уже рассказывал о профессоре Казанджане П.К. Кроме него, в области теории и конструкции авиационных реактивных двигателей работали доктора технических наук генералы Мелькумов Т.М., Штода А.В. Непререкаемыми авторитетами среди авиаторов в области аэродинамики и динамики полётов считались учёные Горощенко Б.Т., Пышнов В.С. Их учебники были настольными книгами не только в военных, но и в гражданских авиационных учебных заведениях. Наш преподаватель по высшей математике Лаптев Г.Ф. параллельно вёл занятия со студентами МГУ им. Ломоносова.

Вспомнить всех выдающихся деятелей науки, преподававших в нашей «альмаматер» не просто. Многие из них были талантливы сразу в нескольких областях человеческой деятельности. Например, Елена Сергеевна Вентцель. Она известна как человек больших способностей. Её вклад в русскую культуру трудно переоценить. Профессор математики, доктор технических наук Е.С. Вентцель работала в Академии им. Жуковского в 1935-1968 годах, вела научную и преподавательскую работу. Несколько поколений советских инженеров учились по её учебнику "Теория вероятностей". Она автор книг "Исследование операций" и "Теория игр". Елена Сергеевна была также превосходным популяризатором науки в публичных лекциях, статьях, выступлениях.

Как литератор, читателям Елена Сергеевна известна под литературным псевдонимом Ирина Грекова (И. Грекова, «Игрекова»). Публиковаться начала в начале 1960-х в журнале "Новый мир", которым в то время руководил А.Т.Твардовский. Именно

там вышли её ставшие знаменитыми повести и рассказы "За проходной" (1962), "Дамский мастер" (1963), "На испытаниях" (1967). По литературным произведениям И. Грековой были поставлены спектакли и фильмы: "Будни и праздники" во МХАТе (по пьесе, написанной в соавторстве с А.Галичем), "Вдовий пароход" в театре Моссовета, фильм "Кафедра" (оба в соавторстве с П. Лунгиным).

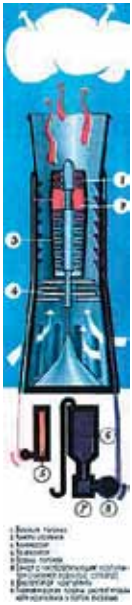
Е.С.Вентцель преподавала на факультете вооружения. Была редактором самой популярной стенной газеты в академии. Злободневное содержание, остроумные шаржи и красочное оформление газеты «РС» («Реактивный снаряд», или «Разящая сатира», так она называлась) вызывали большой интерес и на других факультетах. Перед стеной, где вывешивалась газета, длинною метров пять, всегда толпились люди.

В повести «На испытаниях» Елена Сергеевна без прикрас рассказала про жизнь авиационного испытательного полигона во Владимировке (Ахтубинске). В середине пятидесятых годов она с мужем, доктором наук, присутствовала в тех местах при испытаниях ракет. Своей оригинальностью и откровенностью повесть вызвала небывалый ажиотаж среди авиационной общественности. В печати развернулась оживлённая дискуссия. Некоторые высокопоставленные лица, генералы, бывшие участники тех событий, обиделись не на шутку. Посчитали, что автор выпятил отрицательные моменты в их работе и жизни. В результате Е.С. Вентцель была вынуждена уйти из Академии. До 1987 года работала в МИИТ′е, продолжая и литературную деятельность. С этим стало полегче - наступали времена «гласности и ускорения».

Другая неординарная личность - доктор технических наук, профессор кафедры ОМП (оружия массового поражения), Георгий Иосифович Покровский, (1901-1971 г.г.) - был

прекрасным художником. Однажды, с билетом на матч хоккейного ЦСКА в кармане, я сдавал ему зачёт. До начала матча времени оставалось в обрез, твёрдая «четвёрка» была уже заработана. Но профессор не отпускал меня, считая, что я знаю предмет на «пятёрку». В итоге «отлично» мне поставил, но половину первого периода я пропустил. Живя в Ахтубинске, было очень приятно увидеть его интервью по телевизору, на «Голубом огоньке», сидя перед маленьким экраном «Рекорда». Увидеть не только Покровского, но и его оригинальные картины на космические и другие темы, услышать квалифицированные комментарии и воспоминания о первых днях покорения Космоса. Так захотелось тогда оказаться снова в Москве.

Георгий Иосифович Покровский - член редколлегии журнала «Техника-молодёжи» с 1936 года, доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, генерал-майор инженерно-технической службы. В Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского работал с 1944 года. Удостоен высокого звания лауреата Государственной премии, принимал активнейшее участие в расчёте и создании методом направленного взрыва уникальных плотин в Медео и на Вахше. Он был автором первых в истории журнала научно-фантастических иллюстраций. Именно благодаря зоркому взгляду Георгия Иосифовича Покровского, его удивительному чувству нового, читатели журнала смогли зримо представить себе космическую архитектуру будущего, первый реактор, ракетный вокзал, неповторимые и странные для своего времени тонкоплёночные сооружения.



Г.И. Покровский предсказал возрождение в самом ближайшем будущем дирижаблей, использование их в интересах народного хозяйства (обложка журнала «Т-М» за 1971 год). Предлагал на первый взгляд парадоксальные проекты. Однако на поверку

оказывалось, что в основе творческих исканий профессора Г. И. Покровского лежит точный расчет, гармоничность мировосприятия, И самое главное – смелый творческий поиск новатора. На рисунках справа – установка с использованием турбореактивных двигателей, создающих струи газа, направленные вверх. Газ захватывает в своём движении воздух с распылённым коагулянтом, что приводит к образованию облаков и выпадению дождя.

Конечно, нельзя не вспомнить и товарищей по курсу. Кроме соседей по квартире, мы были в хороших отношениях с семьями других моих однокурсников. Ближе всего сдружились с Шуклиными Анатолием и Адой. Они были красивой парой, поступали в Академию из Венгрии. В советское время служба в странах социалистического лагеря считалась особой привилегией. Она давала дополнительные материальные средства, позволяла приобрести за границей дефицитные вещи из одежды, мебели, посуды и т.п.

По этой причине Шуклины, наверное, были чуть обеспеченнее нас. Но запомнилось не это. Просто они были жизнерадостными, общительными, культурными, хлебосольными людьми. Праздничные застолья с ближайшими друзьями мы чаще всего проводили у них. Ада в годы учёбы в Московском пищевом институте была культурно-массовым организатором. Она рассказывала, что вступительные слова «Мы из института молока и мяса…» помогали ей приглашать на встречи со студентами любых знаменитостей. У себя в доме она без видимых усилий тоже могла создавать уютную и непосредственную обстановку. Кроме того, она прекрасно пела. Особенно ей удавались родные, украинские песни. Наш двухлетний сын, когда Шуклины бывали у нас в гостях, начинал сразу плакать, как только Ада затягивала: «Дивлюсь я на нэбо, тай думку гадаю…». Ничего не скажешь, «волшебная сила искусства».

В Измайлово Вера сдружилась с Валей Кузнецовой, нашей соседкой по дому. Её муж, Гриша, был одним из лучших

спортсменов на курсе. Он выступал за сборную легкоатлетическую команду Академии, специализируясь в метании копья и в беге на средние дистанции. С Григорием я, конечно, общался, но более доверительные отношения между нами сложились уже в годы после окончания Академии. А вот Вера с Валей быстро нашли общий язык. Первым толчком к сближению послужили дети. Молодые мамаши, с детьми примерно одного возраста, собираясь во дворе нашего дома, долго приглядывались друг к другу. Потом возникала дружба, в зависимости от сходства (или различия) характеров и интересов.

Валя Кузнецова, красивая, энергичная женщина, привлекала к себе внимание своим независимым, решительным характером, ярко выраженным чувством собственного достоинства. Только один пример. Узнав, что в Ленинграде живёт Верин брат, у которого можно остановиться, она предложила ей съездить туда на майские праздники. Дело в том, что это было самый напряжённый период дипломного проектирования. У жён появилось много свободного (от нас) времени. Изюминка же заключалась в том, что Гриша узнал об этой поездке только от меня, когда я вернулся с вокзала, проводив «экскурсантов». Меня тоже оповестили в самый последний момент. Запомнилось, что прямо на перроне мы наблюдали затмение солнца. Я, кажется, даже запасся закопчёнными стёклами.

Поездка удалась. Дети, да и взрослые, были от неё в восторге. Вера отвечала за культурную часть программы, а Валя – за материальное обеспечение. Они, несмотря на скудную «наличность», посетили Эрмитаж, другие музеи. Гуляли по Невскому проспекту, Летнему саду. Запомнилось им посещение мемориального музея А.С.Пушкина на Мойке. Игорю было около четырёх лет, Лена Кузнецова была чуть постарше. Конечно, дети уставали. Лена, как и положено «даме», старалась держаться достойно. Игорь же в конце экскурсии, заходя в зал, запросто садился на пол, правда, внимательно слушал. В одном из залов откуда-то снизу, вдруг раздался тоненький голосок, обращённый к экскурсоводу: «Тётя, а Пускин умел»? Понятно, эрудиция ребёнка «потрясла» присутствующих.

С тех давних пор у нас сохраняются дружеские отношения с Кузнецовыми. По окончании Академии Григорий Иванович получил направление в филиал 8 ГНИКИ, базирующийся в посёлке Чкаловский, под Москвой. В Академию он пришёл с должности борттехника вертолёта. И в институте занялся любимым делом – принимал участие в испытаниях вертолётов разработки ОКБ им. М.Л. Миля и ОКБ «Камов» (ЗАО «Камов»). Г.И.Кузнецов получил звание полковника, защитил диссертацию кандидата технических наук. В течение нескольких десятилетий развитие и совершенствование винтокрылой авиации происходило при его непосредственном активном участии. Уволился Г.И.Кузнецов с должности начальника отдела. Долгое время работает на фирме ЗАО «Камов». Он издал несколько книг по истории этого ОКБ, книгу мемуаров «Испытание на прочность».

Чкаловская. Валя, Гриша, Вера

По существу, вся жизнь этой семьи прошла на наших глазах. Они вырастили двух дочерей, теперь помогают воспитывать внуков. Гриша, бывая в командировках во Владимировке, не забывал заглядывать к нам. В свою очередь, бывая в отпусках, мы тоже старались, по возможности, встретиться со старыми друзьями. После перевода в Москву встречаться стало проще, чем мы и пользуемся. Дай Бог, чтобы это продлилась как можно дольше. Нам есть, что вспомнить, есть, о чём поговорить.

Что ещё рассказать про Академию? Учиться мне всегда нравилось. А в «Жуковке» особенно. Во-первых, повсюду ощущалась аура старейшего авиационного учебного центра. История российской авиации, её прогресс неразрывно связаны с воспитанниками, профессорско-преподавательским составом

Академии. Во-вторых, жизнь в течение пяти лет в Москве, в самом активном возрасте, давала очень много в культурном, интеллектуальном развитии. И, наконец, каждый из нас понимал, что знания, получаемые здесь, это фундамент нашего будущего.

На первых двух курсах преобладали общеобразовательные дисциплины. Они расширяли и углубляли наши знания таких наук, как математика, физика, химия, черчение и других. Конечно, были и недостатки в организации учебного процесса. Так, например, чересчур много внимания уделялось общественным наукам – истории КПСС, марксистско-ленинской философии, политической экономии. Особенно «доставало» конспектирование «первоисточников», классиков марксизма-ленинизма. Много времени отнимали подготовка и участие в бесчисленных семинарах, конференциях, собраниях. Правда, это сейчас легко так рассуждать. А в то время всё происходило под неусыпным контролем начальства, руководителей партийной и комсомольской организаций. И попробуй что-нибудь пропустить или не законспектировать!

На что ещё тратилось учебное время? О строевых занятиях перед парадами я уже говорил. На спортивно-физкультурную подготовку грех жаловаться - гимнастика, лыжи, кроссы и так далее, это в молодые годы святое. В шутку между собой мы называли нашу альма-матер «спортивно-политической Академией с лёгким инженерным уклоном». И хотя в каждой шутке, как говорится, есть доля шутки, в центре учебного процесса стояли, конечно, инженерные дисциплины. Вот только некоторые из них - материаловедение, теория машин и механизмов, сопротивление материалов, аэродинамика и динамика полёта, конструкция самолётов и двигателей, приборное, радиотехническое оборудование и вооружение, эксплуатация летательных аппаратов.

Этот список даёт, мне кажется, некоторое представление о фундаментальности подготовки специалистов на Первом

факультете. По каждому предмету читались лекции, проводились практические занятия, семинары, принимались зачёты, экзамены. На четвёртом курсе мы проходили практику на АРП (авиаремонтных предприятиях). Я был в группе, попавшей в Одессу. И хотя это было ранней весной, все мы попали под очарование южного города. Дерибасовская, знаменитая лестница, памятник Дюку Ришелье, балет «Спляча красуля» в великолепном оперном театре, прекрасная игра артиста Водяного в роли Мишки-Япончика в посредственном по архитектуре театре оперетты! Можно вспомнить винные подвальчики, набережную Аркадии, «привоз» и многое другое.

О гостеприимстве одесситов, их остроумии и беспредельной любви к своему городу много сказано. Убеждаешься в этом на каждом шагу. Например, когда мы в выходной день (выходной тогда был на неделе один – воскресенье) попросили первого встречного горожанина показать нам дорогу к Аркадии, он вначале так и сделал. Но потом увлёкся и потратил почти полдня, став настоящим гидом по родному городу.

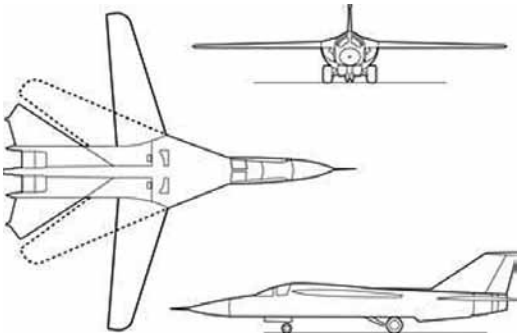
Летом 1965 года прошла и войсковая стажировка. Мне, можно сказать, повезло попасть в Черняховский полк дивизии, из которой я ушёл в Академию. Вместо Ил-28 на вооружении стояли бомбардировщики Як-28Б с прицелом «Лотос». Командиром полка стал бывший мой комэск полковник Ивашов. Встретился я и ещё с несколькими бывшими сослуживцами, поговорили, повспоминали. Я стажировался на должность начальника ТЭЧ

Обсуждаем итоги стажировки, слева направо В.Пономарёв, М.Чураев, А.Иванов, В.Ковалёв, А.Шуклин, А.Падунов.

полка. Там рассказали об удивительном случае, случившемся в их ангаре. Прапорщик, выполнявший регламентные работы с катапультным креслом, нечаянно нажал на пусковую скобу и катапульта выстрелилась вместе с ним. Шансы на спасение у несчастного были нулевые: его должно было «размазать» по потолку, или убить при падении с 25-метровой высоты. Но он остался жив и, более того, через некоторое время, отойдя от стресса, уже снова работал. Дело в том, что катапульта, повинуясь аэродинамическим законам, перевернулась в полёте на 180 градусов и ударилась о железную балку потолка днищем. Прапорщик же упал на довольно гибкое крыло Як-28Б, которое смягчило удар. Такие чудеса в авиации, к счастью, иногда происходят.

Чем ближе к выпуску, тем быстрее бежало время. Весь последний семестр мы дневали и ночевали в зале дипломного проектирования. Темой своей выпускной работы я выбрал создание оригинального рычажного шасси самолёта-бомбардировщика. Изюминка проекта заключалась в том, что сложная кинематика шасси позволяла ему занимать минимальный объём при уборке. Значит, больше места оставалось под бомболюки и топливные баки. Для бомбардировщика это важнейшие характеристики. За прототип была взята схема шасси новейшего бомбардировщика США F-111. Так как у меня на руках были только общие виды самолёта и шасси из журнала «Техническая информация», издаваемого ЦАГИ, попотеть пришлось порядочно. Пришлось обновить знания, полученные при изучении курсов «Сопромата», «Теории машин и механизмов», «Деталей машин и механизмов» и многих других дисциплин. Но всё когда-нибудь заканчивается, незаметно наступили дни защиты дипломов.

Время летело с калейдоскопической быстротой. Защитился на «отлично». Потом присутствовал на защитах других дипломов, «болел» за друзей. Начались волнения и ожидания перед заседаниями комиссии по распределению. Некоторые выпускники, между тем, уже знали, куда они попадут. В первую очередь те, кто мог прописаться в Москве или в ближнем



Дженерал Дайнэмикс F-111 (англ. — General Dynamics F-111) — двухместный тактический бомбардировщик дальнего радиуса действия, самолет тактической поддержки с изменяющейся геометрией крыла.

Подмосковье. А также те, у кого были родственники или хорошие знакомые «в верхах». Например, мой коллега по «болению» за ЦСКА говорил перед распределением: «Готов ехать в любую точку Советского Союза. Но только чтобы оттуда был час езды до стадиона «Динамо». Думали, шутит, а распределился он в Люберцы, в институт ГосНИИЭРАТ. Секрет оказался прост - его жена работала в отделе кадров Академии.

Мне не очень хотелось попасть в строевую часть или в реморганы. Поэтому я был доволен, когда получил направление во Владимировку, в 8 ГосНИИ ВВС имени В.П.Чкалова. Так назывался в те времена сегодняшний 929 ГЛИЦ, располагающийся в городе Ахтубинске. Его филиал находился под Москвой, в посёлке Чкаловский. Туда получили назначение несколько наших выпускников, как мы считали, «счастливчиков». Конечно, в душе большинству хотелось оказаться поближе к столице.

Направление в Ахтубинск вместе с нами получили Эдуард Кузнецов, Евгений Булатов, Валентин Егоров – староста курса. Так как мы жили в одном доме с Эдиком и Диной Кузнецовыми, стали вместе готовиться к отъезду. Для Эдуарда назначение во Владимировку оказалось не совсем ожидаемым. Он отлично защитился по кафедре конструкции двигателей, у руководителя проекта профессора Фёдорова. И по его рекомендации должен был остаться в адъюнктуре. Но вмешались какие-то «потусторонние» силы и его место занял другой.

2006 год. Встреча выпускников 1966 года. Я между Кузнецовыми (слева Гриша, справа Эдик). Приносит ли это счастье?

Отпуск мы решили по традиции провести в Прибалтике. Вера, побывав однажды на отдыхе в Паланге и сохранившая об этом самые хорошие воспоминания, предложила поехать туда. Составили программу: лететь самолетом до Калининграда, потом поездом доехать до Клайпеды, откуда до Паланги рукой подать. Тем более что в Клайпеде жила подруга Веры по школе, работавшая там врачом. Можно было остановиться на первое время у неё. А в конце отпуска заехать на несколько дней в Биржай, к отчиму Веры.

Сказано – сделано. Сейчас трудно представить, как можно было с малым ребёнком, без путёвок и особых средств, решиться на такую поездку. Но всё прошло, как было задумано, даже лучше, чем ожидалось. Летели на большом самолёте Ан-10, со всеми удобствами. Мы сидели в нешумном хвостовом отсеке, с прекрасным обзором. Самолёт и полёт всем нам очень понравился. Никто не ожидал, что после страшной катастрофы под Киевом из-за конструктивных недостатков Ан-10 снимут с пассажирских линий Аэрофлота.

Верина подруга встретила нас радушно. Они с мужем, артистом Клайпедского драматического театра вскоре тоже ушли в отпуск и уехали к родственникам в деревню. В нашем распоряжении оказалась приличная квартира, с хорошим по тем временам телевизором. Это была немаловажная деталь, так как проходил чемпионат мира по футболу в Англии. Я старался

не пропустить ни одной трансляции с чемпионата. Кстати, там мы заняли самое высокое место – четвёртое.

Почти каждый день мы на автобусе ездили купаться и загорать на пляжи Паланги. «Купаться» - это слишком громко сказано. Кто бывает летом в Прибалтике, знает по своему опыту, что редко температура воды у побережья Балтийского моря поднимается выше 18-19 градусов. Конечно, желающие поплавать и при меньших температурах всегда найдутся. В то лето только я осмеливался несколько минут побарахтаться в холодной воде. Игорь, в основном, играл с песочком, солнца было вполне достаточно. Спрятавшись от бодрящего морского бриза за песчаными дюнами (обычный для тех мест способ), можно было даже обгореть.

В особо пасмурные дни бродили по Клайпеде. С удовольствием посмотрели на воде Куршского залива красочный парад военных и гражданских кораблей в честь Дня рыбака. Клайпеда город рыбаков, поэтому этот праздник проводился там с особым размахом.

Открытка с видами Паланги, 1959 год

Поблагодарив Верину подругу, через Шауляй, отправились в Биржай. От Шауляя до Биржая ехали по узкоколейной железной дороге. Маленькие вагончики, неспешно катившиеся среди полей и перелесков с пасущимися коровами, хуторами и аистами на крышах, вызвали особый восторг у Игорька. Поезд останавливался почти у каждого хутора. Казалось, что и поездная бригада, и пассажиры друг с другом знакомы. А, может, так оно и было. Люди там подолгу живут на одном месте. Не любят, в отличие от нас (в России места много!), покидать родные края.

Мы с удовольствием, при первой возможности посещали Прибалтику и в последующие годы. В том числе и после распада Советского Союза. В 2003 году мы побывали в Паланге по путёвкам московского отделения турфирмы «Балтурас». Это были уже совсем другие времена, совсем другие государства. Жили в прекрасных апартаментах, предоставленных фирмой. Схлынула первая волна отчуждённости между Литвой и Россией. Конечно, обстановка отличалась от советского времени. Молодёжь практически не знает русского языка. А вот при разговорах с пожилыми людьми чувствовалось, что, несмотря на все обиды, мнимые и действительные, пришедшие из Прошлого, некоторые испытывают по нему ностальгию.

С нами был одиннадцатилетний внук Миша. Гостиница располагалась в приморском парке на «Аллее любви», за дюнами, метрах в пятидесяти от моря. Сосновый лес, аромат смолы, морской воздух, прекрасная природа создавали неповторимый оздоровительный комплекс. Правда, загорали мы с Мишей, как и прежде, за дюнами, в воду заходили только по колено. Но нам нравилось всё. Особенно еда, которую замечательно готовила Вера из местных продуктов. Поход на рынок был ещё одной приятной процедурой. Не говоря о качестве продуктов (оно было традиционно высокое), приятно было видеть культуру торговли, доброжелательное отношение к покупателю. Такой маленький пример – Вера хотела купить сметану погуще. Так продавщица предупредила её: «Поняле (госпожа, значит), возьмите вот эту, она пожиже, но свежее».

Мы с Мишей проводили большую часть времени у моря. Вера - в парке или занималась, как сейчас говорят, «шопингом». На пляже, в проходах между загорающими, постоянно ходили разносчики разных лакомств. Через некоторое время Миша, подражая им, довольно сносно, нараспев, рекламировал по-литовски: «Шалтас алус, чебурекас, минералис, ледай!!» (холодное пиво, чебуреки, минералка, мороженое). Вечером, в день Ивана Купалы, мы с Мишей стали свидетелями замечательного зрелища. Прямо на берегу был сооружен огромный костёр в форме конуса из целых брёвен. С наступлением темноты его разожгли. Костёр долго и ярко горел, причудливо озаряя море, песчаные дюны, множество людей, его окружавших. Было довольно прохладно. Все жались к костру, старались подойти к огню как можно ближе, чтобы погреться. Мы так увлеклись, что вернулись в гостиницу позже обычного. Естественно, получили от бабушки заслуженный нагоняй.

В Палангу к нам приезжали Павел с Наташей. Дело в том, что у Миши буквально в день отъезда поднялась температура. Задержаться мы не могли, билеты на поезд и визы были на руках. К счастью, Миша через пару дней выздоровел. Турфирма без задержек оформила Наташе и Павлу визы, и они привезли внука. Им тоже понравилось в Паланге. Жили они в небольшой, почти домашней, патриархальной гостинице. Убедившись, что всё у нас складывается хорошо, Мишины родители уехали. Надо упомянуть, что инициаторами этой поездки были именно они. Таким путём хотели отвлечь нас от грустных мыслей – со дня похорон Игоря прошло всего полгода.

Вернувшись в конце июля 1966 года в Москве, мы сразу же стали готовиться к отъезду на новое место службы. Сдали комнату, отправили домашние вещи контейнером во Владимировку. И, наконец, в середине августа прощались с Москвой на платформе Казанского вокзала, около поезда Москва-Волгоград. Провожали нас Лиза с Владимиром Васильевичем и родная тётя Кузнецовых. Так случились, что Лиза и встретила нас на той же платформе, когда более чем через десять лет, в марте 1977 года, мы вернулись в столицу.

АХТУБИНСК. ИСПЫТАНИЯ, ИСПЫТАНИЯ... (1966–1977 гг.)

«…Издалека долго течёт река Волга, течёт река Волга, конца и края нет…» Для кого-то это слова из песни, а для кого-то из жизни. Картинка лета 1947 года. Астраханская область, райцентр Владимировка, по карте – на реке Волга. На деле – ни малейшего намёка о близости воды. Непомерная жара. Вокруг никакой зелени. Насколько простирается взгляд - ни деревца, ни кустика. Серые, покрытые толстым слоем пыли, домики с закрытыми ставнями. Ощущение нежилого посёлка. Иногда появляются военные, реже группы военных, которые проходят от домика к домику, постукивая в ставни. Военные ищут для себя и своих семей жильё.

Для некоторых жителей Владимировки это так неожиданно, что не могут договориться о цене. Нередко можно было слышать: «Да, что там цена, раз надо, приходите, живите». Приходили, размещались, знакомились, жили. Это потом выработалась твёрдая такса, некоторые стали получать выгоду от неожиданной для многих жителей Владимировки ситуации.

26 июля 1947 года в Совете Министров СССР было подписано постановление о передаче части земель Владимировского и Капустиноярского районов Министерству Обороны. Для Владимировского района это было знаменательное событие, перевернувшее ход его истории. Создание военного полигона привело к появлению на территории района предприятий оборонной промышленности, что в результате привело к резкому росту численности населения района. Так начиналась история сверхсекретного полигона для испытаний новых видов вооружения.

Прошло почти 20 лет. Небольшой полигон давно уже превратился в центр для испытания новейших образцов летательных аппаратов и их вооружения. Сюда перебазировались ведущие управления и руководство 8-го Государственного научно-испытательного института (ГосНИИ) ВВС имени В.П.Чкалова. На прежней базе (аэродром «Чкаловская» под Москвой) остался филиал института. Рядом с полигоном вырос довольно большой жилой массив, в первую очередь, для военнослужащих, названный Северным городком. Примыкавшие сёла - Владимировка, Петропавловка и Ахтуба – постепенно сливались с территорией военного городка. Квартирный вопрос, хотя и утрачивал по мере развернувшегося строительства первоначальную остроту, оставался проблемным.

Картинка августа 1966 года напоминала обстановку лета 1947 года. По улицам Владимировки, теперь только части города Ахтубинска, в поисках частного жилья бродили молодые люди, группами и поодиночке. Это, в основном, выпускники военных ВУЗов, прибывшие сюда для прохождения дальнейшей службы. Среди них ходили по пыльным тротуарам и мы, Кузнецовы и Чураевы, стучались в закрытые калитки и ставни. Конечно, многое изменилось в лучшую сторону. Больше стало зелёных насаждений, особенно в военном городке. Но от прямых лучей солнца, как и прежде, некуда спрятаться. Жара стояла непомерная, полное безветрие, духота.

Ахтубинск на карте

Из Москвы в Ахтубинск ежедневно ходили два прицепных к поезду Москва-Волгоград вагона. Отправляясь в путь, мы

понимали, что едем на юг, в тёплые края. И всё равно оказались не готовы к изнуряющей жаре. В Волгограде вагоны отцепили и отогнали на запасной путь. Ближе к вечеру их должны были вновь прицепить, теперь уже к поезду Волгоград-Астрахань. Почти весь день впереди был свободен. Решили провести его на городском пляже, поближе к воде. Он располагался на острове, напротив центральной пристани. Пристань тогда состояла всего из нескольких деревянных дебаркадеров. От одного из них пароходик доставлял желающих на пляж и обратно.

На речном берегу жара переносилась значительно легче, даже нашими малолетними ребятишками. Только вот к воде от кустиков, около которых мы расположились, переносить их приходилось на руках. Раскалённый песок и наши-то ступни еле выдерживали. Но зато накупались вволю. Вечером астраханский поезд черепашьим шагом отправился в путь. Примерно 150 километров до Ахтубинска мы преодолели часов за пять. Поздним вечером, усталых и измученных жарой и дорогой, нас разместились в гостинице «Волга». Это была одна из трёх стоявших рядышком знаменитых гарнизонных гостиниц. В них селились приезжающие и офицеры-холостяки, служившие в испытательном институте. Названия у гостиниц были символические – «Волга», «Урал» и «Дон». Местные остряки сочинили про них стихи: «Мимо «Волги», мимо «Дона» - прямо в царство Соломона». Соломон заведовал небольшим продуктовым магазином, где в отличие от других, всегда можно было достать спиртное. В том числе, считавшуюся тогда дефицитом, польскую «Чисту водку «Выборнову».

На этом наши приключения не закончились. Заснуть в раскалённом за день помещении было трудно. К тому же, наш номер в гостинице располагался над пищеблоком, откуда вместе с теплом поступали разнообразные ароматы. Спасибо, что кто-то посоветовал намочить простыни. Под ними кое-как и проспали до утра.

Утром мы с Эдиком Кузнецовым, в соответствии с предписанием, отправились в штаб войсковой части 18374. Там получили назначение в 3 отдел Первого управления института.

Отдел занимался определением летно-технических характеристик (ЛТХ) и характеристик боевых возможностей самолётов истребительной авиации. Начальник отдела, полковник Румянцев Владлен Максимович, высокий, импозантный мужчина, коротко рассказал, чем нам предстоит заниматься. Меня назначали в отделение по определению боевых возможностей, а Эдуарда – в отделении по определению ЛТХ Истребителей. Начальник обрисовал перспективы нашей службы и работы. Он же посоветовал, как нам обустраиваться на первое время. Потом нам дали свободных три дня. Основная проблема - подыскать жильё на частных квартирах.

Около частной квартиры (это не мы, но картинка типичная)

В результате «хождений по квартирным мукам» наша семья оказалась в маленькой глинобитной мазанке, стоявшей во дворе хозяйки Ольги Ивановны. И мазанка была довольно уютная, и хозяйка добрая, приятной наружности. Но когда наступили холода и пошли дожди, стены нашей халупы стали сильно мокнуть. Пришлось снова искать угол. Остановились мы на деревянной пристройке к дому второй нашей хозяйки, тёти Дуси. Помещение оказалось не намного лучше прежнего. Стены были деревянные, засыпные. Топили на ночь торфяными брикетами. Становилось так жарко, что приходилось раздеваться, как говорится, «до трусов». К утру температура в комнате здорово понижалась. Приходилось укрывать Игорька и себя верхней одеждой. Иногда вода в ведре покрывалась ледком.

Кузнецовым повезло больше. Они вселились в комнату довольно хорошего, по Владимировским меркам, деревянного дома. Её освобождал Борис Кобиляцкий, прибывший в Третий отдел за год до нас. Подошла очередь его семьи на получение казённой квартиры. Кстати, когда мы с Эдиком пришли знакомиться с комнатой, Борис угостил нас роскошным напитком. Он достал из холодильника кастрюлю с простой водой. Оказалось, что в жару, после хождения по раскалённой улице, ничего не может быть приятнее. Постепенно мы набирались опыта жизни в новых условиях.

Небольшой экскурс в историю Владимировского края, ставшего нашим очередным местом жительства. Вплоть до 60-х годов XIX века Владимировская волость Царёвского уезда Астраханской губернии была весьма слабо развита в промышленном отношении. Основная добыча поваренной соли велась на озере Эльтон. В "Трудах Астраханского губернского статистического комитета" за 1879 год записано: "Слобода Владимировка находится при речке Кирпичной, впадающей в реку Волгу. Слобода основана в 1768 году и получила название Владимировка со времени постройки в 1801 году церкви во имя Владимировской Божьей Матери...".

Ряд исторических данных позволяет судить о том, что первыми жителями здесь были малороссияне (украинцы) и переселенцы из Воронежской губернии. Царское правительство было заинтересовано в подобных переселениях, дабы пополнить край рабочей силой. Особенно христианским населением - из-за обилия здесь кочевых народов. Жители Владимировки занимались хлебопашеством, скотоводством и чумачеством (соляным извозом). Рыболовство было развито слабо, но все же ловом частиковых рыб - щуки, леща, сазана, судака и воблы владимировцы занимались, что было неплохим подспорьем для крестьянского хозяйства.

В "Трудах Губстат комитета" дается описание состояния слободы в 1879 г. В слободе Владимировка находилось волостное управление. К волости относились несколько близлежащих сёл: Батаевка, Успенка, Петропавловка и Покровка. В слободе

были двухклассное училище (мужское), два кирпичных завода, одиннадцать кузниц, пожарный обоз, четыре питейных заведения, три хлебных магазина, сто сорок ветряных мельниц, три маслобойных завода. Проводились еженедельные базары. Была библиотека - плата 20 копеек в год. Украшали слободу две церкви. Особенно хороша была одна, на южной стороне села, на месте нынешнего РДК – церковь (храм) Михаила Архангела.

Высота церкви была 75 метров. С колокольни была видна вся округа: Покровка, Успенка, близлежащие хутора и зимовки. Церковь была изумительной красоты. Внутреннее убранство: иконы в золотом и серебряном обрамлении, расписной купол, красивейший алтарь. Копии знаменитых полотен "Явление Христа народу" художника Иванова, "Тайная вечеря" Леонардо да Винчи и другие. Был церковный хор, который отличался удивительно стройным пением. Два раза в год церковь отмечала память Михаила Архангела. Во дворе разжигались костры, готовили в котлах еду, ставили столы, все, кто хотел, приходили и ели. По большим праздникам - на Рождество, Крещение, Пасху, Михаила Архангела устраивались после богослужения концерты.

Государственная власть предпринимала неоднократные попытки наладить добычу соли на озере Баскунчак, но практического эффекта долго не могла добиться. И всё же, не выдержав конкуренции, в 1861 году, Эльтонский промысел был закрыт. На ломке и перевозке соли на озере Баскунчак участвовало до 25 тысяч ломщиков, грузчиков, фурщиков, чумаков. На вывозе соли из озера работало до 5 тысяч верблюдов с калымажками. На перевозке соли к пристани на Волге и по соляным трактам работало до 15 тысяч воловых фур. Ломка соли достигала 10-12 млн. пудов в сезон. Первые соле-мельницы работали от ручных приводов и были малопроизводительными. К 1890 году они были оснащены первыми паровыми приводами.

Владимировка до конца 40-х и начала 50-х годов 19 столетия представляла из себя обыкновенное село, которое в 20 веке стало районным центром. В 1882 году вступила в строй

железная дорога, соединившая озеро Баскунчак с соляными складами на пристани в Петропавловке. Была введена в эксплуатацию железнодорожная станция Ахтуба, депо для профилактического ремонта паровозов и вагонов.

История Петропавловки («Питера» по местному) берет своё начало в 1867 году. В 3 километрах юго-западнее слободы Владимировка на левом берегу Волги, в затоне, куда впадает река Ахтуба и ее приток Мурня, была заложена пристань Владимировка. Поскольку имеющаяся во Владимировке старая пристань не отвечала изменившимся техническим требованиям, в 1867 году была создана новая пристань. В 1887 году она была переименована в посёлок Болящий, далее в Шумиловку (из-за шумных драк). В 1913 г. Шумиловка переименовывается в Петропавловку в честь церкви, построенной во имя апостолов Петра и Павла. Церкви той давно уже нет, а название осталось. В 1884 году было произведено укрепление пристани Владимировка. Вдоль берега длиной около 2 километров была возведена земляная насыпь, которая от подошвы берега была выложена камнем и по которой фуры, загруженные солью, по мостам въезжали на баржи и ссыпали соль в трюмы.

Долгое время сообщение между Владимировкой и Петропавловкой значительно затруднялось во время разлива речки Мурни и ледостава на ней. Летом наводился понтонный мост, зимой прокладывалась дорога по льду. Это было очень неудобно, приводило к трагедиям, иногда со смертельными исходами. Проваливались под лёд люди, автомобили. Поэтому, когда в начале семидесятых годов XX века был построен автомобильно-пешеходный мост, город вздохнул облегчённо. Красивый мост органично вписался в архитектурный облик Ахтубинска.

С давних пор проблемы с водой были головной болью для Владимировки. Воду в частные дома возили раньше на быках, а в наше время на автотранспорте. Во дворах некоторых домов были сооружены специальные бассейны по простой схеме: копалась глубокая яма, стенки обмазывались толстым слоем

глины, некоторым удавалось покрыть их сверху цементом. В такие колодцы (которые назывались бассейнами) завозилась вода с речки, там она хранилась и охлаждалась. Такой бассейн был и во дворе нашей хозяйки тёти Дуси.

Петропавловка, расположенная в низине, непосредственно у речной воды, выглядела привлекательнее Владимировки. Почти у каждого дома имелся фруктовый сад, во многих дворах колодцы с чистой ключевой водой. Когда наступал разлив, вода затопляла посёлок. Он превращался в своеобразную Венецию. Около многих домов вода подходила к крылечку и завалинкам. Местных жителей это не пугало. В каждом доме были лодки. От дома к дому, в магазины, на рынок перебирались на лодках.

Начиная с 1959 года слобода Владимировка, посёлки Петропавловка и Ахтуба, объединённые вместе, получили статус города. Он получил наименование Ахтубинск и начал интенсивно расти. Происходило дальнейшее развитие солепромысла, судоремонтно-строительного завода и железнодорожного транспорта.

Очередной толчок развитию Ахтубинска дала дислокация на прилегающей к нему территории 8 ГосНИИ имени В.П.Чкалова (в дальнейшем 8-й ГНИКИ ВВС, в настоящее время – 929-й ГЛИЦ). Обладая, по сути, уникальным испытательным комплексом и грамотными специалистами, ГЛИЦ является гордостью отечественной, в первую очередь военной, авиации. Именно здесь получили путёвку в небо (и жизнь) многие крылатые машины, которые сегодня мы видим на различных авиасалонах.

В системе научно - исследовательских и научно - испытательных организаций и учреждений Министерства обороны России старейшая авиационная база России - летно-испытательный центр имени Валерия Чкалова - занимает одно из ведущих мест. И это не удивительно. Здесь прошли испытания все самолёты и вертолёты, включая авиационное вооружение и оборудование, системы связи и управления, находящиеся на вооружении российских Вооруженных Сил.

Мост через речку «Мурню» между Петропавловкой и Владимировко

Здесь и сегодня испытываются новейшие образцы отечественной авиации, разработки последних лет, которые будут надежным щитом воздушных рубежей нашей Родины в третьем тысячелетии.

История Государственного ордена Ленина Краснознамённого летно-испытательного центра имени Чкалова уходит своими корнями в далёкие двадцатые годы прошедшего столетия. Именно в то время руководство странны стало рассматривать авиацию, как мощное средство защиты Отечества. Появилась необходимость такого учреждения, которое проводило бы государственную и техническую политику в области авиастроения. Оно должно было объединять усилия всех заинтересованных в этой области участников. Основное назначение центра - проведение испытаний на оценку боевой эффективности и надёжности создаваемых летательных аппаратов.

Уникальность Центра определяет входящий в состав ГЛИЦ трассово - измерительный комплекс. Размеры его территории и воздушного пространства обеспечивают необходимую

Разлив на Мурне

безопасность боевого применения любых авиационных средств поражения. Знаменитая «линейка» внешнетраекторных измерений (ВТИ) тянется на сотни километров в сторону Казахстана через Теректу, Тургай, Кулагино, вплоть до озера Балхаш. После распада Советского Союза эта трасса ВТИ продолжает использоваться для отработки ракетного вооружения в соответствии с межгосударственным соглашением между Россией и Казахстаном. Не последнюю роль востребованности центра играет также его географическое положение с разнообразным рельефом местности и климатическими условиями, позволяющими проводить до 300 лётных дней в году.

В разное время Центром руководили хорошо известные в авиационных кругах военноначальники, как правило, выдающиеся лётчики. Попытаюсь коротко вспомнить о тех, под начальством которых довелось служить.

Финогенов Михаил Сергеевич возглавлял Институт с 1961 по 1970 год. У него богатая лётная и боевая биография. Будучи командиром авиаэскадрильи участвовал в боях в районе

озера Хасан, за что был награждён орденом Красного Знамени. В Отечественную войну 1941-1945 гг. прошел путь от командира авиационного полка до командира авиадивизии. В 1954 году М.С. Финогенов назначается начальником Научно-испытательного полигона ВВС №4 - начальником Владимировского, ныне Ахтубинского авиационного гарнизона. Это был сложный период роста нагрузки на уникальную организацию. Необходимо было совершенствовать и расширять производственную, лабораторную базы, стартовые позиции и трассово-измерительный комплекс.

В 1958-1959 годах в ГК НИИ создается Управление испытаний комплексов перехвата и истребителей, которое перебазируется во Владимировку. Совместно со специалистами ГОС НИИ 6 по ракетному вооружению начинаются испытания новых комплексов перехвата Су-9, МиГ-21, Су-11. В конце 1960 года состоялось новое, ещё более сложное решение: ГК НИИ, ГОС НИИ 6, Воздухоплавательный НИЦ объединяются в единую испытательную организацию. Руководство объединенной испытательной организацией - ГК НИИ ВВС (войсковая часть 15650) и Ахтубинским авиационным гарнизоном было доверено генерал-лейтенанту Финогенову М.С. Это свидетельствовало о признании его высоких организаторских и профессиональных качеств.

Начались шестидесятые годы, завершилось переформирование частей и подразделений института. Основная часть испытательских работ тематического плана ввелась теперь на Ахтубинской базе, которая полностью отвечала новым требованиям по воздушному пространству, по мишенной обстановке, а также по возможностям трассовоизмерительного комплекса. Начинались испытания новейших комплексов Як-2ВП, Ту-128, МиГ-25, и других

Михаил Сергеевич был прекраснейшей души человек. Он был одним из доступнейших начальников, часто не вызывал к себе, а приезжал к подчиненному и беседовал с ним. Михаил Сергеевич увлечённо, даже с азартом собирал значки. Среди редких у него был значок из числа тысячи, сделанных

вьетнамцами из обломков тысячного сбитого в небе Вьетнама американского самолёта.

Финогенов М.С. был прекрасным семьянином. Борттехник самолёта, на котором летал начальник Института, рассказывал мне, о его встречах со своими двумя сыновьями, учившимися в Киевском высшем военном инженерном авиационном училище. Было видно, какая любовь и взаимное уважение связывает отца и сыновей. После увольнения со службы, Михаил Сергеевич, живя в Москве, приезжал на Чкаловскую почти к каждому рейсовому самолету, встречая людей своего родного института. У него начинали блестеть глаза, так он радовался этим мгновениям - для него это как бы продолжение активной жизни. Для увековечения имени начальника НИИ ВВС имени В.П.Чкалова, начальника Ахтубинского авиационного гарнизона, генерал-лейтенанта авиации Финогенова Михаила Сергееевича улица Молодёжная города Ахтубинска переименована в улицу имени генерала Финогенова.

Финогенова М.С. на посту Начальника 8 ГосНИИ сменил другой боевой лётчик – Иван Дмитриевич Гайдаенко. Лётчик - истребитель Иван Гайдаенко в годы Великой Отечественной войны был командиром звена, затем заместителем командира эскадрильи. Некоторое время был ведомым у комэска капитана Павла Степановича Кутахова (будущего Главкома ВВС, дважды Героя Советского Союза и Главного маршала авиации).

Вот только некоторые эпизоды из боевой жизни И.Д.Гайдаенко. В конце апреля 1942 года вместе с другими лётчиками получил задание освоить новые истребители - американские

"Аэрокобры" Переучивание велось без каких - либо инструкций, руководств на русском языке и помощи инструкторов. Уже к 15 мая 22 лётчика овладел техникой пилотирования новых истребителей. И.Д.Гайдаенко вскоре открыл боевой счёт сбитых вражеских машин и на американском самолёте.

Гайдаенко считался в полку большим мастером по борьбе с неприятельскими самолётами – разведчиками. Вот только один пример. Однажды он в составе шестёрки истребителей вылетел на перехват бомбардировщиков противника. Будучи в строю замыкающим, Гайдаенко на высоте 4500 метров заметил немецкий самолёт Do-215, летевший вглубь нашей территории, вдоль железной дороги. Do-215, довольно редкая "птичка" в тех местах, считался непростым противником. Гайдаенко, атаковав Do-215 снизу, прошил его огненной трассой. Разведчик заметался и, делая резкие эволюции, перешёл на крутое снижение. Теперь он искал спасение у земли, рассчитывая оторваться от противника слившись с лесным массивом.

Иван Дмитриевич бросился в погоню, следуя за "Дорнье" по пятам. Вскоре он настиг его и вновь обстрелял, теперь уже сверху. Вражеский разведчик сильно задымил и, завалившись на правое крыло, устремился вниз. Лишь у самой земли, убедившись, что враг повержен, Гайдаенко вышел из атаки. На фюзеляже его самолёта появилась ещё одна красная звёздочка...

К августу 1942 года заместитель командира эскадрильи 19-го Гвардейского истребительного авиационного полка гвардии старший лейтенант И. Д. Гайдаенко имел на своём счету 29 воздушных побед - 6 самолётов он сбил лично и 23 в группе с товарищами. А к концу войны капитан И. Д. Гайдаенко довёл счёт своих личных побед до 7.

После окончания войны Иван Дмитриевич продолжал служить в ВВС. С 1959 до 1962 год генерал - майор авиации И. Д. Гайдаенко был заместителем начальника НИИ ВВС по лётной работе. Служил заместителем командующего Воздушной армии в Минске, позже командовал армией на Дальнем Востоке. Затем стал командующим ВВС Туркестанского округа со штабом в Ташкенте. С лета 1970 по 1979 год служил начальником

НИИ ВВС. С 1979 года – заместитель Начальника Главного штаба ВВС. По отзыву своего заместителя Степана Анастасовича Микояна - он всегда интересовался техникой, старался вникнуть в суть проводимых работ, хотя инженерного образования не имел.

Иван Гайдаенко у своей машины

Степан Анастасович Микоян - легендарная в авиации личность, боевой советский пилот, лётчик-испытатель, генерал-лейтенант авиации. Сын (родился в 1922 году, в Тбилиси) партийного и государственного деятеля Анастаса Ивановича Микояна. По общему мнению, продвигался по службе, не особенно педалируя своё высокое происхождение.

Степан Микоян вместе со своим другом Тимуром Фрунзе поступил в Качинскую военную авиационную школу пилотов в Крыму, в августе 1940 года. Окончил училище 3 сентября 1941 года, был направлен в истребительный авиаполк, оборонявший Москву. 16 января 1942 года Микоян был сбит советским лётчиком по ошибке. Степану Анастасовичу удалось посадить горящую машину. Лечился в госпитале, в Куйбышеве, где

Немецкий самолёт Dornier Do-215

встречался с сыном Н.С.Хрущёва, тоже лётчиком. Через полгода, получил назначение под Сталинград, а затем, на Северо-Западный фронт. Одно время служил в подразделении под командованием сына Сталина, Василия. Закончил войну капитаном (Василий Сталин, между прочим, полковником), с двумя орденами.

С 1945 по 1951 год слушатель инженерного факультета Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н. Е. Жуковского. После её окончания работал в Научно-испытательном институте ВВС. Лётное и инженерное образование, большая редкость в то время, помогало С.А.Микояну более качественно испытывать опытные самолёты. Последовательно занимал командные должности в институте, командовал Первым (самолеты-истребители) испытательным управлением. В течение 23 лет испытывал боевые самолёты истребительных ОКБ Микояна, Сухого и Яковлева. Получил звание «Заслуженный лётчик-испытатель СССР», за проведение государственных испытаний самолёта МиГ-25 стал Героем Советского Союза.

Долгое время был первым заместителем начальников НИИ ВВС Финогенова и Гайдаенко. Исключительно скромный, интеллигентный человек. К подчинённым обращался подчёркнуто уважительно, на равных, считая, что успех общего, важного дела зависит от каждого, независимо от его служебного положения. Никогда не позволял себе повышать голос, тем более применять крепкие словечки, когда кто-то выводил его из равновесия. По словам Реконта Георгиевича Сидорина, моего хорошего знакомого, часто общавшегося с С.А.Микояном, самым «страшным» ругательством в его устах были слова: «Вы неинтеллигентный человек. Я с Вами не буду больше разговаривать».

Однажды нам с Р.Г. Сидориным не хватило мест в самолёте Ан-24, улетавшем из Чкаловской в Ахтубинск. Дело было в пятницу, мы возвращались после долгой командировки с войсковых испытаний МиГ-25. Следящий институтский самолёт улетал на Волгу только во вторник. Дело в том, что для

постоянной связи с филиалом между Владимировкой и Чкаловской два раза в неделю ходил рейсовый самолёт. Вначале это были Ил-14, потом Ан-12, их позже сменил Ту-154. Были, конечно, и оказии – нерегулярные рейсы самолётов различных фирм и организаций. Возвращение из командировок для простых смертных часто становилось проблемой. Командировок было много, поэтому для экономии средств сотрудникам института рекомендовалось пользоваться в первую очередь ведомственными самолётами.

Не в самом лучшем расположении духа, мы готовились в гостинице ко сну. Вдруг Реконта Георгиевича позвали к телефону. Вернулся он в хорошем настроении. Оказалось, что С.А.Микояну, летевшему на этом самолёте, рассказали о ситуации с нами. Он тут же связался с Сидориным и разрешил нам вернуться домой самолётом МГА.

Для меня это был не первый случай убедиться в чутком и внимательном отношении к людям С.А.Микояна. Будучи ещё капитаном, в первые годы пребывания в институте, я оказался в похожей ситуации. Целый месяц проработал в ЛИИ, в городе Жуковский. Очень соскучился по дому, деньги заканчивались. Хотелось побыстрее улететь, тем более что дело было в субботу (в то время она была ещё рабочим днём). В «открытый лист» (список пассажиров) рейсового Ил-14 я не попадал. Мне посоветовали обратиться напрямую к командиру экипажа полковнику Коровушкину, летчику-испытателю нашего Управления. Тот мне доходчиво объяснил, что мест на Ил-14 маловато. Всё-таки, видно, Коровушкину стало меня жалко. Перед самой уборкой трапа он попросил у С.А.Микояна, летевшего с этим рейсом, разрешения взять на борт и меня. Получив положительный ответ на вопрос: «А бензина у тебя хватит?», генерал утвердительно кивнул головой. Я мигом взбежал по трапу в салон. И хотя большую часть пути пришлось стоять между креслами, благодарности моей не было границ.

Такое поведение больших начальников, тем более с такой родословной, было для меня в диковинку. Да и не только для меня. С.А.Микоян пользовался в гарнизоне большим

уважением и, можно сказать, любовью. В том числе, и среди женщин. Им он тоже уделял должное внимание. Что не удивительно – мужчина он был видный и красивый.

В нашем отделе было отделение, где большая группа женщин занималась расчётами по определению лётно-технических характеристик самолетов. ЭВМ только-только начинали внедряться, поэтому основная часть расчётов производилась «вручную» Однажды, кажется в юбилейные дни 1967 года, я по просьбе наших «расчётчиц», среди них, между прочим, было немало «…комсомолок и просто красавиц», организовывал встречу с С.А.Микояном. Он охотно откликнулся на нашу просьбу. С непривычной для тех лет откровенностью Степан Анастасович рассказывал о своей жизни, о своих братьях, тоже лётчиках. Было непривычно слышать, что судьбы Василия Сталина, Леонида Хрущёва, других детей кремлёвских «небожителей», складывались далеко не просто. Это сейчас в передачах по телевидению и в печати (в которых С.А.Микоян принимает иногда участие) подробно смакуются их судьбы. В те далёкие времена, мягко выражаясь, говорить об этом было не принято. Степан Анастасович ответил на многочисленные вопросы интересно, довольно откровенно, совсем не подчёркивая своей принадлежности к «кремлёвскому обществу».

Микоян С.А. освоил 102 типа летательных аппаратов и налетал около 3,5 тысяч часов. Он написал замечательные книги воспоминаний о войне и о работе лётчика-испытателя. С апреля 1978 года Степан Анастасович работал заместителем главного конструктора московского НПО «Молния» Лозино-Лозинского по лётным испытаниям. В космическом полёте «Бурана» он отвечал за управление кораблём на участке снижения и посадки.

Получив в начале шестидесятых годов прилив свежей крови, в лице здоровых и высокообразованных специалистов, Ахтубинск стал расцветать на глазах. В короткие сроки в городе были построены Дом офицеров, площадь Ленина, где проходили многочисленные парады. Построили кинотеатр Октябрь, стадион Волга, был разбит городской парк. Открылись военный

госпиталь и Центральная районная больница, которая считается одной из лучших в области.

Святым местом для ахтубинцев стал мемориальный комплекс "Крыло Икара", воздвигнутый в начале семидесятых годов. Это место на берегу реки Ахтуба самое красивое место города Ахтубинска. Огромное стальное крыло Икара и рядом четыре стелы. На чёрном мраморе которых вписаны имена погибших испытателей. Эти стелы с высоты напоминают кресты. Здесь любят прогуливаться молодые мамы с детьми, молодожёны приезжают в День бракосочетания возложить букеты цветов. В дни юбилеев и торжеств сюда приходят военнослужащие и ветераны, чтобы минутой молчания почтить память тех, кто со взлёта ушел в небо. Навсегда. Мемориал - любимое место ахтубинцев - никогда не бывает одиноким, словно всем живущим сегодня не дают покоя печальные шрамы на сердце. Тем самым подтверждаются высеченные на стелах слова, написанные поэтом Евтушенко:

"Помним всех поимённо,
Горем помним своим.
Это нужно не мёртвым,
Это надо живым."

Со дня образования института в 1923 году мартиролог включает, к сожалению, более ста имён героев. Настоящее - тонкая грань между прошлым и будущим. Вот почему и долг, и дело совести испытателя предусмотреть всё, выяснить в машине самые затаённые слабости, чтобы максимально обезопасить дорогу в небо своим коллегам – строевым лётчикам.

Первой жертвой при испытаниях МиГ-25 стал командир эскадрильи СЛИ (службы лётных испытаний) нашего Управления подполковник Игорь Иванович Лесников. Я случайно оказался среди провожавших, когда он в конце октября 1967 года улетал в Москву. От своих «компетентных» коллег узнал, что Лесников в канун пятидесятилетия Советской власти готовится штурмовать мировой рекорд скороподъёмности на самолёте МиГ-25. Это было не совсем привычно. Как правило, рекорды «били» фирменные пилоты – лётчики-испытатели

ОКБ разработчиков самолётов. Позже, в своей книге С.А.Микоян написал, что оказался косвенно причастным к этой трагедии. Именно по его рекомендации родной дядя Генеральный конструктор А.И.Микоян доверил этот полёт Игорю Лесникову (с его согласия).

Игорь Лесников был человек с непростой судьбой. Его отец был репрессирован в сталинское время, поэтому понятно, что юношеские годы Игоря были несладкими. Будучи целеустремленным и волевым, он сумел все-таки поступить в лётную школу и закончить ее. В начале 1960-х он добился назначения лётчиком-испытателем в наш Институт. Лесников быстро проявил себя, как хороший лётчик и руководитель. Через несколько лет он стал командиром первой испытательной эскадрильи.

Эксперимент с военным лётчиком, к большому сожалению, оказался неудачным. 30 октября 1967 года, взлетев для рекордного полета с аэродрома Раменское, Лесников перевёл самолёт в крутой набор высоты. Самолёт на высоте около 1000 м начал крениться влево. Когда крен достиг примерно 30°, погасли огоньки пламени в выхлопных соплах двигателей - лётчик выключил форсаж. Это могло означать только одно - он не может справиться с кренением и вынужден отказаться от попытки установления рекорда. Через несколько секунд самолёт перевернулся и перешел в отвесное пикирование. На высоте немногим более 500 м летчик катапультировался. Когда

катапультирование производится при большой скорости самолёта, автомат парашюта задерживает его открытие на две секунды, чтобы купол не лопнул при раскрытии. Лесников пикировал со скоростью более 1000 км/ч, а это около трехсот метров в секунду. И хотя катапульта выбросила его из кабины, скорость падения уменьшилась, за две секунды он пролетел почти всю оставшуюся высоту. Парашют раскрылся перед самой землёй, слишком поздно…

Причиной катастрофы был недостаток в системе управления самолёта. У МиГ-25 при приборной (по скоростному напору воздуха) скорости немногим более 1000 км/ч полностью терялась возможность управления по крену. Лесников по заданию должен был пилотировать, не доходя до опасной скорости. Очевидно, он хотел выдерживать скорость как можно более близкой к предельной по управляемости, чтобы получить лучший результат по скороподъемности, но невольно превысил её.

Позже этот недостаток (недостаточная эффективность элеронов на больших приборных скоростях) проявился и при испытаниях ракетного вооружения, а также при освоении самолёта в строевых частях. На критических режимах полёта самолёт переворачивался и затем отвесно пикировал. Вывести его в горизонтальный полет удавалось лишь на высоте ниже 8 км. Погибло ещё несколько лётчиков. И только лётчик-испытатель ЛИИ Олег Васильевич Гудков, ценой своей жизни, помог конструкторам найти причину этого

Памятник погибшим лётчикам-испытателям «Крыло Икара

недостатка. Причиной всех катастроф стала перекомпенсация стабилизатора: на определённых режимах - мощности гидравлических рулевых приводов не хватало для управления горизонтальным оперением. По замечаниям акта государственных испытаний самолёт МиГ-25П во многом был доработан. На нём ввели дифференциальный стабилизатор. Лётчики института Вадим Иванович Петров и Норайр Казарян подтвердили, что самолёт стал надежно и эффективно управляться во всем допустимом диапазоне скоростей и высот полёта. В том числе и при несимметричных (с одного крыла) пусках ракет.

На этом примере видно, какой ценой достаётся прогресс в авиации. Недаром говорят, что каждая строчка в Руководствах по лётной эксплуатации самолётов написана кровью. За каждым именем в памятном списке Ахтубинского мемориала стоит конкретная судьба.

Прекрасным лётчиком был Александр Кузнецов. Компанейский парень, остроумный собеседник. Например, запомнилось его выражение: «В отношениях с женщинами главное подход и отход. С первым у меня всегда порядок, а вот со вторым часто бывают осложнения». Военный гарнизон – это всегда замкнутое сообщество, коллектив, в котором трудно утаить какие-то секреты. Не знаю, какова была доля шутки, бравады в этих словах. Конечно, мужчина он был видный, симпатичный. Но и жена у Александра была красивой женщиной. Работала она в одном из фирменных расчётных бюро, и на неё многие засматривались. Хороший спортсмен, А.Кузнецов в юности был чемпионом Москвы по парашютному спорту. Парашют спас его однажды, когда в испытательном полёте отказала САУ (система автоматического управления) самолёта МиГ-25. Александру пришлось катапультироваться. Когда его привезли с места катапультирования, он проходил мимо нас, членов испытательной бригады. Помню, он сразу сказал ведущему инженеру по САУ А.С.Моисееву: «Александр Сергеевич, это что-то по вашему цеху». И действительно, благодаря грамотным и спокойным действиям лётчика в полете, квалифицированной оценке аварийной ситуации, удалось выявить и

устранить серьёзный недостаток САУ. Кто знает, скольким строевым летчикам спас жизнь Саша Кузнецов, вечная ему память.

Сам он погиб, когда попал в критическую ситуацию, связанную с недостаточной поперечной управляемостью самолёта МиГ-25, о которой говорилось выше. Высота полёта была такой, что и верный друг, парашют, не смог его спасти. Ахтубинцы свято чтят память лётчиков-испытателей Николая Стогова, Сталя Лаврентьева и многих других, навсегда оставшихся в любимом небе и в памяти народной. Имена некоторых из них стали названиями улиц города. Трудно не согласиться с поэтом, сказавшим:

Всегда считались цветом нации,
Те, кто был, кто есть, кто будет в авиации…

Замечательным командиром и воспитателем был один из первых заслуженных летчиков-испытателей страны Иванов Василий Гаврилович, или «ВГ», как его между собой любовно называли подчинённые. Начальник СЛИ (Службы лётных испытаний) нашего управления, получивший звание Героя Советского Союза ещё в пятидесятых годах за отработку взлёта истребителя с катапультной установки. Это был настоящий «отец родной» для пилотов, постоянно пекущийся об их здоровье и безопасности лётной работы.

Только пара примеров. Однажды он проверял готовность к полёту уже сидевшего в кабине Казаряна Норайра Агинаковича, «Норика» в простонародье. «Горячий кавказский парень», после очередного не очень уверенного ответа на конкретный вопрос по знанию оборудования кабины, не выдержал: «Товарищ полковник! Не нервируйте меня перед полётом!» На что Василий Гаврилович ему спокойно сказал: «Освободи кабину.

Две недели тебе на изучение самолёта. Зачёты на допуск к полётам будешь сдавать лично мне». Говорили, что как-то В.Г.Иванов, будучи заместителем С.А.Микояна, в то время начальника нашего Управления, получил телеграмму из Горького от находившихся там довольно долго своих пилотов. Видно, ребята здорово поиздержались, потому что текст телеграммы гласил: «Степану Анастасовичу Микояну шлите деньги вашу мать выселяют из гостиницы». Не знаю, дошла ли телеграмма до адресата. ВГ выслал, но не деньги, а самолёт за пилотами. Что было по прибытию острословов на родину, молва умалчивает.

Уважали Василия Гавриловича безмерно. Я не слышал, что кто-нибудь обижался на его иногда довольно суровые решения. К сожалению, он умер на посту от быстротечной болезни мозга, не дожив совсем немного до своего пятидесятилетия. За два месяца до ухода он простился с небом, в последний раз сев за штурвал самолёта.

Ахтубинск – это одна из столиц авиации, по крайней мере, военной. С начала шестидесятых город стал заметно расширяться, развиваться, благоустраиваться. Рядом с привычными деревянными домами и подслеповатыми глинобитными мазанками появились многоквартирные здания. Сначала это были двухэтажные жилые дома, новые современные социально-бытовые учреждения. Оделись в асфальт дороги и пешеходные тротуары, активно велось озеленение площадей и улиц. Потом развернулось широкое строительство четырёх и жилых пятиэтажных домов. Вырос целый жилой массив.

Позднее Северный военный городок ещё больше расширил свои границы. Выросли дома со всеми удобствами, с горячим водоснабжением. Совершенствовалась социально - бытовая структура, появлялись новые производственные предприятия, учреждения. В 1959 году открылись три больших офицерских общежития – гостиницы “Урал”, “Волга”, “Дон”, которые практически всегда были заселены до отказа. Вокруг Дома офицеров подрастал молодой парк. Одну из клумб украшали гипсовые вазоны, в которых росли цветы - красные каллы.

На кольцевой аллее в парке, рядом с танцевальной площадкой, стояло множество скамеек. За ними, также по кругу, располагались стенды с плакатами на авиационные и космические темы: портреты Гагарина, Комарова, Титова, различные самолёты. Здесь, возле огромной клумбы, в центре которой уже установили небольшой самолётик, всегда было многолюдно.

На детской площадке скрипели качели, до позднего вечера, гомонили дети. В многочисленных деревянных киосках продавали мороженое нескольких сортов, ситро, морс, лимонад. Один такой киоск стоял прямо у входа на танцевальную площадку, и работал всегда до окончания танцев. Танцевали в те времена до часу ночи. Танцплощадка с деревянным покрытием притягивала к себе, как магнит, молодёжь города. Гордостью Дома Офицеров был военный духовой оркестр, который играл, в том числе и на танцах. А в клубе консервного завода играл духовой оркестр военных строителей. На танцующих не было дорогих нарядов - газовые платочки, сатиновые, шелковые, крепдешиновые, маркизетовые платьица с пышными юбками – "шести-клинками", рукава – "фонарик". Не было французской косметики и духов - только любимые "Розовый пион", "Красная Москва", "Подмосковные вечера" фабрики "Новая Заря".

На танцы приходили пары самого различного возраста, поэтому репертуар оркестра был разнообразен: танго, фокстроты, вальс-бостон, чардаш, краковяк. Особенно часто исполнялись вальсы «Над волнами», «Берёзка», фокстрот «Рио-Рита», мелодии песен «Мишка»,

Парк Дома офицеров

Дом офицеров

«Мой Вася». Пользовались успехом и другие, как бы сейчас выразились, шлягеры. Вокруг танцевальной площадки, в тёплые летние вечера, стояли заинтересованные зрители, оживлено обсуждая возникавшие на ней перипетии. Практически, в городке многие знали друг друга. Да и среди командированных встречались, в основном, «знакомые всё лица». Дело в том, что командировки в Ахтубинск, особенно в летнее время, высоко котировались среди специалистов авиационных фирм. Этому, не в последнюю очередь, способствовали великолепная рыбалка, знаменитые астраханские арбузы и помидоры вкупе с приличными «командировочными». Многие приезжие специалисты, в основном москвичи, годами «пропадали» во Владимировке. Нередко это приводило к осложнениям в семейной жизни, как приезжих, так и аборигенов.

В маленьком уютном кафе (сегодняшней “Сказке”) стояли столики. Продавали шампанское, хорошие сухие вина, сигареты в лакированных коробках, подавались фруктовые коктейли с соломинкой, пирожные, конфеты, шоколад. Салют собирались смотреть в парке у белой лестницы Дома офицеров. Сегодня в Ахтубинске проживает около 75 тысяч жителей. Это динамично развивающийся город, он является одним из крупнейших портов на Волге. Здесь пришвартовываются теплоходы и быстроходные катера волжского бассейна. Из города идут самоходные баржи. Они поставляют граничным (и не только) областям России пищевую соль, знаменитые астраханские арбузы, помидоры и другие овощи.

Вернёмся к времени нашего появления в Ахтубинске. Ещё не было стадиона, дворца спорта, торгового центра на улице Сталя Лаврентьева, многих жилых домов. Не были построены кинотеатр «Октябрь», мост через Мурню, ресторан и многое другое. Худо-бедно, но с жильём мы определились. Пора было

вплотную заняться испытательной работой, о которой мы так мечтали. Оказалось, что до этого ещё ой как далеко! Академия – Академией, а к участию в испытаниях самолётов нас допустили только через несколько месяцев. Всё это время мы усиленно изучали многочисленные Руководства по испытаниям авиационной техники (РИАТ).

В процессе учёбы и сдачи зачётов знакомились с испытательной базой института. Она занимала большую площадь на востоке от жилого городка. Ядро составляли две ВПП, расположенные, как принято, под углом друг к другу. В больших аэроузлах и аэропортах этим частично компенсируется зависимость от направления ветра при взлёте и посадке. Между взлётными полосами располагался знаменитый пункт наведения (ПН) «Ромашка». На нём мне предстояло провести многие часы, участвуя в организации перехватов воздушных целей опытными самолётами-перехватчиками. Вкупе с центральным командным пунктом полигона (КП), ПН «Ромашка» обеспечивал руководство всеми полётами на аэродроме «Жасмин». Так в то сверхзасекреченное время назывался наш аэродром.

Постепенно мы привыкали к своеобразной Ахтубинской природе. Она имела свои плюсы и минусы. Лето было длинное и жаркое. Я жару переносил более или менее легко. Бывало, в начале лета обгоришь пару раз, а потом загар становился таким, что уже никакое солнце не страшно. Вера, наоборот, плохо переносила жару и загорала по необходимости. Выходные дни практически все, и аборигены и приезжие, проводили на речке. Мы в первое время отдыхали на ближних пляжах, на Мурне. Изредка выезжали с кем-нибудь из знакомых, имевших лодку, на Волгу. Года через три и я купил с рук моторную лодку «Казанка» с лодочным мотором «Вихрь». Все, и в первую очередь, дети были счастливы. Теперь на Волгу и её протоки, по-местному «прораны», можно было выезжать всем семейством самостоятельно.

Моим наставником по «рыбацким» вопросам стал Сева (Всеволод Макарович) Ласов, наш сосед по дому на улице Нестерова. Надо прямо сказать, что с соседями нам повезло.

Игорь, Сева, Наташа, Вера, Катя

Можно было только радоваться, глядя на дружную семью Ласовых - Севу, его супругу Катю и милую дочку Иру. Вежливые, всегда со вкусом одетые, приветливые и доброжелательные, они стали, и по сей день остаются, нашими добрыми друзьями. Мы с удовольствием бывали у них в гостях в Минске, куда они переехали после Ахтубинска, и с неменьшим удовольствием встречали их у себя, в Москве. К сожалению, сегодня это становится делать всё труднее.

Так вот, о рыбалке. Сева сразу взял шефство надо мной – помог получить документы на право вождения «маломерных речных судов» (так официально именовалась моя скромная лодка «казанка»). Принял деятельное участие в оборудовании стоянки на лодочной станции, преподал практические уроки вождения и эксплуатации лодки с подвесным мотором

Из космоса хорошо видны две ВПП и ПН «Ромашка» между ними

«Вихрь». У него во всём, что касалось «лодочных» дел, был идеальный порядок. Я, как мог, старался следовать его примеру. Кстати сказать, любовь к чистоте и порядку во всём, умение поддерживать их при любых, самых неблагоприятных обстоятельствах, – отличительная семейная черта Ласовых. Мы это видели и в Ахтубинске, и в Минске, и отмечаем сейчас по Интернетовским письмам и фотографиям, присылаемым Ирой.

Все трудности и сложности подготовки выездов на речку, окупались тем непередаваемым удовольствием, которое они приносили нашим детям, да и нам самим. Чтобы представить это, надо самим побывать в низовьях Волги, на её великолепных пляжах.

У нас были любимые места, где купались, загорали, рыбачили. Пляжи на нижней Волге это просто песня. В окрестностях Ахтубинска они тянутся на километры. Песок чистейший, рядом лесные заросли, а в них многочисленные озерки и заводи. На одного червяка в таких озерках можно было вытащить до пяти окушков. Обычно на берегу разводился костёр из сушняка и готовилась уха. Окуни добавлялись в уху, так сказать, «для запаха». Основная закладка для ухи ловилась в реке. Быстрая, чистая проточная вода, которую некоторые пили некипячёной, была богата рыбой. Там можно было поймать судака, жереха, сома, стерлядь, другую рыбу.

Кроме удочек и спиннингов основными снастями были так называемые «закидушки» и «завозухи». К лескам разной длины и толщины крепилось несколько рыболовных крючков. В качестве приманки использовались мальки, червяки, блёсны, «резанка» (кусочки рыбы). К концу лески крепилось грузило, и снасть забрасывалась или завозилась («завозухи») на быстрину. На берегу ставился «сторожёк», обычная палочка с колокольчиком. Оставалось только ждать, когда «клюнет». Иногда мог клюнуть и «курносый», как местные звали осетра. Ловля осётра была запрещена и считалась браконьерством. Тем не менее, при желании осетрину и чёрную икру можно было свободно приобрести через знакомых, у местных рыбаков, с доставкой на дом. Деликатесы продавались по приемлемым по

тем временам ценам: 2 рубля килограмм осетрины и 5 рублей пол-литровая банка икры. Для справки – килограмм говядины тогда стоил 2 рубля.

Славились Астраханские степи и другими прелестями. Ранней весной степь в окрестностях города покрывалась сплошным ковром из тюльпанов самой разнообразной окраски. Это было неописуемо красиво. Цветы собирали охапками, командированные отправляли букеты в Москву. Цветочный бум длился недолго, пару недель. Затем наступало, как правило, засушливое лето, зелёная трава выгорала, и степь превращалась в серую полупустыню.

К середине августа поспевали знаменитые астраханские арбузы. Арбузное пиршество продолжалось до поздней осени. Почти одновременно поспевали не менее знаменитые астраханские помидоры. Все, кто лакомился ими в Ахтубинске, никогда не забудут их вкус. И опять летели в Москву самолёты, перегруженные местными плодами и ягодами. Конечно, и в Москве можно было купить арбузы и помидоры. Но это, как говорят в Одессе, были две большие разницы.

Владимировка. Тюльпаны Геснера в степи

Осень в Ахтубинске протекала почти как «бархатный сезон» в Крыму. Купаться в сентябре на Мурне, вспоминая как прохладно в это время в Москве, было приятно. Но всё хорошее когда-нибудь заканчивается. Тёплая южная осень постепенно становилась дождливой и холодной. С наступлением дождей улицы Владимировки в некоторых местах превращались в сплошное болото. Добираться до работы можно было только на служебном транспорте, ходившем от круга за ж/д переездом в военном городке. До круга нужно было ехать на городском автобусе.

Из дома тёти Дуси до территории Первого управления можно было добраться и пешком, через степь. В этом случае резиновая обувь была единственным спасением. На работе возле каждого здания для мытья обуви стояли продолговатые корытца с водой и палками, с намотанными на них тряпками. Рассказывали, что в первые годы освоения полигона, в распутицу, по раскисшей степи, людей доставляли до работы на железных листах, прицепленных к тягачам.

Прогресс был на лицо. До нашего Первого Управления одно время по тупиковой ж/д ветке от вокзала ходил даже мотовоз с тремя вагончиками. Время в пути вместе с ожиданием составляло 15-20 минут. Но люди успевали обменяться новостями, побалагурить. Я, например, с удовольствием слушал ежедневные шутливые препирательства подполковников Клягина Анатолия Сергеевича и Турчанинова Александра Матвеевича. Оба были заядлыми болельщиками, первый ЦСКА (ЦСК МО в то время), второй – «Спартака». Кто мог тогда предполагать, что мой начальник Анатолий Сергеевич дослужится впоследствии до должности заместителя Главкома, Начальника НТК ВВС, а Александр Матвеевич, участник Великой Отечественной войны, уйдя в отставку, поселится в Пушкино, под Москвой, где жила моя сестра Лиза.

Примерно через год после нашего приезда на должность начальника штаба в Центре подготовки космонавтов перевели полковника Румянцева Владлена Максимовича. Начальником отдела стал Клягин А.С. Третий отдел был, так сказать,

кузницей научных кадров. Несколько человек защитили кандидатские диссертации. Многие впоследствии успешно работали в центральном аппарате, научных учреждениях ВВС и других ведомств. Докторами технических наук стали Клягин А.С. и Захаров Анатолий Петрович, преподававший после армии в МАИ.

Преподавателем филиала МАИ в Ахтубинске стал после ухода в запас мой начальник отделения, Нигородов Владимир Павлович. Это был интеллигентный, эрудированный человек, высококлассный специалист, сменивший на посту начальника нашего отделения Клягина. При нём в коллективе установилась доброжелательная рабочая атмосфера. В любое время к нему можно было обратиться за советом, за помощью. И каждый обязательно её получал, в ненавязчивой, уважительной форме.

Владимир Павлович стремился сблизить и наши семьи. При нём стало привычным собираться по праздникам, в связи с другими подходящими случаями, у кого-нибудь в квартире. Обстановка всегда была самая непринужденная: беседовали, пели песни, танцевали, читали стихи, проводили различные розыгрыши. Эти неформальные мероприятия благоприятно сказывались и на нашей работе, и на повседневной жизни. Я всегда высоко ценил ровное отношение Нигородова ко мне, дорожил его мнением. Мне было очень приятно, когда он на одной из наших встреч сказал моей супруге: «С Михаилом Фёдоровичем даже молча сидеть в одной комнате не скучно». А просидели мы с ним в одной комнате и молча, и в разговорах, спорах, не один год.

Только хорошим мне вспоминается заместитель начальника отдела Григорьев Виктор Иванович. Он стал начальником Третьего отдела, сменив Клягина. Григорьев был, вдобавок ко всем своим положительным качествам, глубоко совестливым человеком. Близко принимал к сердцу всё, за что брался. Готовую диссертацию долго не решался представить на защиту, бесконечно её дорабатывая. В конце-концов только под давлением своего друга и начальника Клягина, почти в приказном

порядке, решился и успешно защитился. К сожалению, всё это не обошлось без последствий для его здоровья. Виктор Иванович перенёс инфаркт. А когда уже был приказ о переводе его на Чкаловскую, под Москву, умер от второго инфаркта, который догнал его прямо на рыбалке.

Много добрых слов можно сказать о других моих сослуживцах по Ахтубинску. О начальнике отделения по определению лётно-технических характеристик Пахомчике Владимире Адамовиче, очень деликатном, даже мягком, по характеру человеком. Это не мешало ему быть отличным организатором и умелым руководителем очень ответственного участка испытательной работы. Впоследствии он стал начальником отдела, а его сменил Кузнецов Э.С. Остроумными шутками в нужный момент могли снять напряжение ведущие инженеры Алимов Владимир Фёдорович, Молев Виктор Иванович. А это

3 отдел 1-го Управления ГНИКИ ВВС. 1 ряд, второй справа Григорьев В.И., третий – Клягин А.С. 3 ряд, пятый слева Молев В.И., шестой - Чураев М.Ф. 4 ряд, четвёртый слева Алимов В.Ф., пятый – Кравченко Г.Н., седьмой – Кузнецов Э.С. И, как же без них, наших красавиц-расчётчиц

немаловажно, когда обстановка на работе по каким-либо причинам осложняется. Многие из моих товарищей перевелись в другие места службы, в основном, под Москву и на Украину.

До сих пор я дорожу дружбой с Георгием Николаевичем Кравченко. Он пришёл к нам в отдел после окончания МАИ, лейтенантом, по призыву как «двухгодичник». Сразу вписался в наш коллектив благодаря своей эрудированности и коммуникабельности. Занимался определением вероятностных характеристик авиационных комплексов перехвата. Честно отслужив свой срок, вернулся на преподавательскую работу в МАИ. Защитил кандидатскую диссертацию. В новые «предпринимательские» времена, Кравченко стал по совместительству успешным техническим директором специального подразделения института. Во время учёбы нашего сына в МАИ, Георгий Николаевич по возможности привлекал его к проведению исследовательских работ.

Теперь коротко о некоторых летательных аппаратах, в испытаниях которых я принимал участие. Прежде всего, о знаменитом перехватчике МиГ-25П. В 1966 году в Ахтубинске только начинались его испытания. Это было новое слово в самолётостроении вообще. Впервые появился титаново-стальной летательный аппарат. Большинство соединений планера были сварными. На меня произвело незабываемое впечатление первое свидание с ним. Передо-мной стоял угловатый, с прямоугольными воздухозаборниками, с двойным килём, очень непривычный по конфигурации, формам и размерам, самолёт. И это не только моё мнение. Говорят, что когда Генеральный конструктор Микоян Артём Иванович впервые представлял МиГ-25 Министру авиационной промышленности Дементьеву П.В., тот заметил: «Что-то вид у него уж очень страшный». На что Микоян резонно ответил: «Не страшный, товарищ министр, а устрашающий»!

Появление проекта перехватчика МиГ-25 было вызвано складывающейся военно-стратегической обстановкой в противостоянии между СССР и США. В середине 1960-х годов в СССР была развёрнута разработка военного самолёта,

Перехватчик МиГ-25

который был бы способен отражать предполагаемую угрозу со стороны американских сверхзвуковых бомбардировщиков. К ним, прежде всего, относились самолёты Конвэр B-58 «Хастлер» и его модернизированные последователи, а также Норт Америкэн B-70 «Валькирия». Последний был способен развивать скорость полёта, равную трём числам М (Vп = 3М). «М», «Число Маха», аэродинамический термин, означающий отношение скорости полёта к скорости звука на данной высоте. Советское правительство, в ответ на эту угрозу, сделало заказ нескольким опытным авиационным КБ на конструкцию истребителя, способного развивать скорость, равную трём скоростям звука и поражать цели в высотном диапазоне от 0 до 25 километров.

Немного ранее на испытания в институт поступил дальний перехватчик Ту-128 разработки ОКБ Туполева А.Н. Он был способен развивать скорость до 1,5 М. Естественно, Ту-128 не мог противостоять стратегическим бомбардировщикам США, новейшему истребителю F-15 и разведчику SR-71 со скоростью более 3М. Поэтому с появлением МиГ-25 «зелёная улица» была предоставлена именно ему. К испытаниям комплекса перехвата были привлечены лучшие силы ведущих конструкторских бюро: Микояна (самолёт), Туманского (двигатель Р-15Б-300), Ляпина (ракета Р-40), Гришина (БРЛС «Смерч»), Подрезова (системы наземного наведения «Воздух-1М» и «Луч») и многих других. Председателем Государственной комиссии по испытаниям стал боевой лётчик, дважды Герой Советского Союза маршал авиации Савицкий Евгений Яковлевич. Лучшие специалисты ведущих НИИ оперативно решали возникавшие по ходу испытаний задачи. Проект стал без преувеличения национальной гордостью страны. Правда, из «простых смертных» мало кто об этом тогда знал.

Совместная работа свела меня со специалистом из г. Жуковского Видом Вильгельмом Иммануиловичем. Близкие коллеги и знакомые называли его просто Вася. Это знакомство продолжалось долгие годы. В начале нашего знакомства он работал над кандидатской диссертацией. Необходимо было провести большой объём расчётов на самой «продвинутой» в то время ЭВМ М-440. Так как в ЛИИ она была более загружена, часть работ я помог Васе провести на аналогичной ЭВМ в нашем 9 Управлении. «Машинное» время выделялось обычно ночью. Много ахтубинской грязи пришлось помесить в резиновых сапогах. Выводы диссертации легли в основу оптимальной программы набора высоты, реализованной в САУ самолёта МиГ-25. Я выступал на защите диссертации, присутствовал на банкете по поводу этого радостного события. Впоследствии В.И.Вид стал видным учёным, доктором технических наук, заместителем Начальника ЛИИ им. Громова. Много лет спустя, при наших встречах мы всегда с удовольствием вспоминали эти годы.

Я дорожу хорошими отношениями, которые сложились у меня с Константином Константиновичем Васильченко, Главным конструктором ОКБ им. Микояна. Познакомились на испытаниях МиГ-25, потом сотрудничали при испытаниях комплекса перехвата МиГ-31. И, хотя мы принадлежали к разным ведомствам, наши взаимоотношения всегда были уважительными и конструктивными. Само собой разумеется, что режим секретности при испытаниях и внедрении комплекса Миг-25 был сверхжёсткий.

И всё же, несмотря на строгую секретность, кое-какие сведения о новом перехватчике появлялись у западных разведывательных служб. Долгое время им не удавалось узнать о нём что-нибудь конкретное, пока не завелась в авиации ПВО «паршивая овца» в лице лётчика Беленко. 6 сентября 1976 года самолёт МиГ-25П был угнан Виктором Беленко с военного аэродрома «Чугуевка» в Японию (г. Хакодате). До сих пор с Беленко нет полной ясности. Кем он был, как ему удалось провести вокруг пальца многих «особистов» (офицеров службы,

отвечающей в Армии за соблюдение режима секретности). В 1982 году я, будучи в командировке, встретился с подполковником Локтевым, заместителем Центра подготовки лётного состава в городе Красноводске. Он был командиром эскадрильи, где служил строевым лётчиком Беленко. Локтев практически выпускал его в тот злополучный полёт.

Как рассказывал Локтев, Беленко был самым дисциплинированным и усердным пилотом в эскадрилье. Сторонился товарищеских пирушек, пропадал в секретной библиотеке, изучая авиационную технику, активно вёл себя на политзанятиях. Такое поведение вообще-то не очень характерно для наших людей. По идее, оно должно было вызвать подозрение у «особиста», тем более что он жил с Беленко на одной лестничной площадке. Но, к сожалению, не вызвало. Ясно одно, что готовился этот тип к своему «подвигу» много лет, скорее всего, будучи завербован американской разведкой.

С грехом пополам посадив угнанный самолёт в Японии, Беленко первым делом, выйдя на крыло, прокричал, что это собственность Соединённых Штатов. Он потребовал встречи с американским послом, которую ему тут же обеспечили. А дальнейшее, как говорится, было делом техники. В США иуда получил сполна свои 30 серебрянников. Ему присвоили звание полковника армии США, живёт он под чужим (а, может быть, теперь наоборот, под своим?) именем, постоянно меняя место жительства. Шеф-пилот АО «Авиатика», с которым я позже работал, Владимир Гаврилович Гордиенко, рассказывал, что ему однажды во время командировки в США предложили встретиться с Беленко. Это было уже после развала Советского Союза. Кому-то, видно, хотелось организовать очередную антироссийскую провокацию – свести лицом к лицу лётчика, давшего МиГ-25 дорогу в небо, и предателя, продавшего его американцам. Излишне говорить, что из этого ничего не получилось.

Нашему государству был нанесён, кроме морального, огромный материальный урон. Пришлось срочно и основательно модернизировать комплекс перехвата МиГ-25П. Прежде всего была кардинально доработана бортовая радиолокационная

станция (БРЛС) «Смерч». Громадные затраты вызвала полная замена на всех самолётах рассекреченной системы опознавания «свой-чужой» на новую. В результате появился, по существу, новый перехватчик МиГ-25ПД. Все самолёты МиГ-25П, стоявшие на вооружении, были доработаны до уровня МиГ-25ПД и получили обозначение МиГ-25ПДС.

Угнанный самолёт попал в руки американских авиаконструкторов, которые срочно прибыли в Японию. Они более месяца досконально изучали машину. Только после этого японские власти, с разрешения американцев, согласились вернуть самолёт Советскому Союзу. Возглавил бригаду по эвакуации мой хороший знакомый Лев Георгиевич Шенгелая, заместитель Главного конструктора ОКБ имени А.И.Микояна. Как он рассказывал, сразу было видно, что планер, двигатели, БРЛС «Смерч» и все другие системы перехватчика изучались скрупулёзно, со знанием дела. Были видны соскрёбы с деталей из новых сплавов, неоднократно запускались двигатели. Наверняка, на основе полученных данных американцы внесли коррективы в конструкции планеров своих летательных аппаратов. Их удивило применение новейших методов аргонно-дуговой сварки при изготовлении планера самолёта, большой процент деталей из титана и его сплавов. С другой стороны, они ещё раз убедились в нашем отставании в электронике и авионике. Ламповые радиопередающие и принимающие устройства, применявшиеся в наших БРЛС и других приборах, для авиационной техники США давно уже были вчерашним, и даже позавчерашним, днём.

С применением ламповых приборов связана одна специфическая особенность. Эксплуатация БРЛС на ламповой элементной основе невозможна без интенсивного жидкостного охлаждения. Наиболее эффективным хладагентом, как известно, является этиловый спирт и его водяные смеси. Для полета на перехват МиГ-25 требовалось заправить в системы охлаждения БРЛС и других агрегатов 50 литров чистого спирта-ректификата и 250 литров спиртоводяной смеси в пропорции «фифти-а-фифти», 50х50%. После полёта остатки,

и немалые, хладагентов необходимо было слить и сдать в соответствующую службу.

В силу особенностей нашего национального характера, сдавалось не всё спиртное, слитое после полёта. Люди, имевшие отношение к эксплуатации «самолётов-спиртовозов», получили неограниченный доступ к практически высококачественным спиртным напиткам. В народе они получили название «Массандра», что в вольном переводе звучало так: «Микоян Артём спаивает Советскую авиацию. Народ доволен, радуются алкоголики». Существовала и другая интерпретация: «Микоян Артём, славный сын армянского народа, дарит радость авиаторам». Смех смехом, а первые годы эксплуатации самолётов МиГ-25П в войсках сопровождались трагедиями на почве алкоголизма. Последствия от этого «стихийного бедствия» существенно снизились только после введения соответствующего контроля.

Поговаривали, что высокие партийные органы, озабоченные этой бедой, добились проведения специальных испытаний по возможности применения не спиртосодержащих хладагентов. Вывод комиссии был насколько категоричный, настолько и ожидаемый: «Хладагента, равного спирту по эффективности, в природе не существует». Артём Иванович Микоян вроде бы сказал на всё это: «Если потребуется для выполнения боевых задач, будем заливать в системы охлаждения армянский коньяк!»

Государственные совместные (с участием представителей промышленности) испытания (ГСИ) комплекса перехвата МиГ-25П проходили успешно. Неотъемлемой составной частью комплекса была автоматизированная система наземного наведения «Воздух-1М». Она была развёрнута на знаменитом в институте пункте наведения «Ромашка», находившемся между двумя основными ВПП. Одной из моих основных задач на испытаниях было участие в подготовке и проведении полётов МиГ-25П на перехват воздушных целей и их имитаторов. Для этого нужно было, зная досконально тактико-технические возможности комплекса перехвата и целей, заранее рассчитать и графически изобразить траекторию перехвата.

В итоге получалась, так называемая, «прокладка» полёта. Её, после тщательной проверки и согласования, утверждали мои начальники. Затем я приезжал с «прокладкой» на «Ромашку», согласовывал её с штурманами наведения. Расчётные данные (темп набора высоты и скорости, радиус разворота, дальности обнаружения цели и пуска по ней ракет, другие параметры) заводились в систему наведения «Воздух-1М». Дальше оставалось ждать самого полёта и результатов перехвата.

Конечно, когда реальные результаты полёта на перехват сходятся с твоими расчётными данными, испытываешь, как говорится, «чувство глубокого удовлетворения». В этом случае полёт считался «зачётным», закрывался соответствующий пункт программы ГСИ. Ну, а при другом исходе приходилось, совместно с другими участниками эксперимента искать причины неудачи. Они могли быть самыми разными – отказ техники, неблагоприятные метеоусловия, неправильные действия лётчика и т.д. Самым обидным было, когда в неудаче полёта на перехват была и твоя вина. К счастью, это случалось крайне редко.

Воздушные цели были самыми разнообразными – самолёты вероятного противника, летательные аппараты ВВС Советского Союза, различные крылатые мишени. Аналогом высотной американской ракеты типа «Земля-Земля» «Хаунд Дог» была наша крылатая ракета-мишень КРМ-1. Малая отражающая поверхность (эффективная площадь рассеивания – ЭПР - порядка одного квадратного метра) до предела снижала дальность её обнаружения бортовой РЛС самолёта МиГ-25. Это обстоятельство делало КРМ-1 на третьем режиме полёта (высота 25 км, скорость 3М) практически неуязвимой.

Блестяще осуществлённые перехваты мишени КРМ-1 на разных режимах полёта стали, практически, заключительным аккордом государственных совместных испытаний. Вскоре начались войсковые испытания комплекса перехвата МиГ-25П на аэродроме «Правдинск», под городом Горьким. Наиболее сложные полёты на перехват и пуски ракет выполнялись на полигоне Сары-Шаган.

Сары-Шаган, как военный полигон Войск ПВО Страны, расположен к северо-западу и западу от озера Балхаш в пустыне Бетпак-Дала (Голодная Степь) в Казахстане. Это первый и единственный в Евразии полигон для разработки и испытаний противоракетного оружия. Административный центр - город Приозёрск, расположенный на берегу озера Балхаш.

Ближайшая к Приозерску железнодорожная станция Сары-Шаган находится от него в 6 километрах. На территории полигона имеется действующий аэродром 1 класса «Камбала» и несколько полевых аэродромов. Через полигон также проходит автомобильная дорога Екатеринбург—Алматы. На территории полигона испытывались авиационно-ракетные комплексы перехвата, все советские и российские противоракетные системы, предназначенные для построения стратегической противоракетной обороны (ПРО) от межконтинентальных баллистических ракет (МБР). На Сары-Шагане проводились войсковые учения с реальными пусками ракет с самолётов, в которых мне позже приходилось принимать участие.

На Балхаше я побывал несколько раз. Природа и климат его окрестностей очень напоминают Ахтубинск. Также по весне в степях расцветают тюльпаны. Через пару недель степь тоже превращается в полупустыню, ещё более безрадостную для глаз, чем в окрестностях Владимировки. Пятна блестящих на солнце солончаков. Нигде ни деревца, ни кустика. Тем, кто служил на площадках, на так называемых «точках», вдали от города, было несладко. В самом Приозёрске жилось несравненно легче. Ландшафт по берегам озера напоминал чем-то Южный берег Крыма. Только вместо моря было озеро с белесой, непрозрачной водой, и скалы, напоминающие крымские в миниатюре.

Сам город выглядел не хуже Ахтубинска, а в некотором отношении и получше. Много деревьев, чистые улицы, широкая площадь, гостиница с громким именем «Россия». Жилые девятиэтажки, бирюзовый Балхаш до горизонта, вышка, похожая на останкинскую телебашню, памятник погибшим лётчикам. Почти вертикально взлетающий МиГ-19, подсвечиваемый по

Приозёрск

ночам прожекторами, очень красиво смотрелся на обрывистом берегу озера.

Центральная улица шла параллельно озеру, а все поперечные перпендикулярно ей спускались к берегу. По вечерам, казалось, что все жители с удочками и другими рыболовными снастями стремятся на берег озера. Рыбалка, как и у нас на Волге, была для них основным увлечением. Многие прикомандированные при первой возможности тоже с удовольствием занимались ею. Лётчик полка, проводившего испытания, Жора Григорьянц, обожал подводную охоту. Жаловался он лишь на не очень прозрачную воду озера. Будучи к тому же неплохим художником, Жора красочно описывал, как в белесой воде перед ним неожиданно возникали громадные лёщи, сазаны. Некоторые из этих особей оказывались на его гарпуне. Интересно, что лет через десять мы с Григорьянцем стали сослуживцами в ЦИБП (Центральной инспекции безопасности полётов).

Войсковые испытания комплекса перехвата МиГ-25П, естественно, проводились силами авиации ПВО Страны, для которой он предназначался. Незадолго до начала ВИ в Ахтубинске, на глазах у многих очевидцев, трагически погиб генерал-лейтенант авиации Анатолий Леонидович Кадомцев. В 1966 году Кадомцев стал командующим истребительной авиации ПВО, сменив маршала Савицкого, у которого до этого был заместителем. Лётчик, имевший и инженерное образование, он был грамотным и вместе с тем решительным, деловым и перспективным командиром. Поговаривали даже, что Кадомцева прочат в Главнокомандующие Военно-воздушными силами.

А.Л.Кадомцев, как и Е.Я.Савицкий, несмотря на свой высокий пост, продолжали летать на боевых самолётах. Они старались раньше своих летчиков, ещё в процессе государственных испытаний, облетать новые самолеты, предназначенные

Озеро Балхаш и его окрестности

для ПВО. В конце апреля 1969 года А.Л. Кадомцев прилетел на Волгу, чтобы выполнить полёт на опытном МиГ-25. Он вылетел на нём впервые раньше, на лётно-испытательной станции фирмы в Жуковском.

Полёт состоялся 28 апреля утром. Сразу после взлёта Кадомцева на борту сработало устройство речевой информации

(РИ) об аварийных ситуациях. Это специальный магнитофон с записанными заранее предупреждающими и аварийными сообщениями. Записи делаются женским голосом для того, чтобы сообщения выделялись на фоне общего мужского радиообмена, а также потому, что женская речь более разборчива. При срабатывания какого-либо аварийного датчика звучит соответствующий текст. Аварийные сообщения передаются не только в наушники лётчика, но и в эфир. В этот раз по радио прошло сообщение: «Пожар правого двигателя» и через несколько секунд после этого: «Отказ гидросистемы».

Кадомцев спокойным голосом передал: «Тут вот девушка говорит о пожаре. Что это значит?» Руководитель полёта ответил: «Это значит, что у Вас пожар!» Кадомцев спросил попрежнему довольно спокойным голосом: «Так что же мне делать?» Руководитель полётов сразу же скомандовал: «Отвернуть вправо на 30° и катапультироваться!» Любой лётчик знает, что значит пожар в воздухе, и знает, что при этом надо покинуть самолет с парашютом. Но Кадомцев, будучи большим начальником, вероятно не хотел, чтобы его катапультирование было воспринято как собственное паническое решение. Ему нужно было, чтобы руководитель полётов (начальник для всех лётчиков, находящихся в воздухе, независимо от их ранга) дал ему команду на катапультирование.

Ещё до этого, сразу после срабатывания сигнализации, Кадомцев развернулся обратно и прошёл над ВПП аэродрома. С земли многие хорошо видели эту страшную картину – летящий самолёт, а за ним длинный шлейф пламени. После команды РП он отвернул немного вправо, в сторону степи, потом почему-то начал разворачиваться влево. Самолёт со снижением скрылся в сторону реки. Позже выяснилось, что он упал в одну из проток Волги. После команды руководителя о катапультировании Кадомцев по радио ничего не передавал.

В воде долго собирали обломки самолёта. Специально был задержан весенний сброс воды на плотине Волгоградской ГЭС. От пилота практически ничего не нашли. В гроб, по существующему в авиации обычаю, для веса положили собранную на

месте гибели землю. При похоронах, разбившихся на самолёте крышку гроба никогда не открывают. Похоронили Анатолия Леонидовича Кадомцева в Москве на Новодевичьем кладбище. Только через год один из офицеров случайно обнаружил останки Кадомцева во время рыбалки. По согласованию с женой погибшего, было произведено перезахоронение в ту же могилу. Конечно, все эти подробности стали известны общественности много позже.

Причиной катастрофы оказался обрыв лопатки турбины двигателя, которая перебила трубку гидросистемы, и вытекающая из нее жидкость загорелась. Почему Кадомцев не катапультировался, так и не выяснили. Возможно, он ошибочно раскрыл замки привязных ремней, готовясь к покиданию самолёта в новом для себя катапультном кресле К-36Д. В этом случае катапультирование невозможно. Другой причиной мог стать недостаток самой системы катапультирования. Не исключалось также, что катапультированию помешал какой-то взрыв, вспышку от которого некоторые видели с земли.

Эта катастрофа имела широкий резонанс и повлекла за собой ряд событий, в том числе, печальных. В состав комиссии по расследованию был включен генеральный конструктор самолёта Артём Иванович Микоян. Я впервые увидел его, когда он прилетал в Ахтубинск после этого происшествия. Артём Иванович был добрым и впечатлительным человеком и очень тяжело переживал гибель лётчиков, тем более на своих самолётах. Вскоре после того, как он в первых числах мая вернулся в Москву, у него произошёл инфаркт. Раньше уже был один, не очень тяжелый, но этот был обширным, от которого он так и не оправился. После инфаркта А.И.Микоян прожил полтора года и умер после операции 9 декабря 1970 года.

Руководители ВВС, в отличие от своих коллег из ПВО, и ранее запрещали летать своим генералам, начиная с командующих воздушных армий. Судьба Кадомцева дала им козырь. Вскоре вышел приказ Министра обороны СССР, категорически запрещавший большим авиационным начальникам летать на опытных летательных аппаратах. Командующим

авиацией ПВО Страны стал генерал-полковник авиации А.Е. Боровых.

Председателем комиссии по проведению войсковых испытаний комплекса перехвата МиГ-25П был назначен полковник Москвителев Николай Иванович, заместитель командующего авиацией Московского округа ПВО. Было известно, что это опытный лётчик, хороший организатор, с большим опытом работы на командных должностях всех уровней. Он освоил 34 типа самолётов и их модификаций, налетав на истребителях около 4 тысяч часов.

Карьера его получилась стремительной. Уже через 4 года Москвителев – командующий авиацией округа, член Военного совета, а с апреля 1977 года – генерал-полковник, командующий авиацией ПВО страны. На этом посту он сменил дважды Героя Советского Союза генерал-полковника авиации А.Е. Боровых. Находясь на этих должностях в течение 17 лет, Н.И. Москвителев в качестве председателя и заместителя председателя Государственных комиссий принимал активное участие в создании, испытании и внедрении в войска новейшей авиационной техники, в том числе МиГ-23, МиГ-25, МиГ-31, Су-27, А-50, многие из которых и сегодня являются лучшими в мире самолётами своего класса.

Вот и в Правдинске Николаю Ивановичу сразу удалось создать в нашей испытательной бригаде творческую, непринуждённую обстановку. Задача это архисложная. В состав бригады входят представители разных ведомств, каждый из них защищает свои, ведомственные, интересы. Иногда даже в ущерб истине. Представителям промышленности выгодно, чтобы как можно меньше отказов авиационной техники (АТ) было квалифицировано как конструктивные и производственные недостатки (КПН). При любой возможности они, естественно, будут стараться перевести стрелку вины за отказ на организаторов и исполнителей полётов, личный состав авиаполка. Представители ПВО, в свою очередь, при отказе в первую очередь заводят речь о КПН. Специалисты ВВС, (в то время ВВС и ПВО были разными родами войск),

проводившие ГСИ комплекса перехвата МиГ-25П в Ахтубинске, были обязаны подтвердить правильность их результатов в условиях эксплуатации в войсках. Объективно, конечно, все были заинтересованы, чтобы на вооружение поступила доведенная, надёжная авиатехника. Таким образом, представители нашего института выступали, в некотором роде, третейскими судьями в спорных ситуациях. Найти истинную причину любого недостатка, отказа – жизненная необходимость. От этого, действительно, в дальнейшем будут зависеть судьбы и жизни многих и многих людей.

Мне пришлось принять самое непосредственное участие в проведении войсковых испытаниях комплекса перехвата МиГ-25П. Бригада нашего института осуществляла методическое сопровождение этих испытаний. Возглавлял бригаду замечательный человек и высокопрофессиональный ведущий инженер-испытатель Реконт Георгиевич Сидорин. Кстати, своё редкое имя он получил в тридцатые годы от слова «реконструкция». Его родители, как и многие в тридцатые годы XX столетия, видно, не хотели отставать от веяний моды того времени. Благодаря отличным организаторским способностям подполковника Сидорина и его заместителя Кирина Николая Сергеевича, работа нашей бригады получила высокую оценку руководства института и Командования Войск ПВО Страны.

С Николаем Ивановичем Москвителевым у меня сложились доверительные отношения. Мы всегда находили общий язык, хотя иногда интересы наши разнились. Я встречался с Москвителевым, работая и в Ахтубинске, и в Москве, и даже на Аэрошоу в Ле Бурже, в Париже. Ниже приведу выдержки из его книги «Линия жизни. 60 счастливых лет в авиации», относящиеся к событиям того периода.

«В октябре 1970 года приказом Министра обороны я был назначен заместителем командующего авиацией Московского округа ПВО. Командующий авиацией округа – генерал-лейтенант Георгий Георгиевич Власенко, прекрасный лётчик военной закваски, с крутым характером и природной

мужицкой мудростью. Дослужился до такой высокой должности, имея за плечами небогатое образование – физкультурный техникум и двое курсов усовершенствования авиационных командиров.

Он пользовался большим авторитетом за свою фанатическую любовь к авиации. Однако, как говорится, нутром чувствуя снисходительность к нему за малограмотность, был ревнив и консервативен ко всему новому. При нашем знакомстве Власенко мне прямо сказал: "Знаю, что Вас прислали, чтобы заменить меня! Но я сдаваться не собираюсь, а на Вас возлагаю всю методическую работу, обеспечение мер по безопасности полётов и полную ответственность за переучивание Правдинского полка на самолёты МиГ–25. Думаю, что зубы ты там поломаешь!" Меня немало удивила эта тирада, особенно поручение по переучиванию на новых самолётах. Озадачило и то, что успеха мне командующий не пожелал».

Хорошо помню, как Г.Г. Власенко представлял в Правдинске Н.И. Москвителева. Красивый, моложавый генерал-лейтенант и не менее красивый, но более молодой полковник. Конечно, я понятия не имел, какие напряженные отношения складывались тогда в руководстве авиации Московского округа ПВО. Ещё более неожиданным было для меня прочитать в воспоминаниях Н.И. Москвителева следующие строки:

«…Выслужив положенный срок службы, в 55-летнем возрасте с необходимыми почестями ушёл на заслуженный отдых Г.Г. Власенко. Это был сильный, здоровый, спортивный мужчина (в стойке на руках мог подняться по лестнице с первого на второй этаж). Не курил и не пил. Однако, как я уже говорил, он был излишне самолюбив, необщителен, замкнут и недоверчиво-подозрителен к окружающим. В гражданских условиях место в жизни он не нашёл. Через полгода после увольнения покончил с собой…»

«…Генеральным конструктором ОКБ им. А.И. Микояна стал Ростислав Аполлосович Беляков – человек незаурядного ума, интеллигентный, очень простой и доступный. Между прочим, зять члена Политбюро КПСС А.А. Жданова, в молодости

чемпион СССР по горнолыжному спорту. Он вышел с ходатайством о назначении меня председателем Государственной комиссии по войсковым испытаниям самолёта МиГ-25 (главный конструктор Матюк Николай Захарович)… Я ознакомился с программой, где большую часть составляли испытания на ЛТХ (лётно-технические характеристики). Надо было совершить сотни и сотни полётов, летать целый год и лишь потом переходить к боевому применению…

Увидев МиГ-25, сразу полюбил этот самолёт. Я любил все самолёты, на которых летал, но есть все же три самых любимых. Это Ла-9, МиГ-19 и МиГ-25. МиГ-25 резко отличался от предыдущих типов истребителей даже внешне. Взлётная масса МиГ-19 всего 7,56 т, а здесь передо мной стоял 40-тонный (в том числе 15 т керосина марки Т-6) красавец с двумя мощнейшими двигателями и двумя килями, что тоже было внове. Огромные воздухозаборники, в которые может, согнувшись, залезть человек…

Полетали мы на ЛТХ неделю-полторы, затем предлагаю: давайте, пока погода есть, я беру эти десять выделенных специально для испытаний самолетов, отобранных мною лётчиков и отправляюсь на полигон на Балхаше, где прекрасный аэродром, большое воздушное пространство. И здесь мы, отодвинув в сторону полёты на ЛТХ, в течение полутора месяцев выполнили программу боевого применения. Сначала сбивали простые мишени Ла-17.

Далее усложняем задания. И последнее, самое сложное – когда пускали КРМ-1. Они шли на высоте 18–20 тысяч метров. Затем завершили испытания на ЛТХ. Вся программа была выполнена успешно, без аварий, в сжатые сроки, практически за одно лето. Для такого самолёта это очень мало. Плюсов было гораздо больше, чем минусов…

Теснейшее взаимодействие по испытаниям самолета МиГ-25 и его внедрению в войска (в строй) было организовано с Горьковским авиационным заводом, директором которого был Иван Степанович Силаев. Уже будучи министром авиационной промышленности, он сказал: "Если бы не провёл Москвителев

так успешно войсковые испытания, не было бы в серии самолёта МиГ-25, а если бы не было самолёта МиГ-25, то Силаев не сидел бы в кресле министра". Впоследствии И.С. Силаев дорос до поста Председателя Совета Министров РСФСР.

Осенью 1973 года утвердили…наш отчёт по всем войсковым испытаниям МиГ-25. Войсковые испытания были закончены с хорошим результатом. Лётчики и техники, участвовавшие в испытаниях, были награждены орденами и медалями, которых было выделено больше, чем за другие войсковые испытания такого рода. МиГ-25 получил дорогу в небо и – позднее – заслуженную широкую известность. Американцам было о чём задуматься... Вырос на этом самолёте и я. Орден Ленина мне, правда, получить не довелось. Но никогда ни о чем не жалею, таково мое кредо. Что было, то было. И это тоже радость...

Всепогодный истребитель-перехватчик МиГ-25П обладал феноменальными лётными характеристиками. На нём были установлены мировые рекорды скорости и высоты. На форсаже он достигал рабочего потолка в 20–22 км и скорости, которая почти в 3 раза превышала скорость звука. Образно выражаясь, без всяких прикрас, этот самолёт обгоняет пулю! Именно на МиГ-25, а затем на МиГ-31, лётчик ощущает неземное чувство, когда в одиночестве мчится в бескрайнем темно-фиолетовом небе... МиГ-25 был создан для борьбы с высотными разведчиками, с американским истребителем F-15. Это было одно из высших достижений отечественной технической мысли».

МиГ-25 оставил заметный след в истории локальных конфликтов конца XX века. В конце 1960-х и начале 1970-х годов несколько МиГ-25РБ (вариант разведчика-бомбардировщика) проходили испытания в Египте, совершая разведывательные полёты над оккупированным Израилем Синайским полуостровом. В подготовке этих боевых полётов принимал участие

мой товарищ Э.С.Кузнецов. Впоследствии в АО «Авиатика» я работал с пилотом Гордиенко Владимиром Гавриловичем, получившим звание Героя Советского Союза за полёты в Египте. Все попытки израильских ВВС, даже с помощью специалистов США, сбить МиГ-25 были тщетны. А вот один израильский самолёт F-15 был сбит сирийским МиГ-25.

Наиболее интенсивно МиГ-25 использовался в составе ВВС Ирака. Во время ирано-иракской войны самолёты этого типа активно применялись для воздушной разведки, а также как истребители-бомбардировщики. МиГам удалось сбить несколько иранских самолётов и вертолётов. МиГ-25 в воздушных боях «Бури в пустыне» сбил американский истребитель F-18. В 2002 году иракский МиГ-25 сбил ракетой американский беспилотный самолёт-разведчик. Накануне начала вторжения коалиционных войск в Ирак в 2003 году самолёты МиГ-25 выполнили несколько разведывательных полётов над Саудовской Аравией. Существует информация о том, что МиГ-25 применялись и во время армяно-азербайджанской войны в Нагорном Карабахе.

Для меня период испытаний самолётов МиГ-25 не прошёл бесследно. Несколько лет я, как говорится, не вылезал из командировок. Все семейные заботы свалились на мою жену. Вера, как и на протяжении всей моей службы, отлично с ними справлялась. Для военнослужащего особенно важно, как «прикрывается» его тыл. Приезжая после командировок, я видел, что в доме порядок: дети ухожены и здоровы, в квартире чистота и порядок. Конечно, это придавало дополнительные силы и спокойствие. Трудно переоценить вклад семьи, и, прежде всего, Веры, в мои достижения и успехи.

31 мая 1969 года произошло радостное событие – появилась в нашей семье дочка Наташа. Беременность у жены протекала с осложнениями. В конце апреля Вере дали направление в областную больницу города Астрахани. Как назло, приближалось время жары и мошки. Мы провели семейный совет, и Вера, на свой страх и риск, на последнем месяце беременности, уехала в Москву. На Казанском вокзале её встретил Саша Неялов. С

его помощью Веру, с её медицинскими показаниями, устроили в престижный роддом на Проспекте Мира, возле ВДНХ. Взяв отпуск, в середине мая, я с Игорем приехал в Москву. Остановились в Валентиновке, у Неяловых.

Каждый день я приезжал на Проспект Мира. Вере разрешали выходить на улицу. Мы гуляли понемногу, 30-го даже зашли в кафе, заказали шампанское. Я выпил, и Вера, кажется, тоже пригубила. Каково же было моё удивление, когда, приехав утром 31-го мая, я прочитал в списках, что Вера Ивановна Чураева родила дочку. По нашим расчётам это должно было произойти попозже. Радости не было предела. Вскоре Веру выписали из роддома, мы на такси приехали в Валентиновку. Начались хлопотливые дни – кормление, купания, подготовка к отъезду в Ахтубинск.

Всё осложнилось в связи с болезнью Игоря. Погода стояла дождливая, видно, его где-то просквозило, он заболел менингитом. Меня это очень напугало и расстроило. Я знал, что из-за осложнений после менингита пострадал старший сын Владимира Васильевича. Болезнь повлияла на его умственные способности, впоследствии его поместили в «лесную школу». В день приезда Веры из роддома скорая отвезла Игоря в больницу, располагавшуюся где-то в районе Тушино. Несмотря на плохое самочувствие, сын попросил показать ему сестричку. Так произошло их знакомство. Решили, что Вера пока поживёт у родителей, в Хворостянке, а после выздоровления сына я вместе с ним приеду туда, и мы вместе отправимся домой.

Любая поездка к родителям была нелёгким испытанием. Скорые поезда пролетали мимо моей станции, не останавливаясь. В этот раз Веру с грудным ребёнком чудом высадили в Хворостянке, остановив, в виде исключения, скорый поезд на одну минуту. На нашей станции останавливался единственный пассажирский поезд Москва-Волгоград, да и то на три минуты. Билетов на него всегда не хватало, продавались они в последнюю минуту перед приходом поезда. Но и попав после приличной нервотрёпки в вагон, не было гарантии, что удастся найти подходящее место.

Игорь поправился, к счастью, без всяких последствий для здоровья. Мы поблагодарили семейство Неяловых за гостеприимство и помощь и уехали в Хворостянку. Нелегко сейчас представить, какими трудными были для всех нас эти дни. Мои родители, как могли, помогали. В Хворостянке, где не было никаких удобств, с новорожденной было очень нелегко. Надо было продолжать «путешествие». Июнь стоял очень жаркий, а ведь дальнейший наш путь лежал ещё дальше на юг.

Конечно, с Наташей наша поездка намного осложнилась. Худо-бедно, но до Волгограда мы добрались. Там нас встретило настоящее пекло. Ждать поезда до вечера на вокзале не было сил. Решили плыть по Волге, на «Метеоре», судне на подводных крыльях. Он отплывал ближе к вечеру. Ожидать на пристани было полегче. У реки мы расположились основательно, в тени деревьев. Пелёнки стирали прямо в речной воде, высыхали они мгновенно. Так что Наталия первое «крещение» получила в Волге.

Поздним вечером «Метеор» домчал нас до Ахтубинска. В плавании, когда Наташа начинала плакать, я брал её на руки и выходил на корму. Это дочку сразу успокаивало. Теперь я понимаю, что она уже тогда присматривалась к работе речного транспорта. Чем же ещё объяснить, что ровно через 17 лет она поступила в Московский институт водного транспорта?

На пристани нас встретили друзья, Ваня и Шура Капасакалиди. Вера с Шурой и детьми отправились домой на автобусе. Мы с Ваней пошли домой пешком (это, примерно, километра три-четыре), катя перед собой детскую коляску. Её я с трудом «достал» в Москве, в магазине «Детский мир». Красивая, удобная, ярко оранжевого цвета, «сделанная в ГДР», коляска хорошо впоследствии нам послужила. Очутившись в своей однокомнатной квартире, здорово прокалившейся за день на солнце, мы всё равно были счастливы. Это был родной дом, конечно, тесноватый для увеличившегося семейства, но всё равно привычный и желанный.

В сентябре 1969 года пошёл в первый класс Игорь. Проучился в Ахтубинске до восьмого класса. Начальные классы у

Игорю 7 лет. Проездом в Волгограде

него вела заслуженная учительница Российской Федерации Вера Николаевна, замечательный воспитатель и педагог. У нас осталась о ней самая хорошая память, Вера Николаевна заложила хорошую базу, которая позволила нашему сыну уверенно учиться и в дальнейшем. Надо отметить, что подготовка выпускников Ахтубинских средних школ была приличной. Большинство без труда поступало в ВУЗы. Одной из причин этого был высокий профессиональный уровень преподавателей, так как выбирать было из кого. После нашего переезда в Москву Игорь уверенно чувствовал себя и в школах Люберец и Жуковского.

Почти десять лет мы уже «загорали» на волжских пляжах, рыбачили, объедались арбузами и помидорами. Незаметно подрастала Наташа. Было интересно следить и, конечно, участвовать в этом процессе. Очень любила сказки. Несколько лет приходилось напрягаться, сочиняя бесконечные продолжения жизни мифического зайца, выдуманного мной однажды и ставшего её любимым персонажем. Забавная была девочка – в меру живая и, главное, очень самостоятельная. Любопытная. Например, когда я переживал у экрана телевизора за любимый ЦСКА, она подходила (год и 10 месяцев) и интересовалась: «Папа, сколько нолев?»

Кстати, после долгого перерыва в 1970 году моя любимая команда вновь стала чемпионом СССР по футболу. Может,

дочка помогла? В драматичном втором матче-переигровке с московским «Динамо», в Ташкенте, проигрывая после первого тайма 1:3, Владимир Федотов на последних минутах сделал счёт победным - 4:3! Разве мог я не поздравить победителей? Передал им стихи от Деда Мороза, (дело было накануне Нового года):

«Если силы на исходе,
А победа так близка,
Брать пример прошу на флоте, в авиации, в пехоте,
В каждой роте, в каждом взводе
С футболистов ЦСКА!»

Пресс-атташе Гаврилин поблагодарил письмом, сообщив, что материал опубликовали в новогодней стенгазете.

После Игорька, который не давал нам до двух лет выспаться (его в свою очередь донимала паховая грыжа), с Наташей по ночам забот не было. Была другая забота – следить, как бы днём куда не ускакала. Очень общительный был человечек. Однажды Вера, здорово перепугавшись, нашла её на стройке, всю перепачканную то ли цементом, то ли известью. Хорошо ещё, что это были времена, когда детей можно было без опаски оставлять играть во дворе. Очень любила купаться, речку. Не боялась со мной на круге переплывать приток Волги. В сентябре 1976 году она пошла в первый класс.

Многое за эти годы воды утекло. Действительно, человек постепенно ко всему привыкает. Привыкли, в какой-то степени, и мы к Ахтубинской жизни с её особенностями, как хорошими, так и не очень. Научились переносить летнюю жару, бороться с мошкой, комарами, жить с тотальным дефицитом основных товаров и продуктов, в первую очередь, молочных. Из любой командировки, практически, все ахтубинцы, возвращались «загруженными под завязку» дефицитными продуктами и товарами.

Добывались они разными путями. Например, потребовалась зимняя шапка. Решать эту нелёгкую задачу пришлось в очередной московской командировке. С наибольшей вероятностью

«Назад в будущее…» В.Федотов, 1970 год.
ЦСКА – обладатель Кубка UEFA, 2005 год

«дефицит» можно было приобрести в ГУМ′е. Там его «выбрасывали» на прилавки, в конце каждого месяца, по утрам. Как тогда говорилось, «для выполнения плана». Естественно, расходилось всё мгновенно. За полчаса до открытия вместе с десятками «товарищей по несчастью» я стоял у входа в магазин. В 8 утра двери распахнулись, начался забег по линиям к нужным секциям. Видно, бегал я тогда не плохо, оказавшись в очереди не очень далеко от прилавка. Приобрёл даже две шапки, больше в одни руки не давали. За вторую потом чуть не перессорились наши знакомые во Владимировке. В другой командировке, отстояв в очереди несколько часов, купил на Соколе золотую цепочку и кулончик с янтарём. Практически то, что ещё оставалось в ассортименте к подходу моей очереди. Наградой за «очередные» муки была неподдельная радость в глазах Веры.

Близость великой реки, конечно, скрашивала наше пребывание в калмыцких степях. И всё-таки мы, жители средней полосы, чувствовали себя здесь чужаками. Особенно трудно приходилось Вере. Климат, местная вода не очень подходили для её организма. В отпусках, которые мы проводили, в основном, в средней полосе России, она чувствовала себя значительно лучше. Остро вставал вопрос о смене места службы, климата. Хотя для нас он никогда и не сходил с повестки дня. Но

«Давай познакомимся»
Наташе год, начинаем познавать мир и его окрестности: «Что новенького в прессе?»

Искупались и хватит – пора и делом заняться – «…первый раз в первый класс»

В ГУМе сегодня и до революции

по негласным правилам в первые пять-десять лет службы во Владимировке заводить речь об этом было не принято.

Бывая в командировках, я встречался со своими однокурсниками по Академии, оставшимися в Москве и в ближнем Подмосковье. У них было принято собираться вместе накануне Дня Советской армии. Заводилами были Гена Сивков, Миша Мёдов. После своего довольно быстрого возвращения в Москву из Паневежиса, неизменным организатором выступал Володя Шахбазян (Шах). Чаще всего эти встречи проводились в кафе «Наири» на Таганской площади. Там работали его земляки армяне, создававшие на этих встречах уютную, доброжелательную обстановку. Между прочим, в «Наири» проходила трудовую практику во время учёбы в институте Наташа. Мир тесен!

Конечно, находясь по долгу службы в Москве, в других местах (Подмосковье, Минске, Калинине, Липецке и др.) я интересовался возможностью туда перевестись. Возникали различные варианты, появлялись надежды продолжить там свою службу. Но как легко появлялись, так, чаще всего, и исчезали. Только в 1976 году забрезжил «свет в конце тоннеля». Связано это было с начавшимися испытаниями новейшего комплекса перехвата МиГ-31.

Угон перехватчика МиГ-25П, как уже говорилось, нанёс большой удар по мощи нашей истребительной авиации. Глубокая модернизация и появившийся по существу новый комплекс перехвата МиГ-25ПД частично компенсировали этот

урон. Но только появление самолёта МиГ-31 на долгие годы вернуло нашей стране превосходство в перехватчиках. Да и сегодня, когда пишутся эти строки, комплекс перехвата МиГ-31 остаётся лебединой песней в этой области авиации.

Надо учесть, что к его разработке в ОКБ имени А.И.Микояна приступили задолго до угона МиГ-25П. Несчастный случай с угоном МиГ-25П только ускорил реализацию проекта. Прогресс в авиации и в военной технике в целом в те годы шёл семимильными шагами. Безусловно, на это уходила большая часть бюджета страны. Этот перекос не лучшим образом сказывался на благосостоянии народа. В недалёком будущем он явится одной из основных причин краха советской системы. Что же представляли собой этот знаменитый самолёт и история его создания, которые в моей судьбе сыграли не последнюю роль?

Работы по созданию истребителя-перехватчика МиГ-31 началась в ОКБ им. А. И. Микояна в 1968 году. Боевые возможности истребителя предполагалось существенно расширить благодаря применению новейшего электронного оборудования. В частности (впервые в мире) на нём стояла РЛС с фазированной антенной решёткой. МиГ-31 строился по схеме самолёта МиГ-25, но имел экипаж из двух человек - лётчика и штурмана-оператора, размещавшихся по схеме «тандем». Прототип МиГ-31 совершил свой первый полёт 16 сентября 1975 года. За штурвалом находился лётчик-испытатель Александр Васильевич Федотов – шеф-пилот Микояновской фирмы.

По существу, истребитель-перехватчик ПВО МиГ-31 пришёл на смену самолёту МиГ-25. Он предназначен для уничтожения воздушных целей на больших и малых высотах, в передней и задней полусферах, в свободном пространстве и на фоне земли, в простых и сложных метеоусловиях, при манёврах цели и активном помеховом противодействии.

МиГ-31 является двухместным истребителем-перехватчиком тяжёлого класса. Основные характеристики: взлётная масса 48,2 т; длина самолёта 22,7 м, высота самолёта 6,15 м, размах крыла 13,46 м; максимальная скорость 3000 км/ч на высоте свыше 17,5 км и 1500 км/ч у земли; рубеж перехвата на сверхзвуковой

крейсерской скорости (соответствующей числу М=2,35) 720 км и 1400 км с подвесными топливными баками; экипаж 2 человека. Вооружение самолёта включает пушку калибра 30 мм с вращающимся блоком стволов и ракеты класса "воздух-воздух": четыре УР (управляемые ракеты) Р-37 большой дальности с радиолокационной головкой самонаведения (ГСН), две УР средней дальности и четыре УР малой дальности с тепловой ГСН. Система управления вооружением, в которую входят БРЛС с фазированной антенной решёткой, теплопеленгатор передней полусферы и индикатор тактической обстановки, позволяют одновременно сопровождать десять целей и атаковать четыре из них.

Самолёт МиГ-31 способен обнаруживать на большом расстоянии и летательные аппараты, построенные с использованием технологий "стелс", в том числе летящие на сверхмалых высотах. Кроме того, самолёт способен наносить удары по наземным целям с применением высокоточного оружия - корректируемых авиабомб и управляемых ракет различных типов. Боевой радиус действия в зависимости от варианта нагрузки и скорости полёта может быть увеличен за счет дозаправки в воздухе. Самолёт может нести боевую нагрузку до 9000 килограммов. В настоящее время на вооружении ВВС России находится около 300 истребителей МиГ-31.

Процесс создания новых образцов самолётов занимает большой промежуток времени. Задолго до первого вылета опытного образца летательного аппарата проводится эскизное проектирование, создаётся его нелетающий макет. Назначается специальная комиссия, которая постоянно отслеживает ход проектирования. В состав комиссии входят специалисты всех заинтересованных организаций Заказчика и Разработчика. Они высказывают замечания по мере реализации проекта, которые рассматриваются и при необходимости реализуются. В нашем институте также заранее формируется испытательная бригада, члены которой принимают активное участие на всех этапах реализации проекта в качестве представителей Заказчика. Всё это длится в течение нескольких лет и, естественно, связано с большим количеством командировок в различные организации.

Я с самого начала был включён в состав бригады по испытаниям перехватчика МиГ-31 в качестве ведущего инженера по боевым возможностям. Помню, как нас, представителей испытательной бригады нового комплекса перехвата, собрали в кабинете Начальника 1-го Управления института генерала Александра Саввича Бежевца. Главный конструктор ОКБ им. А.И.Микояна Константин Константинович Васильченко торжественно объявил, что опытный самолёт МиГ-31 только что совершил посадку на аэродроме «Жасмин», то есть, в Ахтубинске. Так начинались Государственные совместные испытания (ГСИ) комплекса перехвата МиГ-31 на Волге.

К созданию перехватчика МиГ-31 были привлечены лучшие конструкторские и научные силы страны. Попробую вспомнить некоторых из тех, с кем мне пришлось встречаться в ходе подготовки и проведения испытаний новейшего комплекса перехвата. Так как перехватчик МиГ-31 готовился прежде всего для авиации Войск ПВО Страны, работы по испытаниям и реализации боевых характеристик нового самолёта проводилась в тесном сотрудничестве с ГосНИИ-2 (г. Калинин, ныне - Тверь). Самое активное участие в этом принимал начальник авиационного Управления НИИ генерал-майора авиации Борис Максимович Долженко. Доктор технических наук, лауреат Государственной премии, а главное умнейший человек, он умело направлял работу своих специалистов. Несколько раз пришлось побывать в Калинине. Работалось мне с «ПВОшниками» комфортно, тем более что со многими я был знаком ещё по испытаниям перехватчика МиГ-25П. Видно, и с их стороны моя работа находила понимание, потому что вставал даже вопрос о моём переводе в ГосНИИ-2.

Под руководством Героя Социалистического Труда академика Гая Ильича Северина – руководителя фирмы "Звезда" - создавались уникальные системы жизнеобеспечения лётчиков и космонавтов. На самолёте МиГ-31 было установлено кресло лётчика К-36 их разработки, которое спасло жизнь многим пилотам, оказавшимся в сложнейших аварийных ситуациях.

В реализации потенциала комплекса перехвата МиГ-31, его боевых возможностей, велика роль института НИИ АС

Перехватчик МиГ-31

(автоматизированные системы), который возглавлял Герой Социалистического Труда академик Евгений Александрович Федосов. С ведущими специалистами этого института, Титковым Сергеем Сергеевичем, Мюльманом Виктором Конрадовичем и многими другими, пришлось тесно взаимодействовать.

Большой вклад в анализ психологии и физиологии лётного труда, внесли специалисты Института авиационной и космической медицины. Особо хочется отметить работы Владимира Александровича Пономаренко. Ныне это признанный во всем мире учёный, генерал-майор медицинской службы запаса, профессор военной психологии, академик Российской академии образования, Гуманитарной академии РФ, автор многих книг.

Этот человек единственный, в своём роде, специалист в деле авиационной медицины. Он – врач, выдающийся исследователь, который лучше всех знает психологию лётчика. Знает потому, что сам в кресле второго пилота совершил сотни полётов, в которых моделировались аварийные ситуации с риском 0,7, что, как он сам говорит, "значит - шанс остаться в живых для лётчика 30 процентов, а остальное – это ещё непонятно...".

О таких полётах В.А. Пономаренко вспоминает: "Что поражало меня как экспериментатора? Я видел, как в критический

момент летчик вдруг принимает единственно верное, потрясающее решение, причём не имея опыта на эту ситуацию, не имея времени! Мы снимали все физиологические параметры пилота в этот момент, видели его лицо на киноплёнке. Его лицо вдруг становилось каким-то благоговейным, просветлённым, счастливым. Глаза распахнуты! Сам лётчик ощущал необыкновенный подъём, лёгкость души, говорил нам потом: "Я как почувствовал, как будто мне сказали – делай так вот и так".

Это только малый круг участников грандиозного проекта, «национального достояния Советского Союза», как называл МиГ-31 маршал авиации Е.Я.Савицкий, председатель Государственной комиссии по его испытаниям. Так что скучать мне не приходилось, одна командировка сменяла другую. Вместе с ведущими специалистами испытательной бригады, мне пришлось докладывать о боевых возможностях МиГ-31 руководству института, Начальнику Службы лётных испытаний в Главном штабе ВВС.

Одновремённо продолжалась напряжённая работа по изучению характеристик опытного самолёта, разработке методик испытаний, полётных заданий. Учитывая беспрецедентные возможности перехватчика по дальности обнаружения и поражения высотных, скоростных целей, это было не просто. Комплекс едва-едва вписывался в существовавшую на полигоне «линейку» ВТИ (внешне-траекторных измерений). Требовались увеличить её протяженность, оснастить новейшим оборудованием. И это был только один из проблемных вопросов.

Мотаясь по командировкам, пришлось «засветиться» на самых разных уровнях, познакомиться со многими ведущими авиационными специалистами. По известному закону, в определённый момент количество не могло не перейти в качество. Короче говоря, вот здесь то и забрезжил «свет в конце тоннеля» в решении вопроса моего перевода из Владимировки.

В Службе Начальника Вооружений Главного штаба ВВС, которой руководил генерал-полковник Мишук Михаил Никитович, уже готовились к серийному производству нового перехватчика. Оно разворачивалось на Горьковском авиационном заводе

«Сокол» имени Серго Орджоникидзе. Ведущим по этой теме был определён Первый отдел Первого Заказывающего Управления Службы НВ ВВС. Заместителем начальника отдела стал к тому времени Анатолий Степанович Панкратьев, мой однокурсник по Академии. Он знал о моём участии в испытаниях МиГ-31. При одной из встреч Толя сказал, что отделу требуется ведущий специалист по этому самолёту. Панкратьев предложил организовать встречу с начальником отдела Юрием Васильевичем Сатаровым. Конечно, я был не против.

Дозаправка МиГ-31 в воздухе

В мае 1976 года мы всей семьёй отправились в отпуск в Ленинград. Находясь в Москве, я встретился с Ю.В.Сатаровым. Результатом долгой и обстоятельной беседы с ним была достигнутая принципиальная договоренность о начале «операции» по моему переводу в Службу НВ. Как говорится, «процесс пошёл». Но скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Это, действительно, было нелёгкое мероприятие, с множеством препятствий. Необходимо было получить разрешение на перевод у моего институтского начальства. Подтвердить документально, что я на первое время обеспечен жилплощадью в Москве или ближнем Подмосковье и так далее.

По вопросу жилья мне помогла сестра Лиза, вечная ей память. Она организовала заверенную по всем правилам справку от Щёлковского лесничества, что мне будет предоставлена квартира. С начальником нашего отдела в Ахтубинске принципиальная договорённость о разрешении на мой перевод, как мне казалось, тоже была достигнута. Но это, как позже выяснится, мне только казалось. Проходило лето, но никаких подвижек в этом вопросе не наблюдалось. Конечно, время отпусков частично могло повлиять на неспешность его реализации.

Но всё равно было тревожно. И, как оказалось, не зря. В сентябре мы узнали, что вызов на моё личное дело давно пришёл.

Более того, уже готов отрицательный ответ начальника отдела Николая Меркурьевича Епанчинцева с мотивацией, что Чураев М.Ф. первый кандидат на должность его заместителя. Об этой ситуации Вера узнала совершенно случайно, у работавшей с ней жены прапорщика. Он работал на входящих документах в штабе нашего Управления. Так меня чуть-чуть было «без меня женили». Я сразу поговорил с Николаем Меркурьевичем, понял, что это не его инициатива, и даже догадался чья. Человек он был порядочный, добрейший и, разобравшись в ситуации, сразу отозвал своё заключение. С помощью Реконта Георгиевича Сидорина, к тому времени уже заместителя начальника Первого управления института, делу был дан обратный ход. Мои документы ушли в Москву.

Пока длилась эта неразбериха, изменилась обстановка и в отделе Сатарова Ю.В. Место, на которое я планировался, в результате подковёрных махинаций (чем выше организация, тем они более непредсказуемы), не освободилось. Панкратьев позвонил и рассказал мне об этом. Вариантов выхода из этого положения было два. Первый – снова ждать вакансии и начинать всё сначала. Второй – переводиться на должность военпреда в ОКБ имени А.И.Микояна, с понижением, но с дальнейшей перспективой перехода в Главный штаб ВВС. То есть, находясь в штатах военной приёмки, временно выполнять обязанности старшего офицера отдела. Выбор был небольшой. Посоветовавшись с Верой, мы решили не рисковать и остановились на втором варианте.

Окончание 1976 года прошло в ожидании приказа о моём переводе. Игорь учился в восьмом классе, «первоклашка Наташка» привыкала к школьной жизни. Вера продолжала работать администратором в гостинице «Волга». Ну, а я «не вылазил» из командировок. В сентябре меня назначили руководителем испытательной бригады по теме «Глубокое дросселирование форсажа (ГДФ) двигателей самолётов МиГ-21». Это была инициатива Первого Заказывающего Управления НВ ВВС, конкретно, Рогозина Олега Константиновича, моего будущего начальника. Но об этом я узнал позднее.

Пришлось в кратчайшие сроки провести эти испытания, впервые в качестве руководителя бригады. Дело осложнялось тем, что испытания проходили на базе 4-го ЦБП (Центра боевой подготовки) ВВС в городе Липецке. Несмотря на напряжённый график полётов, мне удалось заглянуть домой, в Хворостянку. Работа с участием специалистов 4-го ЦБП была проведена качественно, в заданные сроки. Руководство Центра намекнуло, что не против взять меня в Липецк. И, хотя это была моя родина, я с благодарностью отказался, находясь мыслями уже в Москве. Мы отработали отчёт по испытаниям, утвердили его у местного начальства и вернулись в Ахтубинск. Оставалось согласовать Отчёт у институтского руководства, чем я занялся в последние дни перед Новым Годом.

Это немного скрашивало тревожное ожидание. И вот 28-го декабря 1976 года пришло радостное для нашей семьи известие. Позвонил Реконт Георгиевич Сидорин, добрый наш ангел-хранитель, светлая ему память, и сообщил Вере (меня дома не было), что получен приказ о моём переводе в Москву. Сказать, что мы очень обрадовались, значит не сказать ничего. Начались радостная, в целом, подготовка к отъезду. Я завершал свои дела в институте, это заняло недели три.

Были всякие нюансы, но в целом всё делалось на каком-то душевном подъёме. Близкие друзья, сослуживцы радовались за нас. Наверное, были и завистники. Помню, пришёл к начальнику штаба нашего Управления полковнику Михайлову с просьбой не отключать домашний телефон до нашего отъезда. «Михаил Фёдорович! Тебя приглашают в столицу нашей Родины. Я бы пешком туда отправился! А ты тут с каким-то телефоном», - пошутил он. Но телефон всё же оставил. Кстати, через пару лет Михайлов оказался нашим соседом в Жуковском. Он, после ухода в запас, устроился на Туполевскую фирму и от них получил квартиру. Вот так ценился в нашей среде перевод в Москву. 21-го января я улетел в Москву, к новому месту службы.

МОСКВА. ВОЗВРАЩЕНИЕ (1977–1980 гг.)

В январе 1977 года я улетел из Ахтубинска на институтском Ту-154. С большим чемоданом, в котором, помещалась военная экипировка. Настроение было приподнятое, хотя впереди ждала полная неопределённость. В смысле житейском (где жить, как побыстрее перевезти семью и т.д.), и служебном – вместо Главного штаба я попадал в приёмку. Как-то всё сложится на первых порах? В самолёте сидел рядом с начальником расчётного отделения нашего отдела Тарасовым Михаилом Александровичем. Видно было, что у него настроение тоже хорошее (он перевёлся на Чкаловскую). Узнав, что я буду служить в «самой» Москве, Михаил Александрович почему-то немного загрустил. Это ещё один штришок к вопросу об отношении ахтубинцев к переводу в столицу.

Неяловы приняли меня гостеприимно. Лиза окружила заботой и вниманием, постоянно интересовалась, как идут дела на новом месте. Специалисты Военного представительства (ВП) при ОКБ им. Микояна меня хорошо знали по совместной работе. Встречались, главным образом, на комиссиях по эскизным и макетным проектам опытных самолётов. Жаров Константин Васильевич, начальник ВП, был в курсе обстоятельств моего перевода. Он понимал, что долго я у них не задержусь. Отношение было соответственное – ровное и уважительное. Так что привыкать к коллективу было несложно. Сложно было работать сначала, так сказать, «на два дома» - и в приёмке и в Главном штабе, в знаменитом среди авиаторов «23 доме» на Пироговке.

В 1977 году уже начиналось серийное производство МиГ-31 в Горьком. Первая серия состояла всего из двух самолётов, вторая - из трёх, третья – шести. Эти самолёты предназначались для проведения лётных испытаний. На вооружение ПВО

новые перехватчики стали поступать только в 1980 году. В частях ПВО МиГ-31 пришли на смену Су-15 и Ту-128. В сентябре 1983 года новые перехватчики заступили на боевое дежурство на Дальнем Востоке - на аэродроме Сокол, остров Сахалин. Первыми МиГ-31 получили 786-й ИАП, дислоцирующийся в Правдинске, и Центр боевого применения ПВО в Саваслейке. Эти места и организации для меня были хорошо знакомы. Я был назначен ведущим по самолётам МиГ-25 и МиГ-31. Одновременно и в Приёмке и, неофициально, пока не освободится соответствующая штатная «клетка», в «23 доме».

Каждое утро около двух часов добирался из Пушкино до Микояновского ОКБ. Электрички стали основным моим транспортом на долгие пять лет. Надо сказать, что в те времена они не были перегружены, ходили регулярно. Довольно скоро к ним привык, успевал в дороге почитать прессу, подремать, побеседовать на разные темы с интересными попутчиками. Однажды, по дороге из Пушкина, даже попал впросак. Услышав, что соседи в вагоне оживлённо обсуждают землетрясение, якобы случившееся накануне в Москве, я авторитетно заявил, что такого в принципе быть в столице не может. Она, мол, находится не в сейсмической зоне. Попутчики, как не пытались, не смогли меня убедить в обратном. И только на работе подтвердили, что землетрясение действительно имело место. Правда, всего в пять баллов по шкале Рихтера. Тут и я вспомнил, что люстры в квартире у Неяловых, а она находилась на первом этаже, вечером действительно подозрительно покачивались. Но мы списали это на соседей сверху.

Приехав в Москву, я сразу стал искать частную квартиру. Привлёк своих знакомых, родственников. Этот поиск всегда труден. На крайний случай Лиза наводила справки в своём лесничестве и в Пушкино. Скоро я понял, что поселиться в Москве будет проблематично. Наконец, наметился боле или менее реальный вариант. На него, через своего коллегу по работе, вышел Виктор Шведов, мой однокурсник по академии, сам недавно переведшийся из Новосибирска в 13 ГосНИИЭРАТ в Люберцах.

Семья военного переводчика капитана Фесенко Александра уезжала в длительную командировку в Мозамбик. Я встретился с ним, знакомство оставило хорошее впечатление (кстати, оно длится по сей день). Трёхкомнатная квартира, в двадцати минутах езды на автобусе до ж/д платформы, мне понравилась. Правда, она была довольно запущенной, но это не пугало. Одну комнату с вещами хозяева закрывали, остальная площадь переходила в наше распоряжение. Договорившись о деталях, начал думать, как сообщить радостную весть Вере. Тогда это было сделать не просто.

И тут, очень вовремя, подвернулась оказия. Для меня было приятным сюрпризом, когда Жаров от имени коллектива, 20 февраля тепло поздравил меня с юбилеем. Более того, мне в этот же день выписали командировку во Владимировку, так что я мог отметить своё сорокалетие в кругу семьи. Думаю, что тут не обошлось без ненавязчивого участия Толи Панкратьева. Он раньше служил у К.В. Жарова, а теперь стал его начальником. Я в тот же день вылетел в Ахтубинск.

Мы с Верой заранее обговорили все варианты переезда, наметили план действий. Необходимо было продать кое-что из мебели, моторную лодку, что-то из вещей предложить соседям, заказать контейнер для перевозки оставшегося имущества. Основные заботы легли на плечи жены. Надо было оформить документы на перевод детей в новую школу, уволиться с работы, сдать квартиру и многое другое. Дни в Ахтубинске пролетели быстро. Вернувшись в Москву, я расплатился за съём квартиры и получил ключи. Примерно через пару недель снова был в Ахтубинске. Вера отлично со всем справилась. Отправили вещи, сдали квартиру. Последнюю ночь переночевали у соседей, Ласовых Кати с Севой, с которыми дружим по сей день. На следующий день, распрощавшись с ближайшими друзьями, с лёгким сердцем выехали поездом в Москву.

На платформе Казанского вокзала нас встречала Лиза. Сразу вспомнилось, как она провожала нас отсюда более десяти лет назад. Лиза забрала Игоря с Наташей к себе, в Пушкино (наступили весенние школьные каникулы). Мы с Верой на

такси поехали в Люберцы. Те дни и часы врезались в память, как одни из самых счастливых в жизни. Стояла чудесная весенняя погода, таял снег, звенели ручейки. Квартира, залитая ярким весенним солнцем, жене сразу понравилась. Мы купили раскладушку, матрас, чтобы разместиться до прибытия вещей. Начались приятные, а иногда и не очень, хлопоты с обустройством. Например, много нервов отняла прописка. Удалось с помощью жены Миши Мёдова, моего однокурсника, Маши, выйти на руководство Моссовета. Оттуда, наконец, пришло разрешение прописать нас временно в Люберцах. Без этого не удалось бы прописаться потом в Жуковском, где примерно через год нам предоставили квартиру от Первого заказывающего Управления. Это было время сплошного дефицита, известного теперь только по известным миниатюрам Райкина, Ильченко с Карцевым. Даже «Посольскую» водку, армянский коньяк, чтобы отблагодарить чиновников в Моссовете, мне помогал достать (тогда всё «доставали», а не покупали) Володя Шахбазян. Пословица «Не имей сто рублей, а имей сто друзей» у нас особенно актуальна.

Наступили трудные, и в тоже время, радостные дни привыкания к новым месту жительства, дому, работе. Игорь и Наташа после каникул успешно продолжили учёбу в одной из Люберецких школ, находившейся недалеко от дома. Жизнь подтвердила, что школьная подготовка в Ахтубинске была на высоте. Игорь стал одним из лучших учеников в Люберцах, а затем и в Жуковском. Наташа от него не отставала. Сразу почувствовали, насколько снабжение продуктами, промышленными товарами отличалось от ахтубинского в лучшую сторону. Сообщение с Москвой не вызывало трудностей. Можно было доехать автобусом до Люберецкой или Томилинской ж/д платформ и дальше электричкой до метро. Или доехать автобусом прямо до станций метро Выхино (Ждановская), Рязанский проспект. Были и другие варианты.

Прожили на частной квартире в Люберцах до мая 1978 года. Всё там нравилось, и квартира, которую мы привели в порядок, и магазины, и живописные окрестности. Весна 1977 года

Люберцы. Карьер

оказалась очень жаркой – уже в первых числах мая температура поднималась до 30-ти градусов. К жаре нам было не привыкать. Тем более что в двадцати минутах ходьбы находились красивые озёра на месте песчаных карьеров с прекрасными пляжами. Мы старались проводить там выходные дни. На этих песках, кстати, снимались знаменитые сцены из кинофильма «Джентльмены удачи».

Одним словом, всё складывалось хорошо. Беда подстерегала, как всегда, там, где меньше всего её ждали. Я уже упоминал, что Ахтубинская погода, местная вода не очень подходили, в первую очередь, Вере. В последнее время она чувствовала себя всё хуже, но в силу своего характера никогда не жаловалась. Тем более, в связи с переездом, когда все семейные дела держались, в основном, на ней. Надеялись, что Подмосковье поможет привести всё в норму. К сожалению, этого не произошло. Вера худела, чувствовала постоянную слабость, появилась непонятная желтизна кожи. Сильные боли в области живота не давали спать. В голову лезли всякие мысли.

С лечащим врачом в 24 поликлинике ВВС, где мы наблюдались, не повезло. Терапевт (женщина) долгое время не могла найти причину заболевания. Более того, когда Вера в очередной раз посетила поликлинику, врач заподозрила у неё желтуху. Вера позвонила мне на работу, (штаб ВВС находился рядом с поликлиникой). Со слезами в голосе сказала, что её забирают на скорой в инфекционную больницу. Я прибежал, успел только получить от неё указания, как справляться с детьми. Даже в эту минуту Вера думала не о себе, а о них, о том, как нам прожить без неё.

В инфекционной больнице, в Тушино, сразу определили, что у жены никакая не желтуха, а запущенный холецистит. Некомпетентность врача дорого обошлась Вере. Её перевели в

хирургическое отделение больницы на севере Москвы, в Бескудниково. Потребовалось более двух месяцев, чтобы подготовить Веру к операции. К счастью, всё прошло благополучно. Этому немало способствовало мужественное поведение жены и, безусловно, мастерство хирургов. С тех пор отношение к хирургам, их сверхответственной работе, в нашей семье особо уважительное.

В начале сентября нам разрешили выздоравливающую маму забрать из больницы. Радости, как говорится, не было предела. А уж как мы обходились с мая по сентябрь без Веры, это другая история. Мне приходилось буквально пропадать на новой работе. Очень хорошо, по взрослому, повёл себя в этой обстановке Игорь. Благодаря тому, что он достойно справлялся с работами по дому, умело и заботливо присматривал за сестричкой, мне удавалось без «проколов» нести службу.

Жизнь постепенно налаживалась. Я стал больше внимания и времени уделять работе. Дел хватало. Конец семидесятых, начало восьмидесятых годов были, по моему мнению, вершиной в отечественном авиастроения. Напомню только некоторые факты. В тот период были созданы, испытаны и запущены в серийное производство истребители МиГ-29, Су-27, перехватчик МиГ-31, штурмовик Су-25, стратегический бомбардировщик Ту-160. Перечисляю только часть работ, которые курировались нашим отделом. А ведь были не менее впечатляющие достижения в вертолётостроении, в гражданской, спортивной авиации, на других направлениях.

С той поры прошло более тридцати лет. По сей день упомянутые самолеты, их модифицированные, модернизированные образцы, составляют основу военной авиации России. По разным объективным причинам за прошедшие годы ничего принципиально нового им на смену не появилось. Некоторые решения того времени стали прорывом в авиастроении. Например, применение в бортовых прицелах антенн с фазированной решёткой (ФАР). Очень удачным оказалось дальнейшее развитие метода интегрального проектирования (фюзеляж и крыло составляют общую несущую поверхность) аэродинамических

форм самолётов, в частности, для истребителей МиГ-29 и Су-27. В настоящее время, конечно, продолжается повышение боевых возможностей летательных аппаратов. Например, управление вектором тяги дало ЛА принципиально новые маневренные возможности (выполнение фигур пилотажа типа «Кобра», поворот «вокруг хвоста» и т.п.)

Надо признать, что укрепление обороноспособности СССР зиждилось, в основном, на «голом» энтузиазме нашего народа. Конечно, можно гордиться тем, что долгие годы сохранялся паритет с блоком НАТО. Советскому Союзу это стоило огромных материальных, интеллектуальных и моральных затрат. Что, в свою очередь, не способствовало повышению уровня жизни простых людей. Это ощущалось и на том небольшом участке, где пришлось трудиться мне. Авиационная промышленность выпускала военные самолёты большими сериями. Например, перехватчик Су-15 был выпущен серией в 1400 единиц. А ведь это был не самый приоритетный проект ОКБ Павла Сухого! Для сравнения: за первые пятнадцать лет после развала СССР военная авиация РФ получила менее десяти боевых машин всех классов.

Первый самолётный отдел отвечал за заказы, испытания и серийное производство опытных авиационных комплексов. Районные инженеры, старшие офицеры и другие специалисты отдела курировали работу военных представительств (ВП) во всех ведущих самолётостроительных и двигательных ОКБ, на соответствующих серийных авиационных заводах. Практически каждый день в отделе присутствовали представители от заводов, испытательных, научных учреждений и институтов. С самыми разными вопросами и проблемами – с ТТЗ (тактико-техническими заданиями), программами и актами различных испытаний, проектами многочисленных решений на доработки и устранение недостатков авиационной техники. Со всем этим надо было квалифицированно разобраться, согласовать спорные вопросы. Доложить обоснованные предложения начальству, утвердить соответствующие акты, решения, планы, и так далее, и так далее. Потом

участвовать в их реализации и, не дай Бог, если сроки будут сорваны!

Самыми напряжёнными были последние дни календарного года. Чтобы рабочий коллектив предприятия мог получить премии и другие поощрения, годовые планы должны были выполняться в срок, хотя бы на бумаге. Это обязательный принцип, «священная корова», плановой социалистической экономики. Конечно, у многих случались какие-то недоработки, «проколы». Надо было срочно, до наступления Нового года, согласовать планы по их устранению. В случае острой необходимости перенести сроки на законных (или полузаконных) основаниях на следующий год. Напряжённая работа кипела иногда до вечера 31-го декабря включительно.

Я проработал в отделе внештатно около года. Числился в приёмке, а рабочее место располагалось в «23 доме», на Пироговке. Рабочий стол, в перегрузку, поместили в комнате площадью метров 12 квадратных. В помещении с одним окном, выходившим на территорию Первого Московского медицинского института, уже стояло восемь столов. Здесь работали районные инженеры ведущих самолётостроительных ОКБ и старшие инженеры по их направлениям. На столах находились восемь телефонных аппаратов, спаренных на четыре номера. И они, практически, постоянно были в работе.

Кроме хозяев, в комнате постоянно присутствовало несколько гостей. Некоторым, зачастую, просто не хватало стульев. Мундиры, кителя висели на спинках стульев – вешалку негде было поставить. Однажды Главком ВВС П.С. Кутахов, в сопровождении свиты начальников, знакомился с условиями работы своих подчинённых. Показалось нелогичным, что не скученность и теснота бросились ему в глаза в нашей комнате. Главком на повышенных тонах отчитал Степана Саломахина. По существу только за то, что тот, как самый аккуратный из обитателей комнаты, вбил в стену гвоздь и на нём культурно повесил на плечиках свой мундир. После визита высокого начальства ничего не изменилось. Работать приходилось в постоянном шуме, духоте, тесноте, но, как говорится, не в обиде.

Хотя, конечно, и они возникали, особенно между военными и представителями промышленности. Но только в связи с рабочими вопросами. Польза дела от этого не страдала.

Конечная информация о степени готовности опытных авиационных комплексов стекалась в наш отдел. Для докладов высокому начальству (Главкому ВВС, Начальнику Вооружений МО) готовились так называемые «раскладушки». Надо было на 3-4 стандартных листах доходчиво и наглядно разместить максимум информации. Чтобы начальник, не вдаваясь в подробности, мог быстро и уверенно представить текущее состояние дел. Ведь ему тоже приходилось отчитываться «в верхах». Так как обстановка менялась непрерывно, изготовить и своевременно обновлять «раскладушки» было непросто. Сегодня, в век компьютерной техники, это кажется смешным, а тогда с каждой опечаткой надо было бежать в машбюро. Существовавший тогда режим секретности, а для опытных самолётов, и сверхсекретности, вносил дополнительные трудности.

Естественно, бывали и проколы. Однажды в комнату буквально вбежал начальник Управления Олег Константинович Рогозин. Нас, ведущих инженеров по самолётам МиГ-31, МиГ-29 и Су-27, срочно вызывал к себе «на ковер» Заместитель Главнокомандующего ВВС по вооружению генерал-полковник Мишук М.Н. Он хорошо подготовился к встрече и начал задавать конкретные вопросы. Оказалось, что некоторые данные «раскладушек» устарели. Наши ответы не соответствовали текущей обстановке. Недовольство начальника было очевидным: «Я в ваши годы работал, как снегоуборочная машина – всё грёб под себя. Всегда знал истинное положение дел, хоть разбуди меня ночью. Вы с такими «раскладушками» просто подставляете меня». Олег Константинович, большой артист, несколько раз во время «разгона» вскакивал со словами: «Товарищ генерал-полковник! Накажите меня, а я накажу их!» На что Мишук, правда, спокойно отвечал, что дело не в наказании. Надо искать более эффективные способы контроля состояния испытаний. Административных последствий для нас этот показательный урок не имел.

Несколько слов о Михаиле Никитовиче Мишуке (1913-1982 гг.), выдающемся авиационном военноначальнике. Дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии, доктор технических наук, профессор. Сын незаслуженно репрессированного героя Гражданской войны, затем реабилитированного. Выпускник академии имени проф. Н.Е. Жуковского. М.Н. Мишук принял активное участие в Великой Отечественной войне, которую закончил главным инженером авиации Северного флота. Занимал посты начальника Научно-исследовательского института авиации ВМФ, председателя Научно-технического комитета ВВС. Особых успехов достиг на посту Начальника Вооружений ВВС. Под его руководством управления ВВС совместно с институтами Минобороны и промышленности разработали третье и четвертое поколения военной авиатехники. Провели огромный объём работ по её опытному строительству, серийному производству и освоению строевыми авиачастями. Прошло около тридцати лет после его ухода, а военная авиация только приближается к следующему, пятому поколению авиационной техники. Истребители «четвёртого +» и «четвёртого ++» поколений (Су-35, МиГ-35) – это всего лишь модификации самолётов, созданных ещё при М.Н.Мишуке. Именно поэтому наша военная авиация была и пока остаётся предметом национальной гордости. Родина высоко оценила заслуги М.Н. Мишука. Он стал первым в ВВС Героем Социалистического Труда. Пользовался огромным авторитетом среди создателей авиационной техники, был известен как у нас в стране, так и за её пределами. Приведу несколько отзывов, дающих представление о нём как о личности и руководителе.

Дважды Герой Советского Союза, маршал авиации, главнокомандующий ВВС – заместитель министра обороны СССР с 1984 по 1990 гг. А.Н. Ефимов: «Впервые с Михаилом Никитовичем Мишуком

я познакомился в 1964 году…Рабочий день давно закончился, а мы всё беседовали. Мишук показывал мне схемы, эскизный проект нового дальнего беспилотного самолёта-разведчика ДБР-1, всё подробно комментировал… Ну а главное впечатление, которое произвёл Михаил Никитович, осталось одно - это очень вдумчивый, скрупулезный специалист, настоящий профессионал, хорошо знающий и вникающий во все детали. Для него не было мелочей в деле, которому он служил…»

Директор Горьковского авиационного завода (1970 - 1975 гг.), заместитель министра авиационной промышленности (1975 - 1980 гг.), министр авиационной промышленности (1980 - 1985 гг.), председатель Правительства России (1990 - 1991 гг.), Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии И. С Силаев: «Мой стаж в авиа- и машиностроительной отраслях без малого вот уже полвека. С высоты прожитого могу сказать с полной ответственностью - более компетентного специалиста в своей области, чем Михаил Никитович Мишук, я не встречал. У него было редкое качество: умение органично консолидировать интересы Военно-воздушных сил и всего авиационного комплекса. Для нас, авиастроителей, генерал Мишук был не только официальным представителем заказчика. Мы воспринимали Михаила Никитовича в первую очередь как активного участника всех творческих и технологических процессов, происходящих на предприятиях, в НИИ и конструкторских бюро. Его мнением ученого особенно дорожили конструкторы и инженеры. При этом как человек он был чрезвычайно обаятельный, высокоэрудированный, относился к людям с искренним уважением…

У нас на предприятии производилась самая современная по тем временам авиационная техника, среди которой, конечно, же выделялся сверхзвуковой МиГ-25. Тогда наш завод в течение одного только месяца выпускал по десять - пятнадцать (!) современных истребителей, которые

Поздравление М.Н. Мишуку от А.А. Туполева

становились в строй ВВС. При всем том, что Михаил Никитович был добропорядочным человеком, как руководитель он проявлял твёрдость и принципиальность во всех без исключения вопросах, касающихся интересов ВВС, внедрения в жизнь новых приоритетных разработок. Безусловно, большое благо, что талант организатора и руководителя Мишука раскрылся в тандеме с другой не менее яркой личностью в Военно-воздушных силах – их Главнокомандующим главным маршалом авиации П.С. Кутаховым (1914-1984 гг.).

И если в Михаиле Никитовиче преобладала так называемая инженерная косточка, то Павел Степанович был лётчиком экстра-класса. Он имел богатый боевой опыт: воевал еще в финскую войну, затем прошёл горнило Великой Отечественной. Ему, боевому лётчику, были близки и понятны настроения и запросы авиаторов, стремление летать на современной технике. А Мишук, как никто другой, знал, как и что надо делать для воплощения в жизнь этих планов. Между Главкомом и его Заместителем по вооружению сложились самые добрые отношения, которые во многом способствовали успешному решению стоящих задач. Повторюсь, это был мощный творческий тандем. Мишук был надежным помощником Главкома. Директорский корпус это прекрасно видел и чувствовал. И всячески поддерживал их в работе, результаты которой благотворно сказывались на всей авиационной промышленности».

П.С. Кутахов за 34 года службы прошёл путь от курсанта лётного училища до Главкома ВВС. При этом он не пропустил ни одной ступени служебной лестницы. Всякий раз перед назначением командиром и командующим он проходил службу в должности заместителя. П. Кутахов видел четкую перспективу развития ВВС. Он много работал с министерствами по восстановлению и развитию Военно-воздушных сил после авантюристских хрущевских «реформ». По настоянию Кутахова были вновь сформированы и вооружены современной техникой сотни авиационных полков. П. Кутахов стремился к четкой организации и регламентированию служебной деятельности командования и Главного штаба ВВС.

Мне довелось встречаться по совместной работе с другим, не менее выдающимся, военным лётчиком - Евгением Яковлевичем Савицким. Он был Председателем комиссии по Государственным испытаниям МиГ-31, где я принимал участие. Поражала его неуёмная энергия, умение на лету схватывать суть дела. Однажды, за неполные двое суток, мы на его самолёте Ту-124 побывали на заседаниях Госкомиссии в Ахтубинске, Перми, Ленинграде. «Мы» - это представители командования авиации Войск ПВО, Главного штаба ВВС (где я уже работал), ОКБ имени Микояна. Совещания проходили в темпе, по-деловому, с привлечением специалистов разного уровня. В Перми, например, Евгений Яковлевич удивил директора двигательного завода, когда начал задавать одному из рабочих конкретные вопросы по работе с тарированными ключами. Оказалось, что в определённых условиях ключи не позволяют

однозначно оценивать усилия затяжки гаек. По растерянному виду директора было видно, что такой дотошности от маршала не ожидал.

Позже я узнал, что Савицкому довелось в молодые годы поработать слесарем. Савицкий Евгений Яковлевич (1910 – 1990 гг.) родился в городе Новороссийске Краснодарского края, в семье железнодорожника. Окончил школу ФЗУ, работал шофёром. В Красной Армии с 1929 года. Выпускник военной школы лётчиков 1932 года. С 1937 года Савицкий командовал последовательно звеном, затем эскадрильей и полком. В 1941 году майор Савицкий принял под своё командование авиационную истребительную дивизию на Дальнем Востоке. На фронтах Великой Отечественной войны подполковник Савицкий с января 1942 года. Занимал должности командующего ВВС 25-й армии, командующего авиагруппой 17-й воздушной армии. С декабря 1942 г. и до конца войны командир 3-го истребительного авиационного корпуса. Бронзовый бюст дважды Героя Советского Союза Е.Я. Савицкого установлен в его родном городе Новороссийске на улице Советов.

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 1324) генерал-майору Евгению Яковлевичу Савицкому присвоено 5 мая 1945 года. К концу войны генерал-лейтенант авиации Савицкий совершил 216

Е.Я.Савицкий в разные годы жизни

боевых вылетов, сбил лично 22 и в группе 2 самолёта противника. 2 июня 1945 года награжден второй медалью "Золотая Звезда". С 1948 года командующий авиацией ПВО, замглавкома войск ПВО страны. В 1955 году окончил Военную академию Генштаба.

После войны он был назначен начальником Управления боевой подготовки истребительной авиации ВВС. До сих пор живы байки о его внезапных проверках готовности авиаполков. Командиры всех степеней трепетали, услышав, что на подлёте «Дракон» (позывной маршала). Занимая высшие посты в командовании ВВС и ПВО, Савицкий всегда с особенным интересом и вниманием относился к лётной работе. Он был среди пионеров советской реактивной авиации. Именно ему принадлежала идея группового высшего пилотажа на реактивных самолётах, блестяще воплощённая во многих воздушных парадах. Ему довелось освоить десятки типов истребителей - от И-2 до МиГ-21, налетать полтора года - время, рекордное для истребителя, совершить 5586 посадок. Свой последний полёт он провёл 1 июня 1974 года, в возрасте 63 лет.

Разные должности занимал Е.Я. Савицкий. Написал ряд книг, был членом правительства, но всегда, со времени своего первого полёта в 1930 году и до самой смерти в 1990 году, оставался прежде всего лётчиком.

Яблоко от яблони, говорят, недалеко падает. Дочь Евгения Яковлевича, Светлана, стала лётчиком - космонавтом, совершила 2 полёта в космос. Савицкий гордился дочерью, да и было за что. Она пошла по стопам отца и добилась больших успехов на этом поприще. Родилась 8 августа 1948 в Москве. Окончила Центральную лётно-техническую школу ДОСААФ СССР и Московский авиационный институт им. С. Орджоникидзе. С 1967 С.Е.Савицкая осваивала реактивные самолёты МИГ-15, МИГ-17, МиГ-21, МиГ-25, Су-7 и ряд других, установила на них 18 мировых рекордов. В 1970 была абсолютной чемпионкой мира по высшему пилотажу. С 1976 занималась исследовательской работой, освоив более 20 типов самолётов. В 1986 году Савицкая защитила кандидатскую диссертацию

С.Е.Савицкая

19 декабря 1999 была избрана депутатом Государственной Думы РФ третьего созыва. С.Е.Савицкая - дважды Герой Советского Союза, лётчик-космонавт СССР, удостоена специальной медали за установление женского мирового рекорда пребывания в открытом космосе.

Характер у Светланы оказался батюшкин - принципиальный, бескомпромиссный, не терпящий демагогии и показухи. В этом не раз убеждался, слушая её выступления в МАИ и по телевидению. В 1985 году я отдыхал в санатории имени Я. Фабрициуса, в Сочи. Была там и Светлана Евгеньевна со своим мужем, кстати, пилотом Гражданской авиации. Однажды руководство санатория предложило ей открыть празднество в честь «Дня Нептуна». Савицкая отказалась: «Роль «свадебного генерала» не для меня». Правда, однажды Евгений Яковлевич приезжал к Мишуку за разрешением поместить в газете фотографию дочери на фоне самолёта МиГ-25, на котором она только что вылетела самостоятельно. Кажется, «добро» на это он не получил из-за существовавших тогда жёстких канонов соблюдения режима секретности. Хотя к тому времени угон самолёта МиГ-25 был уже свершившимся фактом.

В связи с этим выскажу своё мнение о соблюдении тайн разного рода – государственной, военной, технической и т.п. Никто не спорит, что делать это необходимо, но в разумных

пределах. Пытаться скрывать очевидное, трудно поддающееся маскировке, например, внешний вид летательного аппарата, неразумно. Из-за тотального засекречивания приходилось содержать раздутую службу так называемых «особистов», задействовать систему подслушивающих устройств, «глушилок» и т.п. Средства тратились громадные, а отдача зачастую была мизерной.

Приведу такой пример. В первые дни моей работы в Главном штабе я обратил внимание на то, что со мной, встречаясь в коридоре, приветливо здоровается незнакомый мне подполковник. Я высказал своё недоумение Тимонину Владимиру Николаевичу, районному инженеру по противодействию средствам инженерно-технической разведки вероятного противника (ПД ИТР). На слова, что я не знаком с этим подполковником, Володя, хитро улыбнувшись, сказал: «Зато он всё о тебе знает». Оказалось, что это был офицер особого отдела, курировавший нашу службу.

Вскоре он вызвал меня по конкретному вопросу – в западной печати появилась фотография сверхсекретного самолёта МиГ-31. На вопрос «особиста» где, по моему мнению, могло быть сделано фото, я его огорошил: «Возможно, в Жуковском». Дело в том, что накануне мы с дочкой ходили на лыжах в окрестностях аэродрома ЛИИ. На лыжне, с одной из возвышенностей, стоянки самолётов просматривались как на ладони. При наличии соответствующего фотоаппарата сделать снимки самолётов, в том числе и опытных, не составляло труда. Не знаю, какие выводы сделали «особисты» из этой информации. Кстати, В.Н. Тимонину принадлежит знаменитая фраза: «Чтобы соблюсти все требования ПД ИТР, необходимо опытным самолётам летать по тоннелям метро, и только в ночное время!»

Не могу не вспомнить добрым словом выдающихся специалистов, с которыми мне посчастливилось работать. Полковник Юрий Васильевич Голубев, районный инженер по Микояновскому направлению. Заслуженно пользовался большим авторитетом у руководства Службы НВ ВВС, руководителей, ведущих специалистов ОКБ и серийных заводов. Когда я перешёл

в подчинение к маршалу авиации Пстыго Ивану Ивановичу (об этом речь впереди), тот, при первой беседе со мной, сразу вспомнил о Голубеве: «Грамотный, принципиальный инженер. Квалифицированно справлялся с обязанностями секретаря Государственной комиссии по испытаниям МиГ-23, где мне довелось быть председателем». Голубев, никогда не повышая голоса, ненавязчиво, руководил нами, старшими инженерами по направлениям: Лысюком Борисом Саввичем (МиГ-29, МиГ-23 и его модификации), Александром Реснянским (серийные заводы), мною (МиГ-25, МиГ-31). Никогда, в случае каких-то «проколов», недоработок (бывало и такое), не прятался за наши спины. Кстати, Боря Лысюк, с которым мы «отчитывались» (или нас отчитывали) у генерала Мишука М.Н., заканчивал службу в должности Начальника 1-го Заказывающего управления. Видно, те уроки не прошли даром!

Работать с Микояновским ОКБ было нелегко, в том числе из-за связей его руководителей в верхах. Генеральный конструктор ОКБ Артём Иванович был родным братом Анастаса Ивановича Микояна, того самого, о котором в народе говорили: «В Политбюро от Ильича до Ильича без инфаркта и паралича». Сменивший его на посту Генерального конструктора Ростислав Апполосович Беляков был женат на дочери А.А. Жданова. Мой «оппонент» по самолётам МиГ-25, МиГ-31 от ОКБ Лев Шенгелая при спорах мог привести такой «убийственный» довод: «Что ты упираешься? Сам Дмитрий Фёдорович (Устинов, бывший тогда Министром обороны СССР) Белякова «Ростиком» называет на даче, они у них рядом!» Сохранять принципиальность в таких условиях, и не подмочить свой авторитет, было нелегко. Нам это удавалось. Уйдя в запас, Ю.В. Голубев долгое время с большой пользой работал советником у Белякова Р.А. и его преемников.

В целом, не останавливаясь на деталях, можно только положительно охарактеризовать районных инженеров по Суховскому направлению – полковника Оссовского Алексея Николаевича, по Туполевскому – полковника Тарасова Юрия Михайловича. Помощниками у них были соответственно Елфимов

Герб города

Алексей Алексеевич (мой однокурсник по Вольскому ВАТУ) и Степан Степанович Саломахин, о котором я уже упоминал. Юрий Михайлович, самый старший из нас по возрасту, успел поработать и в ГНИКИ, так что мне с ним было легко находить общий язык.

Оссовский был высокого мнения о Павле Осиповиче Сухом, и как о талантливом конструкторе, и как о человеке. Сухого отличало принципиальное и, в тоже время, уважительное, отношение к требованиям военных. Этого нельзя сказать, к сожалению, о некоторых его коллегах. В спорных случаях, вспоминал Оссовский, Павел Осипович всегда оставлял последнее слово за военными:

Станция «Юность» Малой Московской детской железной дороги (напротив пл. Отдых)

Наш дом №8, корпус 1, улица Семашко

«А что скажет Красная Армия?» Оба, и Тарасов, и Оссовский, уйдя в отставку, достойно трудились на «своих» фирмах.

В апреле 1978 года мы переехали из Люберец в Жуковский. Дом располагался в 5-7 минутах ходьбы от платформы Отдых, практически, в сосновом бору. Трёхкомнатная квартира на восьмом этаже выглядела «как пасхальное яичко». На новоселье у нас успел побывать Владимир Васильевич с Лизой. Рядом находились санаторий и головная больница Министерства авиационной промышленности. Можно было за пятнадцать минут лесом дойти до посёлка Кратово. Недалеко в лесу находилось живописное озеро, где мы летом с удовольствием купались. До озера от платформы Отдых можно было доехать по детской железной дороге, единственной в Московской области.

Одним словом, место замечательное. Недаром острословы (а публика в Жуковском, как известно, высокоинтеллектуальная)

прозвали наш район «Дворянское гнездо». В отличие от районов «Далеко от «Родины» («Родина» - центральный кинотеатр города), «Живые и мёртвые» (вблизи городского кладбища) и ещё не помню каких.

Сегодня Жуковский - центр российской авиационной науки. Здесь расположены несколько научных центров, среди которых Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) им. проф. Н.Е. Жуковского – крупнейший государственный научный авиационный центр России, Летно-исследовательский институт им. М.М. Громова, Научно-исследовательский институт авиационного оборудования, Экспериментальный Машиностроительный завод им. В.Мясищева. На территории ЛИИ им. Громова функционируют так называемые ЛИИ ДБ – доводочные базы ведущих конструкторских бюро — Микояна, Сухого, Ильюшина, Туполева и других.

Годы, прожитые в Жуковском, вспоминаются как одни из самых светлых в нашей жизни. Приличная квартира, Игорь с Наташей без особых накладок вошли в новые (не привыкать!) классные коллективы. У меня по работе складывалась неплохая репутация. Тогда казалось, что мы достигли солидного возраста. Сейчас думаешь об этом совсем по-другому. Вера удачно устроилась секретарём в домостроительный комбинат, рядом с домом. Начальник комбината, Зимин, строгий, но справедливый руководитель, недолго к ней присматривался. Её дисциплинированность, пунктуальность, умение

наводить и поддерживать почти идеальный порядок в нелёгких секретарских делах, обеспечили ей полное доверие руководства и коллектива. Вера этим дорожила и ни разу не подвела Зимина, он относился к ней соответственно.

Игорь учился в одной из лучших школ города имени Заслуженного летчика-испытателя Юрия Гарнаева. Жители города были под впечатлением его недавней трагической гибели на вертолете Ми-24 при тушении лесных пожаров в южной Франции. Сын учился неплохо. Перед окончанием школы в 1979 году прошёл подготовительные курсы для поступления в институт. Тогда это было делом новым, оно помогло ему поступить в МАИ. Мы недолго выбирали институт, поучаствовали в пробных экзаменах только в МИФИ. В конце концов, решили, что правильным будет продолжить семейные авиационные традиции. Наверное, с учётом всех обстоятельств, решение было оптимальным. Правда, Игорю было нелегко три года ездить на занятия в Москву. Он подружился с однокурсниками, жившими в Жуковском и Раменском. В компании путь всегда кажется короче. Договаривались, в каком вагоне электрички встречаться. Успевали даже подремать в пути.

Вскоре у сына появились хорошие товарищи, дружбой с которыми он очень дорожил. Игорь Чепенко, Володя Пономарёв, Костя Якунин всегда были рядом с ним – на занятиях, в

Олимпиада-80

студенческом стройотряде, на войсковой стажировке. По всему было видно, что они в любую минуту готовы прийти друг другу на помощь. Что жизнь в дальнейшем и подтвердила.

В августе 1980 года в Москве проходили XXII летние Олимпийские Игры. Событие экстраординарное для того времени. На время проведения Игр в Москве навели идеальный по тем временам порядок. Куда-то исчезли бомжи, люди сомнительных профессий. В магазинах наблюдалось непривычное изобилие продуктов и товаров.

С настоящим изобилием познакомился Игорь. Его, как и многих студентов, привлекли, в качестве волонтёров, к обслуживанию соревнований. Игорю выдали круглосуточный пропуск на территорию Лужников. Он должен был следить за порядком в бассейне. Работали преимущественно по ночам, что было не очень удобно. Зато волонтёры могли пить кока-колу, фанту, соки в любом количестве, пробовать разные вкусности финского, в основном, производства. Причём, всё отпускалось бесплатно, в невиданных у нас доселе упаковках. Это сейчас к ним все привыкли, а в то время они казались необычными. С собой, правда, ничего не позволялось уносить. Но Игорю удавалось знакомить нас с достижениями западной цивилизации. Излишне говорить, что с окончанием Олимпиады всё вернулось «на круги своя».

В Жуковском были все условия для занятия спортом – рядом сосновый лес, спортивные площадки, в городе приличный стадион. Наконец, осуществилась мечта нашей дочки – она записалась в секцию фигурного катания на коньках. Об этом Наташа мечтала с раннего детства. В Ахтубинске не только секции, но и льда зимой практически не было. Помню, как однажды Наташа (ей было лет шесть), несмотря на все наши уговоры, собралась покататься на коньках. И ей это почти удалось. Самостоятельно надев мои! беговые коньки, она, под нашими ироническими взглядами, мужественно доковыляла до входной двери. На большее сил, увы, не хватило. В Жуковском же она научилась прилично кататься на коньках. Насколько мне известно, и сейчас порывается иногда пойти на каток.

Особым успехом в нашем семействе пользовались лыжи. В Малаховке закупили три комплекта, Вера не составила нам компанию. Как только с первым снегом появлялась лыжня, мы при первой возможности становились на лыжи, осваивали живописные окрестности. Однажды с Наташей зашли так далеко, что чуть не заблудились. Очень обрадовались, когда увидели, наконец, железную дорогу и совершенно незнакомую платформу Вялки. Оказалось, что это было Горьковское направление. Пришлось нам с пересадкой, через Люберцы, добираться до своего любимого Отдыха.

Летом 1979 года Наташа впервые побывала по путёвке от моей работы в пионерлагере «Чайка», Крым, Евпатория. Ей там так понравилось, что она с удовольствием съездила туда ещё несколько раз. О тех днях у неё остались хорошие воспоминания. Она была рада, когда недавно в «Одноклассниках» нашла фотографию своего отряда, с удовольствием её рассматривала.

П/л «Чайка». Наташа в первом ряду первая слева

Храм Святителя Николая в Хамовниках

Проживая в Жуковском, часто ездили в Москву. Знакомили детей со столицей, гостили у друзей. Возобновилось знакомство с семьёй Тамары и Вани Самарских, ранее нас переведшихся из Ахтубинска в Москву. На правах «старожилов» Иван Сергеевич на своём автомобиле знакомил нас с городом и Подмосковьем. В это же время познакомились и наши дети. Жили Самарские рядом с Фрунзенской набережной, напротив парка им. Горького. Там было много красивых мест.

Например, оказавшись на Комсомольским проспекте, около станции метро «Парк культуры», нельзя было не любоваться прекрасной, словно пасхальный кулич, церковью. Храм Николая Чудотворца в Хамовниках был построен в 1679-1682 гг. в ткацкой (хамовной) слободе, поставлявшей белое (хамовное) полотно для царского двора. Храм Николы в Хамовниках – один из редких сохранившихся почти без перестроек с момента возведения, и по праву может называться одним из красивейших московских храмов. Среди известных прихожан храма был Лев Толстой, который жил неподалёку и упоминал церковь в своих произведениях.

В советское время храм не закрывался; сохранились колокола на колокольне, а в 1949 и 1972 гг. была проведена реставрация здания. Ограда храма, относящаяся к 1880-м годам, также сохранилась и только была передвинута ближе к церкви при расширении Комсомольского проспекта. Храм Святого Николая в Хамовниках в 2008 году праздновал 160-летний юбилей перенесения и прославления под его сводами чудотворного образа Божией Матери «Споручница грешных» - главной святыни церкви.

Так сложилось, что Храм Николая Чудотворца стал, прямо-таки, домовой церковью для нашей семьи. Здесь венчались Наташа с Павлом, крестили Ксюшу и Мишу. В 2001 году протоирей Владимир обвенчал в нём и нас с Верой. Теперь недалеко от Храма живут Наташа, Павел и Миша. Мы всегда с душевным трепетом проходим рядом с этим святым местом и по возможности посещаем его.

В 1979 году я побывал на 33 авиасалоне в Ле-Бурже, проходившем с 9 по 17 июня в Париже. Попасть туда было не просто, особенно военным, имевшим допуск к секретным документам. Константин Паустовский говорил: «Каждый просвещённый человек всю жизнь готовится к встрече с Парижем, но не каждому судьба дарит эту возможность». Мне повезло, и спасибо ей за дорогой подарок. Не буду вдаваться в подробности, скажу только, что оформление соответствующих документов заняло не один месяц. Заполнение анкет с данными о родственниках до «пятого колена», проверки, инструктажи в различных организациях вплоть до отдела ЦК КПСС, отняло немало сил и нервов. Но цель, как говорится, оправдывала средства.

Толя Панкратьев, побывавший на выставке в 1977 году, своими советами помог к ней подготовиться. Ехали по линии единственной в то время туристической организации «Интурист», в качестве военных туристов. Путевка стоила довольно дорого – порядка 600 рублей, Наш совместный с Верой доход составлял тогда около 400 рублей в месяц. Благодарен жене, что вопроса «ехать или не ехать» в связи с финансами у нас не возникло. На валюту, по курсу 6 франков за рубль, обменяли 65 рублей. Мы отказались от обедов, получив по прибытию в Париж денежную компенсацию. По опыту своих

предшественников, запаслись продуктами. Как оказалось потом, с избытком. В результате у меня образовался приличный «капитал» - порядка 620 франков.

Не говоря о моральной стороне, поездка с лихвой окупилась и в финансовом плане. Привёз подарки - Вере шубку из искусственного меха (~400 франков, у нас она стоила не менее 400 рублей), Игорю ветровку, Наташе кофточку, плед, фломастеры 25 цветов, жевательную резинку и другие мелочи. Доброжелательным гидом-наставницей стала для нас Раиса Михайловна, представитель «Интуриста», сопровождавшая нашу группу. Она неоднократно бывала в Париже. Посоветовала нам не посещать дорогие магазины. «Дело в том, - говорила она, - что к вам сразу подойдёт продавец, и чтобы вы не попросили, всё у них найдётся. Если скажете, что забыли взять с собой деньги, вам предложат расплатиться кредитной карточкой, или прислать покупку в гостиницу». Многие из нас тогда понятия не имели о кредитных карточках. «Намотали себе на ус», что ненавязчивый капиталистический сервис, отсутствие дефицита в магазинах тоже имеют свои неудобства. Особенно, когда ощутимо ограничены финансовые возможности.

По совету Раисы Михайловны, имевшей большой опыт по этой части, отоваривались, в основном, в специальных магазинчиках. Специально для туристов из Восточной Европы их содержали польские эмигранты. Посещали дешёвые магазины фирмы «Тати». Пакеты таким логотипом имели характерную яркую раскраску в мелкую фиолетовую клеточку. Раиса Михайловна предупредила, что появляться на улице с такими пакетами не престижно. Тем более, для граждан ведущей социалистической державы. Однажды у входа в польский магазинчик я увидел Генерального конструктора ведущего отечественного ОКБ. Мы вежливо раскланялись. Было видно, как ему неудобно встретиться в таком месте. Отстать от группы специалистов МАП он не мог, но зайти в дешёвый магазин не решился.

Представители авиационного министерства прилетели на выставку в Ле-Бурже на своём самолёте как в служебную командировку. На этом преимущество перед нашей туристической

группой заканчивалось. Некоторые из них и жили прямо в самолёте, готовили сами пищу. Никакой культурной программы, кроме посещений Аэрошоу, у них не было. Мы же успели побывать и в Версале, и в Лувре, съездили в Реймс. По дороге заглянули на фирму «Мерсье», производившую знаменитое шампанское. Запомнилась экскурсия на электропоезде по длинным подвалам, пробитым в каменистом грунте. На многочисленных стеллажах хранились бутылки с вином, которые периодически переворачивались вручную. Конечно, была и дегустация.

Мы пробыли в Париже неполных две недели, через день посещая Аэрошоу. В остальное время знакомились с достопримечательностями города и его окрестностей. Кроме Раисы Михайловны, нас повсюду сопровождал ещё и гид французской турфирмы, сотрудничавшей с «Интуристом». Это была симпатичная женщина Аня (так она просила себя называть), настоящая парижанка, ставшая вскоре для нас почти своей. Кстати, о «настоящих парижанках». Когда кто-то из нас заметил, что парижанки не очень-то выделяются среди прохожих, Аня возразила: «Где вы их видели? Парижанки по улицам не ходят. Их возят в шикарных автомобилях».

Многое в Париже удивляло. Бросалась в глаза культура вождения при большом количестве автотранспорта на улицах. В первые дни по привычке, если красный светофор заставал нас на «зебре», мы судорожно бросались вперёд или назад. Московский

О, Париж, о, Париж!! Моментальные фото в первый день

«Картинки с выставки» – район Де Фанс; Эйфелева башня

опыт подсказывал, что сейчас с места в карьер без промедления ринется автомобильный поток. Здесь ни один автомобиль не трогался, пока последний из пешеходов не сходил с «зебры». Повсюду к вам относились приветливо и доброжелательно – в магазинах, в гостинице, в транспорте. Конечно, парижское метро уступало московскому по архитектуре и интерьеру станций, чистоте. Зато уровень шума был на порядок ниже, чем в наших тоннелях. Поражало обилие ресторанов, кафе, бистро, расположенных иногда прямо на улицах. Когда бы мы ни шли мимо, они всегда работали, и посетителей было достаточно.

Мы много бродили по городу, в гостиницу возвращались обычно часам к 24-м. И, что удивительно, практически не уставали. То ли эйфория, которая охватывает каждого, впервые попавшего в Париж, то ли ровный мягкий климат тому причиной. На инструктаже в Москве нас предупреждали, что ходить надо группами, ни в коем случае не поодиночке. Во избежание, так сказать, возможных провокаций и нежелательных инцидентов. Мы быстро убедились, что никакого особого внимания наши персоны нигде не вызывают. Старались ходить группами только из соображений безопасности и чтобы было повеселее.

Большую часть времени в Париже проводил с хорошим знакомым по Ахтубинску – Александром Андросовым. Общение продолжалось и в гостиничном номере. Нам было что вспомнить, да и по складу характера подходили друг другу. Дни летели быстро. Париж удивительный город – через пару дней пребывания возникает чувство, что всё в нём знакомо. В принципе, так оно и есть. Кто же мысленно не бродил по его улицам вместе с тремя мушкетёрами, не переживал за Жана Вальжана, Эсмеральду, не страдал с Квазимодо в соборе Парижской Богоматери. Ориентироваться в центральном округе города было несложно. Мы пешком ходили по Большим бульварам, восхищались Сеной и мостами над ней, зданием Оперы, садом у Люксембургского дворца, сахарной головой собора Сак-ре-Кёр. Любовались открывавшейся оттуда панорамой Парижа. Познакомились с «городом будущего» - районом Де Фанс. Полковник из нашей группы, представитель «хитрого» ведомства, по роду своей работы побывавший во многих столицах мира,

утверждал, что Парижу нет конкурентов в мире по популярности и привлекательности.

Нас поселили в трёхзвёздочной гостинице «Трианон», возле бульвара Сен-Мишель, рядом с Сорбонной. По утрам было слышно, как колокола отбивали часы на университетской башне. Номера содержались идеально, сантехника работала безукоризненно. Непривычный, но довольно сытный, европейский завтрак (булочка-подковка, масло и джем, сыр, чай или кофе), нам накрывали в столовой при гостинице.

Самым любимым мероприятием был ужин в отдельном зальчике ресторана «Паб Сан-Мишель». Располагался он напротив Собора Парижской Богоматери (Нотр-Дам), на противоположном берегу Сены. Во время ужина можно было спокойно пообщаться, не спеша обсудить дневные впечатления, обменятся мнениями. У всех развязывались языки. Этому способствовала, в какой-то мере и водка, конечно, в разумных количествах, предусмотрительно привезенная с собой из Москвы. Кроме того, вино и пиво было в меню обедов и ужинов.

У ресторана «Паб Сан-Мишель». Третий слева генерал Маланичев В.Н.; пятый – генерал Цымбал Н.Н., Политуправление ВВС; сидят Раиса Михайловна, «Интурист»; генерал Новиков В.И., начальник Службы безопасности полётов ВВС

Обслуживал нас всегда один и тот же официант, иммигрант из Испании (французы редко заняты на не престижных работах). Работал удивительно расторопно и ненавязчиво. Ничего не надо было просить – всё необходимое всегда было на своём месте и в своё время. В последний вечер перед отъездом нас обслужил хозяин ресторана, подчёркивая, я думаю, уважение к нашей стране. В течение всей поездки, по разным признакам, чувствовалось, что СССР пользуется у французов авторитетом. Нас тогда побаивались, но, как говорится, уважали.

С выставки мы привезли проспекты ведущих производителей авиационной техники, красочные пакеты из разных стран с авиационными сюжетами, шариковые авторучки, другие сувениры. Всё это было тогда для нас в диковинку. Пакеты Игорь потом раздавал своим друзьям и знакомым. На улицах Жуковского ещё долго можно было встретить прохожих с пакетами, на которых красовались изображения «Торнадо», «Фоккера», других самолетов, логотипы мировых авиационных фирм.

Конечно, не материальная сторона поездки была главной. Прошло много лет, а впечатления не изгладились по сей день. За эти годы побывали в Париже Вера, Наташа с Павлом. Это происходило не так давно, после падения, так называемого, «железного занавеса». Тогда же о западной жизни мы узнавали, в основном, из газет, мягко говоря, не всегда адекватно её освещавших. И ещё из зарубежных кинофильмов. На экране капиталистическая действительность совсем была не похожа на её «газетный» образ и, тем более, на нашу жизнь. В душе я (вероятно, и многие мои соотечественники) думал, что, если судить по фильму «Кубанские казаки» и другим подобным картинам, у нас тоже жизнь, как на ярмарке. Поэтому первым впечатлением от пребывания во Франции для меня был шок – обстановка на улицах города, в магазинах, в гостинице, оказалась даже лучше, чем показывали в кино.

На самой авиационной выставке всё было понятно и привычно. Бросались в глаза её прекрасная организация, количество представленных стран и фирм, обилие и качество экспонатов. Неизгладимое впечатление оставили воздушные показы. В те

годы СССР не выставлял образцы военной авиатехники, гражданские самолёты Ил-86, Ан-72, Як-42, космические корабли уже не были новинкой. Поэтому наш павильон, в основном, с образцами авиационных материалов (прокат, профили, штамповки для стоек шасси и т.п.) не вызывал у пресыщенной западной публики большого интереса. Больше внимания, по словам Ани, парижане уделили костюму Л.И. Брежнева, отметив его элегантность и неизбитый цвет. По телевизору в эти дни транслировали процедуру подписания Договора ОСВ-2, где Генсек возглавлял делегацию СССР. Французы есть французы.

Звездой авиасалона стал новейший истребитель США F-18. Но любоваться им можно было только на расстоянии, из-за канатного ограждения. Николай Иванович Москвителев, командующий авиации ПВО, член официальной делегации, очень обижался, что ему не позволили хотя бы заглянуть в кабину. А ведь его фотография красовалась одной из первых на стенде среди VIP персон, посетивших американский павильон.

Павильон США был одним из самых посещаемых, там, действительно, было чем полюбоваться. На входе стояли

На выставке в Ле-Бурже

симпатичные негритянки, пропускавшие, в основном, по визиткам. У нас их, конечно, не было. Мы нашли с ними контакт, подарив значки приближавшихся Московских Олимпийских игр с изображением милых медвежат. При следующих посещениях американки нас узнавали: «Мишка, мишка!!» Лучшие сувениры мы получили в их павильоне.

Много воды с тех пор утекло, но тот выезд за границу остался самим ярким в моей жизни. Вспоминать можно долго. Например, наше шапочное знакомство с ленинградским артистом Владиславом Стржельчиком. Он снимался в фильме «Поэма о крыльях» в роли А.Н. Туполева. Приехал со съемочной группой на Аэрошоу в Ле-Бурже. Он случайно встретился с нами на Елисейских полях, подошёл и непринуждённо, очень мило, с нами пообщался. Догадавшись (мы стояли около соответствующей рекламы), что выбираем эротический фильм, посоветовал посмотреть «Эммануэль». Сказал, что для более «крутых» картин наша советская психика не подготовлена. Кстати, Юрий Яковлев, находившийся на съёмках со Стржельчиком, всю нашу беседу простоял молча в стороне. Артисты тоже бывают разные.

Все сказки когда-нибудь заканчиваются. Подошла к концу и наша встреча с Парижем. Улетали мы из аэропорта «Руасси Шарль де Голль», кстати, одним самолётом с киногруппой фильма о Туполеве. Снова побеседовали со Стржельчиком. Полёт прошёл спокойно. Я немного беспокоился за свой чемодан с подарками – у него, как назло, перед отлётом сломался один из замков. Но всё обошлось благополучно. Через 3,5 часа полёта мы приземлились в Москве. На перроне Казанского вокзала я вдруг увидел Веру с детьми. Оказывается, они вычислили примерное время моего прибытия на вокзал и сделали такой сюрприз! Не было ещё ни мобильников, ни Интернета, но и тогда можно было, при большом желании, по подсказке сердца, осуществлять такие встречи.

Назревали кардинальные изменения у меня на работе. Мы с Верой не расстались с мечтой о переезде в Москву. Это было, прежде всего, в Интересах детей. Игорь уже учился в МАИ,

тратил много сил и времени на поездки в Москву. В недалёком будущем эти трудности могли ожидать Наташу. Квартира в Москве от службы Начальника Вооружения в обозримом будущем не просматривалась. Я искал возможные варианты решения этой проблемы. Сослуживцы по отделу были в курсе.

Вскоре после поездки в Париж Лёша Оссовский сказал мне, что есть возможность перевестись в ЦИБП МО (Центральную инспекцию безопасности полётов Министерства обороны). Она была образована сравнительно недавно, в 1977 году. Квартирный вопрос мог там решиться быстрее. И вероятность получить звание полковника, что для каждого амбициозного офицера немаловажно, была там выше. Это были плюсы службы в ЦИБП. К минусам можно было отнести большое количество командировок. В основном, на так называемые «ямы», то есть на расследование лётных (авиационных) происшествий ЛП (АП). Мы обсудили с Верой ситуацию и решили, что «плюсы» в нашем положении перевешивают «минусы».

Надо было ещё осуществить наше решение. Оссовский порекомендовал мою кандидатуру начальнику инженерного отдела ЦИБП полковнику Никитенко Альфреду Александровичу. Оказалось, что желающих занять вакантное место в престижной организации, какой слыла ЦИБП, было не так мало. Перед встречей со мной Никитенко беседовал с двумя моими однокурсниками – Николаевым Вадимом и Шведовым Виктором. Об этом я узнал у другого моего однокурсника Захожего Виктора, уже служившего к тому времени в Инспекции. Конкурс я выдержал. Решающими факторами послужили мой опыт испытательной работы, работа в военном представительстве и Заказывающем управлении НВ ВВС. Оформление моего перехода в ЦИБП МО заняло немного времени. Он осуществился в марте 1980 года. Начался новый этап моей армейской службы, продлившийся практически десять лет. Кто тогда мог знать, что он окажется крайним в моей военной судьбе.

ЧЕРТАНОВО. СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ (1980–1990 гг.)

После нашей беседы Альфред Александрович Никитенко, начальник инженерной инспекции ЦИБП, остановился на моей кандидатуре. Обратил внимание, что придётся отстаивать свою точку зрения, общаясь с высокими армейскими чинами. Новая служба безопасности была создана, прежде всего, для снижения уровня аварийности в авиационных подразделениях. ЦИБП подчинили напрямую Министру обороны. Таким образом, надеялись уменьшить влияние ведомственных интересов при расследовании причин авиационных происшествий (АП). Соответственно, возрастали требования к уровню компетентности, объективности и принципиальности специалистов ЦИБП. Надо было доказательно отстаивать свою позицию, не взирая ни на какие ранги оппонентов.

Никитенко, между прочим, спросил, насколько я готов к тому, что при расследовании авиационных катастроф инспекторам приходится принимать участие в траурных мероприятиях. Что я мог ответить? Такого опыта у меня было немного. Решили, что всё само собой прояснится в процессе работы.

В апреле 1980 года меня с Альбертом Коротышевым, инженером – инспектором нашего отдела, командировали на курсы повышения квалификации специалистов по расследованию АП при Академии Гражданской авиации. Она располагалась в аэропорту Пулково, под Ленинградом. Удалось пару раз побывать в гостях у Вали и Марка Маневичей. Занятия в Академии расширили мои знания по теории авиационной безопасности, расследованию АП. Основной курс читал профессор Васин Иван Федотович, человек неординарной судьбы. Авиация для

МиГ-31 у Академии Гражданской Авиации

И.Ф. Васина - это его жизнь. Как он сам говорил, "я сросся с авиацией пуповиной. Без нее себя не представляю!" И что-либо добавить к этому сложно.

Иван Федотович Васин - заместитель министра Гражданской авиации СССР (1980-88), Заслуженный пилот СССР, кандидат технических наук, профессор, лауреат премии "Икар". Его именем ("Васин") названа аэронавигационная точка, расположенная между Владивостоком и Токио, входящая в обязательный доклад экипажей при ее пролёте.

В свою бытность начальником академии И.Ф. Васину пришлось полетать и на иностранных машинах. В 1973 году он в составе делегации из СССР прибыл в США изучать заокеанскую авиационную промышленность. Иван Федотович вспоминал: "В Сиэтле (здесь находится фирма "Боинг") на разговор с нами вначале вышли специалисты среднего звена. А нам ведь нужно было изучать опыт, заводы смотреть! Наш посол в США Добрынин подсказал - поручите И.Ф. Васину облетать их самолёт

"Боинг-747". Американцы согласились. Я сидел за штурвалом в левом кресле, их пилот-инструктор - в правом. Сзади - генеральный конструктор ОКБ им. Ильюшина Г.В. Новожилов. Всё прошло хорошо. Потом мы облетали самолеты еще нескольких американских компаний: "Макдональд Дуглас" (широкофюзеляжный самолёт ДС-10), "Локхид" ("Локхид-10-11") - тоже "с левого кресла". В общем - в грязь лицом не ударили!.. После этого за месяц мы смогли всё посмотреть".

Васин стал первым начальником Академии Гражданской авиации, руководил кафедрой безопасности полётов. Разработал спецкурс по безопасности полётов, включавший изучение основ надёжности авиатехники, методов предупреждения АП и данных по их расследованию, опыта зарубежных авиакомпаний. Мы прослушали курс с большим интересом и пользой.

Иван Федотович успел прикипеть душой к академии. Только в 1980 году, после многочисленных приглашений, согласился перейти в Москву на должность заместителя Министра Гражданской авиации. Участвовал в решении спорных вопросов по итогам расследования авиационных происшествий вплоть до уровня Центрального Комитета партии и Совета Министров СССР. Всегда защищал интересы отрасли, лётного состава.

Васин подчёркивал, что главной целью при расследовании АП является поиск его причин, а не виновников. "Как я

Музей в здании Академии гражданской авиации. И.Ф. Васин

могу допустить, чтобы обвинили погибшего пилота, если он не виноват! Например, я был председателем государственной комиссии по расследованию катастрофы в Учкудуке, унесшей жизни 202 человек. Экипаж не справился? Нет. Доказали, что нельзя поднимать самолёт на 11 тысяч при такой полётной массе без учёта состояния атмосферы. Комиссия меня поддержала. Заботились мы не о себе, а о том, чтобы никто никогда больше не погиб..."

И.Ф.Васин, будучи заместителем министра гражданской авиации, руководил предотвращением угона семьёй Овечкиных пассажирского самолёта Ту-154. Трагическая судьба их семейного джазового ансамбля «Семь Симеонов», наделала тогда много шума. Самолёт удалось посадить на военном аэродроме «Вещево», на Карельском перешейке. К сожалению, при его освобождении от угонщиков без человеческих жертв не обошлось.

В восьмидесятых годах Иван Федотович был представителем СССР в Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Проработал там 3 с половиной года как представитель СССР, а после развала Союза - полтора года как представитель Российской Федерации. ИКАО (от английского ICAO - International Civil Aviation Organization) - учреждение ООН. Устанавливает международные нормы гражданской авиации, координирует её развитие с целью повышения безопасности и эффективности. ИКАО учреждена «Конвенцией о международной гражданской авиации». Существует с 1947 года. Штабквартира находится в Монреале, Канада. СССР вступил в члены ИКАО 14 ноября 1970 года.

Ивана Федотовича Васина, давно находящегося на пенсии, и сегодня беспокоит состояние безопасности полётов. Вот его мнение: «Раньше была чёткая ответственность перед народом, государством: сверху донизу. От Совета Министров до конкретного авиаработника: пилота, инженера, техника, диспетчера. И эта цепочка должна быть сегодня восстановлена».

Слушать лекции Васина и его коллег, с яркими примерами из богатой практики, было интересно и полезно. Месяц учёбы

пролетел незаметно. Кроме того, Коротышев, человек очень практичный, въедливый и дотошный, в процессе учёбы ненавязчиво знакомил меня с положением дел в нашем отделе. Обращал внимание на то, чем отличаются расследования АП в военной и гражданской авиации. Опыт в этих вопросах у Коротышева был порядочный. Успешно сдав все зачёты и экзамены, мы вернулись в Москву дипломированными специалистами по расследованию АП. Мне, в отличие от моего коллеги, ещё только предстояло стать таким на практике.

Центральная инспекция безопасности полётов Вооруженных Сил СССР сформирована 19 мая 1977 года в соответствии с приказом Министра обороны СССР маршала Советского Союза Д.Ф.Устинова. Начальником Инспекции был назначен авторитетный, известный военачальник, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза маршал авиации Иван Иванович Пстыго.

ЦИБП создавалась как надведомственная организация. В своём роде, это был третейский суд в вопросах, касающихся аварийности в авиации. Для того чтобы новая Инспекция соответствовала своему назначению, возглавить её должен был авторитетный и принципиальный человек. До самого последнего момента не знали, кто это будет. А когда назвали имя Ивана Ивановича Пстыго, все, разбиравшиеся в сути дела, признали, что выбор попал в точку. Это имя было хорошо известно в авиационных кругах. В тот момент Пстыго был Начальником отдела боевой подготовки, первым заместителем Главкома ВВС Кутахова П.С. По словам Пстыго И.И., он совсем не ожидал и не очень хотел этого назначения: «С чем боролся, на то и напоролся!» Мне кажется, что П.С. Кутахов, поддержав кандидатуру И.И. Пстыго, попытался убить сразу двух зайцев: избавиться от ближайшего конкурента и заиметь «своего» человека в новой организации. Если с первым «зайцем» что-то получилось, то со вторым не очень. Иван Иванович очень скоро проявил независимость, попортил много крови Главкому ВВС. Не вызывает сомнения, что первый начальник ЦИБП заложил основные принципы её

Иван Иванович Пстыго. Лики времени

эффективной деятельности, принесшей Инспекции заслуженный авторитет.

Несколько фактов его биографии. Иван Иванович Пстыго родился 10.04.1918 года в небольшой деревушке Сухополы Архангельского района.

Детство было нелёгким - в семье росло восемь детей. Главной заботой отца и матери было прокормить их. Учился Иван сначала в школе крестьянской молодежи, а позднее перебрался в Уфу, где окончил среднюю школу.

Из воспоминаний маршала Пстыго: "Дорога в небо у меня в юности не намечалась. В тридцатые годы шла борьба за ликвидацию неграмотности. Меня назначили учителем, хотя некоторые ученики были старше меня по возрасту". Но, учительствовать пришлось недолго. "Молодёжь в то время жила подвигами Чкалова, Громова, Белякова, Байдукова, героями челюскинцами,- вспоминает Иван Иванович. Комсомол бросил клич: "Молодёжь на самолеты!" С этого всё и началось. Затем была учёба в Энгельском авиационном училище. Войну молодой лейтенант Пстыго встретил на полевом аэродроме у реки Днестр, в должности командира звена. Всего же с начала Великой Отечественной И.И. Пстыго совершил более 164 боевых вылетов, нанося сокрушительные удары по живой силе и

технике противника. Это исключительный случай в истории штурмовой авиации. Как правило, лётный состав штурмовых частей постоянно менялся из-за боевых потерь. В начале войны за три десятка успешных боевых вылетов лётчику-штурмовику полагалось звание Героя Советского Союза. Почему И.И. Пстыго не получил его во время войны, осталось загадкой.

Его послужной список: командир эскадрильи, начальник воздушно- стрелковой службы штурмовой авиадивизии, авиакорпуса, командир штурмового авиаполка. Награждён многими боевыми наградами. Среди них – восемь орденов Красного Знамени. Столько за годы Великой Отечественной не было ни у одного крупного военачальника страны. А еще грудь прославленного боевого лётчика украсили два ордена Ленина, ордена Октябрьской революции и Александра Невского, два ордена Отечественной войны первой степени, орден Красной Звезды, медали и иностранные ордена. Послевоенная жизнь была не менее насыщенной. Сначала Академия Генерального штаба, после окончания которой Иван Пстыго стал командиром дивизии на Камчатке. Затем командующий корпусом, воздушной армией. Далее служба на посту командующего ВВС Группы советских войск в Германии (ГСВГ), Заместитель Главкома ВВС в 1967-1977 годах. В ЦИБП со дня её образования по 1983 год.

Заканчивал военную службу Иван Иванович в группе генеральных инспекторов Министерства обороны СССР, которую военный народ ласково звал «райской группой». И только в апреле 1978 года, к шестидесятилетию, Маршалу Пстыго было присвоено звание Героя Советского Союза. Основание - за личное мужество и отвагу во время Великой Отечественной войны, а также большой вклад в подготовку и повышение боевой готовности войск в послевоенный период. Летал Иван Пстыго даже тогда, когда надел маршальские погоны. Всего 42 года. За это время освоил 52 типа самолётов и никогда не забывал главную заповедь лётчика - "Служить в авиации - это, прежде всего, летать!"

После «райской группы» И.И. Пстыго долгое время работал советником в нашей Академии, «Жуковке». Мой однокурсник, генерал Вячеслав Константинович Марков, заместитель начальника Академии, рассказывал, что с удовольствием встречался и беседовал с ним. Работая после армии в АО «Авиатика» (об этом речь дальше), мне приходилось общаться со своим бывшим командиром. Ещё при Советской власти Иван Иванович начал писать воспоминания. Вспомнить ему было что. Он автор книг "Жажда неба", "На боевом курсе", "Труженики неба", многих рассказов и интервью.

Генеральный директор АО «Авиатика» Пьянков И.Б. попросил меня организовать встречу с маршалом. Намечался выпуск авиационного журнала «Земля и небо» с литературным приложением «Русский путешественник» (редактор – писатель Поволяев В.Д.) Вместо запланированных 20 минут встреча длилась около часа. Пьянков попал, я-то был готов к этому, под обаяние Ивана Ивановича, как интереснейшего собеседника. Пстыго предложили, и он согласился, войти в состав редколлегии. Проект, к сожалению, не выжил, вышло всего несколько номеров. Иван Иванович интересовался, почему так получилось. Я не знал точных причин, трудно и неудобно было говорить об этом. Маршал продолжать писать откровенно и интересно вплоть до последних дней.

С первой его книгой «На боевом курсе» получился казус. Однажды, зная, что предстоит встреча с маршалом на аэродроме, захватил с собой книгу для автографа. Иван Иванович благосклонно взял книгу в руки, мельком взглянув, спросил: «И чей же сей труд?» Не успел ответить, как он продолжил: «Эту бабу на дух не переваривaю!» Я с ужасом увидел, что в спешке утром, сослепу, без очков, взял стоявшие рядом в такой же обложке мемуары Марины Попович! К счастью, обошлось без последствий. Как мог, объяснился и извинился. На следующий день автограф был получен, книга стоит среди других на почётном месте.

Мне показалось, что книга написана довольно откровенно, хотя была издана в советское время. Иван Иванович, услышав

мою оценку, сказал, что больше половины того, о чём он хотел рассказать, было выброшено. После развала СССР И.И. Пстыго продолжил писать воспоминания. В своих книгах «Земля и небо», «Время. Дела. Люди», «Борьба» боевой маршал авиации рассказывает о послевоенном развитии нашей страны и авиации. Ушёл из жизни И.И.Пстыго по военному, в день Советской Армии – 23.02.2009 года.

Свой первый боевой вылет лейтенант Пстыго совершил 22 июня 1941 года. В составе штурмового авиационного полка он сражался в небе Сталинграда. Затем бои под Курском, в Прибалтике, Белоруссии, Польше, в небе Берлина. С большой теплотой автор вспоминает фронтовых друзей, бесстрашных и мужественных людей, с которыми его сводила фронтовая судьба.

Приведу выдержки из статьи И.И. Пстыго «Под крылом Сталинград». Мне кажется, его честное, без прикрас, описание боевых действий даёт полное и объективное представление о том судьбоносном времени. У каждого участника Сталинградской битвы - свой Сталинград. Пехотинец видел его из окопа или подвала, генерал - через окуляры стереотрубы. А Иван Пстыго, получивший после войны маршальские погоны, видел город сверху. Он был лётчиком штурмовой авиации.

- «16 июля 1942 года наш 504-й штурмовой авиаполк в составе 21 новенького штурмовика Ил-2 прилетел из Борисоглебска на аэродром Песковатка на левом берегу Дона. На следующий день был образован Сталинградский фронт. Так для меня началась Сталинградская битва.

В конце июля вышел знаменитый приказ Сталина № 227, который в народе окрестили как «Ни шагу назад!». Приказ в принципе был правильный, хотя и содержал в себе резкие слова в адрес Красной армии, всего советского народа. Справедливости ради скажу, что войска наши на Дону упёрлись и перестали отступать не по этому приказу, а где-то за неделю до него.

Собственно, сражение за сам город началось где-то в начале сентября. 23 августа Сталинград бомбили 2 тысячи немецких

бомбардировщиков. Сталинград - уникальный город, он на 70 км изгибается вдоль Волги. В ширину же - всего 600 метров, подряд стоят 6 заводов-гигантов. Бомби - не хочу, даже прицеливаться особенно не надо. Промахнуться почти невозможно. Кто успел спрятаться в подвал - повезло. Или если две стены дома шатром сложились - самое безопасное место! Люди в такие места прятались. Но всё равно тогда гражданских погибло очень много. Потери до сих пор уточнить не могут.

Ну и пожары, конечно, начались. Там треугольником стояли три огромных нефтехранилища. Вернее, нефтяных озера. Таких больших, что по поверхности на лодках плавать можно. При бомбёжке они все загорелись, и нефть потекла в Волгу. Я, тогда как раз на цель заходил и вижу: река горит! Местами на всю ширину Волга была покрыта пламенем. Жуткое зрелище!

Хотя эти пожары нас и спасали. Они не давали немецкой авиации прицельно работать по нашему переднему краю и аэродромам.

Как мы это выдерживали, теперь и сам понять не могу. Молодые были. Мне в апреле 42-го как раз 24 года исполнилось. Во мне росту 173 см. Невелик мужичок! А весил я тем летом и того меньше — 53 кг. Не ел почти ничего - просто не лезло в горло, и всё! И так со всеми было. Мы напоминали боевых петухов, у которых, кроме шпор и мышц, ничего нет. Вернешься с задания, ляжешь под крыло и провалишься в какое-то сумеречное состояние между сном и явью. Тут снова сигнал: «По машинам!» И так день за днём…

Сталинград

В один из таких дней только с задания вернулись - говорят:

- Быстро-быстро перевооружайся! Группу поведёшь.

- На какую цель?

- 62-ю армию Чуйкова разрезала танковая группировка немцев. Сейчас они на перекрёстке Коммунистической и Саратовской улиц. В общем, давай туда.

А как я их найду в каменном месиве, в которое превратился город? К этому времени наши обороняли уже не полоску земли вдоль Волги, а отдельные островки в море руин. Где искать эту Коммунистическую и эту Саратовскую? Но приказ есть приказ, а за неисполнение - трибунал! В общем, выруливаю на старт с самыми мрачными предчувствиями относительно своей судьбы. И тут вижу: вопреки всем правилам навстречу мне по взлётной полосе мчится «эмка» - в последний момент начальнику штаба дивизии удалось разыскать крупномасштабный довоенный план города. В те дни город на Волге напоминал огромное каменное месиво.

С этого момента всё пошло как по маслу. Взлетели, нашёл железнодорожный вокзал - в любом российском городе от него всегда надо плясать, как от печки. От вокзала быстро Коммунистическую улицу нашёл. На ней танки. У меня под брюхом крупная для штурмовика бомба подвешена - ФАБ-250. Ею я должен обозначить центр цели. Из пикирования, градусов под 60, я её на немцев и «уронил». Все по радио кричат: «Попал, попал!» А я им: «Прекратить разговоры, приступаем к работе!» Замыкаем круг - это такое стандартное боевое построение штурмовиков, при котором они друг за другом летят и по очереди «ныряют» на цель. И пошло: бомбы, реактивные бронебойные снаряды, пушки… Увлеклись так, что выходить из пикирования стали ниже труб пятиэтажных домов, что вдоль Коммунистической стоят. А с КП Чуйкова (он 62-й армией, оборонявшей Сталинград, командовал) кричат по рации: «Молодцы, горят, давайте ещё заход!» А уже нечем. Всё до последнего снаряда, вашу мать, израсходовали! Пожгли то ли 9, то ли 12 танков. Остальные повернули и ушли. Пока летели домой, мне в воздухе присвоили звание капитана. Потом девушки-связистки показали мне запись переговоров по «Бодо» (было в войну такое секретное буквопечатающее устройство) Хрюкина

(командующего 8-й воздушной армией) с командиром моей дивизии. Хрюкин спрашивает:

- Кто водил группу?
- Пстыго.
- Кто он у вас?
- Старший лейтенант.
- Так вот, он уже капитан!
- А мы его ещё не представляли к очередному званию…
- А на кой х… мне твоё представление?

Всё так и было написано, слово в слово. Телеграфистка, как ни красней, не имеет права выбрасывать из служебных переговоров ничего, в том числе и мат. В общем, всё в этом документе так и осталось для истории…»

Независимый, твёрдый характер маршала, его находчивость и остроумие, были притчей во языцех, какие бы должности он не занимал. В войсках его побаивались, особенно подчинённые командиры, а, значит, уважали. О его неординарных поступках ходило много рассказов. Приведу только один. Будучи Командующим ВВС ГСВГ, он проводил разбор в одной из дивизий. До него дошли сведения, что среди лётного состава есть претензии к питанию. «Лётчики голодные еле ходят, - произносит маршал. – А начпрод морду наел, и его это не колышет. Где начпрод? Встать!» Поднимается худой и бледный подполковник. Секундное замешательство и следует резюме Пстыго: «Так и знал. И сам не ест, и людям не даёт!»

На его разборах в бытность мою в Инспекции скучать не приходилось. Литературные способности маршала проявлялись и здесь. Речь была образной, яркой с многочисленными примерами, в том числе, из литературы. Особенно он любил вспоминать пассажи из Зощенко. Все получали удовольствие, кроме, конечно, того, кому они в тот момент предназначались. Приведу некоторые из запомнившихся выражений. О зависимости обучения от возраста – «Учение в молодости – это резьба по камню, а в старости – вилами по воде»; «Тыр, пыр, нашатырь – сбоку ветер, сзади дым» - это о плохо подготовленной к полёту авиационной технике; «Уехал барин в Питер – мужик

слёзы вытер». «Нет ничего приятнее, чем пыль из-под колёс уезжающего инспектора» - о «благодарности» проверяемых и их действительном отношении к проверяющим. О вступительном слове инспектора перед началом работы: «Мы приехали вас проверить, и, грубо говоря, помочь». На доклад о причине моего отсутствия на занятиях (поехал получать первую полковничью папаху): «Причина уважительная. Вначале можно папаху и на ночь не снимать».

Первое знакомство с маршалом было своеобразным. Мой непосредственный начальник, Альфред Александрович Никитенко, очень хотел, чтобы оно состоялось в его присутствии. Наверное, опасался, каким будет первое впечатление, от этого в дальнейшем многое зависит. Не знаю, специально ли так получилось, но встреча состоялась без него. Я только что прилетел с первого самостоятельного расследования катастрофы МиГ-21 в Армавирском лётном училище. Беседа с глазу на глаз была долгой и обстоятельной. Видно, мой доклад и качество подготовленных материалов начальника удовлетворили. Пстыго расспросил о моей предыдущей службе, вспомнил добрым словом моего коллегу по Службе НВ ВВС Голубева Ю.В. Юра был секретарём Госкомиссии по испытаниям самолёта МиГ-23, когда ею руководил маршал. В дальнейшем его отношение ко мне оставалось объективным и доброжелательным.

Чтобы дополнить свои воспоминания о Пстыго И.И., одном из самых уважаемых и заслуженных людей, с кем меня сводила жизнь, приведу его интервью. Его брал Дудин Валентин Иванович, эксперт «Росаэронавигации», служивший в своё время старшим штурманом-инспектором в нашей Инспекции. Поэтому вопросы задавались со знанием дела, ответы, кто бы сомневался, были честными и профессиональными.

«…Вы стояли у истоков Службы безопасности полётов, долгое время руководили ею и расследовали многие трагедии. В частности, столкновение двух Ту-134 в 1979 году, когда погибла футбольная команда «Пахтакор», катастрофу Ту-104 на аэродроме города Пушкина под Ленинградом в 1981 году,

Ту-104 у Аэропорта Внуково

когда погибли 17 генералов и адмиралов Тихоокеанского флота. Почему случаются подобные трагедии?

- От разгильдяйства. На Ту-104 была перегрузка почти три тонны, причем центровка запредельная задняя. Самолёт только оторвался от земли и сразу свалился. В истории с «Пахтакором» виноваты диспетчеры. Два самолёта оказались на одной высоте -- 8400 метров, и их не развели. Диспетчеров ссудили, дали по 15 лет. И без такой «расправы» порядок в авиации не навести.

- Бывают аварии и катастрофы, причины которых установить невозможно?

- Нерасследуемых не бывает. Единственное сложное авиапроисшествие, где я был председателем уже четвёртой по счёту подкомиссии, до сих пор не раскрыто. Это гибель Юрия Гагарина. Там был перебор версий без выводов.

- Хотелось бы узнать Ваше мнение о сбитых лётчиками СССР корейских "Боингах" - в Карелии в 1978 году и на Дальнем Востоке в 1983-м.

- У «карельского» «Боинга» был совершенно неподготовленный экипаж. Конечно, командир был асом, но он летал всегда в средних и южных широтах. Там одно поведение магнитного компаса. А тут он летел из Франции через Арктику напрямую на Аляску, где магнетизм намного слабее. Штурман давал данные, слепо веря «блуждающему» компасу, в итоге они сделали 12 доворотов и пошли почти в обратную сторону - в Карелию.

- То есть этот самолёт не был разведчиком?

- На борту ничего разведывательного не было. Самолёт же остался у нас, его разобрали до детали! Пэвэошники тщательно все расследовали. Их командарм Дмитриев при встрече со мной всегда говорит: наш спаситель. Устинов тогда «жаждал крови» - хотел крепко наказать ПВО. Я говорю: «Товарищ министр, ПВО свою задачу выполнила. Самолёт сидит на нашей территории, всего два пассажира погибли». Ну опоздали с поднятием истребителей на полторы минуты. Дай бог, чтобы у нас везде только на полторы минуты опаздывали. На том и порешили.

Историю с «дальневосточным» «Боингом» расследовали без меня. Но давайте посчитаем: 900 км его вели до Камчатки, еще 900 - по Охотскому морю и еще 900 - вдоль Сахалина. И ПВО только в самом конце пути, через 2700 км, решила применить оружие. Тут явная безответственность. Я не сторонник за эти дела министра и главкома менять, это люди серьезные, заслуженные, но «отпороть» можно было, как следует. Они зацентрализовались, никто не брал на себя ответственность.

- Вы в каком возрасте перестали летать?

- В 63 года на МиГ-23 еще летал. Я был председателем комиссии по его испытаниям. Общий налёт - 7 тыс. часов, три нормы военного лётчика.

- Вы заканчивали службу в Группе генеральных инспекторов, ее еще называли «райской группой». Там действительно была райская жизнь?

- Название, конечно, условное, но жизнь в известной степени была райской: харч тот же, деньги, машина есть, а должностных обязанностей нет, ответственности никакой и ни за

что. Пригласят куда-нибудь в качестве консультанта, проверяющего - и все. В группе говорили: харч слоновый, а ответственность заячья. Хотя тогда с нами советовались...

- Группа ведь проводила и военно-историческую работу, разбирала операции...

- Сталин с концом войны поставил дело так, что ни одна операция не была разобрана. Жуков после победы в Потсдаме (я там присутствовал) фундаментально разобрал Варшавско-Лодзинско-Познаньскую операцию (позже из ее названия убрали слово "Лодзинская"), так Сталин таких чертей ему выдал! Больше ни одна операция не была толком разобрана! Дело было сделано хреново, разбирать надо было не с 45-го, а с 41-го...

- А что хорошего вы скажете про начало войны?

- У меня вот стоит шесть томов «Истории Великой Отечественной войны», но даже в нужник я их не возьму. Писали её те, кто выстрела артиллерийского не слышал.

- Товарищ маршал, вы единственный, кто награждён восемью орденами Боевого Красного Знамени. У вас два ордена Октябрьской Революции, чего удостоились только три человека - Брежнев, Щербицкий и вы. Хотя в статуте этого ордена написано, что им награждают только раз. Как это получилось?

- Не знаю. Я ничего не выпрашивал.

- С высоты своего огромного военного опыта скажите, реально ли в России перейти к профессиональной армии?

- Не помню в мировой истории случая, чтобы наёмная армия выиграла операцию или войну. А у нас, начиная от президента и кончая последним ефрейтором, долдонят, что армия должна быть профессиональной, то есть наёмной. Сегодня в России армии нет - есть одни ракеты.

- Хватит про войну. Давайте о личной жизни. Вы ведь на войне женились?

- В 1943 году я был помощником командира корпуса по воздушно-стрелковой службе и потому часто бывал в корпусной эскадрилье связи, где техником самолёта служила моя будущая жена. Сиживали с ней на лужку-бережку. А в то время

то ли в корпусе, то ли в армии завели уже загсы. Это ответ тем, кто утверждает, что на войне были только ППЖ - походно-полевые жены. Она, как и всякая женщина, говорит, что надо бы оформить отношения. Я говорю: «Ты что, торопишься вдовой остаться?» А кончилась война, сразу и оформили. Это было в Австрии. Прожили вместе 56 лет.

- Иван Иванович, для лётного долголетия надо иметь хорошее здоровье. Признавайтесь честно, вы были подвержены мужским слабостям - табак, спиртное?

- Курил, но не зверски и не махорку, даже на войне что-нибудь порядочное. А пить на войне некогда было. Наркомовские сто грамм в пехоте, наверное, были нужны. А введение такой нормы для лётчиков - это глобальная ошибка, если не диверсия. Я после ста грамм себя трезвым не считал и утром остатки чувствовал. А каково «шпингалету» молодому? Ведь где сто, там и двести. Замкомдив Бобрик перебрал где-то, утром полетел, решил «бочку» сделать - и тут же в землю. У меня на глазах было.

- Из вашего поколения мало кто остался в живых. Это что - везение, в рубашке родились?

- Вот случай: полетело на задание три девятки самолётов по два человека в каждом - всего 54. В моём самолёте ни одной царапины, а все остальные были сбиты. Потом пришли несколько человек пешком ранеными. Как это объяснить? Я прочитал много трудов Чижевского и верю в космическо-солнечную систему. И все до мелочей зависит от неё. Плохо, что мы не изучаем этого учёного. Собрание его сочинений вы не найдёте в магазинах. В Германии в 60-х не было сельской больницы без люстры Чижевского - этого уникального и универсального средства. Я атеист, но в судьбу верю…»

Мнение И.И. Пстыго о некоторых проблемных вопросах войны, безопасности полётов и, вообще, о нашей жизни существенно отличается от стандартных, общепринятых оценок. Это даёт некоторое представление, какими критериями руководствовался Пстыго И.И. при формировании первого состава ЦИБП и методов его работы. Я сразу почувствовал, что попал

в тщательно подобранный, дружный, высокопрофессиональный коллектив.

Из войск отбирались наиболее опытные, принципиальные, грамотные лётчики, штурманы, инженеры, политработники и другие специалисты - организаторы лётной работы из числа руководящего состава полков, дивизий и армий. После И.И. Пстыго по-прежнему каждый новый специалист, приходивший в Инспекцию по вакансии, подбирался тщательно и, как правило, удачно.

Деятельность коллектива ЦИБП на первом этапе осложнялась отсутствием отлаженной научной нормативно-методической базы расследования и профилактики авиационных происшествий, недостатками в специальной подготовке личного состава. Офицеры и генералы ЦИБП, не в ущерб основной работе по расследованию и профилактике АП, приступили к интенсивной учёбе в образовательных и научно исследовательских вузах, учреждениях, на авиационных предприятиях. Лучшие методисты ЦИБП разрабатывали нормативные документы по обеспечению и контролю безопасности полётов военной авиации, методике организации этой деятельности. Инспекция стала основной инстанцией при классификации и учёте авиационных происшествий и авиационных инцидентов в Российской Федерации. ЦИБП принимала также участие в расследовании сложных АП и авиационных инцидентов на воздушных судах, находившихся в ведении федеральных органов исполнительной власти и организаций.

Через год, 19 мая 1978 года, приказом Министра обороны было введено в действие Положение о ЦИБП, где уточнялись структура, главные задачи и права ЦИБП, вопросы взаимодействия с видами ВС СССР. Инспекция включала оргпланового отдел, управление анализа и профилактики лётных происшествий, управление инспекций по безопасности полётов, группу инспекторов-политработников,

1-е Управление занималось вопросами профилактики и статистики аварийности, планированием и организацией проверок авиации округов, воздушных армий, соединений,

частей. В него входила инспекция по вопросам материально-технического и медицинского обеспечения, парашютно-спасательной службы. Возглавлял Управление генерал-лейтенант Дворников Михаил Семёнович, кандидат военных наук, пришедший в Инспекцию из штаба ВВС Московского военного округа.

2-е Управление включало инженерную инспекцию, лётные инспекции по родам авиации – истребительной, бомбардировочной, транспортной, вертолетной. Начальник Управления генерал-лейтенант Рыжов Пётр Иванович, кандидат технических наук, пришёл из Калинина (Тверь), из Академии ПВО. На преподавательскую работу перевёлся с должности командира дивизии. Заместитель Начальника ЦИБП, генерал-полковник Ёлкин Анатолий Петрович, до Инспекции занимал высокие посты в руководстве авиации ПВО Страны. Все они были военными лётчиками высшей квалификации.

Должности начальников инспекций по родам авиации занимали командиры ранга не ниже командира полка. Начальник инженерной инспекции Никитенко Альфред Александрович успел поработать начальником летающей лаборатории, старшим инженером полка, специалистом по расследованию АП в 13 ГосНИИЭРАТ (Люберцы). Контингент инспекторов в отделах и инспекциях состоял, в основном, из лётчиков и инженеров, пришедших с должностей командиров частей, их заместителей по ИАС и соответствующих им по рангу специалистов. Благодаря такому подбору кадров с большим профессиональным и житейским опытом, ЦИБП довольно быстро завоевала авторитет в войсках. Я не помню случая, когда бы к её работе при инспекционных проверках и расследованиях АП были серьёзные претензии.

Основной формой работы в Инспекции были плановые проверки состояния дел с обеспечением безопасности полётов в частях, соединениях, объединениях ВВС. К выездам готовились тщательно, каждому ставилась конкретная задача по конкретному подразделению. За десять лет пришлось объездить весь Советский Союз от Калининграда до Находки, от

Амдермы до Кушки. Знакомиться с местными «аборигенами», их обычаями было интересно и поучительно. Отовсюду удавалось привезти домашним подарки, сувениры – от багульника с Дальнего Востока и гибрида лимона с апельсином из Узбекистана, до коньяка из Азербайджана и вина из Молдавии.

В великой Советской империи было много хорошего, но, к сожалению, немало плохого. Надо всем превалировала идеология, не выдержавшая, в конце концов, испытания временем. О благополучии «простых» советских граждан власть имущие пеклись, как и в настоящее время, только на словах. Наши авиационные заводы выпускали ежегодно сотни военных самолётов. Громадные средства из госбюджета тратились на производство других видов вооружения. И, практически, по остаточному принципу финансировались нужды лёгкой промышленности, производство товаров народного потребления. Только в 90-х годах многие из нас впервые увидели нормальные чайники, утюги, не говоря уж об электронике. Всё импортного происхождения. После развала СССР самолёты, танки, ракеты теми же сотнями пустили «под нож». За последние лет 15 в

Абонемент и талон на книги за сданную макулатуру

АБОНЕМЕНТ № 25928
на получение подписного издания
ВАЛЕНТИН ПИКУЛЬ
собрание сочинений в 12-ти томах
Получен задаток 15 (пятнадцать) руб.
М.П.
Без печати недействителен.
Срок хранения томов — два месяца
со дня поступления их в магазин.
7 том
8 том
9 том
Госснаб СССР
Госкомиздат СССР
АБОНЕМЕНТ
Серия ДЗ
879684
Р. Сабатини. «Морской ястреб. Скарамуш».
Место наклеивания марок
1 кг макулатуры
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

ВВС РФ поступило всего около двух десятков новых военных самолётов. И, ничего, считается, что паритет с вероятным противником сохраняется.

Отношение к изданию печатной продукции было, мягко говоря, странным. В СССР миллионными тиражами выпускалась политическая литература, труды Генсека Брежнева Л.И., его «нетленные» произведения «Целина», «Малая Земля» и т. п. В тоже время самая читающая нация жила с постоянным дефицитом художественной литературы. Сейчас глаза разбегаются от обилия книг, журналов, газет. Восхищает высокое качество печати, большинство издаётся на мелованной бумаге. В советское время постоянно говорилось о недостатке бумаги. Откуда же она вдруг объявилась? Из каждой командировки мы старались привозить дефицитные книги. Их можно было легко приобрести, например, в Средней Азии, на Кавказе. Как правило, издавались они чуть ли не на газетной бумаге.

Запомнились выезды за границу, в Восточную Германию и Польшу. Оттуда тоже удавалось привезти что-то из дефицита. Например, шубку, которую я купил в военторге, в ГДР, с удовольствием носили и Вера, и Наташа. Ощущался постоянный недостаток и в качественных продуктах. В поездках создавалось впечатление, а, впрочем, так оно и было на самом деле, что уровень жизни во всех республиках Советского Союза выше, чем у титульной нации. Не говоря уже о странах социалистического лагеря.

Осенью 1989 года я участвовал в расследовании АП с самолётом МиГ-25 в ГДР. В окрестностях Дармштадта местное руководство организовало охоту для руководителя нашей группы генерала Козлова В.Т. Он был большим любителем этого дела. Мне тоже дали ружье, посадили на специально оборудованное место на стволе большого дерева, проинструктировали. На моё счастье ни одна живность на моём участке не появилась. Генерал, естественно, подстрелил кабанчика и лису. Хотя я и раньше слышал об этом, поразили порядок и ухоженность немецкого леса. И ещё было приятно, когда за ужином местный

егерь похвалил моё произношение и познания в немецком языке. Не знаю, насколько искренне, но всё равно было приятно.

Кроме плановых поездок, приходилось выезжать в составе специальных комиссий по заданиям Правительства или Министра Обороны. В комиссии Главной инспекции МО (ГИМО) по проверке авиационных учебных заведений, удивил подход высшего армейского командования к оценке их деятельности. Мы проверяли ВУЗ′ы в Тамбове, Иркутске, Волгограде. Везде упор делался на строевую подготовку, знание общевойсковых уставов, владение курсантами личным табельным оружием. Например, слушатели Качинского лётного училища, получив хорошие оценки по профессиональным дисциплинам, «срезались» на стрельбе из пистолета «ТТ». Получили общую неудовлетворительную оценку. Комиссия ГИМО, как мне кажется, не вникала в суть дела – что важнее для лётчика - уметь метко стрелять из «ТТ» или хорошо пилотировать. И что отрабатывать стрелковые упражнения ему приходится максимум один - два раза в год. Кстати, в Волгограде мне пришлось принимать зачёты у сына моего сослуживца по Ахтубинску Владимира Кондаурова, залуженного лётчика, Героя Советского Союза. Было приятно наблюдать рождение лётных династий.

Ещё об одной комиссии, связанной с Ахтубинском. Во второй половине восьмидесятых годов, в самый разгар «гласности и перестройки», плавно перешедших потом, к великому сожалению, в «перестрелку», из 8-го ГНИКИ в ЦК КПСС пришло письмо. Подписали его лётчики-испытатели, полковник А. Олейников и секретарь первичной партийной организации лётной группы 1-го Управления. Только несколько лет спустя я узнал, что инициатором письма, да, по существу, и основным автором, был Виталий Петрович Селиванов. Лётчик-испытатель нашего института, недавно списанный с лётной работы по состоянию здоровья. Тоже представитель авиационной династии – его два брата и два сына служили в военной авиации. Взял его к себе начальник лётного управления МАП генерал Петров Владимир Иванович, выходец из нашего института. С В.П. Селивановым, принципиальным, грамотным

специалистом, честным и бескомпромиссным человеком, я потом долгое время вместе работал, об этом речь пойдёт дальше.

В письме, на богатом фактическом материале, доказывалось, что испытания новых авиационных комплексов проводятся в тепличных условиях, снижающих объективность оценки их боевой эффективности. Бывают примеры, когда руководство Института идёт на поводу у представителей промышленности, ОКБ, закрывает глаза на несоответствие тактико-технических характеристик (ТТХ) новых самолётов заданным требованиям. В результате в войска поступает недоведенная до требуемого уровня авиационная техника. Доводка продолжается в процессе её эксплуатации, что приводит к снижению боеготовности, жертвам среди личного состава строевых частей. В итоге, наметившееся отставание от аналогичных образцов АТ вероятного противника с каждым годом увеличивается. Наверх же, вплоть до Политбюро ЦК КПСС, идут доклады о мнимом благополучии по всем эти вопросам.

Письмо произвело, естественно, эффект разорвавшейся бомбы. Срочно, по поручению Политбюро, была создана межведомственная комиссия на самом высоком уровне. В неё вошли представители командования ВС СССР, руководители всех ведущих авиационных институтов, ОКБ и других заинтересованных организаций. Возглавил комиссию начальник Управления боевой подготовки Генштаба генерал Макаров Василий Иванович. Так как в письме были затронуты вопросы безопасности полётов, в состав комиссии от нашей Инспекции включили генерала Рыжова Петра Ивановича. Я, как специалист по испытаниям АТ, бывший работник 8-го ГНИКИ, автоматически стал его консультантом.

Работать пришлось много и напряжённо. Мы много времени проводили в Генштабе, знакомясь с различными материалами. Кстати, В.И. Макаров и П.И. Рыжов оказались давнишними знакомыми, когда-то служили вместе на Дальнем Востоке. Им было что вспомнить. Комиссия несколько раз выезжала в

Ахтубинск. Запомнилась первая поездка. Вначале была организована встреча с руководством Института. Оно попыталось заверить высокую комиссию, что в письме изложено частное мнение двух подписавшихся, во многом не объективное. Встреча с личным составом 1-го Управления показала, что под письмом готовы подписаться многие испытатели. Представители промышленности в комиссии пытались как-то повлиять на общие, невыгодные для них, выводы. Борьба в комиссии развернулась нешуточная. Неизвестно, к чему бы она привела, в конце концов. Но уже чувствовалось напряжение, связанное с приближением судьбоносных и трагических событий, приведших к развалу СССР. Руководству страны было не до авиации. Выводы по работе комиссии были, как говорится, «спущены на тормозах».

В Ахтубинске удалось повидаться со своими товарищами и коллегами. Побывал в своём бывшем отделе. Мой бывший помощник Володя Торопов, пришедший в армию после выпуска из МФТИ, стал уже начальником отдела. Встретился с начальником 1-го Управления Валерием Мигуновым, который появился в Институте примерно в одно время со мной. В ситуации с письмом мне было его по-человечески жаль. Как лётчик, он был согласен с позицией своих подчинённых. А как начальник поддерживал позицию руководства Института.

Работа в Инспекции ответственная и довольно нервная, особенно при расследовании аварий и катастроф. Хотя во всех руководствах по их проведению подчёркивается мысль, что главное найти причину, в жизни чаще всего в первую очередь ищут виновника. Немного об основных определениях и терминах аварийности в авиации. Различают три основных вида АП – катастрофа (летательный аппарат восстановлению не подлежит, имеются человеческие жертвы), авария (ЛА восстановлению не подлежит, все живы), и поломка (без жертв, ЛА может быть восстановлен). Возможные причины АП: конструктивно-производственные недостатки авиационной техники (КПН), недостатки в организации и руководстве полётами (НОРП). Особую группу составляют АП, связанные с

так называемым человеческим фактором (недисциплинированность, недоученность, ошибки в технике пилотирования, некачественный ремонт, нарушение или невыполнение предписанных правил подготовки АТ к полётам и т. п.) Есть ещё АП, причину которых не удаётся установить (ПНУ), а также АП из-за непредсказуемых или непреодолимых метеоусловий, обстоятельств.

Чаще всего АП происходят из-за совпадения многих факторов и причин. Важно найти главную (основную) причину и выявить дополнительные (сопутствующие). Даже неполное перечисление причин АП показывает, что при его расследовании сталкиваются интересы многих ведомств и организаций – армии, ОКБ, промышленных предприятий и т.д. Назначается авторитетная межведомственная комиссия, в которую заинтересованные организации направляют хорошо подготовленных специалистов. Прежде всего, чтобы выявить действительную причину, и, не в последнюю очередь, чтобы по возможности защитить свои, узковедомственные, интересы. Присутствие специалистов ЦИБП по определению должно гарантировать объективность и принципиальность расследования. Только при такой постановке вопроса можно выработать и осуществить эффективные мероприятия по недопущению подобных АП в будущем. Логично, что участие в работе аварийных комиссий всегда связано с большими затратами физических и моральных сил, нервной энергии.

Запомнились все выезды на «ямы». Набралось их у меня более четырёх десятков. Привыкать к необходимости быть в постоянной готовности к выезду на расследование АП было трудно. Команда могла поступить в любой момент любого дня недели. На работе у каждого находился выездной чемоданчик. Дежурный по Инспекции знал, как с любым из нас оперативно связаться. И всё-таки команда на выезд чаще всего была неожиданной. Было проще, когда она поступала во время рабочего дня.

В один из таких дней, в начале мая 1980 года, произошла двойная авария с самолётами МиГ-25П. Потеря в течение

часа двух суперсовременных перехватчиков случай не ординарный. Была назначена представительная комиссия во главе с заместителем Начальника Главного штаба ВВС генералом Модяевым И.Ф. От ЦИБП в комиссию включили Рыжова П.И., Рэма Евстафьева, лётчика, пришедшего к нам из ПВО, и меня, как специалиста по самолётам типа МиГ-25. В тот же день мы вылетели в Омск.

Суть АП. Для участия в учениях большая группа самолётов авиации ПВО перелетала из Барановичей на полигон «Балхаш». Аэродром Омск был для них промежуточным, для дозаправки. Один из лётчиков решил сэкономить топливо и выпустить шасси (с выпущенным шасси расход топлива большее) перед посадкой попозже, чем предписано Инструкцией. В результате забыл их выпустить вообще и сел «на брюхо» (на фюзеляж). Самолёт прополз метров 800 по бетонке и загорелся. Полоса оказалась заблокированной. Остававшийся в воздухе самолёт, к счастью, крайний, решили направить на запасной аэродром Канск, наземные службы которого оказались неготовыми. Дело происходило в выходной день. С командного пункта стали ошибочно управлять другим самолётом. В результате МиГ-25, перенацеленный на Канск, заблудился, выработал всё топливо. Лётчик, к счастью, благополучно, катапультировался.

С самого начала работы комиссии было понятно, что основной причинной АП являются недостатки в организации перелёта, так называемый «человеческий фактор». И недисциплинированность конкретного лётчика. Пилот сознательно, вопреки Руководству по лётной эксплуатации, нарушил порядок выпуска шасси. Не выпустил шасси, пройдя третий разворот, а потом попросту забыл об этом. Дальше действовал по многократно отработанному стереотипу, считая, что шасси выпущено. Как он сам говорил на комиссии, понял, что произошло, увидев бетонку слишком близко от кабины.

Для инженерно-технической подкомиссии работы было немного. Поэтому я получил возможность спокойно присмотреться, как действовали более опытные коллеги, набираться

опыта. Выезд в Омск запомнился мне и по другому, так сказать, житейскому поводу. В первый день мы работали до поздней ночи. Где-то после двадцати четырёх часов нас привезли на ночлег в гостиницу на закрытой территории. Распределяли членов комиссии по рангу, сначала генералов и полковников, в основном, по два человека в номер. Наконец я, единственный подполковник, остался в «гордом» одиночестве. И тут майор, начальник гостиницы, «обрадовал», сказав, что больше свободных мест нет. Не успел я расстроиться, как он решил: «Ладно, была, не была, пойдём в номер Толубко».

Маршал артиллерии Владимир Фёдорович Толубко

Я никогда не встречался с Владимиром Фёдоровичем Толубко, но слышал о нём много хорошего. Помимо своих высоких профессиональных качеств, он был отличным спортсменом, много сделал для развития спорта в руководимых войсках. Много лет оставался чемпионом Главного штаба Ракетных войск стратегического назначения (РВСН) по шахматам, любил и поддерживал тяжёлую атлетику. По существу, Толубко основал спортивные команды «Искра» по волейболу, хоккею в Одинцово, которые до сих пор не последние в своих видах спорта.

Вот его краткая биография. Во время Великой отечественной войны - танковый комбриг, продолжил служить в механизированных частях и после войны. В 1968-72 годах командующий Сибирским, Дальневосточным ВО. С 12 апреля 1972 года по 10 июля 1985 года Главнокомандующий РВСН – заместитель Министра обороны СССР. Активно руководил перевооружением РВСН и постановкой на боевое дежурство ракет третьего поколения с РГЧ и средствами преодоления ПРО РС-18, РС-20, РС-16, а в последующем – работами по улучшению тактико-технических характеристик этих ракет. Организовал лётные испытания подвижных ракетных комплексов МКР грунтового и железнодорожного базирования, разработку принципов их размещения и боевого применения. Осуществил переход на

единую систему организации и несения боевого дежурства в масштабе РВСН.

Короче говоря, ту ночь я провёл в самом шикарном гостиничном номере за все свои командировочные мытарства. Столовая с антикварной мебелью и сервизами на 12 персон. Спальня с громадной кроватью, одинаковой что вдоль, что поперёк, с первоклассным бельём. Наибольшее впечатление произвела гостиная или, скорее, рабочий кабинет. Он был оснащён всеми средствами оперативной связи с любыми абонентами, вплоть до министра обороны. Стоял шикарный телевизор, правда, отечественного производства. Жаль только, что пожить в маршальских апартаментах мне пришлось совсем недолго. Да и появлялся я в номере поздно вечером, а уезжал ранним утром.

Вот таким было моё первое «аварийное» боевое крещение. Дальше выезды на «ямы», инспектирования, проверки пошли чередом. Каждое АП – это вполне законченный сюжет, со своей интригой, случайными совпадениями, непредсказуемыми перипетиями и последствиями. Иногда их стечению оставалось только удивляться.

Расскажу, например, об обстоятельствах аварии самолёта МиГ-25П в начале августа 1980 года. Произошла она на аэродроме около города Коломыя, в Украине, как сейчас принято говорить. Мой однокурсник и коллега Виктор Захожий, служивший в тех местах и сам родом с Украины, сразу охарактеризовал город так:

Коломыя не село,
Коломыя – мисто.
Коломыйские девчата
Сдобные як тисто!

Мне это настроения не прибавило. Олимпийские игры в Москве набирали ход, у нас с Игорем на руках были билеты

на футбол. Поэтому срочный вылет на расследование не обрадовал. Еле успел прямо с работы, на перекладных, добраться до Кубинки, откуда вылетала летающая лаборатория. Первым делом, прилетев на место происшествия, надо было уточнить последствия АП. Было известно, что самолёт упал в середине посёлка, пригорода Коломыи. Мысль о количестве жертв не давала покоя.

Как потом выяснилось, после взлёта на МиГ-25П возник пожар из-за отказа гидросистемы. Пилоту дали команду садиться аварийно. На прямой, после четвёртого разворота, на высоте ≈300 метров перегорели тяги рулей. Самолёт окончательно потерял управление, лётчик катапультировался. На его глазах горящая машина врезалась в дом на земле. Лётчик, к счастью, не получил никаких повреждений. Можно представить, какие чувства охватили пилота! Остановив проезжавшего мимо мотоциклиста, он быстро оказался около «ямы». На месте дома действительно дымилась яма, диаметром метров 25-30, уже затягиваемая водой. Место было болотистым.

Нереализованный билет Московской Олимпиады

Набежали соседи, дома которых, к счастью, практически не пострадали. Кое-где повылетали стёкла окон, незначительные повреждения получили крыши.

Лётчик не успел осознать весь ужас положения, как вдруг объявились хозяева разрушенного дома, о чудо – живые и невредимые! Оказалось, что за несколько минут до этого события, хозяин, вернувшись с работы, ушёл к соседям. Через некоторое время хозяйка, заподозрив, что муж с соседом выпивает, пошла за ним. Сын, паренёк лет 12, лечился от простуды, и ему не разрешали выходить на улицу. Воспользовавшись отсутствием родителей, пацан убежал к друзьям. Именно в этот момент самолёт врезался в дом. Не досчитались только дворовой собаки. Но и она, отойдя от страха, объявилась через сутки. Вот и не верь после этого, что всё на роду написано. Как говорил Михаил Евдокимов: «Судьба-а-а-а!». Или, может быть, не судьба?

Хозяева молча стояли возле того, что несколько минут тому назад было их домом. По лицам текли слёзы. Впоследствии городские власти предложили квартиру в городе, но они попросили построить им дом на старом участке. Наверное, они его получили. Кто-то из местных «западенцев» попытался агитировать жителей за ликвидацию военного аэродрома. До «самостийности» Украины было ещё далеко, поэтому его инициатива получила соответственную тому времени оценку.

Как уже говорилось, независимая и принципиальная позиция маршала Пстыго И.И. не очень нравилась руководству авиации, и, прежде всего, Главкому ВВС. Скорее всего, по его инициативе в 1983 году Центральную инспекцию возглавил маршал авиации

П.С.Кирсанов, заслуженный и принципиальный военачальник, но боле лояльный.

Кирсанов Пётр Семёнович (1919-1991г.г.) – маршал авиации, заслуженный военный лётчик СССР. В Советской Армии с 1936 года. Окончил Качинскую военную авиационную школу (1938 г.), Военно-воздушную академию, Военную академию Генштаба Вооружённых Сил СССР (1958 г.). Участник советско-финляндской и Великой Отечественной войн. В ходе войны был заместителем командира и командиром эскадрильи, инструктором-лётчиком Главного управления боевой подготовки фронтовой авиации Военно-воздушных сил. Совершил 216 боевых вылетов, сбил лично 8 и в составе группы 6 самолётов противника. После войны командир авиадивизии, командующий воздушной армией, заместитель Главнокомандующего Военно-воздушных сил (1970-1979 г.г). Награждён орденами Ленина, Октябрьской Революции, 5 орденами Красного Знамени, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, 3 орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени, медалями.

П.С. Кирсанов пришёл к нам с должности командующего ВВС Дальневосточного военного округа. С собой, естественно, он привёл нескольких специалистов. Мне довелось довольно долгое время располагаться в одном кабинете с его адъютантом, Кокоревым Анатолием. На моих глазах он вырос от майора до полковника. Человек высокой порядочности, он уважал маршала и служил ему не за страх, а за совесть. От него я узнал некоторые подробности из жизни Кирсанова П.С.

Кирсанов был опытным и принципиальным начальником. Но характер был у него мягче, чем у Пстыго. Я никогда не слышал, чтобы Пётр Семенович на кого-нибудь повысил голос. Кокорев говорил, что и в семье он вёл себя так же. После перевода в Москву у маршала тяжело заболела жена, с которой они прожили душа в душу долгую жизнь. Она умерла в госпитале, у него на руках. Хоронили её на Донском кладбище. П.С. Кирсанов руководил Инспекцией до 1988 года. Заканчивал службу, как и И.И. Пстыго, в «райской группе».

От Кокорева я знал, что Пётр Семёнович впоследствии расписался с родной сестрой умершей жены. Мне было удивительно слышать от Анатолия, который продолжал помогать как мог своему любимому начальнику, о его домашней жизни. «Молодая» жена, пользуясь мягким характером мужа, временами просто издевалась над ним. Может и не стоило мне писать об этом. Но, готовя материал к этой главе, в Интернете я нашёл сайт падчерицы маршала. Ни слова там не было сказано о знаменитом отчиме. Только помещены фотографии новой семьи и памятника на могиле П.С. Кирсанова…на Троекуровском кладбище. Видно здорово «любила» последняя жена маршала свою сестру, если даже после смерти не дала им соединиться.

В Инспекции служило много замечательных людей, о которых стоит вспомнить. Например, заместитель Начальника 2-го управления генерал-майор Коломоец Андрей Филиппович. Родился 3 июня 1923 года в посёлке городского типа Успенке Лутугинского района Луганской области.

В состав 74-го Сталинградского штурмового авиаполка пришёл в марте 1943 года. Участвовал в боях в Донбассе, под Мелитополем, Оршей, Минском. За 106 боевых вылета уничтожил 17 танков, 45 автомашин, два склада с горючим и пять с боеприпасами, 21 полевое и зенитное

орудие, семь бензозаправщиков, 18 повозок и до 400 солдат и офицеров противника. На Ил-2 участвовал в 20 воздушных боях, в которых сбил 6 "юнкерсов" и 1 "мессершмитт". 26 октября 1944 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Награждён двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского. После войны окончил академию им. Жуковского. В запасе работал главным диспетчером аэропорта Тушино.

А.Ф. Коломоец так рассказывал о своём первом воздушном бое под Сталинградом. Пришёл он в полк «зелёным» двадцатилетним юнцом, после ускоренного выпуска из лётного училища. «Ведущим» у него оказался опытный лётчик, настоящий воспитатель, добрый, порядочный человек. Перед первым вылетом «ведущий» сказал: «В бою не проявляй никакой инициативы. Прикрывай мой «хвост» и постарайся не отстать. Не теряй осмотрительности и просто повторяй мои маневры». «Ведомый» мало что запомнил из того первого вылета. Но указания «ведущего» выполнил неукоснительно. Пара благополучно выполнила несколько вылетов. Коломоец постепенно набирался опыта, начал действовать самостоятельно. Научился трезво оценивать воздушную обстановку и свои возможности. Он на всю жизнь остался благодарен своему первому «ведущему». Считал, что только благодаря ему выжил в «мясорубке» тяжелейших воздушных боёв.

Андрей Филиппович и сам, при необходимости, защищал нас, своих более молодых коллег. Принимал участие в неформальных «посиделках», рассказать ему было о чём. В свои шестьдесят «с хвостиком» с удовольствием играл в волейбол. Мне довелось отдыхать с ним вместе в Сочи, в санатории имени Я. Фабрициуса. Однажды, во время волейбольной игры «на вылет», он вдруг обратился ко мне: «Чураев, уступи, пожалуйста, место вон тому мужчине». Не очень охотно, играть-то всем

хочется, я выполнил просьбу. После игры Коломоец снова подошёл ко мне: «Обиделся? Извини, это был командующий ВВС Чехословакии. Неудобно гостей ставить в общую очередь!» Кстати, в команде на противоположной стороне площадки играл Маршал Советского Союза Н.В. Огарков, тоже большой любитель волейбола. Вот в такой «звёздной» компании довелось мне поиграть в тот день.

Не могу не вспомнить ещё одного ветерана по возрасту, но всегда «молодого душой», - Фёдора Фёдоровича Прокопенко. Хочу привести выдержки из статьи «Четырнадцать тысяч часов без земных впечатлений», которая встретилась мне в Интернете.

«Фёдор Прокопенко мог стать слесарем. Если бы в 1931 году, в четырнадцатилетнем возрасте, его после школы-семилетки приняли в фабрично-заводское училище. Не приняли, ибо был он тогда маленького роста и не мог дотянуться до слесарных тисков. Фёдор Фёдорович Прокопенко дотянулся до неба. И стал живой легендой отечественной военной авиации. Свидетелем, участником и Героем её истории…

…Теряя сознание и кровь, он долгие часы полз на жестоком морозе от разбитого истребителя к своему фронтовому аэродрому. Потом, после «палаты безнадёжных» и почти двух месяцев «вытяжки», с тройным переломом позвоночника и пробитой головой, вернулся в полк и окончил войну в небе над Берлином. Никогда не ползал и не вытягивался ради карьеры. Шестнадцать лет он прослужил на генеральских должностях, но окончил военную службу в 1976 году с двадцатипятилетним кадровым только полковничьим стажем…

В центре Василий Сталин, справа от него – Ф.Ф. Прокопенко

Страна Фёдора Фёдоровича, конечно, не забыла, а вот многочисленные представления его к званию Героя Советского Союза "забывались" кем-то на протяжении более пяти десятков лет... Звезда Героя за фронтовые подвиги (включая шестнадцать сбитых вражеских самолётов) нашла его лишь 8 мая 1995 года. Её из рук московского мэра Юрия Лужкова он получил с трехцветной муаровой лентой на планке. Но на следующий день, шагая по Красной площади в строю ветеранов-победителей, он был уже Героем Советского Союза, который, собственно, и защищал всю свою военную жизнь. Ленточку над Золотой звездой он заменил на красную…

Фёдор Фёдорович раскладывает фотографии, на которых - славная история страны и её разнородной авиации. Большой портрет генерал-лейтенанта авиации Василия Иосифовича Сталина, датированный 1946 годом, подписан: «Жизнь - это Родина. Спасибо за жизнь. За жизнь обязан тебе»... Вот мнение Прокопенко о противоречивой судьбе сына Сталина.

«Да, грязи на Василия Сталина вылито очень много... Но давайте по-порядку. В 1938 году он прибыл в Качинское училище курсантом. Вообще туда брали только тех, кто окончил аэроклубы. Он же нигде лётному искусству не обучался. По его прибытии начальник комбриг Иванов даёт телеграмму в адрес отца: "Ваш сын Василий прибыл в Качинское училище летчиков-истребителей...". Ответ: "Использовать на общих основаниях..."

Тем не менее, его разместили в казарме в отдельной комнате. Зачем? Ему выделяется инструктор - командир звена Костя Маренков. Подбирают самолёт, который попроще - И-15.

Первоначальное обучение - на самолёте По-2. С парашютом! и это в то время, когда все - без парашютов…

После освоения И-15 Василий заявляет: "Пока не освою И-16, никуда из училища не уйду!" Вот тогда-то он попал в нашу эскадрилью. Я с ним летал четыре или пять раз на Ути-4. И-16 он, надо сказать, осваивал классически, отлично. В марте 1940 года лейтенант Сталин успешно освоил И-16 и окончил Качинское училище. Уходит в 16-й истребительный авиационный полк в Люберцах. Перед началом войны он уже капитан - на курсах командиров авиаэскадрилий в Липецке. Кому это надо?.. А в 1942 году - уже полковник Сталин. Начальник Инспекции Военно-воздушных Сил. С этого периода и до конца войны я его хорошо знаю - все его плюсы и минусы. И подножки он мне ставил, и помогал. Как к лётчику, он ко мне относился с уважением, но как человека временами мог ненавидеть. Почему? Потому что я ему не давал безобразничать...

Грязь на него начали лить, когда умер его отец. Продолжили, когда умер сам Василий, просидевший восемь с половиной лет в тюрьме. Льют и сейчас. Зачем? А ведь сделали его такого, каким он стал, те, кто вился вокруг него по принципу: "Разрешите побегать? Не устала ли Ваша собачка?" из корыстных, надо заметить, побуждений. Что касается меня, то я старался придерживаться поговорки: "Будь подальше от царей - голова будет целей".

Собственно, ведь и инспекция ВВС была создана подхалимами - для Василия. Кому она как таковая нужна в войну?.. Другое дело, что он создал авиагруппу и сам воевал. Почему он мне подписал портрет? Потому что мы вместе летали, и я дважды выбивал у него из-под хвоста противника. Много летать ему не давали - уговаривали, мол, не надо, Василий Иосифович, у Вашего отца старший сын погиб... Он соглашался, а сам своевольничал – летал. У него - три сбитых самолёта, два Ме-190 я видел лично.

А потом те же подхалимы доложили Сталину-отцу о ненужности инспекции ВВС, тот дал команду ее расформировать. И Василий долгое время был не у дел. Через некоторое

время отцу опять начали рассказывать, какой толковый у него сын. Он действительно был толковым. Но испорченным. Вседозволенность сделала его таковым. В телепередаче, посвященной "исследованию" жизни Василия, я прямо говорил об этом, приводя факты. Правда, от моих слов там ничего не осталось.

К примеру, зачем Герой Советского Союза маршал авиации Савицкий, бывший командир корпуса, в котором Василий командовал дивизией, написал статью, в коей утверждал, что Сталин отвратительный лётчик, что за него летали и сбивали... Я написал Савицкому письмо, где спросил: если Василий Сталин не умел летать, зачем же Вы в моём присутствии в 1946 году в штабе дивизии на аэродроме в Германии подписывали ему представление на звание генерал-майора авиации? Этому двадцатишестилетнему парню. А теперь льёте грязь... Сталина-отца, которого боялись, нет. Сам Василий из могилы тоже не может опротестовать эту статью. Об этом я и написал Евгению Яковлевичу. Но он мне не ответил до самой своей смерти. Бог ему судья. Кстати, свой портрет Василий мне подписал в присутствии Савицкого. Тот говорит: "а мне?" - "А ты не заслужил...".

Фёдор Фёдорович Прокопенко честно заслужил не только портрет с благодарностью за дважды спасенную в небе жизнь боевого товарища, но и все свои награды – полученные и затерявшиеся. Орден Ленина, три - Красного Знамени, три - Красной Звезды... Есть у него и номерной знак лётчика-аса - за шестнадцать сбитых самолётов.

Выпустился Прокопенко из Качинского училища командиром звена, с присвоением звания старшего лейтенанта. Вскоре началась война…12 июля 1941 года училище передислоцировали в Красный Кут, а Фёдор Прокопенко стал командиром экспериментального звена: лётчики пересаживались с И-16 на Як-1. Из двухсот сорока человек он отобрал тридцать

Тот знаменитый портрет (только не в цвете) и обложка журнала Time, 1951 года с надписью «Василий Сталин — вождь «сталинских соколов»

лучших и начал переучивание… В это же время Василий Сталин как начальник инспекции ВВС, одновременно командовавший авиационной группой, формировал 434-й истребительный авиаполк. Девятерых лётчиков из Качинского училища, в основном - командиров звеньев, взяли в этот полк. Среди них был и Прокопенко. Некоторые «историки» «подсчитали», что полк, долетевший с боями до Берлина, за всю войну уничтожил 34 самолёта противника. Фёдор Федорович Прокопенко поясняет, что, действительно, столько вражеских машин и было сбито. За один день — в Сталинградском небе. А всего – 534 самолёта. После Сталинградских боев полк стал 32-м гвардейским…

Фёдор Фёдорович говорит, что с долей недоверия относится к рассказам о воздушных победах, в коих присутствует четкий замысел и план боя. Он своих противников, по собственному выражению, сбивал "навскидку". Хотя, конечно же, его импровизация шла от мастерства - пилотажного и огневого. В конце

войны Прокопенко, фактически, будучи инвалидом, сменил истребитель на тихоходный По-2, но остался в своей истребительной дивизии - старшим штурманом. В этом ему помог Василий Сталин. По его ходатайству "переломанного" старшего лейтенанта Прокопенко оставили в госпитале в Сокольниках, а не отправили на лечение в глубокий тыл.

После госпиталя лётчика направили долечиваться в Сочи, но он, отбросив в сторону палку, что называется, сбежал в свой полк. В полку стал летать на "Лавочкине". Истребительные перегрузки, которые Фёдору Прокопенко не раз спасали жизнь в небесных мясорубках, теперь стали невыносимыми для трижды поломанного позвоночника, дважды пробитой головы, искалеченной руки, поврежденных глаз... Впрочем, и на "кукурузнике" он летал по истребительному. Так, во время боёв за Минск, увернувшись от лавины огненных трасс, он первым сел в черте освобождаемого города... На территории, ещё занятой противником. Туда он "привёз" двух военных корреспондентов...»

Войну майор Прокопенко окончил в Берлине. В том же 1945 году его уволили из кадров Вооружённых сил как инвалида второй группы. Через некоторое время Фёдор Фёдорович вновь в армейских рядах. Он был одним из первых вертолётчиков в стране. Осваивал новые образцы винтокрылой авиации, дослужился до генеральской должности Начальника отдела боевой подготовки армейской (вертолётной) авиации в Главном штабе ВВС».

Ф.Ф. Прокопенко высоко ценили его боевые соратники, в том числе и Пстыго с Кирсановым. Они были моложе его на пару лет. В Инспекции, где мы познакомились, он занимался вопросами статистики, в основном, по вертолетной авиации. Было удивительно в те годы слушать его откровенные рассказы о войне, о его армейской судьбе. Цветную фотографию-портрет Василия Сталина, о которой вспоминает Фёдор Фёдорович, я приносил с его разрешения домой, чтобы показать Вере и детям. Это сейчас можно из разных источников узнать что-то о прошедших, замалчиваемых, годах и событиях. К сожалению, часто встречаются домыслы. Полковник Ф.Ф. Прокопенко

продолжает активную жизнь. Дай Бог ему доброго здоровья. Вечная память ушедшим от нас маршалам Кирсанову П.С., Пстыго И.И., генералу Коломоец А.Ф.

В 1988 году ЦИБП была переименована в Службу безопасности полетов. В 1988 году её возглавил генерал полковник авиации Евгений Александрович Русанов. При нём завершалась моя армейская служба. В целом, десятилетие, проведенное в Инспекции, я вспоминаю с благодарностью. Прежде всего, за выпавшую мне счастливую возможность работать в дружном коллективе, рядом с настоящими профессионалами и замечательными личностями. Удалось побывать во многих уголках Советского Союза, познакомиться с многообразием и особенностями жизни в союзных республиках, с их историей, культурой. В Тбилиси смотрел балет «Жизель» в оперном театре, в Риге посещал Русский драматический театр. Ходил по святым местам в Киево-Печерской Лавре, поднимался по бесконечной лесенке на знаменитом высокогорном катке «Медео» под Алма-Атой. Всего и не вспомнишь. Сейчас это суверенные государства и посетить их по нынешним временам ой как не просто!

Были достижения и в личном плане. Заслужил звание полковника, наградили орденом Красной Звезды, медалями, грамотами. Параллельно со служебной, протекала семейная жизнь. Планы, которые мы с Верой строили, постепенно осуществлялись. В декабре 1982 года переехали в Москву, в экспериментальный микрорайон Северное Чертаново. Нам всё в нём нравилось. И, прежде всего, просторная, трёхкомнатная квартира в нестандартном 24-х этажном доме №3, корпус Б, на 13 этаже. Микрорайон планировался как олимпийская деревня к Играм 1980 года.

Потом её строительство перенесли в Тёплый Стан. Но сам микрорайон, его нестандартные дома долгое время оставались престижными в Москве. В них впервые появились двухуровневые квартиры, централизованная (по шведскому проекту) пневматическая система мусоропровода. Правда, её автоматика через некоторое время начала отказывать. Шведские

специалисты не скрывали удивления: «Эксплуатируем подобные системы в десятках стран, в том числе, и африканских. Но впервые видим, чтобы в мусоропроводы попадала громоздкая посылочная тара, объёмная верхняя одежда и тому подобное!» Как говорится, нашла «шведская коса» на наш российский менталитет. Временами мусор вывозили вручную.

Квартира была удобно спланирована. Просторная кухня, из всех комнат имелся выход на просторные лоджии. «Столярка» (рамы, двери, буковый паркет) высокого качества. И сейчас, по прошествии более двух десятков лет, в этом убеждаешься. Правда, живём мы с Верой после родственного размена в однокомнатной квартире корпуса А, но того же, третьего, дома. Но это уже другая история.

Микрорайон заселялся на наших глазах. Под окнами экскаваторы рыли котлован под будущее озеро. Строилась станция метро «Чертановская» Тимирязевско-Серпуховской («серой») линии метро. Когда я первый раз приезжал смотреть квартиру, то еле нашёл обратную дорогу к станции метро «Каховская». Минут 15 шёл пустырями, заросшими бурьяном в рост человека. Сейчас трудно это представить, глядя на просторный Балаклавский проспект, проложенный параллельно узкой улочке того же названия. Появились новые микрорайоны, застроенные красивыми зданиями. Станция метро «Чертановская» открылась к ноябрьским праздникам, в 1983 году. Пока же я выходил на «Каховской» и пешочком спускался по Азовской улице к своему дому. Долго ещё становилось радостно на душе, когда появлялись наши, высотные по тем временам, жёлтые 25-этажки. Даже сложились немудрёные стихи:

Как фрегат, построенный заново,
В голубых и жёлтых тонах,
Выплывает «Северное Чертаново»
Из-за «Битцы» на всех парусах.

Рядом зеленел Битцевский лесопарк с олимпийским Конноспортивным комплексом, протекала небольшая речка.

Мой любимый поэт, недавно ушедший от нас Михаил Танич, написал красивые стихи к песне о Чертаново:

Ах, Черта-, Черта-, Чертаново
Бывшая окраина.
Белочка на ёлочке
Семечки грызёт.
Я уже в автобусе,
Значит, скоро встретимся.
Значит, скоро встретимся,
Если повезёт!

Между прочим, Танич был преданным болельщиком ЦСКА. Правда, модные юмористы о нашем районе отзывались не очень лестно (по мотивам известной песни Кола Бельды «Увезу тебя я в тундру»):

Увезу тебя я в Сочи,
Увезу в Иваново…
-Увози, куда захочешь,
Только не в Чертаново!

Окраина окраиной, а мы постепенно привыкали к тому, что стали полноправными москвичами. Более 10 лет наша судьба была связана со столицей. И вот впервые появилась собственная квартира в столице. Игорь в 1984 году успешно окончил МАИ. После домашнего совета решил пойти на три года в армию, как выпускник ВУЗ'а. Начал службу техником-лейтенантом в авиационном полку 4 ЦБП ВВС, в городе Липецке. Мечталось, что Игорь продолжит авиационную традицию. Кому из родителей этого не хочется? Но мы предполагаем, а Бог располагает. Судьба у него сложилась иначе. Игорь принял решение продолжать кадровую военную службу. В 1988 году его перевели в военное представительство на авиационном заводе в городе Луховцы. Вернулся он практически семейным человеком, расписавшись вскоре с разведённой женщиной с десятилетним сыном. К великому сожалению, семейная жизнь нашего сына не сложилась. В 2000 году он развёлся, а 4 декабря 2002 года трагически ушёл из жизни. Разрыв брюшной аорты, внутренне кровотечение. Тяжело вспоминать об этом, делать какие-то выводы. Главным утешением и светлой памятью о сыне для нас остаётся внучка Ксения, которая родилась в июне 1989 года.

В 1986 году окончила среднюю школу Наташа. Она поступила в Московский институт инженеров водного транспорта, у метро «Коломенская». Близость МИИВТ к дому повлияла, в какой-то степени, на выбор ВУЗ'а. Впереди у дочери начиналась, сложная, но интересная, в первом приближении, уже взрослая жизнь. После непродолжительных поисков устроилась на работу Вера. Закрытое предприятие НПО «Титан» располагалось недалеко от дома – на пересечении Севастопольского и Балаклавского проспектов. Можно было ходить на работу пешком, чем Вера часто и пользовалась. Прогулки по окраине Битцевского лесопарка ей нравились.

НПО «Титан» Министерства радиопромышленности играло не последнюю роль в разработке важнейших агрегатов для авиационных бортовых радиолокационных станций (БРЛС). В частности, теперь это не секрет, для прицельного комплекса «Заслон» на перехватчике МиГ-31. Аналогов фазированной антенной решётки (ФАР), обеспечивающей обнаружение и захват БРЛС до 4-х воздушных целей на дальностях в 300 километров, в мире нет до сих пор. В военном представительстве НПО «Титан» работали мои коллеги по службе во Владимировке (Сергей Зинченко), и в Главном штабе ВВС (Лев Тихомиров).

Должность у Веры была ответственная – старший инспектор отдела кадров. Кто работал в закрытых организациях, знает, как важно, когда на этом участке всё в порядке. Вера, в силу высокой организованности и аккуратности, постепенно навела почти идеальный порядок на «входящих» документах. Сотрудники быстро это заметили и оценили. Авторитет у неё был непререкаемый, когда необходимо было разобраться с прохождением того или иного документа. Прошло уже немало лет с той поры, как Вера ушла на пенсию. Не так давно был юбилей НПО «Титан». Её пригласили на торжество. Вера рассказывала, как было радостно, что до сих пор её стиль работы ставят в пример молодым сотрудникам. Нам, близким, это было не менее приятно.

В конце семидесятых и в восьмидесятые годы мы не упускали любой возможности погостить у родственников. Каждый

Моя младшая сестричка Галя

год, хотя бы на несколько дней, я с Верой или один ездили к родителям. В декабре 1980 года мы простились с Фёдором Михайловичем. Мама некоторое время жила одна. Всегда грустно замечать, как быстро стареют родители. К маме вернулась из Томска сестра Галя с двумя детьми Евгением и Натальей. Жизнь с мужем у неё, к сожалению, не сложилась. Младшая сестра Тамара Харламова, одна, без погибшего мужа Ивана, как могла, растила двух детей – Галю и Алексея. Они проживали в Тамбовской области, село Большой Избердей. Позже к Тамаре переехала Ксения Михайловна.

Почти каждый год мы бывали в Ленинграде, в гостях у Дергачёвых и Маневичей. Тёплые встречи с родственниками-ленинградцами, само пребывание в северной столице, оставляло только приятные впечатления. Гуляли по городу, знакомились

с младшей сестричкой Тамарой и мамой

На даче у Маневичей

В гостях у Дергачёвых

с его великолепными пригородами, посещали театры, музеи. Побывали на концерте совсем молоденькой Мирей Матьё, впервые приехавшей в СССР. Была трогательная сцена, когда с букетом цветов её поздравлял суворовец, почти ровесник. Наслаждались неповторимой игрой Иннокентия Смоктуновского в «Идиоте», артистичностью Эдиты Пьехи в расцвете её таланта. Запомнилась яркая индивидуальность Людмилы Сенчиной в спектакле театра Музкомедии «Свадьба Кречинского».

В сентябре 1978 года я с Верой и Лизой присутствовали на свадьбе Жени Маневича. Друзья Жени и Оли, его невесты, создали непринуждённую атмосферу настоящего студенческого капустника. Вскоре у Вали с Марком появился внук Митя, а за ним и внучка Лиза. Было интересно замечать при каждом последующем визите, как они взрослеют. Гостили у

16.07.1981 год, Пушкино, Лизе 55 лет

Маневичей и с нашим внуком Мишей. Ему очень понравилось на даче, где Марк с Женей оборудовали спортплощадку с баскетбольным щитом.

В семье Вериного брата Лёвы Дергачёва подрастала дочка Ирина, ровесница нашей Наташи, очень похожая на свою бабушку, Ирину Калистратовну. Внучка Лёвы и Нади, Оля, ровесница нашему внуку. Кажется, только вчера я занимался с ними на даче по программе 2-го класса, а сейчас они уже студенты. В свою очередь, Лёва, бывая по роду своей работы в командировках, никогда не упускал возможности заехать к нам в гости.

У Неяловых, в Пушкино, мы гостили довольно часто. Когда я пропадал в командировках, Вера обязательно, при первой возможности, ехала к Лизе. Между ними сложились хорошие отношения, что меня радовало. В 1978 году женился Юра

Неялов. Довольно долго выбирал спутницу жизни, но зато, по нашему мнению, выбрал очень удачно. В дальнейшем это подтвердилось. Вскоре у них родилась прелестная дочка Оля. Юра прожил с Леной достойную жизнь. К сожалению, Владимир Васильевич перенёс инсульт, долго и тяжело болел. Лиза, после выхода в 1983 году на пенсию, несмотря на свои проблемы со здоровьем, до последнего дня стоически ухаживала за мужем.

К середине восьмидесятых годов обстановка в стране начала стремительно меняться. Закончились годы Брежневского застоя. Сейчас можно относительно спокойно и аргументировано анализировать, как развивались события после смерти Л.И. Брежнева в ноябре 1982 года. Но в то время череда пышных крёмлёвских похорон не способствовала стабильности в стране. Один за другим немного «порулили» и ушли вслед за Леонидом Ильичём Генеральные секретари КПСС Ю.В. Андропов и К.У. Черненко.

Короткая «эпоха Андропова» вызвала поддержку и сочувствие значительной части граждан СССР. Это можно объяснить ностальгией в обществе по «твёрдой и справедливой руке». Хотя кампания борьбы с прогульщиками и опозданиями на работу вызывала в обществе противоречивое к ней отношение. Многие вспоминают невероятную давку в общественном транспорте, возникавшую в связи с этим. Якобы Андропов на одном из заседаний заметил, что сам-то он ездит в Кремль без опозданий. Оказалось, что общественный транспорт, в отличие от «членовозов» с мигалками, просто не в состоянии доставить всех своевременно. Знать бы тогда, какие «пробки» почти полностью парализуют транспортные артерии Москвы лет через пятнадцать!

Андропова сменил 72-летний Черненко, тяжёло больной. Значительную часть своего правления он провёл в ЦКБ, где проводились иногда заседания Политбюро ЦК КПСС. Как невесело тогда шутили, новый Генсек правил страной, фактически не приходя в сознание. За время правления Черненко было предпринято несколько неудачных проектов: реформа школы,

поворот северных рек, усиление роли профсоюзов. При нём был официально введён праздник День знаний (с 1 сентября 1984). Константин Устинович скончался после года и двадцати пяти дней правления и стал последним, похороненным у Кремлёвской стены. Кончиной Черненко завершился пятилетний период, в течение которого значительная часть брежневского Политбюро ушла из жизни.

Преемником К.У. Черненко на посту Генсека уже на другой день стал (по предложению бессменного министра иностранных дел Андрея Громыко) Михаил Горбачёв, представитель нового поколения Политбюро. Наконец-то в руководстве страны и КПСС согласились с необходимостью кардинальных перемен. Начиная с ввода «ограниченного контингента» советских войск в Афганистан в декабре 1979 года возрастала напряжённость в отношениях между СССР и США. Президент Р. Рейган сделал своё знаменитое заявление об «империи зла». В 1984 СССР, в ответ на бойкот Московской олимпиады США и их союзниками, бойкотировал олимпиаду в Лос-Анджелесе. Пришло время перемен, время знаменитой «перестройки и ускорения». Чем всё это обернулось в конце концов для нашей страны, хорошо известно.

Постепенно накалялась обстановка внутри страны. Перекосы в развитии экономики, приоритет тяжёлой промышленности перед производством товаров широкого потребления привели к логическому итогу. Дефицит товаров лёгкой промышленности, особенно продуктов питания, к концу 90-х годов достиг критического уровня. Очередная антиалкогольная кампания, инициатором которой был член Политбюро Егор Лигачёв, провалилась. Она привела лишь к вырубке большого количества годами выращиваемых виноградников. Попытки улучшить обстановку реформами сверху приносили неутешительные результаты. Выборы в Советы народных депутатов, впервые проведенные на альтернативной основе, ярче проявили все противоречия советской системы. Не помогло и формальное разрешение многопартийности. Становилось понятно, что советский вариант социалистической системы

многолетнее соревнование с капиталистической безнадёжно проигрывает.

На таком противоречивом общественном фоне наступила для меня пора завершать службу в Армии. Тридцать пять лет, лучших в жизни, верой и правдой я служил Родине. И горжусь этим. «Времена не выбирают, в них живут и умирают…» Чтобы ни говорилось в прошлом, сегодня и в будущем о советском периоде, у меня лично остались в целом хорошие воспоминания о нём. Наверное, ещё потому, что там осталась наша молодость. В молодые годы и солнце светит ярче, и небо голубее, и трава зеленее. Всякое бывало, но, оглядываясь на прожитые годы, видится и вспоминается, в основном, хорошее. Его, действительно, было больше. Дай Бог, чтобы и наши дети, внуки нашли достойное место в своём времени. И чтобы Оно было к ним как можно милостивее.

Я успел уволиться из Советской Армии. Сейчас, по прошествии достаточного времени, этот факт в какой-то мере греет душу. Я попытаюсь объяснить, может быть, прежде всего, себе самому, почему. Чтобы ни говорили, это была великая Армия. Её боялись, а, значит, уважали. И не только за спасение мира от фашистской чумы. Это не обсуждается. Во времена «холодной войны» она достойно обеспечивала паритет между СССР и США. Были, конечно, перекосы и просто ошибки в нашей военной политике. Тяжёлые периоды, когда «холодная война» приводила, к великому сожалению, к «горячим» противостояниям. Проходили они, как правило, с переменным успехом. Достаточно только вспомнить Вьетнам и Афганистан.

Мне не пришлось служить в армии новой России, ничуть об этом не жалею. Результаты её планомерного разрушения, постепенной деградации (это сугубо моя личная оценка) налицо. Только по прошествии почти двух десятков лет вдруг все увидели, что оказались у разбитого корыта. Когда еле-еле справились с агрессией Грузии в Южной Осетии (кровавая дата «08.08.08» надолго запомнится многим). Теперь снова заговорили о многополярном мире, о необходимости сдерживания непомерных аппетитов оставшейся в гордом одиночестве великой империи.

Её тоже можно с достаточным основанием называть «Империей зла на крови». Чего только стоят бомбардировки мирного населения бывшей Югославии, агрессия в Ираке, боевые перманентные действия в Афганистане, во многих других «горячих точках». Безнаказанность порождает безответственность.

Вернёмся ко времени моего увольнения из Советской Армии. По плану это должно было произойти в конце 1989 года. Однако процесс несколько затянулся. Лёша Кречетов, начальник отдела кадров, предложил мне уволиться в начале следующего года. Он объяснил, что с нового года значительно увеличивается денежное выходное пособие. Я спросил, как это можно сделать, если все документы уже оформлены и готовы к отправке. Тем более что начальство регулярно интересуется, как продвигаются дела. «Это не твоя забота» - ответил Кречетов. Я ещё раз убедился в великой истине, что, действительно, перефразируя нашего «великого учителя», «в кадрах решают всё!» Не могло не радовать и отношение ко мне сослуживцев.

Вскоре выяснилось, что в самый последний момент перед отсылкой мои документы, совершенно случайно! были залиты чернилами. Оформлялись они в те времена, в основном, от руки. Естественно, восстановить их в оставшееся время до конца года нет никакой возможности. Кречетов, конечно, рисковал. Я почувствовал, что Е.А. Русанов (начальник Инспекции), не очень верит в «случайность» возникшей ситуации, когда он с понимающей улыбкой сообщил мне о переносе срока моего увольнения на следующий год.

И ещё, совсем незначительная по нынешним временам, деталь. Как уже не раз говорилось, это было время всеобщего дефицита. Буквально всё, что составляло хоть какую-нибудь ценность, доставалось (именно, «доставалось», оплата была уже пустой формальностью) с превеликим трудом. В Инспекции, как и в других коллективах, существовала общественная комиссия, контролировавшая очерёдность распределения всякого дефицита. Конечно, увольняемых старались «отоварить» (ещё один из ходовых

терминов тех времен) вне очереди. Нам с Верой выделили сразу два мебельных гарнитура – кухонный и в детскую комнату. Лётчик Алий Фёдорович Кузнецов, председатель комиссии, сообщил мне «по секрету», что возражений ни у кого не было. Как говорится, мелочь, но приятно.

За день до моего дня рождения, 19.02.1990 года, первым заместителем Министра Обороны СССР генералом армии Кочетовым был подписан приказ об увольнении полковника Чураева М.Ф. из рядов Советской Армии в запас с правом ношения военной формы. Надевал я её с тех пор всего один раз, когда в отделении милиции решался вопрос о прописке сына в Москве. Почему не чаще? Нет, не потому, что не любил, или не уважал, совсем наоборот! Просто начиналась для меня новая, гражданская жизнь. А форма всегда должна соответствовать содержанию.

ЛЕФОРТОВО. ОКБ им. А.Н. Туполева (1991–1992 гг.)

У меня, практически, не было перерыва между службой в армии и работой на «гражданке». В последних числах февраля товарищи и командование ЦИБП тепло проводили меня в «запас», на «заслуженный отдых». Правда, теперь Инспекция именовалась «Служба безопасности полётов МО СССР». Моё поколение инспекторов больше привыкло к первому названию. Это не суть важно. Важно, что для меня начинался новый этап трудовой деятельности. Мне только что исполнилось 53 года, здоровье, слава Богу, позволяло работать. Ни о каком «заслуженном отдыхе» для «молодого» пенсионера, конечно, речи не шло.

Пару недель оформлял документы в райвоенкомате Советского (Севастопольского) района – постановка на учёт, получение военного билета вместо привычного удостоверения личности и так далее. Основным документом вновь становился паспорт гражданина Советского Союза. Через пару недель, где-то в середине марта, приступил к исполнению обязанностей на новом месте работы в Лефортово.

Дело в том, что в преддверии увольнения из рядов Вооружённых Сил у меня была договорённость с руководством Службы Начальника Вооружений ВВС о трудоустройстве. Панкратьев Толя, ставший к тому времени генералом, заместителем Начальника Вооружений ВВС, предложил должность в военном представительстве ОКБ им А.Н. Туполева. До моего прихода руководил им Владимир Козлов, однокурсник по Академии. Кроме него в Туполевском ОКБ работали знакомые по инженерной инспекции, по Академии и другим местам

Панорама территории Туполевского ОКБ в Лефортово. Дом № 17/24

службы. Я согласился. Было интересно познакомиться поближе со знаменитым на весь мир конструкторским бюро имени Андрея Николаевича Туполева. После отца ОКБ возглавил его сын, Алексей Андреевич.

Немного истории. Территория в районе метро «Бауманская», улица Радио, Лефортово, набережная академика Туполева – святые места в истории авиации России. Здесь находятся Высшее техническое училище (теперь университет) им. Баумана, здания, где зарождался Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ), ВИАМ (институт авиационного материаловедения). В МВТУ им. Баумана преподавал отец русской авиации Н.Е. Жуковский, в нём учился Андрей Туполев. Они

являются отцами-прародителями ЦАГИ, Военно-воздушной Академии. Территория Туполевского ОКБ занимает целый квартал на пересечении улицы Радио и бывшей Дворцовой (набережная академика Туполева). На угловом здании (дом 17/24) имеется мемориальная доска в честь прославленного авиаконструктора.

ОКБ им. А.Н. Туполева под различными названиями существует уже более 80 лет. За это время в его стенах было разработано более 300 проектов различных типов летательных аппаратов, малых судов и аэросаней. Почти 90 проектов были реализованы в металле, а около 40 строились в серийном производстве. Сделано более 18 тысяч самолётов. В настоящее время головное опытное предприятие ОКБ Туполева (ММЗ «Опыт») прекратило свою деятельность. На данный момент ОКБ имени А.Н. Туполева преобразовано в ОАО «Туполев в составе Объединённой авиационной корпорации (ОАК).

Наиболее тяжёлые годы для Туполева и его ближайших соратников пришлись на конец тридцатых и начало сороковых годов. Они были арестованы по ложным обвинениям и провели по несколько лет в заключении. Парадокс в том, что Сталин и Берия, их приспешники, иезуитски додумались создать арестованным приемлемые условия для творческой работы прямо

А.Н. Туполев и его самый элегантный самолёт Туполева – Ту-144 – на почтовом блоке СССР 1969 года

От АНТ-3 до ТУ-160

на территории КБ. Ну, а заставлять их работать, не было нужды. Патриоты России, в критический период её истории, Туполев и его соратники не жалели сил для обеспечения победы.

Было образовано ЦКБ-29 (знаменитая «Туполевская шарашка») - одно из «Особых конструкторских бюро НКВД СССР», созданных в 30-х и 40-х годах в СССР. По форме оно представляло собой специальную тюрьму НКВД, а, по сути - авиационное конструкторское бюро. Располагалось в Москве на улице Радио. Конструкторскими работами руководил заключённый А. Н. Туполев. Простое перечисление фамилий специалистов, поработавших в «шарашке», даёт представление об её интеллектуальной мощи. В разные годы в ЦКБ-29 трудились заключённые инженеры и конструкторы: В.М. Петляков, В.М. Мясищев, В.А. Чижевский, А.А. Архангельский, Л.Л. Кербер, С.П. Королев, А.М. Черемухин, и другие специалисты. Здесь были разработаны такие известные модели самолётов, как Пе-2 и Ту-2.

Андрей Николаевич Туполев (10 ноября 1888 - 23 декабря 1972) - советский авиаконструктор, академик АН СССР, генерал-

полковник-инженер, трижды Герой Социалистического Труда, Герой Труда РСФСР. Под руководством Туполева спроектировано свыше ста типов самолётов, 70 из которых строились серийно. На его самолётах установлено 78 мировых рекордов, выполнено около 30 выдающихся перелётов. Туполев воспитал плеяду видных авиационных конструкторов и учёных, возглавивших самолетные ОКБ. В их числе В.М. Петляков, П.О. Сухой, В.М. Мясищев, В.А. Чижевский, А.А. Архангельский, М.Л. Миль, А.А. Туполев.

В 1908 году поступил в Императорское техническое училище (позднее МВТУ), в 1918 году окончил его с отличием. С 1909 года член воздухоплавательного кружка. Участвовал в постройке планёра, на котором самостоятельно совершил первый полёт (1910 г). В 1916-18 годах Туполев участвовал в работах первого в России авиационного расчётного бюро; конструировал первые аэродинамические трубы в училище. Вместе с Н. Е. Жуковским был организатором и одним из руководителей ЦАГИ. В 1918-36 годах - член коллегии и заместитель начальника института по опытному цельнометаллическому самолётостроению.

В 1925 году Андрей Николаевич создал цельнометаллический двухмоторный самолёт ТБ-1, который отличался высокими лётными данными и считался одним из лучших в мире бомбардировщиков. Через семь лет был сконструирован усовершенствованный самолёт ТБ-3, с помощью которого в 1937 году была осуществлена высадка экспедиции на Северном полюсе. В 1934 году появился многомоторный самолёт – рекордсмен «Максим Горький». Он имел восемь двигателей, полезную площадь более 100 м² и пассажировместимость до 60 человек.

В.П. Чкалов

Особой строкой в историю ОКБ вписан полёт по маршруту Москва - Северный полюс - Северная Америка. Доклад Чкалова, Белякова и Байдукова с просьбой разрешить этот перелёт был заслушан на специальном заседании правительства и получил добро.

Ранним утром 18 июня 1937 года в 4 часа 5 мин на Щёлковском аэродроме, позже прилегающий к нему посёлок получил название «Чкаловский», был взят старт этого беспримерного перелёта. Путь лежал на север. Где-то внизу под крыльями впервые в мире дрейфовали в заполярных широтах четыре советских исследователя: И.Д. Папанин, Э.Т. Кренкель, П.П. Ширшов и Е.К. Фёдоров. Дальше - неизведанный маршрут, льды и льды... Над Канадой самолёт попал в циклон. Пришлось долго наощупь обходить его. Летели на высоте 4000-4500 м. Лётчики теряли силы. Сменяться приходилось каждый час. Кислорода оставалось мало. Над Тихим океаном запасы его иссякли. Пришлось опускаться к земле. Наконец, после 62 часов полёта показался Портланд. 20 июня в 19 часов 30 минут по московскому времени АНТ-25 совершил посадку на аэродроме Баракс близ города Ванкувера (США). Здесь завершился беспримерный в истории авиации беспосадочный перелёт, длившийся 63 часов 25 минут. Над океаном и льдами было пройдено 9500 км, из них несколько тысяч - в слепом полёте.

ОКБ Туполева после Второй мировой войны разработало и выпустило новую модель - реактивный бомбардировщик Ту-16. Он был способен развивать скорость более 1000 км/ч. Также появился первый отечественный реактивный гражданский самолёт на базе Ту-16 - Ту-104. В 1957 году был разработан первый турбовинтовой межконтинентальный пассажирский самолёт на базе стратегического бомбардировщика Ту-95 - Ту-114, в 1970 году – первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолёт Ту-144.

Было интересно работать в составе прославленного коллектива. Первые дни и недели я просто ходил по территории, заходил в служебные помещения, лаборатории, цеха. Знакомился со специалистами, имена которых были на слуху, когда я

ещё служил в Ахтубинске. Помогали мне в этом Юрий Михайлович Тарасов, бывший районный инженер по Туполевскому направлению, а также коллеги по работе в Главном штабе ВВС и ЦИБП – Захожий Виктор, Зайцев Вячеслав, Фёдоров Вадим.

Они раньше меня пришли к «туполевцам». С удовольствием вводили в курс дела, рассказывали местные истории и легенды. Про то, например, что Андрей Николаевич знал по имени, отчеству многих специалистов. Часто заходил в опытные цеха, обязательно пожимал руки старым мастерам. Туполев ценил тех, кто этого заслуживал, кому доверял, уважал, всячески их поддерживал. Только один пример на эту тему. В первые дни я обратил внимание на старика, почти каждое утро медленно идущего по директорскому коридору, опираясь на трость. Встречные уважительно с ним раскланивались, он приветливо им отвечал. Было видно, что передвигаться ему нелегко.

Витя Захожий объяснил, что это Дмитрий Сергеевич Марков, Главный конструктор, бывший заместитель А.Н. Туполева. Конечно, я слышал о нём, но встречаться раньше не приходилось. Было ему в те дни 86 лет. Оказывается, Андрей Николаевич приказал сохранить за Марковым должность, кабинет, служебную машину, можно сказать, бессрочно. Пока у него будет желание и возможность приходить на работу. Верный ученик и помощник не мог подвести своего учителя и не бросал работу.

Марков Дмитрий Сергеевич (1905-1992) - руководитель работ по основным послевоенным самолетам ОКБ, выдающийся инженер-конструктор, производственник и эксплуатационник, внёсший огромный вклад в создание и освоение боевых самолетов ОКБ послевоенного периода. Окончил МВТУ в 1930 году. Заместитель Генерального конструктора, доктор технических наук. В 1938 году, после ареста органами НКВД, работал в

коллективе А.Н. Туполева, фактически, в должности помощника Главного конструктора. Участвовал в доводке и внедрению в серию и эксплуатацию Ту-2.

Д.С.Марков был руководителем программы создания самолёта Ту-16 и его модификаций. Внёс огромный вклад в создание и развитие этого выдающегося самолёта. Руководил работами по созданию первых сверхзвуковых самолётов ОКБ - Ту-98, Ту-22, а также по созданию и эксплуатации пассажирских реактивных самолётов ОКБ - Ту-104, Ту-154. Этапной работой для Д.С. Маркова стало руководство созданием многорежимного ракетоносца-бомбардировщика Ту-22М, одного из лучших боевых самолётов конца XX столетия. Этому самолёту, его развитию и доводке Дмитрий Сергеевич посвятил последние 25 лет жизни. Д.С. Маркову было присвоено звание Героя Социалистического труда, заслуженного деятеля науки и техники. Трижды лауреат Государственной премии СССР, лауреат Ленинской премии, награжден тремя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного знамении, двумя орденами Отечественной войны (1-й и 2-й степени), медалями. Скончался в 1992 г в Москве.

Одной из моих должностных обязанностей было поддержание связей с Ахтубинском по вопросам испытаний туполевских самолётов. Было интересно, когда из ГНИКИ приезжали испытатели, лётчики и инженеры. Вспоминали общих знакомых, обсуждали институтские новости. Я, в свою очередь, при первой возможности организовывал для «земляков» экскурсии в музей А.Н. Туполева на территории ОКБ. И сам с удовольствием его посещал.

Сын Андрея Николаевича – Алексей Андреевич Туполев (20 мая 1925 - 12 мая 2001) – известный советский авиаконструктор, академик Российской академии наук, Герой Социалистического Труда, доктор технических наук профессор.

Продолжил работы по развитию первого сверхзвукового пассажирского реактивного самолёта Ту-144. Участвовал в проектировании МТКК «Буран».

В 1949 году Алексей Андреевич закончил Московский авиационный институт им. С. Орджоникидзе. Работал в должности ведущего конструктора, а с 1963 по 1973 год - главного конструктора завода и заместителя генерального конструктора ОКБ. В 1973 году становится Генеральным конструктором.

По распоряжению Начальника Вооружений ВВС я привлекался к решению вопросов, связанных с безопасностью полётов. Для меня это было не в тягость, даже наоборот. Один-два дня в неделю работал в 23 Доме, в Главном штабе ВВС. Всё там было привычно, интересно было общаться со своими коллегами. Одним словом, довольно скоро привык к выполнению новых служебных обязанностей. Выполнял их, видно, не плохо, если регулярно получал денежные премии. Получалось, что «на гражданке» я зарабатывал, с учётом пенсии, премий, больше, чем перед увольнением из армии. Только вот материальное наше благосостояние от этого, практически, не улучшалось. «Гласность, перестройка и ускорение», объявленные М.С. Горбачёвым как спасение от всех бед и перекосов социалистической системы, только осложнили до предела обстановку.

Дефицит, нехватка элементарных продуктов и товаров ощущались всё больше. Пустые прилавки и витрины магазинов не радовали взгляд. В стране, как в самые трудные для неё времена, появились талоны. Практически на всё – сахар, мясо, крупы и так далее. Да ещё попробуй найти место, магазин, где можно было их отоварить. Почти всё свободное время уходило на стояние в бесконечных очередях.

В некоторых областных центрах система талонов существовала с 1970-х годов. Первоначально талоны внедрялись как элемент системы мотивации. Отличившемуся сотруднику выдавался талон на приобретение дефицитного товара (например, телевизора или женских сапог). Без талона купить данный товар было трудно, так как в магазинах он появлялся

редко (продажа по талонам проводилась, как правило, со специализированного склада).

Антиалкогольная кампания М. С. Горбачёва привела к резкому росту потребления сахара для самогоноварения. К 1988 году по всей территории СССР, включая Москву и Прибалтику, ввели талоны на сахар. Появились талоны на алкоголь и табачные изделия. При покупке дефицитного товара необходимо было не только заплатить деньги, но и предъявить специальный талон. Талоны на продукты питания и некоторые товары народного потребления выдавали по месту прописки в ЖЭУ, на другие товары - по месту работы (обычно, в профкоме).

Впоследствии талоны были внедрены, практически, на многие продукты питания и товары. Таким способом руководство регионов стремилось обеспечить население минимально гарантированным набором продуктов и товаров. Надеялись, что спрос на них снизится, так как без талона соответствующие товары в государственной сети торговли не продавали. На практике талоны часто не удавалось реализовать из-за недостатка соответствующих товаров и продуктов. Талонная система сошла на нет в первой половине 1990-х годов, в связи с ростом цен, сократившим платёжеспособный спрос, и распространением свободной торговли. На ряд товаров в некоторых регионах талоны сохранялись до 1993 года.

Была ещё одна форма распределения дефицита, в основном, промышленных товаров, если можно так выразиться, «общественная». Я уже упоминал об этом, когда рассказывал об увольнении из армии. На предприятиях, в организациях существовали внештатные комиссии по распределению дефицита. У нас возглавлял такую комиссию майор Саша Маланичев, сын генерала Валерия Николаевича Маланичева. В.Н. Маланичев в своё время контролировал испытания новых комплексов перехвата для авиации ПВО. На этой почве наши пути часто пересекались. Отношения между нами сложились по-деловому уважительные. Как, в последствии, и с его сыном. Тем более что с Сашей мы оба болели за ЦСКА, даже пару раз сходили на стадион. Не удивительно, что меня

не забывали при «распределении благ». Приобретённая по протекции швейная машинка «Веритас», предел мечтаний каждой домохозяйки в то время, кажется, до сих пор стоит где-то у Наташи.

Наступил 1991 год. Мало кто предполагал, что это будет год развала Советского Союза. Хотя признаки уже появлялись: межнациональные конфликты в Нагорном Карабахе, Приднестровье, кровавые события в Тбилиси, Баку, Вильнюсе. Заявление первого секретаря КПСС Литвы А. Бразаускаса об автономии их партии, поставившее в тупик М.С. Горбачёва. Одна за другой возникали как бы ниоткуда новые газеты, журналы, телевизионные и радиопередачи. Каждый день в них появлялись сенсационные материалы, разоблачавшие всё и вся. Попробуй разберись, где правда, а где домыслы «жёлтой» прессы. Весомый вклад в атмосферу всеобщего разброда и шатаний вносили закордонные радиостанции - Би-Би-Си, «Свобода», «Голос Америки», глушение которых прекратилось. Всходила звезда Бориса Ельцина, волей судеб ставшего «могильщиком» великой страны. Начинался «парад суверенитетов» «Союза нерушимого республик свободных».

Так выглядели талоны в Москве

Игорь с Ксюшей и Мишей в Битце. Слева вдали – наш дом 3Б

На этом тревожном, дня ото дня ухудшавшемся, фоне протекала наша семейная жизнь. Начинались перебои в выдаче заработанной платы. Мы, как могли, старались поддержать материально и морально семью Игоря. Несколько лет они ютились в гостинице, затем в «подселёнке» - маленькой, неудобной однокомнатной квартире. Подрастала и требовала всё большего внимания Ксюша. Через какое-то время получение хорошей трёхкомнатной квартиры решило жилищный вопрос, но не сняло другие бытовые проблемы.

Важные события происходили в жизни Наташи. В феврале 1991 года она вышла замуж за Павла Самарского, сына наших давних (ещё с Ахтубинска) и хороших знакомых. Мы хорошо его знали как умного, воспитанного мальчика, по существу, он рос на наших глазах. Их свадьба стала для нас неожиданностью, обрадовавшей нас. Летом Наташа защищала диплом в МИИВТе. Она была уже в положении. Пришлось и мне, по мере сил, помогать ей в подготовке материалов к диплому. Надо признать, что делать это в июльскую жару было нелегко,

особенно дочери. И всё-таки универсальный автопогрузчик для портовых работ, сконструированный Наташей, получил отличную оценку экзаменационной комиссии. С той поры я не пропускаю взглядом ни одного встречного автопогрузчика. Иногда ловлю себя на мысли, что их создатели кое-что позаимствовали из Наташиного проекта.

Наступало «смутное» время. Ни о каком распределении выпускников институтов по специальности речи не шло. С помощью знакомых, удалось устроить Наташу в бухгалтерию 7 НИИ АиКМ (институт авиационной и космической медицины). Как оказалось впоследствии, переход дочери на финансовое направление в своей деятельности оказалось судьбоносным. Высшее инженерное образование не помешало, скорее всего, помогло Наташе в дальнейшем достойно проявить себя в финансово-банковской сфере. Павел, окончив радиофакультет Московского авиационного института, нашёл своё призвание в области компьютерной техники и дизайна.

На стыке 80-х и 90-х годов у нас в гостях несколько раз побывала Валя Долиндене, Верина старшая подруга по Биржаю. Она вышла замуж за Евгения Долинду, литовца, я уже писал об этом. Он учился в Академии МВД в Москве одновременно с нами. Мы встречались семьями, между Верой и Валей всегда были хорошие отношения. После окончания Академии Долинды провели несколько лет в Воркуте, затем вернулись в Литву. Жили они теперь с дочерью в Вильнюсе. Там же проживал со своей семьёй их сын, тоже офицер КГБ. Валя приезжала со снохой, главным образом, за дефицитной одеждой, которую ещё можно было «достать» в Москве. Из их рассказов мы знали, что националистические силы в Литве поднимают голову, обстановка там накаляется с каждым днём. Валя особенно переживала, так как Женя, сын и сноха работали в МВД. И не зря переживала – после распада СССР все они надолго лишились возможности работать на престижных работах.

В 1990 году после долгого перерыва побывали в Литве и мы с Верой, с экскурсией от её работы. Посетили Каунас, Вильнюс, заглянули в гости к Долиндам. В Каунасе жили на частной

квартире. Отношение к русским на глазах ухудшалось. Было видно, что к туристам с Кавказа - грузинам, чеченцам - отношение демонстративно радушное. Почему-то в межнациональных вопросах мы всегда оказываемся крайними - объединяем ли мы народы, отказываемся ли от союзов с ними. Хотя уровень жизни «старшего брата» в России, особенно в её глубинке, всегда был ниже, чем у его «младших братьев». А сколько стоило стране оказание, по существу безвозмездной, помощи странам так называемой «народной демократии»? Теперь большинство из них, став государствами «капиталистической демократии», готовы списать все свои проблемы и беды на Советский Союз, а, значит, на Россию.

Может быть, основная причина кроется в том, что до сих пор не удается, как завещал А.С Солженицын, обустроить саму Россию. Создать для коренного населения нормальные условия для работы, учёбы, для безопасного существования. Потом уже подтягивать к этому уровню соседей, на своём примере. Как это исторически происходило в развитых, цивилизованных государствах. Иначе мы обречены топтаться на месте, всегда и во всём, быть виноватыми, крайними. Решать вечные русские проблемы – «Кто виноват?» и «Что делать?» До каких пор мы всё будем списывать на отсутствие дорог, обилие дураков и разгул коррупции. И винить во всём кого угодно, кроме самих себя. Вопросы, конечно, риторические. Пока же получается так, как оценил нас один западный философ: «Чтобы русские не делали – всё равно их жалко».

К сожалению, наступала и печальная полоса в нашей семейной жизни – уход близких. В октябре 1991 года умерла Ксения Михайловна, наша любимая мама. Она прожила долгую, трудную жизнь. Не жалела себя, чтобы облегчить жизнь своим детям. Всегда уживалась с соседями, и они относились к ней уважительно, с почтением. Она, безусловно, того заслуживала. В сентябре мы с Верой побывали у Тамары, где последние годы жила мама. Она уже почти ничего не видела, были проблемы с памятью. Конечно, смотреть на это, не имея возможности помочь, было печально. Похоронили Ксению Михайловну на её

родине, в Салтычках, рядом с Фёдором Михайловичем. Они достойно прошли рядом нелёгкий земной путь. И пусть воздастся им по заслугам на пути вечном.

Отпуск в августе 1991 года мы с Верой проводили в Липецкой области. Гостили у родственников в Лебедяни, Липецке. Там и застали нас события, связанные с неудавшимся государственным переворотом, предпринятым пресловутым ГКЧП. Прошло более 18 лет после тех драматических событий, перевернувших нашу жизнь. До сих пор отношение к ним в обществе остаётся противоречивым. Нет ответов на многие вопросы. Знал ли Горбачёв о готовившемся перевороте, уезжая в критический момент в отпуск? Почему не изолировали Ельцина, хотя всем было ясно, что он является главным звеном в развале Союза? Чем вызвана череда нелогичных самоубийств (убийств) видных государственных деятелей, последовавших после провала ГКЧП? И так далее, и так далее…

Немного истории. ГКЧП (Государственный комитет по чрезвычайному положению) - самопровозглашённый орган, составленный из ряда высших государственных лиц СССР в ночь с 18 на 19 августа 1991 года. Комитет произвёл неудавшуюся попытку предотвратить распад СССР путём срыва подписания 20 августа 1991 года «Договора о Союзе суверенных государств», отменявшего «Договор об образовании Союза ССР 1922 года». Попытка также известна под названием «августовский путч». После провала попытки 21 августа 1991 все члены ГКЧП были арестованы. За исключением министра внутренних дел СССР Бориса Пуго, покончившего с собой. После провала путча покончили с собой Маршал Советского Союза С. Ф. Ахромеев и управляющий делами ЦК КПСС Н. Кручина. Хотя последние никак не фигурировали ни в документах ГКЧП, ни в его деятельности.

С точки зрения самих создателей ГКЧП, их действия имели целью восстановление законности в СССР и предотвращение распада государства. Их действия не получили правовой оценки, так как в 1994 все арестованные участники ГКЧП были амнистированы ещё до суда. Перед судом добровольно предстал

Члены ГКЧП во время путча и после выхода из «Матросской тишины»

только не входивший в комитет В. И. Варенников, который был оправдан. Все освобождённые принимали амнистию с оговоркой: «Я не виновен. И только лишь потому, что мы устали, нам надоело, в интересах общества, в интересах государства, откликаясь на решение Государственной Думы об амнистии, только поэтому мы принимаем амнистию».

О противоречивом отношении к формулировкам обвинений «гэкачепистов» и степени их вины говорит бывший следователь по особо важным делам при Генеральном прокуроре СССР Владимир Калиниченко: «Тогда я был первым заместителем начальника специального подразделения - мы работали по горячим точкам. Начальником был мой товарищ Саша Фролов, который фактически и руководил расследованием этих дел. 21 августа, когда членов ГКЧП арестовывали, я улетел в командировку в Англию и вернулся через 10 дней... Когда узнал, какое он предъявил им обвинение, сказал: "Саша, у тебя совесть есть? Ладно, мои родители с Кировоградщины, а ты воронежский парень, - какая разница? - но я крестьянский сын, а у тебя отец всю жизнь был профессиональным партийным работником. Как же ты мог?!" Ведь что такое измена родине - 64-я статья Уголовного кодекса России? Закон прямо указывает, что это умышленное деяние, совершенное гражданином СССР с целью подрыва государственного суверенитета, военной мощи и территориальной целостности. А гэкачеписты какую цель перед собой ставили? Они хотели сохранить Советский Союз...».

Участники заговора планировали следующие этапы его реализации:

- устранение от власти Президента СССР путём его изоляции в Форосе;

-блокирование вероятных попыток Президента РСФСР оказать сопротивление деятельности ГКЧП;

- установление постоянного контроля за местонахождением руководителей органов власти РСФСР, Москвы, известных своими демократическими взглядами народных депутатов СССР, РСФСР и Моссовета, крупных общественных деятелей с целью их последующего задержания;

- осуществление совместно с частями Советской Армии и подразделениями МВД штурма здания Верховного Совета РСФСР с последующим интернированием захваченных в нём лиц, включая руководство России.

Дела у заговорщиков сразу не заладились. Начиная с руководителей союзных республик и до рядового гражданина кто-то их поддерживал, кто-то нет. Практически всеобщее неприятие вызвали способы осуществления переворота – с привлечением войск специального назначения КГБ СССР совместно с подразделениями СА и МВД. Силами специально созданных групп 18 августа Президент СССР Горбачёв был изолирован в месте отдыха в Форосе, а за Президентом РСФСР Ельциным и другими оппозиционно настроенными лицами установлено наружное наблюдение.

Массовое сопротивление населения действиям ГКЧП, в первую очередь, в Москве, привело к результатам, прямо противоположным замыслам путчистов. Российское руководство, возглавившее борьбу против ГКЧП, обеспечило победу верховных органов России над союзным Центром. С осени 1991 года Конституция и законы РСФСР, съезд народных депутатов и Верховный Совет РСФСР, а также Президент РСФСР получили полное верховенство на территории России. За редкими исключениями были отстранены от должности руководители областных органов власти РСФСР, подержавшие ГКЧП.

Форос. М.С. Горбачёв возвращается совсем в другую страну

Одна за другой республики СССР объявляли о своей независимости, начиная с Украины - 24 августа 1991 и до Казахстана - 16 декабря 1991 года. Прибалтийские республики объявили о своём выходе из СССР раньше всех. Структуры власти СССР были парализованы и распались. Процесс заключения нового союзного договора (Союз Суверенных Государств) был сорван.

КПСС была запрещена и распущена. Президент СССР Горбачёв вернулся к власти, но фактически утратил полномочия и был вынужден в конце 1991 года уйти в отставку.

Моё отношение к происходящему в стране было сложным и неоднозначным. Оно менялось со временем. Я сознательно вступил в ряды партии в 1963 году, вскоре после XXII съезда КПСС. Как известно, на нём была принята новая Программа партии. Н.С. Хрущёв озвучил и основную цель: «Нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме!» Была названа дата реализации этого лозунга – 1980 год. Ох как была далека окружавшая нас тогда действительность от провозглашённых идеалов коммунистического общества. Но так хотелось верить в их осуществление!

Жизнь, как известно, не подчиняется волюнтаризму, какими бы благими ни были желания партийных вождей. Чем ближе календарно был исторический рубеж, тем дальше оказывались мы от него по сути. Конечно, никто не заявлял этого официально, но глаза-то есть у всех. Лозунг «Всё во имя человека, всё

для блага человека!», декларированный партией, так и остался, к сожалению, лозунгом. Недаром в народе ходил анекдот, когда чукча после встречи с Леонидом Ильичом говорит: «И я видел этого человека!»

На самом деле все силы, все далеко не безграничные материальные и духовные ресурсы страны, общества, тратились во имя победы социалистической системы. Сначала в отдельно взятой стране, затем в странах социалистического лагеря, а в перспективе – во всём мире. Львиная доля средств и сил шла на укрепление военной мощи. Как же иначе, если вокруг враждебное капиталистическое окружение? Где уж тут помнить об отдельном человеке, который, оказывается, живёт нынешним днём, а не мечтами о коммунизме. В связи с этим «армянское радио» на вопрос: «Можно ли в Закавказье построить коммунизм?» чётко отвечало: «Нет. Товарищ Брежнев говорит, что он «не за горами».

Нас снова зовут к «светлому будущему»

Мысль о том, что «не всё так ладно в датском королевстве», что не все наши недостатки можно списывать на «происки империализма», давно беспокоила меня. Окончательно утвердился в этом, когда побывал во Франции. Разница в уровне жизни не в нашу пользу была разительной. Всё равно хотелось верить, что дело в бездарном руководстве. Как всегда, надеялись на его замену. Вот придёт, мол, умный, добрый «царь» и наведёт порядок. В роли «царя» виделся и Михаил Сергеевич Горбачёв, и харизматический Борис Николаевич Ельцин.

Мы со сватом Иваном Сергеевичем участвовали в многотысячном митинге на Манежной площади. Ельцин, как всегда, выступил с обличениями в адрес власти. Каждое его слово принималось «на ура». Посетил собрание сторонников Ельцина в кинотеатре «Октябрь». Запомнились яркие выступления юмористов Александра Иванова, Геннадия Хазанова, критиковавших «клику Горбачёва». Борис Николаевич уверенно обещал, что всё изменится в лучшую сторону, когда к власти придут демократы. Что он голову положит на рельсы, если этого не произойдёт. И опять так хотелось этому верить.

Во время путча мы с Верой находились в Липецкой области. Волновались за детей, постоянно звонили в Москву. Вскоре вернулись домой, но уже в другую страну. Было предчувствие, что и в моей жизни что-то должно измениться. Действительно, вскоре мне позвонил Степан Саломахин, мой коллега по работе в главном штабе ВВС. Предложение Степана оказалось неожиданным – пойти учиться на курсы менеджеров в Плехановской Академии. Даже слово «менеджер» было не очень знакомо. Да и бросать спокойное и доходное место всегда не просто. Видя, что мне хочется попробовать себя в новом качестве, даже зная, что это связано с материальными потерями, Вера ни минуты не колебалась. Её поддержка всё решила. Но это, как говорится, уже совсем другая история.

ЗАЦЕПА. «ПЛЕШКА» (1991–1992 гг.)

Итак, наступили смутные времена. В годы «перестройки, гласности и ускорения» страну трясло, как в лихорадке. Межнациональные конфликты на юге страны, демонстративный сепаратизм Прибалтийских республик и так далее. Съезд народных депутатов практически не мог принять ни одного конструктивного постановления, способного как-то консолидировать прогрессивные слои общества. Он превратился в бесконечное телевизионное шоу. Иногда казалось, что народные депутаты меньше всего думали о народе, стремились удовлетворить свои амбиции, «засветившись» на трибуне.

В сентябре 1989 года мы отдыхали на Рижском взморье, где встретились с Юрием Кольцовым и его женой Руфиной. Кольцов в одно время со мной закончил радиофакультет Академии им. Жуковского. Познакомились во Владимировке, в семье общих друзей - Ивана и Шуры Капасакалиди. Ваня тоже был выпускником радиофакультета. Кольцов, представительный мужчина, умный, эрудированный, к этому времени занимал должность заместителя начальника филиала ГНИКИ по НИР (научно испытательной работе) в Феодосии. Умел говорить убедительно и красиво. Так что его избрание в состав Съезда народных депутатов от Крыма меня не очень удивило.

Человек ответственный, он даже на отдыхе серьёзно готовился к выполнению депутатских обязанностей – внимательно отслеживал информацию в СМИ, что-то конспектировал. Говорил, что обязательно выступит на Съезде, чтобы обратить внимание на непростую обстановку, складывавшуюся на полуострове. Это подогревало мой интерес к заседаниям Съезда, не сходивших с экранов телевизоров.

В конце 1990 года, ближе к полуночи, я, наконец, увидел выступление Кольцова. Он говорил о наболевших проблемах, как и большинство депутатов, выходивших на трибуну (далеко не всем это удавалось). Создавалось впечатление, что на Съезде никто уже друг друга не слышал, да и не хотел слушать, всё шло по заранее расписанному сценарию. Только вот имена его авторов до сих пор узнать не удаётся.

Холодная осень 1991 года. Полная неизвестность впереди, цены на глазах галопируют, продукты с прилавков исчезают. Помню, как в продовольственном магазине около станции метро «Чертановская» (теперешнем «Штаере») толпа обозлённых покупателей ждала тележку из подсобки с расфасованными «костями», называвшимися мясом. В страшной давке пакеты расхватывались в мгновение ока.

В такой обстановке решиться на переход из приёмки практически в никуда было непросто. Курсы, о которых я узнал от Степана Саломахина, были бесплатными. Никаких субсидий во время учёбы не предвиделось. Небольшие сбережения, бывшие у нас, «съели» реформы. На период учёбы могли рассчитывать только на заработок Веры и мою пенсию.

И всё-таки решение было принято. Саломахин правдами и неправдами устроил меня на курсы в Центре подготовки менеджеров при Российской экономической академии (РЭА) им. Г.В.Плеханова. Курсы финансировались Всероссийским центром переподготовки офицеров запаса (ВЦПОЗ), полукоммерческой, полугосударственной организацией. Почему «правдами и неправдами»? Да потому, что, во-первых, занятия начались в сентябре (шёл уже ноябрь), во-вторых, возрастной ценз для курсов был установлен в 45 лет (мне исполнилось 54). Степан, «используя служебное положение» старшины на курсах, все эти препоны благополучно преодолел.

Курсы переподготовки офицеров запаса были первой ласточкой такого рода в новой России. Внимание им уделялось особое. Планировалось подготовить современных менеджеров для новой экономики страны, переходившей революционным путём (в России других не бывает) на капиталистические

МИПК РЭА им. Г.В.Плеханова

рельсы. Заодно помочь трудоустройству офицеров, отток которых из армии резко увеличился. Были привлечены лучшие преподавательские кадры Плехановской академии, других учебных заведений и организаций. Обучение занимало 6 месяцев.

Региональный центр по переподготовке военнослужащих, созданный в рамках Европейской программы TACIS/ED 062 на основании Постановления Правительства РФ в 1991 году, работает и сегодня. Он существует при Межотраслевом институте повышения квалификации и переподготовки руководящих кадров и специалистов (МИПК РЭА им. Г.В.Плеханова). Проводит переподготовку на новые актуальные профессии в области бизнеса, финансов, предпринимательства, работы с ценными бумагами. Но обучение теперь платное. Формы занятий: дневная, вечерняя, очно-заочная, экстернат. Продолжительность: от 2 месяцев до 3,5 лет. Подобные учебные заведения работают во многих регионах России. Но, как говорится, мы «были первыми».

Самое интересное, что в числе «вторых», окончивших это заведение, стала наша дочь. В 2000 году Наташа защитит работу по специальности «Бухгалтерский учёт и аудит». Получит, между прочим, «красный диплом», перещеголяет, так сказать, родителя. Но вернёмся опять в 1991 год.

Основные занятия нашей группы проходили в аудиториях академии. Изучение компьютерной грамоты проводилось в специальном центре около станции метро «Красные ворота». Иностранный язык учили в лингвистическом центре на Полянке. Я выбрал любимый немецкий, а надо бы английский, наиболее востребованный в повседневной жизни. Изучение

иностранных языков мне всегда нравилось и легко давалось. Пришлось изучать основы английского уже при работе в АО «Авиатика».

Вот некоторые дисциплины учебной программы курсов - введение в рыночную экономику и предпринимательство, новые формы хозяйствования и управления (менеджмент), маркетинг, экономика и управление предприятием, право, организация бухгалтерского учёта в условиях многоукладной экономики, финансовый рынок и рынок ценных бумаг, товарная биржа как форма организованного рынка и ещё ряд того же плана. Все эти дисциплины нужно было уложить в отведённое, не слишком щедро, учебное время.

Особое внимание привлекали предметы, связанные с изучением физиологи и личности человека: невербальная коммуникация, культура речи, стратегия и тактика принятия управленческих решений, современные подходы к развитию психологической устойчивости человека и коллектива и т.п. Мидхат Нуралиев, энергичный, молодо выглядевший преподаватель, знакомил нас с особенностями психологической устойчивости личности. Он был хорошим психологом, владел методами гипноза. На занятиях мог успешно демонстрировать психологические опыты на добровольцах.

На уроках Нуралиева никогда не было прогульщиков и равнодушных. Он честно старался привить нам оптимальный стиль поведения в сложной жизненной ситуации. Учил приёмам аутотренинга, умению расслабляться, устанавливать контакт с любым собеседником. Тем более в условиях перестроечного времени. Запомнился его совет как можно реже применять в беседе слово «нет». Лучше сказать «да», а затем «но…» и плавно перейти к обоснованию своего мнения, если оно не совпадает с позицией собеседника. Главное – уважать первичные потребности человека, по возможности удовлетворять их («сытый голодного не разумеет»), а потом уже пытаться убедить в чём-то более высоком.

Конечно, никаких «Америк» Нуралиев не открывал. Но преподносилось всё доходчиво, опираясь на реальные ситуации

из жизни. Например, его определение эмоции, как пересечения потребности и вероятности её удовлетворения. На этом принципе – устранения рассогласования между ожидаемым и реальным – строятся все системы управления. Как тут не вспомнить крылатое выражение из кинокомедии «Кавказская пленница»: «Выпьем за то, чтобы наши возможности всегда совпадали с нашими потребностями!»

Или объяснение Нуралиевым преобладания чувства агрессивности в нашем обществе. У нас отношения между людьми выродились в стремление обязательно победить друг друга, со всеми вытекающими отсюда последствиями. А ведь побеждённый тоже человек! Вот и боремся всю жизнь друг с другом, плодим врагов и стремление к отмщению. В нормальном обществе борются, прежде всего, с трудностями, ищут компромисса в любой ситуации. И компромисс должен быть таким, чтобы ни одной стороне было невыгодно от него отступать. Будда: «Истинная победа достигается лишь тогда, когда нет побеждённых».

Мидхат Нуралиев

Равновесие – фундаментальный принцип в природе. Психика человека процесс управляемый, контролируемый. Нуралиев считал, что помимо физического тела реально существует внутреннее тело. Между ними должен быть баланс. Если появился дискомфорт – ищи, в каком теле кроется причина и устрани её. Одним из признаков существования внутреннего тела является

аура, слабое излучение, окружающее каждого человека. Её состояние, которое можно фиксировать с помощью специальных приборов, характеризует человека как личность, несёт информацию о его физическом здоровье. Каждое своё утверждение Нуралиев подтверждал примерами, не боялся, а, наоборот, сам инициировал дискуссию по спорным проблемам.

Интересна судьба Мидхата Нуралиева. Готовя этот материал, я нашёл в Интернете большой сайт его имени. Вот некоторые выдержки из него.

«И это все о нём…

Учитель приходит, когда ученик готов. Мидхат Нуралиев стал Учителем. Обладая огромным интеллектом, абсолютным чувством юмора, большим тактом, Мидхат никогда не претендовал на роль гуру, мессии: он называл себя учеником, который учится вместе со всеми на этой Земле, а свои занятия – курсом практической микропсихологии…

Где бы ни выступал Мидхат - всюду своим присутствием он гармонизировал пространство. После нескольких минут общения с Мидхатом холерик умиротворенно успокаивался, флегматик, напротив, начинал искрить энтузиазмом, инициативой. Удивительные вещи происходили на личностном плане. Постепенно исчезали неуверенность в завтрашнем дне, отступали апатия и хандра, гармоничнее становились отношения в семье… Двумя-тремя фразами он умел снять душевное напряжение, сбалансировать человека, помочь увидеть свет в конце тоннеля, обозначить верное направление движения на будущее.

Благодаря исключительному трудолюбию, глубокому анализу каждодневной жизненной практики, Мидхат глубоко постигал законы мироздания. «Все, кто соприкоснулся с Мидхатом, кто воспринял душой и сердцем хотя бы один урок жизни, расшифрованный с помощью Мидхата – тот стал успешней, просветлённей, тот уже не свернет с пути Познания… Его уроки неизменно сопровождались светлой радостью открытий, исключительно положительными эмоциями. Удивительная органичность отличала этого человека: он как думал, так и говорил. Как говорил, так и делал».

Мидхат мечтал об издании своей первой книги, планировал новые семинары, тренинги, готовился к новым открытиям. Но…пробил час – и он смело ушёл. А мы еще здесь, на этой Земле, чтобы проходить уроки, радоваться и мечтать, верить и любить, созидать и передавать приобретенный опыт другим, чтобы не прерывалась цепочка познания. И, конечно, помнить о самом успешном из всех нас ученике – Мидхате Нуралиеве».

Участники его семинаров став, можно сказать, очень близкими людьми, продолжают встречаться, оказывать помощь друг другу в трудную минуту, обсуждать волнующие вопросы, организовывать совместные праздники, встречаться с интересными людьми. Так естественным образом образовался Клуб, который получил название «М».

В этом названии многое: «Мы», «Мир», «Молодость», «Мудрость», «Мидхат». С уходом из жизни Мидхата многие участники клуба стали двигаться по пути самопознания самостоятельно или с другими учителями. Но клуб продолжает жить. Его участники проводят психологические консультации и тренинги, обмениваются литературой. В сердце каждого из них живет безграничная благодарность Мидхату за то, что он был и есть в их жизни.

Биография Мидхата Нуралиева

(07.06.1946 г. – 30.03.2001 г.)

Родился в Узбекистане. Учился в г. Андижане, увлекался спортом. Любимые виды - футбол, самбо, настольный теннис, плаванье, туризм. Кандидат в мастера спорта. Окончил музыкальную школу по классу баяна.

1964 г. – поступает в Московский университет, но не проходит по конкурсу. Работает лаборантом в пединституте г. Андижана.

1965-1971 гг. – поступление и учёба в Московском авиационном институте им.С.Орджоникидзе. Специальность: «Производство летательных аппаратов».

1971-1972 гг. – служба в армии в лётном полку, г. Рига.

Май 1973 – март 1989 гг. – работа в Центральном НИИ автоматизированных систем гражданской авиации инженером, младшим, затем старшим научным сотрудником, зав. лабораторией, начальником отдела, старшим научным сотрудником.

Апрель 1982 г. - присвоение учёной степени кандидата технических наук. Диссертация посвящена безопасности полётов в гражданской авиации.

1989-1993 гг. – заочное обучение в Ростовском государственном университете. Выпускается с красным дипломом, получив профессиональное психологическое образование.

1991-1995 гг. – кропотливая работа психологом в группах, в Центре подготовки менеджеров при академии им. Плеханова.

1995-2001 гг. - психологические практики в Киеве, Норильске, Иркутске, Уренгое, Коврове, Адлере, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге, Владимире, Москве, Набережных Челнах, Екатеринбурге и др.

Я так подробно привожу биографию Мидхата Нуралиева, потому что нахожу много общего с моей: учёба в авиационном ВУЗ′е, служба в военной авиации, интерес к проблемам безопасности полётов. Светлая ему память.

Из других преподавателей запомнился доктор технических (опять технических!) наук Владислав Борисович Тихомиров, учивший нас стратегии и тактике принятия управленческих решений. Ещё раз убеждаешься, что люди с техническим образованием могут заниматься чем угодно – от юмора (М.Задорнов), до высокой политики (А. Добрынин – долгие годы успешный посол Советского Союза в США). Удивляло резко критическое отношение Тихомирова к Б.Н.Ельцину, которое он и не пытался скрыть. А ведь в то время большинство (и я в том числе) верило, что несмотря на временные трудности Борис Николаевич - энергичный, демократ до мозга костей, непримиримый враг всяческих привилегий и т.д. – ведёт страну по верному пути. Позиция Тихомирова совпадала с мнением Егора Лигачёва, сказавшего на одном

из заседаний Политбюро ЦК КПСС в адрес Ельцина: «Борис, ты не прав!»

Тихомиров на конкретных примерах, очень эмоционально, доказывал, что любую систему можно проанализировать и определить её жизнеспособность. Надо только чётко и правильно разложить её на составные элементы, выделив производственные силы и отношения между ними. А так же разобраться с взаимоотношениями между духовным производством («сознание» – культура) и материальным («бытие» - количество). Схема, предложенная им в обоснование этих положений, была довольно запутанная. Но Тихомиров утверждал, что если грамотно ею пользоваться, можно участвовать в обсуждении любого вопроса, даже не очень в нём разбираясь. И вряд ли кто это заметит.

Вот некоторые факты из его биографии. Тихомиров Владислав Борисович (родился 06.08.1930 г). Доктор технических наук, профессор МГУ. Научную карьеру начинал в ядерном проекте. После тяжёлой формы облучения вынужден был уйти из ядерной промышленности. Стал заниматься применением методологии естественных и технических наук применительно к описанию и прогнозированию политических процессов. В течение 20 лет работал в ООН, завершив карьеру директором института прикладной политологи при ООН. Работал и преподавал в МГИМО. Под его руководством начинали свою научную карьеру Громыко-младший и Подберёзкин.

Известен в мире своими сенсационно точными политическими прогнозами и организацией выборных кампаний в различных странах. О его прогнозах ходили легенды. Он умел предсказывать государственные перевороты с точностью до дня недели и типа погоды, при которой такой переворот будет возможным. Например, предсказал карьеру президента Зимбабве Роберта Мугабе в те времена, когда тот был малоизвестным оппозиционным функционером и сидел в тюрьме. Добивался победы на выборах в Верховную Раду Украины в разгар националистической истерии кандидатов, не умеющих говорить по-украински.

За свои феноменальные результаты был прозван на Западе «Первым политологом планеты». Интересна ситуация в которой прозвучала эта характеристика. Тихомиров, тогда директор Института прикладной политологии при ООН, попал на одно довольно закрытое совещание в США. И когда представитель ЦРУ озаботился присутствием на нём советского гражданина, председательствующий сказал: «Тихомиров не представляет здесь Советы. Он первый политолог планеты, присутствие которого делает честь любому обсуждению глобальных проблем». Если это и легенда, то не намного отступающая от действительности. Тихомиров сам человек-легенда.

Долгое время боролся с режимом Ельцина, становление которого и основные черты социально-экономической и политической ситуации в России 1990-х годов предсказал еще в 1988 году. Он буквально «на кончике пера» вычислил и описал все криминальные структуры, которые были созданы режимом Ельцина. Всю структуру каналов разворовывания страны и узловые фигуры этого процесса. В книге «ООН против криминального Ельцина» фигурировали люди известные, типа самого Ельцина, Лужкова и т.п. И люди совсем не публичные. Изданная в Словении тиражом 300 экземпляров эта книга проникла в Россию окружными путями. Скупалась администрацией Ельцина по 500 долларов за экземпляр. Большую часть тиража скупили. Но кое-что и осталось. А потом Владислав Борисович как ветеран атомной промышленности и человек заслуженный лёг на периодическое обследование. Попал на операционный стол, где ему «по ошибке» вместо больного лёгкого удалили здоровое. Через три дня он скончался. Не поверил благородный русский интеллектуал предупреждениям. «Они ворюги, но не убийцы же», - отвечал он. Увы, ошибся. Подлость режима не могла уложиться в его голове.

Немецкий язык вела у нас женщина, не помню, к сожалению, как её звали. Пришла в лингвистический центр на Полянке из школы при ЦК КПСС. Она часто воспоминала о райских условиях на прежней работе. Контраст с современной обстановкой был разительным. Мы пытались её убедить, что скоро

всё наладится. Хотя самим, не видя признаков конца разрухе, трудно было в это верить.

По-прежнему зияли пустые прилавки. Правда, некоторые продукты, товары начинали появляться. Но подойти к ним было страшно из-за астрономических цен, отпущенных исполняющим обязанности премьера Т. Гайдаром в «свободное плавание». У нас в семье намечалось большое событие – Наташа лежала в роддоме на последних днях беременности. Хотелось порадовать её чем-то вкусненьким. Помню, как в поисках фруктов, в холодный декабрьский день, я пешком прошёл почти половину Ленинского проспекта. Мне повезло - в одном из магазинов «выбросили» мандарины и мне удалось их «достать». Слова «купить», «поступили в продажу» почти вышли из употребления.

В феврале 1992 года учебный курс был завершён. Нам отвели две недели на подготовку дипломной работы в форме реферата. Я выбрал тему конверсии, наиболее мне знакомую. Предстояло обосновать, как в условиях рыночной экономики можно эффективно перепрофилировать предприятия Военно-промышленного комплекса (ВПК) на выпуск гражданской продукции.

Эта проблема давно назрела в масштабах государства. Было очевидно, что перекос в экономике СССР в сторону выпуска военной продукции является главной причиной низкого качества продукции, выпускаемой лёгкой промышленностью. Бытовая техника отечественного производства по всем показателям практически «навсегда» отстала от зарубежных аналогов. Тесно контактируя с ведущими КБ, предприятиями авиационной промышленности, специалистами Главного штаба ВВС, я мог довольно свободно получать необходимые мне исходные материалы.

К сожалению, уже тогда было видно, что высокие руководители на всех уровнях меньше всего думают о государственных интересах. Эта тенденция крепла день ото дня. Наступало время «большого хапка». Как оказалось впоследствии, многие оборонные предприятия, в ходе конверсии прекратившие

выпуск военной продукции, были «прихватизированы» ловкими дельцами. Некоторые авиационные заводы, например, просто остановились или занимались неизвестно чем. А рынок стал заполняться продукцией, привозимой «челноками» из-за границы.

Большие руководители, в силу своего положения обязанные стоять «на охране социалистической собственности», становились её собственниками. К ним примкнули ловкачи, мастера «ловить рыбку в мутной воде». Простые люди, рабочие, трудовая интеллигенция, остались, как всегда, «сбоку-сприпёку». Процесс конверсии, по большому счёту, превращался в распродажу военной техники, имущества и запасных частей, созданных и накопленных десятилетиями. Создавал эти ценности народ, а доходы бессовестно делили между собой отдельные особи, трудно их назвать личностями, «приближенные к императору». Не гнушаясь применять при этом любые средства и методы, вплоть до самых жестоких.

Мой очередной диплом, на этот раз по менеджменту

ДИПЛОМ ЦМ № 00101

Выдан Чураеву Михаилу Федоровичу

в том, что он(а) в 1991 г. поступил(а) в МИЭТ

Центр подготовки менеджеров

при РЭА им. Г.В. Плеханова

на отделение менеджмента и в 1992 г.

закончил(а) полный курс названного (факультета)

отделения

по специализации Предпринимательская деятельность в условиях рынка

Решением Государственной экзаменационной комиссии от «6» марта 1992 г. тов. Чураеву М.Ф.

присвоена квалификация специалиста в области менеджмента

Председатель Государственной экзаменационной комиссии

Директор (Ректор)

Секретарь

М. П.

г. Москва

«6» марта 1992 г. Регистрационный № 19

DIPLOMA CM № 00101

The present diploma certifies that Mr/Mrs Mikhail F. Ichuraev entered in 1991 the Managers Training Centre of Plekhanov Institute of National Economy a specialized course on management and graduated in 1992.

By the decision of the State Experts Board on 1992 Mr/Mrs Mikhail F. Ichuraev was given the qualification as a specialist in Enterpreneur's activity in market economy

The Chairman of the State Experts Board

The Rector

The Secretary

Moscow 6 March 1992 Registry 19

В реферате я старался показать, что конверсия в недалёком будущем может изменить нашу жизнь в лучшую сторону. Промышленность, используя накопленный в ВПК научный и производственный потенциал, наконец-то догонит Запад. В том числе, и по качеству товаров широкого потребления. Экзаменационную комиссию, по крайней мере, я смог в этом убедить. Мне выдали очередной диплом, менеджера по специализации «предпринимательская деятельность в условиях рынка». Дело оставалось за малым – найти подходяще место для этой деятельности. Вот это сделать было труднее. Никаких предложений об устройстве на работу, тем более какого-то распределения, как в добрые, советские времена, не предвиделось. Нас просто отпускали в свободное, предпринимательское плавание в условиях только-только начинавшегося формироваться рынка. Ситуация складывалась почти как у Высоцкого: «…Мне вчера дали свободу. Что я с ней делать буду?»

Возвращаться с этим дипломом в приёмку не было никакого смысла. В отличие от меня, многие слушатели уже имели или свои небольшие предприятия, или связи с владельцами и руководителями уже сформировавшихся фирм. У меня не было ни того, ни другого. Сразу после выпускного банкета в ресторане при Бронетанковой Академии в Лефортово, на котором я не без успеха прочитал «дежурное» стихотворение, начались поиски работы.

Попытки включиться в активную предпринимательскую деятельность заняли у меня месяца два. Вместе с коллегой по «Плешке» Евгением Этингером мы посещали торги на Товарной бирже, пытался примкнуть к торговцам модными тогда товарами - противогазами, красной ртутью и т.п. У меня появилась масса знакомств, в основном телефонных. Я вёл бесконечные переговоры о купле-продаже виртуальных товаров, продуктов. Возникали, в основном, устные договорённости, которые потом благополучно лопались. Вера и Наташа с ужасом слушали эти телефонные беседы, опасаясь, прежде всего, за мою безопасность. Такое было время.

Запомнилась одна сделка, в которой посредником был мой сослуживец по Туполевской приёмке (не буду вспоминать его фамилию). Дело касалось продажи довольно большой партии автомобилей «Волга». Используя хорошие знакомства на Горьковском авиационном заводе, мне удалось вложить существенный вклад в удачное завершение сделки. В итоге я не получил ни рубля вместо обещанных больших денег.

Вскоре понял, что не моё это дело, пытаться заниматься предпринимательством в условиях дикого рынка. Тем более, не имея начального капитала, влиятельных знакомых. Правда, такие знакомые имелись, вот к ним я и обратился. Но это опять уже другая история.

ХОДЫНКА. «АВИАТИКА» (1992–1999 гг.)

16 декабря 1991 у Наташи с Павлом года родился сын Миша. Появился он на свет в историческое время. СССР доживал последние дни своей противоречивой, имперской истории. Мишу, его старшую сестру Ксюшу, дочку Игоря, это эпохальное событие меньше всего интересовало. Им важно было хорошо питаться, расти, нормально одеваться и развиваться. Зато взрослые на себе ощущали, что с каждым днём жизнь становится всё сложнее.

Начались задержки с выдачей зарплаты. Это, прежде всего, почувствовали Игорь и Вера. Я учился на курсах, Наташа была в декретном отпуске, Павел занимался в институте. Жить на Верину зарплату и мою пенсию было нелегко. К середине мая окончательно понял, что надо искать работу, приносящую стабильный заработок. Этим и начал активно заниматься.

Вспомнил про своего хорошего, ещё по Ахтубинским временам, знакомого - Вида Вильгельма Иммануиловича. Квалифицированного специалиста, а, главное, доброго, отзывчивого, остроумного человека. Вася (так звали его близкие) любил шутку и ценил это в других. Сам рассказывал мне, как товарищи любят обыгрывать его «анкетные» данные. «…Национальность – немец; родной язык – русский; каким языком владеет – английским…» Вид занимал теперь должность заместителя Начальника ЛИИ им. М.М. Громова, в Жуковском. Встретились, поговорили и поняли, что всё, что он мог предложить, мне не подходит ни по деньгам, ни по условиям работы. Посидели, погрустили, и вдруг он говорит: «Ты же знаком с Васильченко Константином Константиновичем? Зайдём к нему, может, он что посоветует».

С Константином Константиновичем мы были тоже хорошо знакомы ещё с Владимировки, о чём я рассказывал. Теперь он возглавлял Летно-исследовательский институт. Васильченко встретил меня радушно. Вспомнили былое, я рассказал о своих проблемах. Пришли к тому же выводу, что подходящей работы в институте не просматривается. После недолгого раздумья Константин Константинович сказал: «Есть у меня предложение. Не очень уверен, что оно подойдёт. Мы с тобой советского воспитания, а там придётся работать в условиях рыночных отношений».

Речь зашла об Акционерном обществе «Авиатика», о котором я раньше ничего не слышал. ЛИИ выступал одним из его соучредителей. Константин Константинович был соседом Генерального директора «Авиатики» Пьянкова Игоря Борисовича. Они встречались, Васильченко обещал составить мне протекцию. Сомневался только, смогу ли я найти общий язык с Пьянковым, довольно неординарной и противоречивой личностью. Решили попробовать. Надо же было применить на практике знания по психологии, полученные в Плешке! Дальнейшее было делом техники. Я договорился с Пьянковым о встрече, в самом конце мая 1992 года она состоялась.

Пьянков И. Б. родился в 1963 году, окончил МАДИ. Работал инструктором Фрунзенского райкома комсомола в Москве. В 1988 г. создал первую в стране коммерческую структуру по проектированию и производству уникальных лёгких самолётов. После развала Союза у некоторых избранных партийных и комсомольских функционеров (инструкторов, секретарей и т.п.) откуда-то появились значительные средства. Хорошо, что Пьянков не перевёл их за границу, как многие коллеги, а вложил в стоящее дело. Так возникло АО «Авиатика».

Первое впечатление от встречи с Пьянковым было приятным. Я убедился, что отношение к Константину Константиновичу у него самое уважительное. Игорь Борисович, молодой, энергичный, румяный живчик (ему не было тогда и тридцати лет), красочно обрисовал мне радужные перспективы развития АО «Авиатика». Создавалось впечатление, что для

их реализации не хватает совсем малого - достойного начальника отдела технической эксплуатации лёгких самолётов. Вот мне и предлагается занять эту должность.

И.Б. Пьянков

Производство и продажа легких самолётов составляли в то время основу деятельности АО «Авиатика». Самолёты производились серийно, а эксплуатационно-технической документации (ЭТД), налаженного учёта, остальных элементов системы эксплуатации, практически, не существовало. Да и отдела эксплуатации как такового просто не было. Всем этим и предстояло мне руководить. Практической эксплуатацией я давно не занимался, но возможность продлить жизнь в реальной, хотя и малой, авиации мне сразу пришлась по душе. Я согласился. Не думал тогда, что начинается довольно длительный, интересный и сложный период в моей жизни.

Не откладывая дело в долгий ящик, после беседы я пошёл на Центральный аэродром, знакомиться с людьми и самолётами. Был ясный, солнечный, тихий день, В небе маленький бипланчик, как говорилось в знаменитой кинокомедии, «уверенно бороздил просторы» только не «Большого театра», а Ходынки. Это был уже известный к тому времени во многих странах мира ультралайт (лёгкий самолёт) «Авиатика-890». Его полёты над Ходынкой выполнялись с 1989 года. Но так получилось, что впервые «Авиатику-890» я увидел в тот майский день. А ведь Инспекция, где я служил в те годы, располагалась рядом с лётным полем. Приходилось часто пересекать ВПП, в частности, из-за того, что физкультурой мы занимались в УСЗ ЦСКА.

Академик РАН Матвеенко А.М., редактор журнала «Крылья Родины» Берне Л.П., заслуженный лётчик-испытатель СССР Гордиенко В.Г.

Коротко об истории АО «Авиатика» и её наследниках, об интересных людях, замечательных специалистах, с которыми посчастливилось работать. Фрагментарно, потому что если рассказывать об этом периоде жизни более или менее подробно, то получится отдельная книга. Последующие годы вместили много событий. Вспоминая их, трудно придерживаться хронологии. Например, хочется рассказать об истории Ходынки. Тем более, что знамени-того аэродрома, колыбели русской авиации, уже не существует.

Начнём с АО «Авиатика». АВИАТИКА, (фр. aviatique) наука, изучающая способы передвижения по воздуху на летательных аппаратах тяжелее воздуха. АО "Авиатика" зарегистрировано в 1991 г. Специализировалось на проектировании и производстве средств малой авиации. Учредители – Московское авиационно-производственное объединение (МАПО) им. П.В. Дементьева, Московский авиационный институт, Лётно-исследовательский институт имени Громова. Первая скрипка во вновь созданном АО, по крайней мере на первом этапе его существования, принадлежала МАИ.

Современное конструкторское бюро в МАИ было образовано в 1967 году, вначале как студенческое. Наряду с учебным процессом, оно занималось созданием экспериментальных пилотируемых и дистанционно управляемых лёгких

летательных аппаратов. По заданиям различных организаций Министерства авиационной промышленности (МАП), Министерства гражданской авиации (МГА) и Министерства оборонной промышленности (МОП). В 1982 г. приказом по МАП'у и МинВУЗ'у СССР КБ было преобразовано в Отраслевое студенческое конструкторское бюро экспериментального самолётостроения МАИ (ОСКБЭС МАИ). Опытное производство осуществлялось квалифицированными рабочими в цехе опытных летательных аппаратов Экспериментального опытного завода (ЭОЗ) МАИ.

К концу 80-х годов в КБ МАИ было разработано и доведено до "металла" шесть разнотипных экспериментальных летательных аппаратов:

- самолёт "Квант";
- дистанционно-пилотируемый самолёт "Эльф-Д";
- малоразмерный дистанционно-пилотируемый аппарат ПС-01;
- самолёт "Эльф";
- самолёт "Фотон";
- самолёт "Юниор", родоначальник семейства ЛА «Авиатика-МАИ-890».

У истоков создания ОСКБЭС стоял выдающийся авиаконструктор Жидовецкий Казимир Михайлович. Я познакомился с ним на одном из первых заседаний учредителей АО «Авиатика», проходивших в кабинете Пьянкова. Присутствовали известные среди авиаторов личности: Васильченко К.К., ректор МАИ академик Александр Макарович Матвеенко, зам. генерального директора МАПО по гражданской авиации Чуканцев Олег Петрович, редактор журнала «Крылья Родины» Лев Павлович Берне, шеф-пилот фирмы Гордиенко

Самолёт «Квант»

Самолёт «Юниор». Первый вылет

Василий Гаврилович. Наибольшее впечатление на меня произвёл Казимир Михайлович.

О первых шагах Казимира Михайловича на авиационном поприще рассказал его однокурсник по МАИ Борис Розенфельд. Привожу выдержки. «Мы познакомились с Казимиром Михайловичем Жидовецким, а для меня просто Казиком, на приёмных экзаменах в МАИ в 1962 году. Поразила внешность (рост за 190 см, белые с прожелтью волосы, очень сильные очки, разовая кожа детского, но очень серьёзного лица) и, конечно, фамилия. Потом он рассказывал забавную историю (может быть, придуманную) о том, как пошёл в жилконтору в Киеве брать справку с места жительства для поступления в институт, а ему сказали: "Видим, что Жидовецкий. Фамилия твоя как, спрашиваю"…

Причина, по которой Казимир поступал на радиофакультет, а не на самолетостроительный, заключалась в проблемах с глазами. Документы подавал на 1-й факультет, но при прохождении медкомиссии его "отшили". Дело в том, что родился он слепым, довольно долго не видел вообще. Помог какой-то профессор в Киеве, после чего он стал кое-как видеть. Но ему

было запрещено всё - рисовать, смотреть телевизор и т. д. А у Казика оказался талант художника, да и характер был довольно упрямый, что последующая жизнь успешно подтвердила…

В общем, к приёмным экзаменам в МАИ он готовился своеобразно - учил наизусть таблицу проверки зрения. Выучил, конечно, но это не помогло. Видимо, врач-окулист всё поняла, показала ему сколько-то пальцев и сказала: "Я буду подходить. Когда увидишь, сколько пальцев, скажи". Увидел он, конечно, в метре от себя, и она его выгнала… Пришлось ему поступать (не без помощи мамы) на радиофакультет, который считался в МАИ самым серьёзным. Казимира же привлекло то, что с него легче всего было перейти на самолётостроительный, что он потом и сделал…

1 сентября 1962 года мы пришли первый раз на занятия. Нас, как студентов-вечерников, заставили три семестра (первый курс и половину второго) работать на заводе и учиться по вечерам. Поскольку к моменту поступления в МАИ я уже был профессиональным фрезеровщиком (отработал почти год на заводе и окончил школу рабочей молодежи), то позвал Казика с собой, став его наставником во фрезерном деле. Работали мы на заводе недалеко от метро "Сокол", а четыре дня в неделю бегали на занятия в институт. За полтора года работы на заводе произошло множество разных событий. Два случая, связанных с Казиком, очень запомнились: как я спас ему жизнь и как по его милости чуть не остался инвалидом.

Казимир Михайлович Жидовецкий

Первый случай такой. Рядом с нашим фрезерным участком стояли центробежные прессы - это такие здоровенные станки с вращающимся с большой скоростью колесом наверху. У Казика что-то там на его станке не получалось, я подошёл, отодвинул его плечом и стал показывать, как надо делать. В это время от вращающегося колеса оторвалась какая-то железка и просвистела точно у меня над головой. Учитывая, что я ниже Казика ровно на 20 см, легко понять, как ему в этот день повезло.

А во втором случае мне досталось. Я точил маленькие детальки, которые складывал в коробочку, стоящую на подвижном столе станка. Казик подошел к моему станку и о чём-то заговорил, а сам в это время машинально крутил ручку подачи стола. Стол двигался-двигался, наконец, стоящая на нём баночка с детальками за что-то зацепилась и решила упасть. Чтобы этого не случилось, я быстро схватил её. В этот момент рукав халата попал во вращающуюся фрезу и стал наматываться. Реакция в молодые годы у меня была неплохая, успел дернуть руку и оторвать намотавшийся рукав. Потом мы с Казиком пытались оторвать от этого халата еще хоть что-нибудь, но сатиновые халаты тогда хорошо делали. В общем, мне эта ткань успела перетереть кусок кожи на руке - след есть до сих пор, спустя 42 года.

В свою очередь Казик, не прикладывая к этому специально никаких усилий, многому успел научить меня. Например, из всего потока (три группы), наверное, только мы с ним вдвоём получили пятёрки по черчению за все три семестра. Также под его воздействием я получил четвёрку по теоретической механике у профессора Г.Н. Свешникова, чем горжусь по сей день. Ну и, наконец, я по сей день болею в футболе не за "Спартак", не за "Зенит", а за киевское "Динамо" - это тоже влияние Казика!.. Могу твёрдо сказать, что больше всего в жизни он любил самолёты и не любил украинский язык, который его заставляли учить в детстве…

После второго курса Казик перешел на 1-й факультет, мы стали встречаться реже. Всё равно мы не потерялись. Тогда-то

Лётчики-испытатели В.Г.Гордиенко и М.Л.Галлай, К.М.Жидовецкий

Казик и познакомил меня с книгами человека, который потом оказал большое влияние на его жизнь. Я имею в виду Марка Лазаревича Галлая. Его первые книги "Испытано в небе" и "Через невидимые барьеры" ввели нас в живой мир авиации. Казику очень повезло в жизни - он лично знал Марка Лазаревича…

В конце 60-х годов наши дороги надолго разошлись. Я женился и уехал в Ленинград. Казик остался в Москве. В 90-х годах мне посчастливилось несколько раз встретиться и подолгу говорить с ним, как в студенческие временна. Он очень много мне рассказывал и о семье, и о работе, и о бизнесе, который благодаря ему возник в 90-х годах и, видимо, живёт до сих пор. Не всё ему, как и мне, нравилось в реалиях современной жизни. Но была возможность творить. Казик много рассказывал о своих поездках в Штаты, о попытке американцев познакомить его с небезызвестным предателем Беленко, от чего он категорически отказался. Рассказал и о знакомстве его ведущего лётчика-испытателя (речь идёт о Гордиенко В.Г.) с американским пилотом, который безуспешно пытался его сбить над Тель-Авивом. Рассказывал, что должен скоро начать

испытания нового самолёта с "активным" крылом (так и не знаю, что это значит) и что по-прежнему крылья всех его самолётов проектирует жена…»

Что ещё добавить к этим тёплым словам о Казимире Михайловиче? Когда мы с ним познакомились, внешне он мало отличался от вышеприведенного описания. По-прежнему был беззаветно влюблён в авиацию. По-прежнему его супруга, Ирина Васильевна, вносила большой вклад в конструирование крыльев его самолётов. Высокая, красивая, интеллигентная женщина и характером, и внешностью очень подходила супругу. Нельзя было не любоваться этой замечательной парой. Их поведение, всегда ровное, уважительное, независимо от статуса собеседника, оптимизм и жизнерадостность, говорили о воспитанности и глубокой порядочности.

В 90-х годах в стране практически прекратился выпуск самолётов, как военных, так и гражданских. Новые «хозяева жизни» ссылались на недостаток средств. Действительно, откуда их взять? Не из карманов же Березовских, Гусинских, Абрамовичей и им подобных, которые под покровительством властей быстренько поделили между собой всё самое ценное в стране. Прежде всего, природные ресурсы, в разведку и добычу которых вложен труд нескольких поколений советских людей. Значит, надо было искать новые пути создания современных, по возможности, дешёвых летательных аппаратов. Внедрять новые технологии, «ноу-хау», находить спонсоров под их реализацию.

К этому времени Жидовецкий накопил богатый опыт, много лет работая Главным конструктором ОСКБЭС МАИ. Под его руководством и при непосредственном участии были созданы 14 типов ЛА. Созданный им жизнеспособный коллектив единомышленников, объединенный в КБ, организовал и возглавил производство опытных малоразмерных ЛА на ЭОЗ МАИ, их внедрение в серийное производство на МАПО "МиГ".

С началом перестроечных процессов и конверсии в Минавиапроме ОСКБЭС МАИ изменило свой профиль. В составе экспериментального объединения "Фотон", а затем возникшего

«Авиатка-МАИ-890» в сборочном цехе МАПО. Рядом МиГ-29

на его основе АО "Авиатика", оно стало создавать авиатехнику, предназначенную для серийного производства и продажи на внутреннем и внешнем рынках. В составе АО "Авиатика" КБ МАИ получило название "Опытное конструкторское бюро малоразмерной авиации" (ОКБ МА).

В период работы ОСКБЭС МАИ (ОКБ МА) в составе АО "Авиатика" были созданы:

- одноместный самолёт "Авиатика-МАИ-890;
- двухместный самолёт "Авиатика-МАИ-890У;
- сельскохозяйственный самолёт "Авиатика-МАИ-890СХ;
- одноместный самолёт "Авиатика-МАИ-900" ("Акробат") пилотажного класса - опытный образец;
- двухместный самолёт "Авиатика-МАИ-910" со складывающимися на земле крыльями - опытный образец;
- планер "Авиатика-МАИ-920" – опытный образец;
- одноместный автожир "Авиатика-МАИ-890А" - опытный образец.

Планер «Авиатика-920»

Мне кажется, Казимиру Михайловичу всегда хотелось создать самолёт большей размерности. Наступила середина 90-х годов, - период безденежья, ожесточённой борьбы за власть между Ельциным и его противниками. Но Жидовецкому, наконец-то, благодаря поддержке Главкомата ВВС, удаётся начать разработку технических предложений по большому самолёту. Казимир Михайлович назначил меня своим заместителем по вопросам эксплуатации ЛА. Это были годы напряжённой работы. Кроме обязанностей по технической эксплуатацией, много сил и времени отнимала организация взаимодействия с другими организациями. Помогало то, что у меня сохранились хорошие связи со специалистами ЛИИ, ЦАГИ, ЦНИИ-30, ГНИКИ, руководством Главного штаба ВВС. Мои заслуги не оставались незамеченными. Даже поместили портрет на доску почёта, как отличника, так сказать, «капиталистического труда».

«Авиатика-МАИ-890»

Преимуществами проекта были простота и дешевизна конструкции, небольшие сроки разработки, испытаний и развертывания серийного производства самолета. «Изюминкой» проекта было «активное» крыло, о котором упоминалось выше. Суть заключалась в том, чтобы за счёт воздуха, отбираемого частично от двигателей и участвующего по определённой программе в процессе обтекания консолей, резко улучшить подъёмные и срывные характеристики крыла. Это позволяло создать многоцелевой самолёт, оптимальный в координатах «эффективность-стоимость». Он получил рабочее наименование «Авиатика-МАИ-950». ЛА мог выпускаться в вариантах административного, транспортного, санитарного самолёта, решать ограниченные задачи как бомбардировщик.

Авиарегистр МАК (Межгосударственный авиационный комитет – высший орган стран СНГ) выдал ОСКБЭС МАИ Сертификат на право разработки легких воздушных судов. Выдаче сертификата предшествовала тщательная проверка структуры и возможностей конструкторского бюро. Непременным условием было наличие в нём отдела эксплуатации. Так что наш отдел, в котором к этому времени работало 10 квалифицированных специалистов, внёс посильный вклад в получение Сертификата.

К сожалению, может к счастью, Пьянков И.Б. со временем заметно охладел к авиации. Часть сотрудников вместе с ним перешли в ведомство Лужкова Ю.М. Больше я с Пьянковым, практически, не встречался. По неофициальным сведениям он занимался вопросами приватизации Центрального аэродрома.

Косвенным подтверждением может служить следующий документ 1997 года, обнаруженный в Интернете:

«В целях внедрения достижений высоких технологий в развитие объектов воздушного транспорта, расположенных на территории Москвы, разработки проектов и организации реконструкции аэропортов "Центральный" и "Тушино", развития Московского авиационного узла как единого хозяйственного комплекса, эффективного управления пакетами акций, принадлежащих городу в авиационных предприятиях:

1. По согласованию с учредителями реорганизовать АО "Концерн "Авиатика" в государственное открытое акционерное общество "Концерн "Авиатика"…

4. Контроль за выполнением настоящего распоряжения возложить на первого заместителя Премьера Правительства Москвы О.М.Толкачева».

Мэр Москвы Ю.М. Лужков

Авиационную тематику Пьянков передал дочерней организации - «Концерн «Авиатика». Её возглавил Игнатов Сергей Анатольевич. Между прочим, тоже бывший инструктор Фрунзенского райкома ВЛКСМ. С начала 1996 года АО "Концерн "Авиатика" сменило вид деятельности и вообще перестало нуждаться в ОКБМА (ОСКБЭС). С этого времени коллектив ОСКБЭС МАИ продолжил работу в области лёгких гражданских судов самостоятельно, в кооперации с серийным заводом МАПО.

Сокращалось финансирование проекта «Авиатика-МАИ-950», постепенно сойдя «на нет». Я видел, что руководство ВВС больше интересует «делёжка» территории Центрального аэродрома, чем судьба нашего самолета. Вскоре грянул дефолт 98 года, работа над проектом «Авиатика-МАИ-950» практически остановилась. Мне кажется, это ускорило безвременную кончину его автора.

К.М. Жидовецкого не стало 1 июня 1999 года. Яркий представитель отечественной школы авиастроения отдал свою жизнь делу создания и внедрения лёгкой авиационной техники. Его уход из жизни был таким же мужественным, как и

вся жизнь. После тяжёлой операции, вероятно, догадываясь о приговоре врачей, он продолжал руководить КБ. Николай Петрович Горюнов, заместитель, рассказывал, что, бывая у него, не он, а Казимир Михайлович поддерживал своего преемника. Уверял, что для КБ наступят лучшие времена, надо только сохранить ядро коллектива и всё получится. Последний раз К.М. Жидовецкий посетил своё КБ в конце апреля 1999 года. Видя его поседевшим, но спокойным и уверенным, не хотелось верить в плохое. Светлый был человек, пусть будет такой и память о нём.

Пришло время рассказать о Ходынке. С Ходынским полем я близко познакомился в 1962 году, когда начались тренировки парадного расчёта в Академии им. Жуковского. Громадные просторы Центрального аэродрома, по существу, в центре столицы, поражали воображение. На нём легче, дышалось, почти как на полевых аэродромах, где мне довелось работать. Две бетонные взлётные полосы (ВПП), одна из которых длиной в 2,5 км, позволяли принимать самолёты любого по тому времени класса. На стоянках, в начале основной взлётной полосы, постоянно «толпилось» много самолётов, в основном Ил-18, с опознавательными знаками всех стран народной демократии. Они проходили ремонт на соседнем авиационном заводе.

Ходынка была настоящим центром большого многоцелевого авиационного комплекса. Раньше об этом старались не распространяться. Вокруг Ходынки располагались ОКБ им. Сухого, ОКБ им Яковлева, ОКБ им Ильюшина, академия им. Жуковского, старейший авиационный завод «Знамя труда» (МАПО), несколько закрытых авиационных НИИ и учреждений. Совсем недалеко находились ОКБ им. Микояна и МАИ. Часть моей жизни непосредственно связана с Ходынкой. Работая в «Авиатике», большую часть рабочего дня я старался проводить на лётном поле, на свежем воздухе. Нравилось, вне зависимости от погоды, любоваться перспективой аэродрома – Серебряный Бор, Хорошёвка, Динамо, комплекс спортивных сооружений ЦСКА. Мне казалось, что я многое знаю об этом историческом месте. Набрав в Интернете адрес «Ходынка»,

Ходынское поле и окрестности на карте 1931 года

поразился количеству материалов о нём, озабоченности многих людей его судьбой.

Немного истории. Ходынское поле - местность на северо-западе Москвы между современным Ленинградским проспектом, Беговой улицей и Хорошевским шоссе. Своё название поле получило по одноименной реке, ныне заключённой в трубу. Ходынское поле (до XVII века «Ходынский луг») известно с XIV в, первое упоминание о котором датируется 1389 годом. В начале XVII века войска царя Василия Шуйского сражались здесь с отрядами Лжедмитрия II. Ходынское поле неоднократно использовалось для массовых народных гуляний. Во время гуляний по случаю коронации Николая II здесь произошла трагедия. В результате в давке погибло по официальной версии 1389 человек, ещё 1300 человек получили тяжёлые увечья.

В 1834 году рядом с Ходынским полем открылся ипподром (ныне Московский ипподром). В XIX веке на Ходынском поле располагались военные лагеря, в конце столетия - Николаевские казармы, в XX веке – Октябрьские казармы. В начале XX века на поле был построен аэродром. В 1910 году в восточной части Ходынского поля при участии Н.Е.Жуковского был

открыт первый московский аэродром, принадлежавший Московскому обществу воздухоплавания. На нём впервые состоялись полёты знаменитого С.И. Уточкина. Над Ходынским полем летал на специально подобранном для него самолёте «Моран» П.Н. Нестеров.

Постепенно полёты стали одним из наиболее модных городских развлечений и любители иногда ночевали прямо на Ходынском поле, чтобы не опоздать к началу полётов. Многие полёты тогда заканчивались падениями. Товарищи погибших лётчиков на месте трагедии высевали красные маки и гвоздики. Глядя сверху, всё Ходынское поле было в красных клумбочках. 3 мая 1922 г. отсюда начались полёты по маршруту Москва - Кенигсберг-Берлин. Тем самым приоткрылось окно в Европу. 15 июля 1923 г. по решению Совета Труда и Обороны состоялись первые регулярные пассажирские полеты Москва - Нижний Новгород. Путь в 420 км совершался за 2,5 часа. Обслуживал линию четырехместный самолёт АК-1, моноплан конструкции Александрова и Калинина. На билете первой линии Аэрофлота было написано: "Пассажир обязан следить при полёте за колесами самолёта и в случае неполадки докладывать лётчику!"

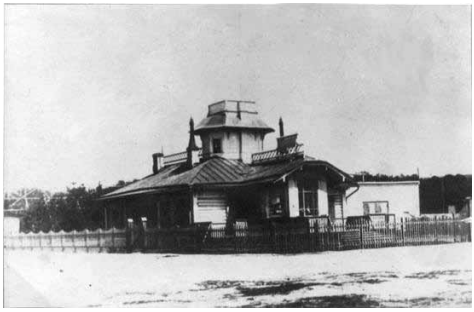
После гражданской войны начался впечатляющий расцвет Ходынки, а с ней и советской авиации. Тогда же было признано "исключительное значение Ходынки для нужд авиации в главном центре Республики"… Этот момент побудил признать Ходынское поле "… весьма подходящим для создания Главного аэродрома воздушного флота". Более того, в 1920 г. официальная хроника дополнительно известила, что "местом для создания опытного аэродрома страны опять же выбрана Ходынка"! В XX веке Ходынское поле сменило своё название на «Октябрьское поле». Однако в конце 90-х годов XX века поле снова стало называться Ходынским. Долгие годы Центральный, бывший Ходынский, главный аэродром, носивший сначала имя Троцкого, а затем М.В. Фрунзе, имел неказистое, маловместительное здание аэропорта.

История Центрального аэродрома связана со многими вехами в развитии страны и отечественной авиации. На нём

испытывались самолеты Туполева, Поликарпова, Микояна и других конструкторов. Во время Великой Отечественной войны аэродром по мере своих возможностей участвовал в защите неба Москвы. Символично, что утром 9 мая 1945 года именно на Центральном приземлился самолёт, доставивший в Москву Акт о безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии.

Очень жаль, что российской авиации не дали отметить столетний юбилей в своей колыбели - на Ходынском аэродроме. Новых хозяев «демократической» России после развала СССР меньше всего интересовала дальнейшая судьба авиации, как и многого другого, что составляло гордость страны. В процессе «прихватизации» началась «подковёрная» да и просто открытая борьба за раздел её богатств. Не избежала этой судьбы и Ходынка.

Работая в АО «Авиатика», я с болью в сердце понимал, что присутствую, по существу, при агонии Центрального аэродрома.



Первый аэропорт России, 20-е годы XX века

В последнее десятилетие XX века лётная жизнь на нём постепенно затухала. Практически прекратил выпуск военных самолётов авиационный завод «Знамя труда» - знаменитое МАПО (Московское авиационно-производственное объединение) имени П.В.Воронина, своего легендарного директора. В 1997 году я присутствовал при крайнем взлёте детища ОКБ имени Ильюшина самолёта Ил-96М. За ВПП ухаживали плохо. Боялись, что её не хватит для разбега. Но Ильюшинский гигант легко разбежался и оторвался от земли где-то в конце второй трети полосы. В 1999 году вытеснили с Ходынки и наши лёгкие самолёты. Последнее десятилетие только они и оживляли небо над ней.

На моих глазах между ведущими ведомствами разгоралась борьба за Ходынку, всего лишь, как за объект недвижимости. Журналисты центральных изданий развернули негласное соревнование: кто краше сможет обрисовать читателям инвестиционную привлекательность Ходынки. Ходынка считается "самым лакомым куском московской земли" ("Компания", 29.4.2002). Пальму первенства, пожалуй, можно отдать газете "Русский курьер" (23.9.2003), которая метафорично заметила: "Поистине Ходынка - "поле чудес", любой вложенный сюда "золотой" через два-три года вырастет в "золотое дерево…»

Московские власти давно собирались выйти на Ходынское поле. Ещё в 1999 году Общественный совет при мэре Москвы утвердил концепцию развития территории Центрального аэродрома им. Фрунзе. На Ходынке собирались строить «общественные» здания: культурно-деловой центр, музей авиации и космонавтики, а также отели и компактный жилой комплекс. Гостиницы и прочее жильё обещали сдать уже в 2002 году. Однако «возделать» Ходынское поле в указанные сроки не удалось. Главным образом из-за того, что не было договоренности с Министерством обороны РФ о передислокации с территории Ходынки аэродрома и трёх КБ.

В начале XXI века в печати появилась информация, что из реестра действующих исключён Центральный аэродром имени М.В.Фрунзе на Ходынском поле. Таким образом, его фактическое состояние получило официальное подтверждение. Эти

Крайние взлёты с ВПП на Ходынке

актом Министерство обороны России отказывалось от своих прав в связи с предстоящей застройкой территории аэродрома. МО РФ также согласовало с Министерством имущественных отношений России размеры компенсации в размере 10% от построенного на Ходынке жилья. Правда, сами люди в погонах жить на Ходынке не будут.

Обещанные 100 тыс. кв. м им предоставят в других районах Москвы: ходынские новостройки предназначены для состоятельных покупателей. Между прочим, среди основных достижений самой успешной женщины России Елены Батуриной "ELLE бизнес" называет застройку Ходынского поля

Я уже давно не был на территории Ходынки, да и, честно говоря, не очень тянет. Знаю, что сегодня там мало что напоминает о славном авиационном прошлом. То, о чём мечтали фашисты в 1941 году – стереть с лица земли даже память о колыбели российской авиации – успешно осуществляют новые «хозяева». Только вот память народную вряд ли удастся стереть.

Тем более что застройщики обещают всё-таки часть территории Ходынки отвести под «Авиапарк». Национальный музей авиации и космонавтики станет центром композиции «Авиапарка». Над всем комплексом вознесётся башня, которая по форме напоминает ракету. Внутри ракеты посетители смогут увидеть макеты всех отечественных ракет. К башне-ракете примкнут два здания в форме крыльев. Здесь можно

будет увидеть настоящие аэропланы, самолёты, спутники Земли. Это будет самый большой в мире музей авиации и космонавтики. Будем надеяться, что нас в очередной раз не обманут. Кое-что начинает делаться. По сообщениям прессы, 8 сентября 2008 года на территории Ходынского поля открылся Парк авиаторов. На одной из аллей пар-кА установлен памятный знак в честь 108 лётчиков, погибших на Ходынском поле, среди них и Валерий Чкалов. Памятный знак посвящён также 35 тысячам лётчиков, погибших в Великую Отечественную войну.

Мы немного забежали вперёд. Всё это произойдёт в недалёком будущем. А пока я, новоиспечённый начальник отдела эксплуатации АО «Авиатика», иду по Ходынке знакомиться со своим новым местом работы. Центральный аэродром в своей первозданной, правда, здорово подзапущенной, авиационной красе. Легко дышится, птички свободно летают

Бывшие ВПП и рулёжки. Начало конца

Слева – Аэродром Ходынка, Москва 16.07.41. Снимок сделан самолётом-разведчиком из состава 2.(F)/ Aufklrungsgrupe 122, Люфтваффе. Справа – одна из новых хозяек Ходынки

рядом с тарахтящим в небе бипланчиком, который им совсем не страшен. Бипланчик - это известный в мире авиации лёгкий самолёт «Авиатика-890». Визитная карточка теперь и моего акционерного общества. Пора рассказать о других своих коллегах.

Первым, кого я встретил на стоянке самолётов, был шеф-пилот АО «Авиатика» Гордиенко Владимир Гаврилович. Герой Советского Союза заслуженный лётчик-испытатель СССР, полковник в отставке. Родился в ноябре 1934 года, в Киеве. В 1954 году окончил Черниговское ВАУЛ, оставлен в нём лётчиком-инструктором. С 1961 года - в запасе. В 1962 окончил Школу летчиков-испытателей (ШЛИ). В 1962-1977 гг. - лётчик-испытатель Горьковского авиазавода. Испытывал серийные МиГ-21, МиГ-25 и их модификации. С ноября 1977 по декабрь 1990 - на лётно-испытательной работе в ЛИИ.

Гордиенко В.Г. - один из выдающихся наставников ШЛИ. Пять выпусков лётчиков-испытателей с благодарностью вспоминают его уроки. Именно он внёс в процесс подготовки слушателей немаловажный принцип: лётчик-испытатель должен знать самолёт досконально, вплоть до каждой заклёпки. Владимира Гавриловича отличают умение сочетать романтику с

неиссякаемой жаждой познания и доводить за счёт кропотливого труда до совершенства любую поставленную цель.

Не изменял он своим принципам, испытывая лёгкие самолёты. Казалось бы, после МиГ-25 на них можно летать, не особенно вникая в технические тонкости конструкции. Ведь всё вроде бы так просто и всё на виду. Но Гордиенко никогда не взлетал, не уяснив суть и особенности полётного задания, не осмотрев внимательно ЛА. Имея большой опыт испытательной работы, он твёрдо знал, что мелочей в авиации не бывает. Такого же подхода к эксплуатации авиационной техники он требовал и от подчинённого ему летно-технического состава.

Владимир Гаврилович увлекался любой техникой – автомобилями, фотоаппаратами, компьютерами. Имея «золотые руки», на даче оборудовал небольшую слесарно-токарную мастерскую. Такой пример. По доброй памяти ему на Горьковском автомобильном заводе, после выработки ресурса предыдущим автомобилем, готовили персональную новую «Волгу». Пригнав очередной автомобиль, он вначале разбирал его полностью. Находил массу дефектов, устранял, и только после этого

Гордиенко В.Г. Испытания самолёта «Авиатика-МАИ-890» на поплавковом шасси, 1998 год

начинал эксплуатацию. Владимир Гаврилович долгое время принципиально ездил только на отечественных автомобилях. Лишь с середины 90-х годов, когда надоело возиться с отказами, перешёл на иномарки.

Общаясь с пилотами, я не раз убеждался, как много среди них талантливых людей, увлечённых, казалось бы, далёкими от лётной, профессиями. Среди знакомых лётчиков встречались способные художники, поэты, конструкторы. Мой коллега по ЦИБП Георгий Григорянц отлично рисовал, о чём я уже упоминал. Юрий Паникаров, мой хороший друг, до сих пор изготавливает отличные радиоуправляемые модели известных самолётов, участвует в соревнованиях. Сейчас он работает над проектом оригинального истребителя. В кооперации с таким же энтузиастом, на свои средства. Жаль, что реализовать проект в наше время будет весьма проблематично.

Интересно, как, подтверждая мой тезис, описывает встречу с В.Г.Гордиенко один из корреспондентов. «Цель визита, казалось бы, простая - взять интервью у заслуженного лётчика-испытателя. Однако Владимир Гаврилович Гордиенко - человек настолько многогранный, что говорить с ним можно обо всём, совершенно невозможно замкнуться на одной теме. Его гуманитарная эрудиция, в сочетании с природной интеллигентностью, каждый раз расширяла границы наших бесед, делала общение бесконечным. «А вы знаете, как я попал в испытатели? - сказал он однажды, отвечая на мой банальный вопрос. - Косвенно моим крёстным отцом на этом пути стал Марк Галлай.

В 59-м году, когда я служил капитаном в Чернигове, летал в эскадрилье лётной части, вышла книга Галлая «Испытано в небе». Оно произвела на меня довольно сильное впечатление. Кроме того, у нас в эскадрилье по этой книге прошёл диспут, как это было принято называть в те годы. Надо сказать, что о работе лётчика-испытателя я уже мечтал тогда, но не думал, что могу заявить об этом вслух. В результате я написал отзыв на книгу и отправил его в журнал «Новый мир».

Так случилось, что редакция адресовала его автору книги, и я получил письмо от Галлая, в котором на мой вопрос, как

складывается путь лётчика-испытателя, Марк Лазаревич ответил предельно конкретно: «Я передал ваше письмо Чистякову (тогда начальник управления летной службы МАП) - пишите ему». Так я получил своего рода рекомендацию в Школу лётчиков-испытателей.

Поступил не сразу — со второго захода, но Школа стала для меня той точкой отсчёта, с которой началась моя, теперь могу сказать уверенно, счастливая лётная судьба. Марк Галлай читал нам курс методики лётных испытаний. Я с большой благодарностью и глубоким уважением вспоминаю всех наших преподавателей - это были высокопрофессиональные авиационные специалисты: В.А.Новиков - заместитель начальника Школы по науке, В.Васянин - ведущий специалист и многие другие.

Учился я с удовольствием и закончил по первому разряду. В нашем выпуске было двое отличников - Веремей и я. Надо сказать, наши судьбы сложились счастливо, хотя выпуск в целом оказался неудачным в смысле выживания - погибло 40%. Нам с Веремеем было предоставлено право выбора - это большая удача, если стремишься остаться работать на известной фирме. Возможность начать работу на Микояновской фирме была не призрачной, а вполне реальной. И когда я сказал, что хочу на завод, хочу познать самолёт от заклепки, многие меня не поняли. Ведь заводской лётчик считался как бы ремесленником, а работа на фирме - творческой. Но я до сих пор убежден: для того чтобы прийти к творчеству, пройти заводскую школу не только полезно, но и необходимо».

Так началась судьба испытателя Владимира Гавриловича Гордиенко на Горьковском авиационном заводе, где делались знаменитые МиГ'и. Нельзя сказать, что Гордиенко был в стороне от творчества. Горьковский завод в те годы считался одним из лучших авиационных заводов и отличался в первую очередь очень сильным КБ. 16 лет Владимир Гордиенко отдал именно творческой работе и внёс огромный вклад в испытания всех модификаций выдающегося высотного сверхзвукового истребителя МиГ-25. А испытания МиГ-25 начинались очень

тяжело. В первых полётах разбили два самолёта, в результате чего поступила команда Микояна - полёты прекратить.

«К нам на завод приехал Александр Васильевич Федотов, тогда шеф-пилот Микояновской фирмы, - вспоминает В.Г.Гордиенко. - Надо было возобновлять полёты МиГ-25. «Завтра будешь летать», - сказал он мне. Я до сих пор благодарен ему за то, что поверил в меня - достаточно молодого испытателя, в сущности, еще ничем себя не проявившего. Честно говоря, моё волнение было велико. Когда в назначенное утро погода оказалась нелётной, у меня как гора свалилась с плеч. Известная истина: «Если лётчик собирается в полёт как на подвиг - значит, к полёту не готов».

Видимо, мне надо было пережить оказанное доверие, осмыслить и просто собраться. Слава Богу, хватило одного дня. На следующий день мне предстояло сделать один полёт - задача простая (после предшествующих неудач) - взлететь и сесть. Когда же самолёт приземлился, Федотов дал «добро» на следующий полёт - с двумя ракетами. В этот день мне удалось сделать три полёта. И с того дня для меня открылась «зелёная улица».

На мой вопрос об экстремальных ситуациях, Владимир Гаврилович отреагировал, как мне показалось, слегка растерянно: «Лётчики-испытатели работают в не проверенных на практике условиях, в том числе и в экстремальных. Это не особые ситуации — это обычная работа». И тут же добавил: «Есть, конечно, эпизоды, которые отложились в памяти особо». И он показал мне золотые часы советской фирмы «Полёт». С обратной стороны выгравирована надпись: «За мужество от руководства завода». Шли обычные серийные испытания МиГ-25. Чарующий женский голос по радиообмену сообщил о целой серии отказов, в том числе основной гидравлики. С большим трудом самолёт удалось посадить не на свой аэродром, а на ближайший военный аэродром, в Правдинске. «Ну, рассказывай», - встретил меня директор завода, - вспоминает Владимир Гордиенко. - Я рассказываю, потом пишу отчёт о дефектах. А сам волнуюсь - вдруг ошибся, вдруг дефекты не

подтвердятся. Такое случается. Ночь не спал. К утру специалисты провели исследования и дали ответы на все вопросы. Дефекты подтвердились».

70-е годы в нашей стране были ознаменованы завидным, с сегодняшних позиций, подъёмом в авиации. Летали много. Как и многим другим летчикам-испытателям, Владимиру Гордиенко приходилось участвовать не только в обычных испытательных полётах. В 1971 г. несколько советских самолетов-разведчиков МиГ-25РБ были доставлены на арабскую авиабазу «Каировест». Владимир Гордиенко был первым лётчиком, совершившим там начальные облётные полёты. Позже к нему присоединились его военные коллегии, лётчики-испытатели из Ахтубинска Николай Стогов и Александр Бежевец. Тогда же на МиГ-25 были выполнены беспрецедентные по тому времени разведывательные полёты над территорией Израиля.

С воздуха были сняты все стратегически значимые районы. Ни одно из существующих в то время в Израиле средств ПВО, включая все типы истребителей-перехватчиков и ракет «земля - воздух», несмотря на многочисленные попытки атаковать, не могли противостоять нашим самолётам. Они летали на скорости, превышающей в 2,5 раза скорость звука, на высоте 20 километров. 26 апреля 1971 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР Владимиру Гавриловичу Гордиенко было присвоено звание Героя Советского Союза. Кстати, приехав в 90-х годах от АО «Авиатика» на международную выставку малой авиации в Ош-Коше (США), Гордиенко познакомился с американским пилотом. Разговорились, и оказалось, что американец был одним из тех, кто пытался перехватить самолёт Владимира Гавриловича над Израилем.

Что главное в профессии лётчика-испытателя? Ответить на этот вопрос нелегко, ибо слишком многого требует жизнь от этой профессии: и мужества, и самообладания, и внутренней дисциплины, и человечности. Александр Гарнаев, вспоминая в своей книге о годах обучения в ШЛИ, написал: «Очень необычным показался нам инструктор нашей группы. Я раньше слышал немало об этом известном лётчике - заслуженном

лётчике-испытателе, Герое Советского Союза Владимире Гавриловиче Гордиенко... Наша первая беседа с ним как с инструктором группы слушателей Школы лётчиков-испытателей показалось странноватой. Он начал со слов: «Вы, наверное, думаете, что наша с вами задача - учить вас летать? Нет, вы все не новички в полётах. Мы, конечно же, научим вас многому из специфики испытательных полётов. Но я свою цель вижу в аналогии с мастерскими Высших школ актёрского мастерства - делать из обучающихся личностей с намного более вдумчивым восприятием жизни и всего окружающего - в соответствии со спецификой вашей новой и очень сложной профессии... И сейчас я готов держать пари - ему удалось это сделать! По крайней мере, с некоторыми из нас!»

Справка. Гарнаев Александр Юрьевич - заслуженный летчик-испытатель России, Герой России. Родился в городе Жуковский Московской области в сентябре 1960 года. Сын Героя Советского Союза Заслуженного лётчика-испытателя СССР Юрия Александровича Гарнаева. В 1967 году отец погиб при выполнении государственного задания (тушение лесных пожаров) на вертолёте МИ-6 во Франции. В 1981 году с Золотой медалью окончил Армавирское высшее военное авиационное Краснознамённое училище лётчиков, после чего служил на лётных должностях в Гвардейском истребительном авиационном полку ВВС Московского военного округа (Кубинка). В 1987 году по окончании Школы лётчиков-испытателей Минавиапрома СССР был направлен лётчиком-испытателем в ОКБ имени А.И.Микояна.

Испытательная работа – вершина лётной профессии. О ней мечтают большинство пилотов, но становятся лётчиками-испытателями избранные. Некоторым из них, к великому сожалению, приходится жертвовать жизнью, открывая пути в неизведанное. Абсолютное большинство лётчиков любыми путями стараются продлить свою лётную биографию. Вот и с Владимиром Гавриловичем я встретился, когда ему было уже около шестидесяти, но он продолжал летать. Летает и сегодня, когда ему за семьдесят. Правда, на небольших самолётах. Ими

он начал интересоваться, ещё работая в большой авиации. Я думаю, одной из причин этого интереса было желание продлить в будущем лётную жизнь. Это ему удалось, чистого ему неба.

ВГ (так за глаза звали Гордиенко) подбирал пилотов для АО «Авиатика» по своему, как говорится, образу и подобию. Расскажу только о двух из них. Они выходцы из известной авиационной семьи Селивановых. В ней из четырёх братьев трое стали лётчиками, один авиационным инженером. Их отличала высокая порядочность, принципиальность и профессионализм. Старший, Валерий Петрович, полковник, завершил свою военную службу командиром дивизии Дальней авиации. Уходя из Советской армии, передал свою дивизию Джохару Дудаеву.

О Дудаеве, как о человеке, Валерий Петрович отзывался хорошо. Он виделся с ним в его последний приезд в Москву, в качестве президента независимой Чечни. На вопрос Селиванова: «Зачем тебе всё это нужно?», Дудаев ответил, что от него уже мало что зависит, назад дороги нет. Валерий Петрович считал - с Дудаевым, при умном подходе, чего не было у Ельцина и его приспешников, можно было договориться. Возможно, избежать кровавого противостояния, и, уж точно, уменьшить его последствия.

После работы в АО «Авиатика» Валерий Петрович успешно руководил отделом авиации общего назначения (АОН) в Департаменте Гражданской авиации. Его отдел оказывал большую помощь ОСКБЭС МАИ при получении Сертификатов типа самолётов «Авиатика-МАИ-890» и «Авиатика-МАИ-890СХ». Между прочим, одними из первых в России.

С младшим братом Валерия Петровича, Виталием, довелось работать побольше. Познакомились в ЦИБП, когда он встречался с генералом Рыжовым П.И. в связи с обращением лётчиков из Ахтубинска в ЦК КПСС о недостатках военной авиации СССР. Виталий Селиванов был инициатором письма. Принципиальная позиция Виталия Петровича по этим, другим подобным, вопросам, была мне близка и понятна. В разгар перестройки, кажется, в «Правде», появилась его статья. В ней Селиванов критиковал партийных руководителей, которые

принцип обучения «Делай, как я!» подменяют словами «Делай, как я…говорю!» По тем временам это очень смелый поступок. Поэтому было приятно встретить его на Ходынке в должности заместителя В.Г.Гордиенко.

Биография Селиванова Виталия Петровича - пример постоянного, чтобы не происходило в жизни, стремления в небо. Заслуженный летчик-испытатель России (1999 г.), подполковник. Родился в феврале 1947 года в Тамбове. С 1964 года летал в тамбовском аэроклубе на планерах и самолётах. С 1966 года - курсант Качинского ВВАУЛ. После окончания Качинского ВВАУЛ работал инструктором на аэродроме «Лебяжье». В 1975 году окончил Центр подготовки лётчиков-испытателей (Ахтубинск). Оставлен в 1 Управлении НИИ ВВС им. В.П.Чкалова. Участвовал в испытаниях и просто летал на самолётах: микояновских – от МиГ-15 по МиГ-27, суховских - от Су-7 по Су-25 (кроме Су-11), яковлевских - от Як-18 по Як-40, туполевских - от Ту-16 по Ту-128, антоновских – от Ан-14 по Ан-26. Даже успел полетать на моём любимом Ил-28. Наиболее важные работы провёл на самолётах МиГ-23 и Су-25. В ходе испытаний Су-25 Виталий Петрович произвёл вынужденную посадку с 8 авиабомбами ФАБ-500М62.

В 1978 году впервые списан с лётной работы (язва). Год не летал, затем восстановился на транспортных самолётах, через год на боевых. В 1979 году окончил Ахтубинский филиал МАИ, инженер-механик. В 1983 году после повторного язвенного кровотечения уволен в отставку.

Приглашён на работу в Москву начальником лётно-методического отдела Управления лётной службы МАП. В 1984 году на первом всесоюзном смотре конкурсе самолётов любительской постройки (СЛА-84) возглавлял лётно-методическую комиссию. После оформления документов по любительской авиации восстановился пилотом-любителем в 1989 году.

Малая авиация помогла Селиванову В.П. (как Гордиенко В.Г.) продлить лётную жизнь. С 1992 году он вернулся к профессиональной работе летчика-испытателя. Работал в АО «Авиатика» на испытаниях самолётов Ави-атика-МАИ-890,

В.П.Селиванов у самолёта «Гжель» и в кабине «Авиатики-МАИ-890СХ»

Авиатика-МАИ-910 и планера Авиатика-МАИ-92. Одновременно принимал участие в облётах самоделок и смотрах-конкурсах. Участвовал в испытаниях первого послевоенного дирижабля «Аэростатика 01», поднимал и испытывал «Аэростатика 02». Дирижабли «Аэростатика» создаются в МАИ научно-производственной фирмой с таким же названием. Красивое было зрелище, когда однажды его аэростат завис над Ленинградским шоссе, перед окнами нашего КБ. Разве мог Виталий Петрович не поприветствовать своих коллег!

В середине 90-х годов наступили трудные времена, Полёты на Центральном аэродроме практически прекратились. С 1996 года В.П.Селиванов стал заместителем начальника ЛИБ ЭМЗ им. В.М.Мясищева в городе Жуковский. С 1997 года ведущий лётчик-испытатель по самолёту бизнес-класса М-101Т «Гжель». В.П. Селиванов освоил более 60 типов самолётов, вертолетов, планеров, дирижаблей и лёгких летательных аппаратов. Не раз демонстрировал авиационную технику на международных выставках в России и за рубежом от Малайзии и Филиппин до Ле Бурже. Два сына Виталия Петровича продолжили традицию – стали лётчиками.

Вот с такими пилотами я начинал работу в АО «Авиатика». Довольно быстро сформировался отдел эксплуатации. Помогло, что руководство выдало на это карт-бланш, подкрепив солидными финансовыми возможностями. В начале 90-х годов

Дирижабль «Аэростатика-02». Гондола – кабина самолёта «А-890»

этот фактор был решающим. Во многих КБ, институтах и организациях денег практически не было. Из них в наш отдел приходили готовые специалисты. Ведущий конструктор из ОКБ им. Микояна Сергей Душенкин, Леонид Ефимов - кандидат наук из института Пищевой промышленности (впоследствии видный бизнесмен), полковник Дубина Григорий из НТК ВВС, подполковник Завьялов Виктор из 13 Института ЭРАТ (Люберцы). Были и молодые ребята, в основном, выпускники МАИ.

Первые четыре года работы хватало всем. Активно шли переговоры с руководством ВВС о возможности использовать самолёт одиночку «А-890» и спарку «А-890У» в качестве ЛА для первоначального обучения курсантов лётных училищ. В Академии им. Жуковского прорабатывались варианты применения самолётов «А-890» при боевых действиях. С Высокогорной экологической обсерваторией Российской Академии наук (ВЭО РАН, г. Нальчик) был заключен договор об испытаниях на наших самолётах теле и тепловизоров. После долгих и трудных переговоров в 929 ГЛИЦ ВВС (Ахтубинск) начались

полноразмерные лётные испытания самолётов «Авиатика-МАИ-890» и «Авиатика-МАИ-890У».

Основная тяжесть ведения переговоров с военными, контроля за изготовлением опытных образцов ЛА для ВВС, легла, естественно, на мои плечи. Руководство АО рассчитывало на это, принимая на работу. Пришлось большее года, как челноку, мотаться между офисом АО «Авиатика» на «Динамо», МАИ и Пироговкой (Главный штаб ВВС). Кроме переговоров, надо было организовывать и контролировать переучивание лётного и инженерно-технического состава, прибывавшего из 929 ГЛИЦ. Наконец, был заключен договор с Финансовым управлением ВВС, два самолёта отправили во Владимировку, в мой родной испытательный Институт.

Для меня эта работа была возвращением в молодость. За время испытаний удалось несколько раз побывать в Ахтубинске. Встречался с сослуживцами по своему отделу - Нигородовым В.П., Тороповым В.А., знакомыми лётчиками – Мигуновым

На Центральном аэродроме

Валерием, Горовым Григорием, многими другими. Постоянным представителем АО «Авиатика» на испытаниях по моей рекомендации назначили Николая Кокиева. Он прибыл к нам из Жуковки в 1971-м году. У него, кстати, мы с Верой впервые смотрели передачи цветного телевидения. Как и его одногодки, Кокиев находился уже в запасе. Найти подходящую работу в Ахтубинске в те годы было нелегко. Поэтому дополнительный заработок был для него совсем не лишним. Кокиев отлично справился со своими обязанностями.

В 1995 году программа испытаний была практически выполнена. Удалось даже довести до самостоятельных вылетов нескольких школьников, сыновей местных лётчиков. Цель испытаний – показать, что самолёты «Авиати-ка-МАИ-890» и «Авиатика-МАИ-890У» можно использовать как средство проверки курсантов лётных училищ перед первоначальной лётной подготовкой - была достигнута. К сожалению, госзаказ на партию учебных самолётов не поступил. У руководства ВВС, да и нашего АО, к этому времени были уже другие приоритеты. Об этом говорилось выше. Из Ахтубинска поступили два тома Акта по результатам совместных лётных испытаний, оформленные, как положено, добротно, со знанием дела. В дальнейшем Акты испытаний самолетов «Авиатика-МАИ-890» и «Авиатика-МАИ-890У» в 929 ГЛИЦ сыграли положительную роль при выдвижении ОСКБЭС МАИ на Государственную премию.

Работы по применению на наших самолётах теле и тепловизоров проводились на базе ЛИИ, г. Жуковский, и на базе ВЭО РАН в Кабардино-Балкарии, г. Нальчик. Основные полёты выполнил Виталий Петрович Селиванов. Совместная работа ОСКБЭС МАИ и ВЭО РАН дала хорошие результаты. Материалы испытаний рассматривались на заседании НТК ВВС и получили положительное заключение. Дальнейшая судьба бортовых теле и тепловизоров, собственности ВЭО РАН, мне не известна. В ОСКБЭС МАИ поступил красочно оформленный Акт с материалами испытаний, представленный при выдвижении кандидатуры МАИ на Государственную премию.

Параллельно с названными испытаниями, с первых дней моего пребывания в АО «Авиатика», развернулась активная работа над сельскохозяйственным (с/х) вариантом самолёта - «Авиатика-МАИ-890СХ» (А-890СХ). Жизнь показала, что он оказался наиболее востребованным. К этому времени развал колхозной системы, в разы возросшая стоимость авиационного бензина, химических реагентов, организационные проблемы поставили на прикол практически всю традиционную с/х авиацию. Её представляли, в основном, самолёты Ан-2 и вертолёты Ми-2, оборудованные малоэкономичными отечественными бортовыми распылителями (опрыскивателями). Урожайность зерновых культур из-за возросшего урона от сорняков и вредителей начала резко падать. Необходимо было найти качественно новый подход к решению этой проблемы.

Одним из способов её решения было применение малоразмерной авиации общего назначения (АОН) для проведения авиационно-химических работ (АХР). Попытки опылять с/х посевы с самодельных лёгких ЛА, и даже с мотодельтапланов, предпринимались и ранее. Как говорится, спрос рождает предложение. Делалось это «по-партизански», вопреки общепринятому законодательству в лице основного документа - Воздушного кодекса. Необходимо было создать принципиально новый ЛА для проведения АХР, провести испытания и сертифицировать его в установленном порядке.

В 1992 году за эту нелёгкую работу взялось АО «Авиатика». Она продолжалась более 10 лет. Когда первые испытания самолёта А-890СХ дали хорошие результаты, началось их массовое применение, не дожидаясь получения сертификата. Обходя запреты в законодательстве, каждый владелец самолета «изворачивался» как мог. Кто-то летал под прикрытием ещё сохранившихся аэроклубов в Российской объединённой спортивно-технической организации (РОСТО), заменившей ДОСААФ СССР, кто-то вступал в Объединенную Федерацию сверхлёгкой авиации (ОФ СЛА) и т.д. Спрос на самолеты А-890СХ возрастал. Дело в том, что при нормальной организации самолёт окупался практически за один – два рабочих сезона.

Это не трудно подсчитать. Стоимость обработки одного гектара составляла ≈ 4-5 $. За один сезон самолёт "Авиатика-МАИ-890СХ" мог обработать около 12-15 тысяч га сельскохозяйственных угодий. Общий заработок составлял порядка 50 000 $. За вычетом накладных расходов, прибыль равнялась 25-35 тыс. $. Самолёта А-890СХ со всем оборудованием стоил 37 тыс. $.

Неудивительно, что эта модификация самолёта имеет наибольший спрос и в России и за рубежом. «Авиатика-МАИ-890СХ» - одноместный лёгкий сельскохозяйственный самолёт, предназначенный для ультрамалообъёмного опыления сельскохозяйственных угодий. А-890СХ - не "ультралайт". Он относится к классу "очень лёгких самолётов" (VLA - very light airplane) и сочетает в себе достоинства "ультралайтов" и лёгких самолётов традиционной конструкции. Как и "ультралайты", А-890СХ имеет низкую стоимость конструкции самолёта и двигателя, компактность, мобильность, высокую экономичность эксплуатации. От лёгких самолётов "Авиатика-МАИ-890СХ" унаследовал высокую надёжность, безопасность эксплуатации. Стандартное самолетное управление по всем каналам совершенно не отличается (по люфтам, трению, усилиям и ходам) от управления самолётов большой размерности. "Авиатика-МАИ-890СХ" приятен и прост в пилотировании. При потере скорости самолёт не входит в штопор, что существенно повышает безопасность полётов. Самолёт спроектирован с учетом соответствующих разделов международных норм JAR VLA и FAR-23 для лёгких самолётов.

Немного о содержании и порядке проведения АХР. К авиационно-химическим работам относятся:

- защита растений от вредителей и болезней;
- внесение минеральных удобрений;
- борьба с сорной растительностью;
- удаление листьев (дефолиация) сельскохозяйственных культур;
- ускорение созревания (десикация) сельскохозяйственных культур.

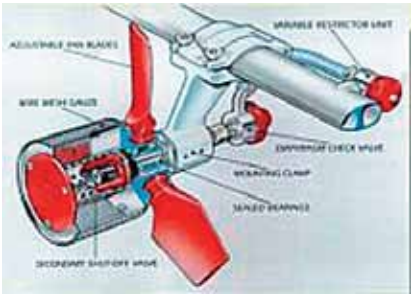
Для проведения АХР на самолёте или вертолёте устанавливается аппаратура для опрыскивания жидкими и сыпучими химикатами, а также для разбрасывания удобрений.

Авиационно-химические работы являются неотъемлемой частью агротехнического процесса выращивания и сохранения высоких урожаев сельскохозяйственных культур. Так, например, без АХР при выращивании твёрдых и сильных сортов пшеницы в разряд фуражного переходит до 70% урожая. Согласно статистическим данным ООН, в настоящее время с помощью сельскохозяйственной авиации обрабатывается 250 млн. га или 5% всех посевных площадей нашей планеты, и в будущем эта доля будет значительно возрастать.

Вначале для испытаний мы выбрали систему распыления английской фирмы "MICRONAIR", за много лет эксплуатации успешно зарекомендовавшую себя во многих странах. Единственным её недостатком была высокая стоимость (5 тысяч долларов). В дальнейшем наши самолёты оснащались, в основном, отечественными системами распыления. Они имели примерно ту же эффективность при значительно меньшей стоимости.

Испытания проводились совместно со специалистами Всероссийского научно-исследовательского института применения гражданской авиации в народном хозяйстве (ВНИИ ПАНХ ГА), г. Краснодар. За более чем 40 лет Институт добился международного признания, накопил уникальный опыт применения авиации в отраслях экономики. И, в первую очередь, при

С/х самолёт над полем. Справа – распылитель фирмы «Микронэйр»



Лётно-испытательный комплекс НПК «ПАНХ», Краснодар

проведении авиационно-химических работ. Наш самолёт обрабатывал поля Краснодарского края и Ростовской области.

Мне несколько раз пришлось посетить ВНИИ ПАНХ ГА. В Краснодаре проживала семья Шкурко, наших соседей по квартире на 7-ой Парковой улице, в Измайлово. Побывал у них в гостях, с удовольствием повспоминали московскую жизнь. У Николая с Лидой росли две дочки. С этими соседями посчастливилось встретиться после Академии несколько раз. Я побывал у них ещё в 1967 году, когда Николай служил заместителем командира полка по ИАС в Котельниково (Качинское лётное училище, Волгоград). Затем Коля с Лидой заезжали к нам в Люберцы на частную квартиру. Они возвращались из Ирака, где несколько лет служил Николай. Эти встречи всегда воспринимаешь, как подарок судьбы.

Самолёт А-890 был спроектирован, по выражению Казимира Михайловича, как «дуракоупорный», т.е. прощающий многие ошибки в пилотировании. Но, конечно, не все. Первая авария произошла с самолётом А-890СХ около станицы Мечетинская Ростовской области в июле 1994 года. С группой специалистов я выехал на место авиационного происшествия (АП). Вместе с сотрудниками НПК ПАНХ мы по всем правилам провели расследование. Конечно, пригодился опыт, приобретенный в Инспекции по безопасности полётов. В итоге были

выявлены недостатки в организации полётов при проведении АХР, ошибки пилота. Их сочетание и привело к аварии. В дальнейшем были еще аварии, и даже катастрофы, но ни одно АП не произошло из-за отказа авиационной техники. Всего было произведено более 300 самолётов только типа А-890, а потеряно не более 7-8 процентов. Это приличный показатель надёжности АТ такого типа. Практически, все АП происходили из-за «человеческого фактора». Конструкторская школа Казимира Михайловича Жидовецкого подтвердила (и подтверждает до сих пор, тьфу, тьфу, тьфу.) свой высокий авторитет.

Время с мая 1992 года по конец 1995 года было очень напряжённым. Кроме испытаний, наша фирма принимала участие во многих авиационных выставках и других мероприятиях. Мы участвовали во всех Мосаэрошоу в городе Жуковском, начиная с первого в 1992 году. С 1993 года выставка в Жуковском получила официальное название Московский авиакосмический салон - МАКС-93 и т.д. Кстати, на первую выставку, по поручению Пьянкова, я отвозил (без всякой охраны!) вступительный взнос, что-то около миллиона рублей. Впервые у меня на руках была такая сумма. Конечно, курс рубля тогда был другой, но всё равно это были большие деньги. Скажу сразу, что оклад мне положили приличный - вместе с премиальными получал примерно на порядок больше своей (не самой маленькой) военной пенсии. По мере роста цен эти суммы постоянно индексировались. Кроме того, нас кормили бесплатными, и очень неплохими, обедами. Так что стимулы для работы в АО «Авиатика» были.

Я начинал эту главу с рассказа о непростой обстановке, сложившейся в стране, и, естественно, во многих семьях. В 1992-1994 гг. прошла ваучерная приватизация, которую в

Самолет «Авиатика–МАИ–890СХ»

народе очень метко прозвали «прихватизацией». Крупнейшие предприятия и организации, в первую очередь, связанные с добычей нефти и газа, оказались в руках новых «хозяев жизни» - олигархов. Это стало результатом преступно организованных, так называемых, залоговых аукционов. По существу, хозяева остались старые - крупные чиновники. К ним примкнули ловкие дельцы, ставшие первыми олигархами – Березовский, Абрамович, Гусинский и иже с ними. Государственная собственность, все богатства, наработанные каторжным трудом поколениями советских людей, оказались, если говорить простым языком, разворованы.

С самого начала ваучерной приватизации в общественном мнении возобладало недоверчивое или резко отрицательное к ней отношение. По данным опросов 1993 года, более половины респондентов (50–55%) считали раздачу ваучеров «показухой, которая реально ничего не изменит». Большинство опрошенных (по данным 1993 года, 74%) изначально полагали, что в результате приватизации основная часть государственных

предприятий перейдет в собственность «ограниченного круга лиц», а не «широких слоёв населения». Так и произошло. Большая часть населения России по сей день негативно относится к итогам приватизации. Как показывают данные нескольких социологических опросов, около 80 % россиян считают её нелегитимной и выступают за полный или частичный пересмотр её итогов. Около 90% россиян придерживаются мнения, что приватизация проводилась нечестно и крупные состояния нажиты нечестным путем (с этой точкой зрения также согласны 72 % предпринимателей).

К середине 90-х годов жизнь стала постепенно меняться. Появилось множество рынков, магазины плодились, как грибы. Скоро практически исчезло само понятие «дефицит». Между продавцами и покупателями укреплялись рыночные (вначале скорее «базарные») отношения. На прилавках появилось всё, были бы деньги. Но их то у многих и не хватало. Моя работа позволила нам впервые почувствовать себя в какой-то степени материально обеспеченными

Мы приобрели импортную технику - телевизор «Орион», прослуживший верой и правдой более 10 лет, холодильник «Шарп», аудио и видеомагнитофоны. Приоделись, вначале в дешёвые китайские кожаные куртки, затем более качественные, не проблемой стали даже! дублёнки. В магазинах исчезли очереди за продуктами. Появилась возможность помочь семье Игоря (военным постоянно задерживали и без того скудное денежное содержание). Наташа сидела дома с маленьким сыном, Павел учился в МАИ. Мы, как могли, поддерживали их семью.

Вера вышла на пенсию и взяла на себя основные заботы о воспитании Миши. Я старался, как мог, ей в этом помочь. Вскоре Наташа и Павел устроились на работу с приличной зарплатой, обрели финансовую независимость. При первой возможности, которых было не так много, гулял с внуком. Это были счастливые минуты - видеть, как на твоих глазах взрослеет и становится всё интереснее маленький человечек. С Ксенией, которая росла в Луховцах, это удавалось значительно реже.

Мы регулярно ездили к Игорю, или он приезжал к нам.

Приходилось постоянно решать житейские проблемы. Все и не вспомнишь. Например, Павлу приходили повестки явиться в военкомат по вопросу призыва в армию. Я узнал об этом от свата Ивана Сергеевича. Военная служба могла здорово осложнить жизнь молодой семьи. Надо было что-то предпринимать. Вспомнил о своём хорошем знакомом, Викторе Филипповиче Герасимове. Мы познакомились в неврологическом отделении госпиталя имении Бурденко, где оба лежали с заболеваниями позвоночника. В то время он был подполковником юридической службы. Потом мы перезванивались, в основном, по праздникам. Герасимов возглавил Приёмную Министра обороны, получил звание генерал-майора. Одним словом, стал влиятельным человеком. Однажды позвонил и предложил даже устроить меня на лечение у Касьяна, знаменитого украинского специалиста по мануальной терапии. Он изредка, без особой огласки, приезжал в Москву лечить высокопоставленных персон. Я отказался, как всегда, было некогда. Теперь жалею, может быть, это сказалось бы положительно на состоянии моего сегодняшнего здоровья. Но, как говорится, жизнь не терпит сослагательного наклонения и не об этом сейчас речь.

Вначале коротко о здании Приёмной Министра Обороны. Интересна история особняка, в котором она тогда располагалась на улице Мясницкой, бывшей Кировской. В 1819-1821 годах особняк, главный дом старинной дворянской усадьбы,

Приёмная Министра обороны РФ, Москва ул. Мясницкая д.37. Эмблема Вооружённых Сил России

заново отстроили по проекту О.И.Бове. Дом получает новый, характерный для московского классицизма 1-й четверти XIX века архитектурный декор: строгий симметричный план, гладкие стены, прорезанные большими, ничем не обрамленными проёмами окон, поднятый на стилобат шестиколонный портик коринфского ордера и лепные сюжетные рельефы над окнами 1-го этажа.

Есть у этого особняка особая слава – ратная. Тихий, уютный дом в начале минувшей войны стал одним из самых охраняемых и секретных объектов - в нём располагалась Ставка Верховного главнокомандования. Такое решение, в частности, предопределило то, что вблизи особняка располагалась станция метро «Кировская» (в настоящее время «Чистые пруды»), построенная глубоко под землёй. Как говорят метростроевцы, она - «глубокого заложения». Ее перронам не страшны были самые мощные фугасные бомбы.

Сталин многократно бывал и в доме на улице Мясницкой, и на станции метро, где для членов Политбюро ЦК ВКП (б) была оборудована специальная комната. Вот что вспоминает бывший член Ставки адмирал Н.Кузнецов: «Не так давно мне довелось побывать в этом особняке и восстановить в памяти обстановку тех дней. В небольшом зале особняка был оборудован кабинет для И.Сталина, рядом с ним размещался начальник Генерального штаба маршал Б.Шапошников, Оперативная группа Генштаба находилась в соседнем доме и в любой момент была готова доложить о последних событиях с фронтов или передать фронтам приказы Сталина.

Верховный Главнокомандующий приезжал в особняк обычно вечером и, если воздушной тревоги не было, работал там далеко за полночь. Когда радиорепродукторы возвещали: «Граждане! Воздушная тревога!», все, находившиеся в особняке, спускались в метро…».

Вот какую роль играл в начале войны и в дни Московской битвы неприметный особняк на Кировской. На нём, придёт время, установят мемориальную доску, как на замечательном памятнике Великой Отечественной войны, истории Москвы. Особняк этот служил после войны жилым домом, где, в частности, проживал маршал Л.Говоров. Располагался в нём одно время детский сад. Теперь двери Приёмной Министра обороны РФ открыты каждый рабочий день с утра до вечера. В нём бережно охраняются исторические залы и комнаты.

Теперь о сути дела. Мы с Иваном Сергеевичем решили поговорить с В.Ф. Герасимовым. Павел привёз нас со сватом к историческому месту. Конечно, архитектурные «излишества» нас мало интересовали, надо было решать основную задачу. Правда, когда мы вошли в бывший Сталинский кабинет, нас поразили его большие размеры и мебель, сохранившаяся с тех времен. Хозяин Приёмной министра вышел из-за массивного стола, обнял меня, принял нас приветливо. Побеседовали. Разобравшись в сути дела, Виктор позвонил руководству ГУК МО (Главное управление кадров) и договорился о нашем визите.

Перед «разводом». Лётно-инженерный состав АО «Авиатика». Во втором ряду третий слева Селиванов В.П., пятый Котляр А.Ф. Первый ряд от меня вправо – Герой Советского Союза Гордиенко В.Г., выпускник МАИ Лемперт Олег, Герой России Муравьёв А.А., Душенкин С.С.

Направились на Хорошевку, где находился ГУК. Заместитель Начальника ГУК'а принял нас сразу. На попытку объясниться, сказал, что Герасимов всё рассказал. Он в курсе, сколько мы со сватом отслужили в армии, что наши старшие сыновья сейчас в кадрах ВС. Поэтому можно положительно решить вопрос. Вызвал офицера, ответственного за городские военкоматы. Обращение к нему было кратким: «Видишь вот этого полковника (указал на Ивана Сергеевича)? Чтобы с сегодняшнего дня фамилии его сына не было в списках призывников!» Тот, естественно, ответил: «Есть», проблема была решена. Как говорится, не имей сто рублей, а имей сто друзей, и желательно повыше чином.

Наметилась в семье новая проблема. Подрастал Мишутка. Молодым Самарским хотелось, естественно, жить отдельно.

Выход был один – разменять трёхкомнатную квартиру. Не сразу мы созрели. В 1994 году стали присматриваться к возможным вариантам. Вопрос оказался сложным. Начавшаяся приватизация жилой площади только усугубляла дело. Какие только варианты не всплывали при этом – от вообще криминальных до довольно приличных. В последний момент они срывались, первые к счастью, вторые - к разочарованию. Скажу только, что в ходе размена нам пришлось приватизировать, распривatизировать и снова приватизировать квартиру.

Были и другие обстоятельства, усложнявшие обмен. Наташа хотела остаться в Северном Чертаново, желательно, в нашем доме. Во-вторых, мы не могли далеко уезжать от Наташиной семьи, чтобы дать ей возможность работать, присматривая за внуком. И, в-третьих, надо было учитывать интересы Игоря, имевшего право на часть нашей жилплощади. Процесс растянулся на несколько лет. Разъезд состоялся только в январе 1998 года. Мы с Верой переехали на Варшавку, в двухкомнатную квартиру, на тринадцатом этаже семнадцатиэтажного панельного дома. Наташа, как и мечтала, «поднялась» всего на один этаж нашего дома, в однокомнатную квартиру.

В конце 1995 года официально состоялся «развод» ОКБ МА с АО «Авиатика». ОКБ МА во главе с К.М. Жидовецким вернулось «в лоно альма-матер» - МАИ. Фактически оно оттуда и не уходило, деятельность ОСКБЭС, по существу, не прерывалась. Я стал официально работником МАИ, отвечая в КБ за эксплуатационные вопросы. Начинался новый период в моей авиационной жизни.

«СОКОЛ». МАИ (1996–2007 гг.)

Сотрудничество ОСКБЭС МАИ с АО «Концерн «Авиатика» продолжалось ещё какое-то время после «развода». На территории МАПО создали во главе с Душенкиным С.С. группу по конструированию навесного сельхоз-оборудования. Примерно к концу 1996 года она прекратила свою деятельность. Специалисты, в основном выходцы из ОКБ им. Микояна, туда и ввернулись. АО «Концерн «Авиатика» вскоре потерял интерес к малой авиации. Чем он стал заниматься, не знаю.

Работы по малой авиации сосредоточилась в ОСКБЭС МАИ и в МАПО. Отдельные, в основном, теоретические проблемы, решались с участием специалистов ЛИИ им. Громова и ЦАГИ. В апреле 1996 года отметили 50-летие Казимира Михайловича Жидовецкого. Всё прошло очень торжественно и по настоящему тепло. Руководство института, представители от других организаций, коллеги отмечали его заслуги как конструктора, организатора, бессменного руководителя ОСКБЭС. Выступавшие говорили искренне, от души, не сомневаясь, что лучшие достижения ОСКБЭС во главе с К.М. Жидовецким впереди.

К сожалению, жизнь распорядилась по-другому. Последние годы приносили, в основном, разочарования. О трудностях с финансированием новых проектов уже упоминалось. Практически прекратились полёты на Центральном аэродроме. Месяцами тянулись задержки с выплатой заработанной платы. Востребованные специалисты уходили, кто в другие КБ, кто вообще в бригады по дачному строительству или чему-то подобному.

Радостным событием было выдвижение работ ОСКБЭС МАИ в области малой авиации на соискание Государственной премии России. Готовились соответствующие доказательные

В.Ю.Дёмин демонстрирует Президенту республики Кипр Главкосу Клиридису самолёт Авиатика–МАИ–89У. Он же с В. В. Путиным на вручении Государственной премии РФ в области науки и техники

документы. В их число вошли Акты по летным испытаниям самолётов типа «Авиатика-МАИ-890» в Ахтубинске (совместно с 929 ГЛИЦ), в Жуковском (совместно с НТК ВВС), в Краснодаре (с участием НИИ ПАНХ). Испытания показали, что самолёты, созданные в ОСКБЭС МАИ, могут успешно применяться для различных целей - тренировки лётного состава, выполнения авиационно-химических работ и экологического мониторинга.

На обсуждениях кандидатуры МАИ в ЛИИ, ЦАГИ и других организациях блестяще выступал К.М. Жидовецкий. По общему мнению, его вклад оказался решающим. Указом Президента России № 1307 от 29 сентября 1999 года ОСКБЭС МАИ была присуждена Государственная премия Российской Федерации в области науки и техники за разработку и внедрение в серийное производство семейства сверхлёгких многоцелевых самолётов. Очень жаль, что Казимир Михайлович совсем немного не дожил до этого события. 1 июня 1999 года его не стало. К.М. Жидовецкому государственная премия была присуждена посмертно…

Ещё при его жизни начались объёмные работы по получению Сертификатов типа для лёгких самолётов. Между прочим, впервые в России. Первопроходцам всегда достаётся больше шишек. Потребовалась сертификация организации

производства на МАПО, навесного сельхозоборудования. Дело в том, что без Сертификата типа самолёт не имеет права привлекаться к проведению экономической, предпринимательской деятельности. Не было секретом, что наши самолёты, в первую очередь, в сельскохозяйственном варианте, приобретались как раз для получения прибыли. Не имея Сертификата типа, эксплуатантам самолётов приходилось выполнять АХР, «по партизанские», обходя, кто как мог, законодательные препоны. В России, как нигде в мире, чиновники большие мастера ставить их на каждом шагу!

Сертификат типа – документ, который выдаётся государственной организацией, регулирующей авиационную сферу для производителей аэрокосмической техники или её элементов, Для этого проводится официальная проверка гражданского самолёта, двигателя, пропеллера и т. п. Сертификат выдается, если АТ, по результатам этой проверки, удовлетворяет требованиям годности для безопасной лётной эксплуатации. Помимо базового сертификата (Type certificate) типа, могут выдаваться дополнительные. Например, сертификат типа по шуму на местности (Type noise certificate).

Работы по сертификации проводились параллельно несколькими организациями - Департаментом Воздушного Транспорта (бывшее Министерство Гражданской авиации), ГосНИИ ГА, ОСКБЭС МАИ, МАПО, НИИ ПАНХ (г. Краснодар) и другими. Процесс сертификации занял несколько лет. По существу, при нормальном функционировании КБ, он перманентен. Это ответственное направление в деятельности ОСКБЭС МАИ возглавил заместитель главного конструктора Виктор Моисеевич Фейгенбаум. Кандидат технических наук, квалифицированный авиационный специалист, и, что более важно, просто порядочный человек.

Виктор Моисеевич, Александр Фёдорович Котляр и я более десяти лет работали бок о бок, размещаясь в небольшой, шумной (пыльное окно выходило на Ленинградский проспект) комнате. Казалось бы, должны были надоесть друг другу, как горькая редька. Но я вспоминаю об этом периоде жизни, как

об одном из лучших. Мне грустно, что болезнь прервала его. Не помню случая, чтобы между нами, как говорится, «пробежала бы какая-нибудь кошка». Старались поддержать друг друга в трудные минуты. Интеллигентность, эрудированность Виктора Моисеевича впечатляли. Хотелось подражать его манере спокойно, доказательно вести переговоры, никогда не повышая голоса, не применяя грубых выражений. Не всем это удавалось. Александр Фёдорович Котляр тоже пользовался заслуженным уважением и признательностью окружающих, благодаря исключительному трудолюбию, жизнерадостности и доброжелательности. Нас с ним, прежде всего, из-за возраста, иногда называли «аксакалами», «двумя Фёдоровичами».

Всё это, возможно, создавало в нашей «горнице» положительную ауру. Образовался своеобразный «мужской клуб». В свободное время, когда не было общих сборов, в «узком кругу ограниченных людей» отмечались дни рождения, другие

Сертификат разработчика АТ и Сертификат типа самолёта А-890

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
INTERSTATE AVIATION COMMITTEE

АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР
AVIATION REGISTER

СЕРТИФИКАТ
РАЗРАБОТЧИКА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ
DESIGN ORGANIZATION CERTIFICATE

№ Р-92

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
INTERSTATE AVIATION COMMITTEE

АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР
AVIATION REGISTER

СЕРТИФИКАТ
ТИПА
TYPE CERTIFICATE

№ СТ-170

события. Например, «святые» дни - 9 мая, 23 февраля. Александр Федорович мог, при ограниченном исходном материале, так сервировать стол, что посидеть за ним было одно удовольствие. Я уже не говорю о сале, красной рыбе, огурчиках фирменного, «котлярского», посола. Их присутствие было обязательным и придавало застолью особый шарм. Собирались у нас и просто так, поговорить «за жизнь». При возможности, с удовольствием заглядывал на такие посиделки Казимир Михайлович.

Валерий Володарский – начальник отдела сертификации лёгких самолётов, «Авиарегистр», МАК

Виктор Моисеевич стал связующим звеном с Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК), с отделом сертификации лёгких самолётов. АР МАК является крайней инстанцией в России, которая даёт «добро» на выдачу Сертификата. Он был образован в 1991 году после распада СССР и Министерства гражданской авиации. МАК учреждён на основании подписанного 30.12.1991 межправительственного «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства». Данным Соглашением МАК определён исполнительным органом 12 государств бывшего Союза ССР в области гражданской авиации и использования воздушного пространства.

В процессе работ по сертификации воздушных судов (ВС) большое значение отводится лётным испытаниям и отработке эксплуатационно-технической документации (ЭТД). Для очень лёгких и сверхлёгких ВС двигатель и воздушный винт сертифицируются в составе ВС. Изменения в конструкции воздушных судов, соответствие их авиационным нормам, правилам и требованиям ЭТД, тоже было необходимо согласовывать с АР МАК. Так как все работы при этом обеспечиваются Разработчиком, то основная нагрузка легла на плечи специалистов ОСКБЭС МАИ. И, в первую очередь, на В.М.

Коллектив ОСКБЭС. Первый слева сидит Дёмин В.Ю. Стоят – первый слева Фейгенбаум В.М., пятый – Павлуцкий А.В. Справа на снимке от меня – Гордиенко В.Г., слева – Лапшин В.П., Горюнов Н.П., Котляр А.Ф.

Фейгенбаума, координатора процесса сертификации. Мы с А.Ф. Котляром отвечали конкретно за отработку бюллетеней и внесение изменений в Руководства по лётной и технической эксплуатации.

С Александром Фёдоровичем Котляром жизнь долго вела нас по параллельным авиационным дорогам, хотя он старше меня (с 1929 года рождения). А встретились мы только в середине 90-х годов, в АО «Авиатика». Начнём с того, что его отец, генерал-лейтенант Фёдор Котляр, был боевым соратником дважды Героя Советского Союза генерал-лейтенанта Ивана Полбина, учившегося в Вольском ВАТУ. После войны Ф. Котляр командовал авиадивизией, базировавшейся в городе Паневежис, где позже довелось мне служить.

Александр Фёдорович, прекрасный рассказчик, с завидной памятью, чётко помнил давно прошедшие события, фамилии, имена. Например, как он, 16 лет от роду, «на перекладных»,

добирался до отца из Уссурийска, через всю разорённую войной страну. К тому времени Александр успел поработать токарем, помощником машиниста паровоза, закончив железнодорожное ФЗУ (фабрично-заводское училище). И хотя я оказался в Паневежисе через 12 лет после него, нам было что вспомнить.

Мы оба окончили Академию им. Жуковского, он, конечно, раньше. Моим начальником в Ахтубинске был его однокурсник по академии А.С. Клягин. С другим его однокурсником, Владимиром Илларионовичем Стрижаковым, я служил в ЦИБП, на Хорошёвке, до сих пор поддерживаю хорошие отношения. Жизнь сводила меня и с другими его однокурсниками – полковниками Скоркиным, начальником отдела летающих лабораторий 13 ГосНИИ ЭРАТ (Люберцы), Хрулёвым, сыном Сталинского наркома, начальника тыла Красной Армии во время Отечественной войны. Интересные были личности. Хрулёва сменил на посту Старшего военпреда завода топливной аппаратуры «Знамя революции» мой однокурсник Валя Фомин. Оказалось, что в пятидесятых годах прошлого века А.Ф. Котляр служил с моим будущим сватом в городе Энгельсе.

Гриша Кузнецов, мой товарищ, долго работал с Котляром в вертолёт-ном отделе филиала 8 ГНИКИ на Чкаловской. Оттуда Александр Фёдорович уволился в запас. Но с авиацией не порвал – более 10 лет работал в Министерстве авиационной промышленности, затем перешёл в нашу организацию. 23 апреля 2009 года А.Ф. Котляру исполнилось 80 лет! Красивый юбилей, редко кому удаётся отметить его на работе. Сегодня (21.04.2009 г.) Александр Фёдорович позвонил и пригласил меня на торжество. Очень жаль, что по состоянию здоровья пришлось отказаться. Месяцем ранее я по той же причине отклонил подобное приглашение от его сокурсника, Владимира Илларионовича Стрижакова. Правда, он, в отличие от Котляра, уже более 20 лет занимается только дачными проблемами. Дай Бог им доброго здоровья.

В конце 90-х годов, после ухода Казимира Михайловича, его преемнику, Николаю Петровичу Горюнову, из-за финансовых

трудностей пришлось принимать нелёгкие решения. Пришлось продать гордость КБ – самолёт чемпионатного типа «Акробат». Хорошо, что попал он в хорошие руки. Однажды Горюнов позвал меня в свой кабинет и познакомил с симпатичным мужчиной спортивного вида. Это был известный спортсмен, чемпион СССР по акробатическому пилотажу, Юргис Кайрис, уроженец Литвы.

Хороший знакомый К.М. Жидовецкого, он был в курсе достижений нашего КБ. Поэтому с удовольствием приобрёл самолёт «Акробат». Мы оформили ему допуск на эксплуатацию самолёта. Ю. Кайрис переправил его в Каунас, где он в новой Литве стал владельцем нескольких спортивных ЛА. С помощью наших специалистов «Акробат» дорабатывали уже на месте. Большой вклад в доведение самолёта до международных требований внёс заместитель Главного конструктора ОСКБЭС Лапшин Владимир Павлович. Он несколько раз выезжал в Литву. Привозил, по моей просьбе, литовскую прессу. Вере было интересно познакомиться с литовскими новостями. Заодно и проверить свои знания языка. Из газет, кстати, мы узнали, какую популярность приобрёл Ю. Кайрис, и не только в Литве. Вот некоторые примеры.

«Популярнейшая британская бульварная газета “The Sun” выбрала десятку самых опасных и наиболее зрелищных трюков

Каунас. Ю. Кайрис после удачного полёта

всех времён. На последнем месте – «легендарный российский пилот» Юргис Кайрис. Согласно изданию, пилот совершил невероятный трюк, пролетев в 1999 году под всеми вильнюсскими мостами, переброшенными через реку Нерис. В прошлом году Ю.Кайрис удивил мир тем, что «животом» самолета протаранил огненную стену, установленную в Мельбурне…

Газета писала уже о том, что новый рекорд пилотажа в 1999 году установил литовский лётчик, выпускник Ленинградской академии гражданской авиации Юргис Кайрис. Он пролетел под десятью мостами подряд. Если подвиг Валерия Чкалова начальство квалифицировало как воздушное хулиганство и наказало героя, то полёт Кайриса был вполне легальным. Пилот получил разрешение у городских властей Вильнюса, застраховал себя и мосты на 2,5 миллиона долларов - и «от винта!». На спортивном самолёте отважный лётчик под мостами на реке Нярис «нырнул» десять раз, едва не касаясь воды. Кстати, один из мостов поднят над водой всего на шесть метров…

Литовский летчик Юргис Кайрис, который первым начал выполнять в небе фигуры под музыку, – лидер мировой элиты высшего пилотажа, победитель мировых и европейских чемпионатов, конструктор-соавтор моделей СУ-26, СУ-29, СУ-31, «Акробат»…

Выдающийся литовский лётчик наказан за полёт вверх колёсами под мостами. Есть, правда, определённый нюанс. Закон запрещает рекламировать табачные изделия только предприятиям, а Ю.Кайрис - частное лицо. Да вот беда: у него есть и собственное предприятие, названное его же именем, которое формально и организовало полёт, поразивший весь мир.

Сам пилот рассказывает, что Литва не способна спонсировать его рекорды, которые приносят славу республике. Да к тому же страна не выделяет средства на подготовку к мировым первенствам, на которых он обычно занимает высшие места. Оценивая решение государственной службы по контролю за табаком и алкоголем, лётчик сказал журналистам, что сам не курит и другим не советует. Выразил удивление: почему, мол, государство борется с курением лишь запретом на рекламу табака?

Юргис Кайрис и его знаменитый полёт под мостами

Стало известно, что премьер-министр Литвы Андрюс Кубилюс, восторгавшийся полётом под мостами, сказал о том, что законы надо выполнять, какие бы они ни были. Всё это приведёт к тому, что выдающийся лётчик прекратит выступления в Литве. После своего очередного рекордного полёта он пообещал устроить соревнование с легендарным гонщиком «Формулы-1» Миккой Хаккиненом, который специально приезжал в Каунас…»

Но, как говорится, дурной пример заразителен. Примеру Ю. Кайриса последовал его товарищ – пилот Р. Паксас, правда, совсем с другой целью. Вот как писали об этом литовские газеты: «Кандидат в президенты Литвы, член Сейма Роландас Паксас совершил с двумя коллегами-спортсменами полет на трёх самолётах под мостом через реку Нерис. Расстояние между Як-50 в этот момент не превышало 1,5 - 2 метров. От поверхности воды до моста - 8,5 метра, дистанция между опорами - 60,5 метра. Считается, что столь «тесный» совместный полёт трёх самолётов под мостом совершен впервые в мире, и его участники надеются попасть в Книгу рекордов Гиннеса».

Не знаю, попали ли «герои» в книгу Гиннеса, но президентом Р. Паксас стал. Правда, на короткий срок. Махровые националисты не могли простить ему советское прошлое и быстренько заменили на старенького, но зато надёжного, американского дядюшку. Ю. Кайрис рассказывал В.П. Лапшину, что предупреждал друга не менять чистое небо на грязную политику. И оказался прав – ничего хорошего из этого не получилось.

В начале нового тысячелетия творческая жизнь ОСКБЭС, после пережитого «дефолта» 1998 года и его последствий, несколько оживилась. Продолжились работы по сертификации самолётов семейства «Авиатика-890». Новую струю в жизнь КБ внёс приход известного конструктора из ОКБ им. Сухого Лапшина Владимира Павловича.

Его пригласил ещё Казимир Михайлович, имевший «нюх» на талантливых людей. На ближайшие годы, вплоть до 2007 года, проект лёгкого многоцелевого моноплана МАИ-223, главным конструктором которого стал Лапшин, стал для ОСКБЭС приоритетным. Самолёт получился довольно удачным, с ласковым именем «Китёнок». ЛА создавался исключительно силами КБ, на территории МАИ в цехе ОЭЗ. Было понятно, что время биплана А-890, продолжавшего успешно летать в небе Родины и за рубежом, проходит. Новый самолёт, отвечавший всем современным требованиям к лёгкой авиации, должен был придти ему на смену.

МАИ-223 «Китёнок» является продолжением воплощённой в самолётах серии Авиатика-МАИ-890 концепции профессионально спроектированного сверхлёгкого летательного аппарата. Их появление на рынке назвали на Западе «перестройкой в ультралайтах».

Проект самолёта выполнен по полной схеме проектирования летательных аппаратов, принятой в Российской авиационной промышленности и включает в себя в том числе:

- аэродинамический расчёт;
- расчёт лётно-технических и взлётно-посадочных характеристик;
- расчёт характеристик устойчивости и управляемости;
- прочностной и усталостный расчёты;
- расчет аэроупругости и флаттера;
- полный комплекс лётно-конструкторских испытаний;
- разработку в полном объёме Руководств по лётной и технической эксплуатации и другой эксплуатационно-технической документации.

МАИ-223 на колёсном шасси, на лыжах, на поплавках. Кабина

На самолёте применены современные высококачественные авиационные материалы. Основными отличиями самолёта от предыдущих разработок ОСКБЭС МАИ являются более высокие ЛТХ и возможность поставки самолетов в комплектах для самостоятельной постройки (сборкомплектах или, по принятой на Западе терминологии, «китах»).

Самолёт МАИ-223 представляет собой двухместный одномоторный подкосный моноплан-парасоль, имеющий трёхопорное неубирающееся шасси с хвостовым колесом. Расположение экипажа в кабине - «бок о бок», управление штурвальное, спаренное. Возможна установка поплавкового и лыжного вариантов шасси. Крыло самолёта имеет возможность складывания для транспортировки и хранения в объёме, не большем, чем стандартный автомобильный гараж.

Закрытая вентилируемая и обогреваемая кабина с низким уровнем шума и хорошим обзором позволяют успешно эксплуатировать самолёт даже в жестких российских условиях.

Появление этой машины уже спровоцировало дискуссию о возможности и необходимости в России «народного самолёта». И пока наш народ решает, что ему нужно, а законодатели гадают, что ему можно, создатели «Китёнка» продолжают совершенствовать свое творение.

Вот первые впечатления корреспондента А. Меглинского (журнал «АОН» №10, 2004 год) от знакомства с МАИ-223. «Подойдя к самолёту, я первым делом обратил свое любопытство на кабину. Кресла пилотов, расположенные рядом, укомплектованы сменными подушками для удобного размещения экипажа с разными антропометрическими параметрами. Обеспечена возможность полётов с использованием парашютов. Привязная система у каждого члена экипажа четырёхточечная, состоящая из двух поясных и двух плечевых ремней. За задней стенкой кабины имеется двухсекционный багажник общей вместимостью около 150 л, отверстие в задней стенке которого позволяет перевозить длинномерные предметы типа лыж, удочек и прочее…

Занимаю правое кресло в кабине. Кресло удобное, обзор хороший, всё под рукой. Штурвальное управление действительно намного облегчает посадку в кабину, сам штурвал очень «ухватистый», хотя вытяжная колонка имеет необычный вид. Место командира занимает Герой Советского Союза, Заслуженный лётчик-испытатель Владимир Гаврилович Гордиенко. Это означает начало полёта. Отлично! Мгновенный запуск прогретого «Ротакса», страгивание прихваченных морозом лыж, и мы рулим, пересекая ВПП. Взлетать будем по снежной целине, чтобы убедиться во внеаэродромных качествах «Китенка»…

На рулении по снегу самолёт восхитительно проходим, устойчив и хорошо управляем. Пробежав порядка 100-110 м, отрываемся с двух точек при закрылках, отклоненных на 20 градусов. Набор высоты доставил удовольствие: самолёт легко и уверенно лез вверх с вертикальной скоростью порядка 5 м/с, не проявляя признаков неустойчивости. Как воздушный змей в хороший ветер! Перевод в горизонтальный

полёт открыл восхитительное зрелище зимних красот Подмосковья…

Тут самое время упомянуть об уровне комфорта в кабине, потому что на земле все оцениваешь иначе. Ширина кабины МАИ-223 достаточна для удобного размещения двух человек в зимней одежде. Благодаря парасольному крылу с выраженным поперечным «V» обзор очень хорош. Даже на вираже, а сильно тонированные стёкла оказались очень кстати, поскольку от яркой белизны снега, залитого светом расщедрившегося в тот день мартовского солнца, к моменту полёта начали болеть глаза. В полёте они отдохнули. А что касается шума - это был тот редкий случай, когда хотелось уменьшить громкость СПУ, но было как-то недосуг…

«Китенок» явно относится к породе «самоприземляющихся» самолётов, обеспечивающих очень простое и комфортное пилотирование на посадке. Выравнивание оказалось простым и классически ровным. И уже совершенной кульминацией стала великолепная работа амортизации шасси: она полностью исключила подозрения относительно возможного капотирования или «козлов». Амортизация выше всяких похвал, она вполне обеспечит посадку на неподготовленную площадку, даже при подборе с воздуха…

Рассказывать об этой интересной машине можно было бы еще долго, но объём информации значительно превышает располагаемый объём журнальной площади, поэтому пора делать выводы. «Китёнок» при всей своей необычности определённо удался, остаётся лишь проследить за его дальнейшим развитием. А сейчас можно констатировать, что очередная попытка «пойти своим путём» оказалась значительно удачнее и симпатичнее той, о которой говорил некогда юный Володя Ульянов».

Хочу только добавить - КБ рассчитывало, что после проведения комплекса лётных испытаний и доводки конструкции самолёт МАИ-223 будет пользоваться широким спросом. Этот тип воздушного судна является дешёвым, доступным и надёжным видом транспорта. Его можно применять для

индивидуального использования в целях туризма, отдыха и самореализации, как в России, так и за её пределами. Очень хотелось бы, чтобы эти надежды оправдались.

Автожир МАИ-205

Что они не беспочвенны, свидетельствуют выдержки из прессы о фирме ЗАО «Авиатика-Урал», которую возглавляет энергичный и грамотный предприниматель Сергеев Евгений Андреевич. Он давно и плодотворно сотрудничает с коллективом ОСКБЭС МАИ. «Вопрос о лицензии на выпуск МАИ-223 в Екатеринбурге будет решён в ближайшие месяцы. Получение лицензии на право производства лёгкого многоцелевого двухместного самолёта МАИ-223, разработки Московского авиационного института, на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА) ожидается в ближайшие два месяца. Об этом корреспонденту «АвиаПорт. Ru» сообщил информированный источник в области создания и производства лёгких самолётов…

Самолёт МАИ-223 внедряется в серийное производство на двух производственных площадках - в производственном центре малой авиации МАИ и в ОАО «Уральский завод гражданской авиации» (г. Екатеринбург). К сожалению, выпуск ЛА типа «МАИ-Авиатика» на Российской самолетостроительной корпорации «МиГ» пока приостановлен. Этот факт сложно понять, так как спрос на самолёты этого типа большой, в том числе и в России». «Авиа-Порт. Ru», 12.05.2008 г.

МАИ-208 (проект)

В ОСКБЭС МАИ продолжаются работы над новыми, усовершенствованными проектами автожиров МАИ-205 и МАИ-208 (конструктор Андрей Зорин)

с навесным сельскохозяйственным оборудованием. МАИ–205 – очень лёгкий многоцелевой одноместный автожир, предназначенный для любых видов полётов неакробатического применения (учебных, тренировочных, спортивных и других), а также для выполнения авиационно-химических работ при установке на автожир съёмного сельскохозоборудования. Если МАИ-205 был построен на конструктивной базе самолёта Авиатика-МАИ-890, то Автожир МАИ–208, при том же предназначении, должен стать глубокой модификацией самолёта МАИ–223.

В КБ проводились работы ещё по нескольким направлениям. Основные надежды Н.П. Горюнов связывал с участием ОСКБЭС МАИ в государственном проекте по развитию малой авиации в России. Намечался большой грант для МАИ, который позволил бы вернуть в коллектив талантливых конструкторов, рассчитаться с долгами и запустить в производство новые перспективные проекты. Гарантом выступал ректор института Александр Макарович Матвеенко, академик, заслуженный деятель науки и техники РФ, член координационного совета упомянутого выше проекта.

Но, как говорится, мы предполагаем, а Бог располагает. Довольно неожиданно, по крайней мере, для коллектива ОСКБЭС, «ушли» с поста ректора Матвеенко А.М. Для нового руководства МАИ проблемы ОСКБЭС оказались далеко не первоочередными. Это проявилось, прежде всего, в вопросах финансирования. Надежды на государственный грант улетучились. Вместо возвращения проверенных кадров, продолжился их отток. Ушёл в неизвестную, но денежную структуру Лапшин В.П. Вместе с Потаповым Александром Борисовичем, ведущим конструктором КБ и по должности, и по существу. За несколько месяцев буквально «сгорел» (онкология) Александр Васильевич Павлуцкий, ведущий аэродинамик КБ. Саша был настоящим русским интеллигентом, что большая редкость в наше время. Для меня же он стал и первым учителем компьютерной грамоты. То, что я сейчас худо-бедно набираю эти заметки на ноутбуке, большая его заслуга. Вечная ему память.

Вдобавок ко всему, в конце 2007 года почувствовалось дыхание финансового кризиса. Всё это привело к приостановке работ по основным направлениям. Чем занимается КБ сейчас, в 2009 году? Хочу предупредить, что сведения о периоде после 2007 года я черпаю, в основном, из Интернета. Наряду с основными темами разрабатываются и другие, несколько экзотические проекты. Продолжается сотрудничество с дирижаблестроительной фирмой НПО «АвгуръРосАэросистемы».

Это направление, с учётом всё возрастающего интереса к дирижаблестроению, является перспективным. На фирме разработан четырёхместный дирижабль Au-30. Он выпускается научно-производственным объединением «РосАэроСистемы». Гондола, оперение, система электродистанционного управления силовой установкой дирижаблей Au-30 спроектированы и изготавливаются в ОСКБЭС МАИ.

24 октября 2007 в аэропорту города Марсель совершил первый полёт дирижабль Au-30 № 3003. В состав экипажа входили:

•Путинцев Леонид - лётчик-испытатель НПО «АвгуръРосАэросистемы», Россия;

•Доминик Моне - лётчик-испытатель заказчика, Франция;

•Дёмин Вадим - заместитель Главного конструктора ОСКБЭС МАИ, Россия;

•Альфред Корки - лётчик инструктор, США.

Дирижабль поставлен во Францию для полёта экспедиции знаменитого французского путешественника Жан-Луи Этьена на Северный полюс.

Двухместный дирижабль Au-12м предназначен для подготовки пилотов-воздухоплавателей, патрулирования и визуального контроля автодорог, городских территорий в интересах экологического мониторинга и ГАИ. Он может применяться при контроле за чрезвычайными ситуациями, в спасательных операциях, для охраны и наблюдения, рекламных полётов, качественной фото, кино, теле- и видеосъёмки в интересах рекламы, телевидения, картографии.

Презентация дирижабля Au-30 в Марселе. В центре – путешественник Жан-Луи Этьен и вице-спикер Госдумы А. Чилингаров. Крайние: слева Дима Манахов – наш ведущий электрик, справа Дёмин В.Ю.

Дирижабль Au-12м разработан и выпускается Научно-производственным объединением «РосАэроСистемы». В ОСКБЭС МАИ спроектированы и изготавливаются гондолы с силовой установкой, оперение и система управления дирижаблей Au-12м. ». К сожалению, по некоторым сведениям фирма «Авгуръ» тоже столкнулась с финансовыми проблемами.

Крайний проект ОСКБЭС МАИ - четырёхместный двухдвигательный самолёт МАИ–407. Он спроектирован с учётом требований авиационных правил АП–23, аналогом европейских JAR–23 и американских FAR–23. Основные варианты применения самолёта МАИ–407:

•авиаперевозки;

•первоначальное обучение и профессиональный отбор лётного состава;

•воздушное патрулирование нефте- и газопроводов, ЛЭП, лесных массивов, водоёмов и прочее;

•аэросъёмка, инструментальный мониторинг;

•авиатуризм.

Лапшин В.П. в гондоле дирижабля Au-12м.

Важной особенностью МАИ-407 является возможность многоцелевого применения одного типа самолёта для всех перечисленных задач. Это обеспечивается рациональным сочетанием противоречивых факторов:

•максимальной крейсерской и минимальной посадочной скоростей;

•простоты пилотирования и достаточной маневренности;

•большой дальности и способности садиться на грунтовые полосы и подготовленные площадки.

Самолёт МАИ–407 (проект)

С 2008 года ОСКБЭС принимает участие в изготовлении гибридных

Гибридный аэростат К-01.

аэростатов «Колибри». Это, по существу, воздушные шары, аэростаты объемом меньше 30 куб.м. (половина железнодорожной цистерны). Гибридные аэростаты лишены недостатков своих предшественников. Они сочетают в себе свойства аэростата и воздушного змея – в ветер на аэростат действует, кроме аэростатической силы, аэродинамическая подъёмная сила, которая помогает аэростату противостоять ветру, и не даёт сносить аэростат. Более того, при ветре максимальная высота подъёма аэростата больше, чем в безветренную погоду. Малоразмерные привязные аэростаты, предназначены для подъёма разнообразной полезной нагрузки. На платформу может быть установлено оборудование для выполнения панорамного видеонаблюдения и видеосъемки, аэрофотосъёмки, метеонаблюдений, контроля загрязнения атмосферы и т.д. Кроме того, ввиду малого объёма, аэростаты могут применяться для оперативного подъёма рекламы и для видеосъёмки на массовых мероприятиях (особенно однодневных, где применение больших аэростатов нецелесообразно).

Подъём аэростата К-01

Для подъёма и спуска аэростата используются ручные и электрические лебёдки. Для аэростатов К-01 и К-02 можно использовать поясные лебёдки, которые крепятся на поясе оператора, а оператор может перемещаться вместе с аэростатом, выведенном на рабочую высоту. Для аэростатов К-05, К-10 и К-20 используются только стационарные лебёдки, которые закрепляются или на тяжёлом гелиевом баллоне, или на любом другом надёжном основании.

Я довольно подробно перечисляю тематику работ в ОСКБЭС МАИ по нескольким причинам. Во-первых, потому, что люблю коллектив, в котором проработал более 15 лет. Немного меньше половины моего срока службы в армии. По мере возможности, продолжаю интересоваться деятельностью ОСКБЭС МАИ. Потенциал этого самобытного коллектива никуда не денется, со временем всё наладится. Во-вторых, теперь, когда я волею судьбы прекратил трудовую деятельность, связь с этим, ставшим для меня родным, коллективом дорогого стоит. Приятно, что коллеги меня не забывают, звонят, сообщают новости, приглашают на торжественные мероприятия.

Это не удивительно. Атмосфера доброжелательности, взаимопомощи, уважительного отношения друг к другу складывалась в ОСКБЭС годами. Микроклимат в любом коллективе не в последнюю очередь зависит от человеческих качеств руководителя. С этим КБ повезло. Достаточно вспомнить Казимира

Встреча Нового 2006 года. Слева первый Горюнов Н.П., справа вторая Ирина Васильевна. Между мной и Сашей Потаповым Лариса Серафимовна

Михайловича Жидовецкого, долгое время его возглавлявшего. Сменивший его Николай Петрович Горюнов старался не опускать планку. Во время дефолта и других катаклизмов делать это нелегко. Надеюсь, что и Вадим Юрьевич Дёмин, ученик К.М. Жидовецкого, ставший Главным конструктором в 2008 году, будет достоин своего учителя.

Со многими специалистами из ОСКБЭС МАИ я был знаком ещё с 1992 года, но по-настоящему почувствовал себя членом этого коллектива в конце 1996 года. В декабре мы с А.Ф. Котляром были введены в штаты ОСКБЭС. Сразу бросилась в глаза почти домашняя обстановка, царившая в коллективе. По существу, так оно и было. Нам рассказывали, что ранее было принято встречать Новый Год, отмечать другие праздники у кого-то на дому, или на природе, когда это было возможно.

В 90-е годы подобные мероприятия проводились обычно в чертёжном зале. Кульманы сдвигались по сторонам, сооружали банкетный стол, иногда на 50 и более персон. Пели песни, часто бардовские (были хорошие голоса), находилось место и для желающих потанцевать. Безусловно, нельзя не вспомнить представительниц прекрасной половины КБ. Исполнение профессиональных обязанностей не мешало им поддерживать в коллективе тёплую, доверительную обстановку. Например, я, как и многие другие, в трудные минуты всегда мог рассчитывать на помощь и поддержку Ларисы Серафимовны Буралёвой. Принципиальная, всегда доброжелательная и жизнерадостная, Лариса Серафимовна многие годы была бессменным секретарём и. можно сказать, «ангелом-хранителем» Главных конструкторов КБ.

В Новогодние праздники организовывались выезды в дом отдыха МАИ «Ярополец». Он размещается в хорошо сохранившихся главном корпусе и флигелях усадебного дома Гончаровых. Восстановлена и действует Предтеченская церковь 1755 года постройки. Имение было одним из богатейших в Подмосковье, с роскошным дворцом, прекрасной внутренней и внешней отделкой и скульптурами, регулярным и пейзажным

парками. Оно заслужило прозвище «русского Версаля». Само название - старинное, народное предание производит его от «Ярого поля», в древности отведённого для содержания псарни московских царей. Сохранилось известие, что некогда здесь любил охотиться Алексей Михайлович. Усадьба имеет мемориальное значение. Ярополец дважды, в 1833 и 1834 гг., посещал А. С. Пушкин. Он приезжал сюда к матери своей жены - Н.И. Гончаровой.

Если уж зашла речь об архитектурных шедеврах, хочу вспомнить о Храме Всех Святых на Соколе. Он мне всегда нравился. Ещё в советские времена, выходя из метро, взгляд невольно останавливался на его позолоченных куполах с крестами. В годы работы в МАИ я часто заходил в Всех-святский Храм. И всегда обращение к Всевышнему приносило облегчение.

Интересна история Храма, особенно, в свете сегодняшних отношений между Россией и Грузией. В своих преданиях грузины, как, впрочем, и русские, относили себя к прямым потомкам Ноя. Они считали своим родоначальником Картлоса,

правнука Иафета, а славяне чтили своим праотцем царя Мосоха, сына Иафета. Приход грузин в Москву было не началом, а скорее результатом дружественных отношений Грузии с Россией, когда Грузия терпела бедствия от своих воинственных иноверных соседей, прежде всего от Османской империи, и просила у православной России защиты и помощи.

Единственная дочь И.М. Милославского Федосья Ивановна вышла замуж за грузинского царевича Александра Арчиловича, давнего друга царя Петра, и село Всехсвятское перешло к нему как приданое жены. Царевич Александр Арчилович попал во время Северной войны в плен и умер в Стокгольме в 1711 году, не оставив потомства. Всехсвятское перешло к его сестре Дарье Арчиловне. Она и построила здесь в 1733–1736 годах новую прекрасную церковь, которая дожила до наших дней. Главный престол освящен в честь всех святых, а два придела – в честь иконы «Всех скорбящих Радость» и во имя праведных Симеона Богоприимца и Анны Пророчицы. Храм Всех Святых стал усыпальницей московских грузин. На его погосте был похоронен Иван Багратион, отец знаменитого генерала П.И. Багратиона. Сам полководец и поставил памятник на отцовской могиле.

В 1928 году Всехсвятское превратилось в поселок Усиевича – в честь революционера, чьё имя теперь носит улица

между станциями метро «Аэропорт» и «Сокол». В 1933 году появилось название Сокол. Самым первым в Москве жилищно-строительным кооперативом стал экспериментальный поселок Сокол. Он был элитным и задумывался не для рабочих, а для интеллигенции – художников, литераторов, скульпторов, инженеров, чиновников высокого ранга. Оттого и местные улицы были названы в честь великих русских художников – Левитана, Поленова, Шишкина, Сурикова…

В 1923 году храм захватили обновленцы, а в 1939 году он был закрыт, его пятиярусный иконостас публично сожгли во дворе, а в самом храме, по обыкновению, устроили склад. Однако вскоре, после восстановления патриаршества, к нему вернулась жизнь. Уже к Пасхе 1946 года Храм был заново освящён – это была одна из самых ранних «реабилитаций» закрытого храма в советское время.

В сквере у храма установлены памятники павшим в германской, гражданской, Великой Отечественной войнах, Георгиевским кавалерам, юнкерам, генералам и участникам Белого движения. Память воинов Белой армии была почтена здесь впервые в России отдельным мемориалом, когда в 1994 году по благословению патриарха Алексия II у храма воздвигли памятник «Генералам Российской императорской армии и Белого движения».

В ОСКБЭС МАИ я отметил свои юбилеи, 60-летний и 70-летний. Мы с А.Ф. Котляром оказались как бы старейшинами в коллективе, было приятно, что и отношение к нам всегда было соответствующее.

Хорошо помню день 20 февраля 2007 года. Стояла прекрасная солнечная погода, как иногда бывает на мой день рождения. В воздухе уже слышится дыхание весны. Меня тепло поздравили на работе. Посидели за праздничным столом. Естественно, пожелания коллег, руководства были самые доброжелательные. В ответ я не мог не сказать об уважении к ним, и, вспомним «великого русского сатирика» Аркадия Райкина, как «человек простой», говорил немудрёными, но от сердца, стихами:

Кто продолжает штурм небес?
ОСКБЭС, ОСКБЭС!

Где от других не ждут чудес?
В ОСКБЭС, в ОСКБЭС!
Где дамы круче стюардесс?
В ОСКБЭС, в ОСКБЭС!

В АОН кто двигает прогресс?
ОСКБЭС, ОСКБЭС!

Кто в дирижабли смело влез?
ОСКБЭС, ОСКБЭС!

Кто контролирует АЭС?
ОСКБЭС, ОСКБЭС!

Кто в АХР без слабых мест?
ОСКБЭС, ОСКБЭС!

А где пилот прошёл ликбез?
В ОСКБЭС, в ОСКБЭС!

Пенсионеру как СОБЕС
ОСКБЭС, ОСКБЭС!

Кто по дрова, а кто-то в лес
В ОСКБЭС, в ОСКБЭС!

Где, как всегда, деньжат в обрез?
В ОСКБЭС, в ОСКБЭС!

Но если спросят, блин: «Вы – BEST?»
Мы скажем: «ДА!», ответим: «JES!!!»

20. 02. 2007 г. Знакомые всё лица – слева от меня Дёмин В.Ю., Горюнов Н.П., первые справа Гордиенко В.Г., Лариса Серафимовна, Ирина Васильевна

Красной нитью в поздравлениях коллег проходила мысль, что впереди предстоит долгое и плодотворное сотрудничество. Надеялся на это и я, но, к сожалению, оно оказалось совсем коротким.

Пришло время рассказать о грустном, о причинах расставания с ОСКБЭС МАИ. Конечно, о болезнях можно распространяться долго. Постараюсь быть кратким - мои близкие в курсе, а если эти записки попадут на глаза посторонним, вряд ли их это заинтересует. Меня всё больше беспокоила стенокардия. Особенно трудно было переносить поездки в метро. С каждым годом в вагонах становилось всё теснее и душнее. Условия жизни и работы (загазованность и высокий уровень шума в квартире на Варшавском шоссе и в кабинете на Ленинградском шоссе) только усугубляли положение.

25 апреля 2007 года, меня положили в госпиталь им. А.А. Вишневского, в Красногорске. 15 мая сделали операцию на

сердце (аортокоронарное шунтирование). После неё, уже в реанимации, «догнал» циркулярный инфаркт. Практически, всё лето 2007 года привыкал к своему новому «статусу». Прошёл реабилитацию в 6 ЦВКГ (Химки). Затем вместе с Верой отдохнули в санатории в Архангельском. Н.П. Горюнов периодически звонил, интересовался здоровьем, уточнял, когда буду готов выйти на работу. Вначале я и сам надеялся на это, но постепенно свыкался с мыслью, что одновременно сидеть на таблетках и работать, ездить в метро, мне не по силам. Примерно через год новая «болячка», напрямую ограничившая способность свободно перемещаться, окончательно положила конец мечтам об активной работе. Права народная мудрость: «уходя – уходи».

«У вас весь наш опыт эксплуатации» написано на буклете. Для меня это высшая оценка моей работы в ОСКБЭС

И СНОВА СЕВЕРНОЕ ЧЕРТАНОВО...

Двухкомнатная квартира на Варшавском шоссе оказалась для нашей семьи, теперь это можно твёрдо сказать, несчастливой. О загазованности и уровне шума я уже говорил. Вдобавок, она была очень душной. В солнечную погоду, уже к обеду, воздух в комнатах здорово нагревался. А естественной вентиляции, по существу, никакой не было. Все окна выходили на одну сторону, на восток. С восхода солнца и до полудня в безоблачные дни воздух в квартире так нагревался, что до глубокой ночи дышать было нечем. Застеклили лоджию, заменили раму в маленькой комнате на стеклопакет, но проблемы это не решило.

Возникли проблемы, к сожалению, и в семье Игоря. К концу 1999 года стало понятно, что жить ему в Луховицах становится всё труднее. В начале 2000 года удалось перевести Игоря на службу в военную приёмку МАПО у «Динамо». Вскоре он вынужден был развестись, очень переживал по этому поводу. Жил у нас, всегда с нетерпением ждал приезда дочери. Ксюша, надо отметить, часто нас навещала. Для Игоря это был праздник. Они не отходили друг от друга, гуляли по Москве. Иногда к ним присоединялись и мы с Верой и Мишей.

Помню, в мае 2001 года мы с сыном побывали на матче футбольного ЦСКА на «Динамо». Игорь перенял, видно от меня, любовь к этой команде. Я специально привёз его заранее, чтобы показать район, где он родился. Мы побывали около дома, на Мирском переулке, где в то время жили. У роддома, где произошло это радостное для нас событие. Вместо деревянных домов на улице Мишина, где начиналась наша с Верой московская жизнь, высились многоэтажные дома. Я еле нашёл это место. За то время, что прожил у нас сын, было всякое – и хорошее, и, из песни слова не выкинешь, плохое. К великому

сожалению, переезд к нам Игоря не решил всех проблем. К четвертому году жизни на Варшавке необходимость разъезда и размена квартиры стала очевидной.

Начался привычный для нашей кочевой жизни поиск подходящих вариантов. Как всегда, без нервотрёпки он не обходится. Очень хотелось остаться поближе к Северному Чертаново, к семье дочери. Благодаря высоким профессиональным и человеческим качествам нашего риэлтера, Вериной и Наташиной активности, мы вышли на приемлемый вариант. В результате вернулись в Северное Чертаново, даже в тот же дом 3, только корпус «А». Мы благодарны судьбе, что оказались в этой однокомнатной квартире на двенадцатом этаже, с окнами, выходящими в тихий двор. Условия жизни в ней не шли ни в какое сравнение с жизнью на Варшавке. Мы с Верой подсчитали, что это наша 13 квартира за время совместной жизни. Будем надеяться, что число «13» для нас счастливое. Игорь переехал в 16 метровую комнату коммунальной квартиры в хорошем «сталинском» кирпичном доме, в начале Каширского шоссе. К

сожалению, для Игоря этот переезд стал последним в его жизни. Квартира и комната были в очень запущенном состоянии. Пришлось сделать приличный ремонт в обоих помещениях.

Вот и подходят к финалу мои старания (страдания?) вспомнить и доходчиво рассказать об основных событиях нашего с Верой жизненного пути. Сложного и противоречивого, с радостями и огорчениями, бедами и достижениями. Как, наверное, у абсолютного большинства людей, дать однозначную оценку ему трудно. Да и вряд ли нужно.

Так уж получилось, что основное внимание в рассказе я уделял своей службе, работе. Это совсем не значит, что они занимали главное место в нашей жизни. Наоборот, они были подспорьем для семейного благополучия, улучшения нашего социального положения. Постепенно это и происходило. После окончания академии более десяти лет мы прожили во Владимировке. Почти с первых дней пребывания на Волге мечтали перебраться поближе к центру. Во-первых, климат оказался для нас тяжеловат, а во-вторых, надо было думать о будущем наших детей.

Уже говорилось, что прорабатывались разные варианты – с Липецком, с Тверью, с Центром подготовки космонавтов в Подмосковье, другие. Реализовался самый, казалось бы, сложный – перевелись в Москву. Из Ахтубинска в те далёкие времена трудно было выбраться, ну а тех из наших знакомых, кому удалось переехать в столицу, можно пересчитать по пальцам одной руки. Вот уже четвёртый десяток лет наше семейство живёт в Москве. Здесь дети завершили среднее образование, окончили институты, завели семьи. Теперь наши внуки идут по стопам своих родителей. Ксения успешно окончила 3 курс Московского государственного университета инженерной экологии. Нас это радует. Больше всего нас обнадёживает её желание учиться, овладевать азами будущей профессии менеджера. Её настойчивость и трудолюбие, умение достойно переносить житейские трудности проявились ещё при подготовке к вступительным экзаменам. Чего стоят одни только поездки из Луховиц в Москву на подготовительные курсы. Приходилось

просыпаться в 3 часа ночи! Всё это помогло ей поступить на бюджетное отделение университета. По нашим временам это немалое достижение.

Надеемся, что активное участие в общественной жизни коллектива (например, завоевание титула «Мисс Очарование» на первом курсе), участие в съёмках эпизодических ролей в сериалах и другие увлечения не помешают Ксении добиться главной цели – получить высшее образование.

Приведу выдержки с сайта университета, посвящённые конкурсу «Мисс МГУИЭ». «4 апреля в актовом зале нашего Университета состоялось грандиозное шоу «Мисс МГУИЭ 2007». В начале февраля прошёл кастинг участниц конкурса Мисс МГУИЭ 2007, на котором оценивались внешние данные, грация, общительность, умение преподнести свои знания и таланты зрителю. В результате были выбраны 8 самых достойных претенденток на высшую награду. В финале конкурса участницы прошли через 5 испытаний: визитка (девушки должны были представить себя зрителям и жюри); спортивный танец; стильная одежда (конкурсантки показали свой стиль); конкурс под кодовым названием «Сюрприз» (о его содержании участницы не знали до последнего момента) и домашнее задание. Кроме того, девушки предстали в необыкновенных вечерних платьях. Каждый из 5 конкурсов оценивало

«Мисс Очарование» на втором плане в центре

независимое жюри, возглавляемое ректором МГУИЭ Барановым Д.А. В составе строгих судей женской красоты были также известные гости!

Кроме конкурса красоты зрители увидели новые номера от творческих коллективов МГУИЭ! Конкурс Мисс МГУИЭ проводился второй раз в нашем Университете и Оргкомитет постарался, чтобы в этом году зрители и участницы получили ещё большее удовольствие от мероприятия. Для поддержки конкурса были привлечены спонсоры, которые вручили победительницам подарки и учредили свои призы. Особая благодарность Профкому студентов и аспирантов МГУИЭ и ректорату.

Восемь девушек, представляющих разные факультеты, при полном аншлаге в зале, сражали судей, а заодно и всех присутствующих, своей красотой и обаянием. По окончанию феерического представления уважаемое жюри конкурса выбрало из восьми блистательных финалисток самых достойных девушек нашего университета… Самой очаровательной девушкой нашего ВУЗА, с присуждением звания «Мисс Очарование» стала

Ксения Чураева. Решение далось судьям очень сложно, потому что все девушки были великолепны, обаятельны, неповторимы, индивидуальны… Бесспорно, конкурс «Мисс МГУИЭ 2007» стал ярким событием культурной жизни университета уже потому, что в нём были задействованы и красота, и юмор, и талант. Искренне поздравляем девушек с победой!!!»

Ну, а у Михаила всё ещё только начинается. Он хорошо сдал Единые государственные экзамены за курс Лицея информационных технологий. Уверены, что полученные результаты позволят ему продолжить образование в Высшей школе. Главное, чтобы он сам выбрал профессию по душе, чтобы ему было интересно изучать её основы в институте. Пока его привлекают гуманитарные науки – история, философия. В связи с этим вспомнилось, что когда ему было годика четыре, на вопрос кем он хочет стать, когда вырастет, внук, ничтоже сумняшеся, сказал: «Философом!» Может быть, это было сказано под впечатлением скульптуры Родена «Мыслитель», которую он незадолго до этого увидел в Музее изобразительных искусств. Правда, затем у него было временное увлечение сантехникой, противогазами. Но философия всё же, как мы видим, победила.

Где бы мы ни жили, практически, в каждый свой отпуск старались побывать у родственников. Несмотря на трудности с дорогой, особенно при поездках из Ахтубинска, в жару, с маленькими детьми. У родителей в Хворостянке единственный пассажирский поезд Москва-Волгоград останавливался всего на пару минут. Купить билеты, забраться без платформы в вагон, найти место в нём всегда было проблемой. Проще было добираться от Лизы в Ленинград и возвращаться обратно в Ахтубинск. Иногда удавалось попасть в Волгоград на самолёте. Так, в жаркое лето 1972 года мы летели домой из Ленинграда. Всё небо в районе Москвы было затянуто шлейфами дыма от лесных и торфяных пожаров, которые наступали на столицу. Трудности нас не смущали. Мы не представляли себе отпуск без выезда, чаще всего, всем семейством.

По мере того, как подрастали дети, при первой возможности старались отдохнуть в санатории. Если выдавалась

возможность, съездить к морю. В ноябре 1974 года получили путёвку в санаторий ВВС «Чемитокваджи». Игорь ходил в школу, поэтому пришлось оставить его на попечение Эдика и Дины Кузнецовых. Пребывание в санатории с детьми тогда не разрешалось. Мы всё же, на свой страх и риск, взяли с собой Наташу. Уладить проблему в конце-концов удалось, что было совсем не просто. Несмотря на глубокую осень, от поездки остались самые хорошие воспоминания. Удалось даже немного позагорать на берегу Чёрного моря. Купаться, конечно, не решались. На обратном пути нам почти сутки пришлось просидеть в аэропорту, в Адлере, из-за нелётной погоды в районе Волгограда. Вылетели мы на запасном самолете Як-40 лишь в два ночи, когда там рассеялся туман.

С транспортом всегда были проблемы. Правда, в редких случаях могло и повезти. Так, в 2006 году мы с Верой возвращались из Светлогорска. Взяли билеты заранее на вечерний рейс Як-40 местной (Калининградской) компании. В аэропорт были вынуждены приехать часам к одиннадцати дня. Предстояло часов шесть томительного ожидания. Я подошёл к кассе уточнить обстановку. В этот момент там оказался пилот аэрофлотовского Ту-154, летевшего в Москву. Посадка на самолёт уже закончилась. Пилот сообщил кассиру, что два пассажира не объявились и ждать их никто не намерен. Я поинтересовался, нельзя ли нам занять их места. Оказалось, можно. В течение 15-20 минут я сдал свои билеты, оформил новые билеты на аэрофлотовский рейс. Нас «под белы ручки» провели на борт, разместили на очень хороших местах. Вот что значит коммерческая заинтересованность! Мы еле успели по мобильнику сообщить Наташе, что вылетаем раньше намеченного. Полёт прошёл замечательно. Через полтора часа приземлились в Шереметьево. Из аэропорта до дома мы на автомобиле зятя добирались значительно дольше.

На Черноморском побережье Кавказа в 1974 году впервые поступили в продажу фирменные бутылочки с пепси-колой. Именно оттуда начиналось её победное шествие по стране. Мы одними из первых откушали напиток, привезли его в подарок

Кузнецовым и другим знакомым. Потом была поездка с детьми в Прибалтику. Я получил путёвку в санаторий «Рижское взморье». Чуть позже приехала Вера, по туристической путёвке в Лиелупе (посёлок рядом с моим санаторием), вместе с Игорем и Наташей.

Только по молодости можно принимать такие смелые, по-существу, авантюрные решения. Зато теперь есть что вспомнить. Трудностей хватало. Детей устроили на частную квартиру. Им всё нравилось – прогулки вдоль Рижского взморья, дюны с чистейшим песком, многочисленные кафе с всякими вкусностями, игровые аттракционы. Но вскоре обстановка изменилась. Вера отказалась идти в поход на байдарках, за что, как недисциплинированная туристка, была отчислена из турлагеря. Она не расстроилась, забрала детей и укатила к своей подруге Лиде Мосьпан в Паневежис.

После санатория присоединился к ним и я. Нас с Верой приятно удивил похорошевший, и как бы помолодевший, город, где состоялось наше знакомство. Мы с удовольствием гуляли по знакомым улицам. Посетили загородное кафе, выполненное в виде колодца, с бутафорским воротом, вёдрами и прочим антуражем. И, главное, с замечательным литовским пивом. Лида даже свозила нас в гарнизон, где работала заведующей лётной столовой. Было интересно через 15 лет снова увидеть Паёстис – район нашего аэродрома.

Традицию брать с собой детей в санатории мы продолжили с внуком. В девяностые годы Миша побывал с нами в Кисловодске, в Светлогорске у Балтийского моря, в Тарховке, около знаменитого озера Разлив под Ленинградом, в литовской Паланге. Было радостно наблюдать, какое впечатление производят на ребёнка первое знакомство с югом, горами, морем. Думаю, Миша запомнил и подъём на канатной дороге на вершину, с которой хорошо просматривался двуглавый Эльбрус, и песчаные дюны Прибалтики, фонтаны Петергофа, другие музеи и памятные места Петербурга. Потом повзрослевший внук уже с родителями продолжил освоение курортов Турции и Туниса.

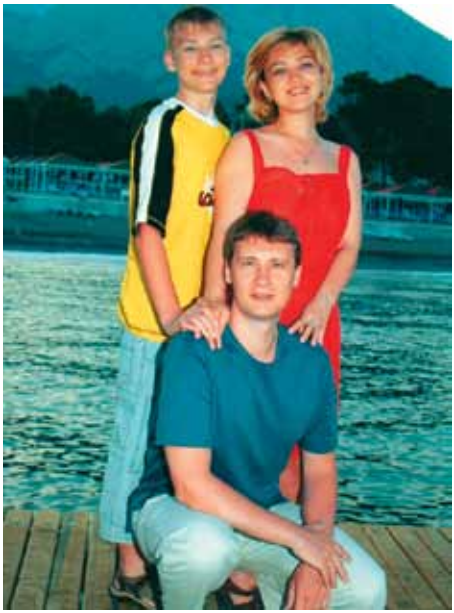
Орёл Яшка и «орлёнок» Миша. Кисловодск, август, 1997 год

Куда бы мы ни ехали, почти всегда удавалось погостить у Лизы в Подмосковье, у Маневичей и Дергачёвых в Ленинграде. В семействе Неяловых, сначала в Валентиновке, а затем в Пушкино, мы, после ахтубинской жары, в основном, отдыхали и наслаждались природой. У Маневичей и Дергачёвых тоже бывали на природе. Обе семьи с успехом, и, как нам кажется, с удовольствием, решали бесконечные дачные проблемы. Но основную часть нашего отдыха в Ленинграде составляла культурная программа. Знакомились с знаменитыми дворцовыми ансамблями в пригородах северной столицы. Однажды Валя с Марком организовали незабываемую поездку по Неве, на реечном трамвае. В белую ночь, с реки, знаменитые дворцы и набережные смотрелись фантастически. Конечно, посещали театры, музеи, концертные залы. Осталась в памяти игра И. Смоктуновского, К. Лаврова в БДТ, самые хорошие впечатления от концертов Э. Пьехи, М. Матье, Л. Сенчиной и других театральных и эстрадных знаменитостей того времени. Иногда нам с Марком удавалось посетить футбольные матчи «Зенита»

на стадионе имени Кирова, в Питере. Кстати, по законам вежливости, он бывал со мной и на матчах ЦСКА, в Москве.

К сожалению, «охота к перемене мест» по вполне понятным причинам постепенно снижалась и продолжает снижаться. Стараемся, главным образом за счёт активности Веры, поддерживать традиции. Недавно она взяла с собой в Питер, в поездку по линии общества «блокадников», Ксению. Экскурсия была очень хорошо организована. Они посетили Павловский дворец, представительский дворец на Стрельне, другие исторические достопримечательности. Смогли заглянуть в гости к Дергачёвым. Ксении всё очень понравилось, чем была довольна, прежде всего, Вера…

Так получилось, что довольно долгое время, по объективным и субъективным причинам, я не занимался этими записками. И почувствовал, как трудно к ним возвращаться. Пропадает желание и наступает некоторое разочарование. Кажется, что они представляет интерес только для тебя самого.



В Павловске

Многое хочется переписать и исправить. Какие-то события устаревают. Утешает одно - не должны пропасть даром попытки напомнить об ушедших, прежде всего, о родственниках. Пока существует память о них, близкие живы в нашем сознании. С прекращением активной работы резко сужается круг интересов. Конечно, с помощью современных медийных средств, Интернета, удаётся быть в курсе последних событий в мире. Можно, в какой-то мере, отслеживать состояние дел на прежних местах работы и службы. К сожалению, становится всё неинтереснее смотреть и слушать программы передач телевидения и радио. Много рекламы, «чернухи», пошлости. Или это уже обыкновенное старческое брюзжание? Как говорится, «новое время – новые песни».

…Пора завершать «труд, завещанный от Бога мне, грешному». Надеюсь, удалось убедить молодёжь, что «были люди и в наше время…». Без прошлого не бывает будущего. Мы, как и наши предки, каждый в меру своих сил и способностей старались приблизить счастливое будущее. Очень хочется верить, что не даром, что оно, всё-таки, «не за горами». Дай Бог нашим детям и внукам прожить достойную и счастливую жизнь.

2009...
ЧТО ГОД ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ?

Мы с Верой шли на встречу Нового года к сватам. Пройти было совсем недалеко - от корпуса «А» до корпуса «Б» нашего 3-го дома. Стояла изумительная, чисто новогодняя, погода – безветрие, градуса 2-3 мороза, только что выпавший чистейший снег. И это создавало хорошее, праздничное, настроение. Несмотря на то, что мы со сватом, Иван Сергеевичем, только что выписались из госпиталя. С не очень обнадёживающими диагнозами, предстояло дальнейшее лечение.

Перед этим позвонила Наташа, сказала, что они тоже встречают Новый год дома. Мы сидели за праздничным столом, провожали Старый год. Он был високосным и во многом, к нашему сожалению, оправдал свою «подмоченную» репутацию. Было что вспомнить, беседа плавно переходила с одной темы на другую.

Вдруг, ровно в 11 часов, раздался звонок у входной двери. Все недоуменно переглянулись. Вроде никто ещё не собирался заглянуть в нашу «деревню». Внуки, Миша и Ксюша, посетили и поздравили нас накануне. Каково же было общее удивление и радость, когда в квартиру ввалились дети, Наташа и Павел, с Мишей во главе. Это был настоящий новогодний сюрприз, подарок, затмивший все другие. Сразу стало веселее, течение времени ускорилось. Как и положено, под звон бокалов, мы отметили наступление Нового, 2009 года.

Затем были взаимные поздравления, пожелания. Старшие Самарские поговорили с родственниками из Украины. С помощью интернетовской системы Skype они при разговоре могли видеть друг друга. Трудно поверить, но ещё лет 5 назад это казалось фантастикой! Меня, представителя прошлого столетия (даже

тысячелетия!), темпы прогресса поражают. Несмотря на инженерное образование и близкое знакомство с достижениями науки и техники. Получилось почти как у незабвенного И.И. Бывалова в «Волге-Волге»: «…и лично знакомый с Шульбертом!» Поистине, человечество вплотную подошло к реализации лозунга «Техника на грани фантастики». И это ещё не вечер - «то ли ещё будет!»

Немного отвлёкся. Одним словом, наступил Новый год. Ребята недолго побыли с нами и уехали, заглянув на обратном пути к Самарским Саше, Свете и Ане. Мы же посидели ещё, поговорили, телевизионные передачи не привлекали. Насколько заметен прогресс в технике, настолько очевиден, по моему мнению, регресс качества и нравственности медийной продукции.

Но не в этом «сермяжная правда». Главное, что подрастает и крепнет наша смена. Наташа и Павел неплохо ориентируется в житейском море. Дай Бог им благополучно пережить очередную проверку на прочность, разразившийся очередной финансовый и экономический кризис. Боязно, что впервые мы, родители, практически ничем не можем им помочь. Наоборот, их Помощь поддерживает нас.

С надеждой смотрим на следующее поколение. Ксения уже почувствовала все прелести взрослой, самостоятельной жизни. Учится на третьем курсе университета, по выходным работает. Мы понимаем, как это «легко», по мерее сил помогаем (в основном Вера). Вся надежда на то, что внучке хватит сил, оптимизма, энергии получить диплом о высшем образовании. Куда же в нашей жизни без него?

Для Миши наступивший год, как говорили в годы советских пятилеток, «определяющий», скорее даже «решающий». 11 класс в лицее информационных технологий (ЛИТ) это вам не «не хухры-мухры». Надо пройти через сито тестовой системы ЕГЭ (так и хочется написать «бабы Яги») вместо привычных выпускных экзаменов. От результатов ЕГЭ, как сказала Наташа, будет зависеть «аппетит» при выборе ВУЗ′а.

На моё предложение поступать в педагогический институт, внук твёрдо ответил, что учителем быть не желает. Я-то считаю,

Вере 70 лет

что главное получить гуманитарное образование, а работать можно, например, и в журналистике (моя несбывшаяся мечта). Тем более что данные у внука к этому, по нашему мнению, имеются. Его крайнее сочинение по пьесе А.П. Чехова «Чайка» учительница отметила как лучшее в классе. Мы, бабушки и дедушки, тоже прочитали его с большим интересом. Оригинальные мысли, чёткое изложение основной идеи произведения. «Чайка», как символ стремления к самосовершенствованию, светлым идеалам, живёт, считает Миша, в каждом из нас. Правда, у каждого на своём уровне. Может, так оно и есть. И пусть «чайки» наших детей и внуков как можно быстрее и как можно свободнее расправят свои крылья…2009 год. Жизнь продолжается…

А время просто летит! Пока заканчивал, правил рукопись, незаметно подкрался год 2010. И, как всегда, хочется верить и надеяться на лучшее…

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

В авиации есть такое правило – по возможности не применять слово «последний», особенно в отношении выполненного полёта. Настоящий авиатор никогда не скажет: «Последний вылет», а заменит словами «крайний полет». Ну, что поделаешь, есть такая примета, традиция. И, как говорил мой любимый маршал И.И. Пстыго, «дурак, кто с этим борется».

Вот и я надеюсь, что мои записки будут крайними. Может, захочется ещё о чём-то рассказать. Надеюсь, у меня будет такая возможность. К сожалению, многое забывается. По разным причинам некоторых тем только коснулся, о других упомянул вскользь. Но сегодня, «в век, - как говорил Аркадий Райкин, - кибернетики, прогресса и прогрессивки», при желании можно легко получить, «углубить» интересующую тебя информацию.

«Купание розового коня»

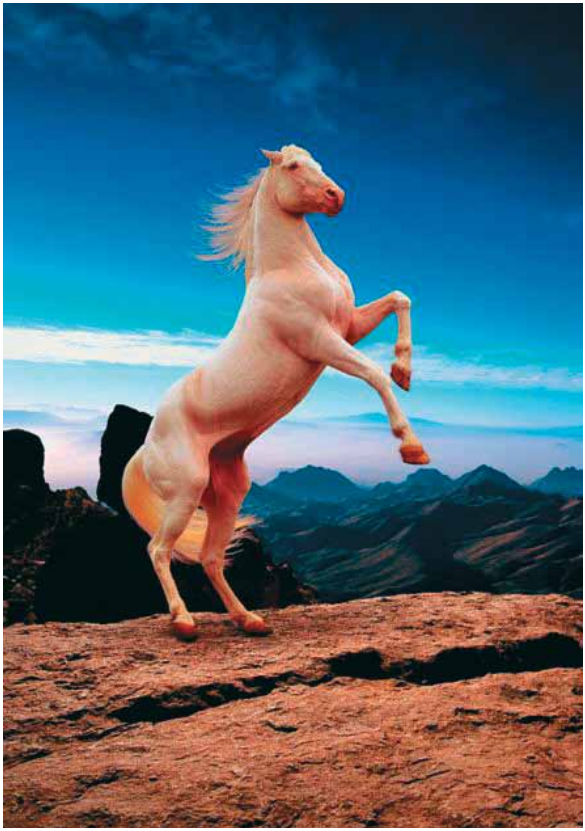
Если автор о ком-то, или о чём-то написал скупо, исказил, по вашему мнению, факты, зайди, не поленись, в Интернет. Узнаешь такое, что мало не покажется.

И ещё я убедился, довольно долго работая над рукописью, что этот процесс нескончаемый. Его, как и ремонт, нельзя закончить – можно только остановить. Герцен сравнивал «Былое и думы» с домом, который постоянно достраивается: с «совокупностью пристроек, надстроек, флигелей». Пора и мне завершать свои литературные опыты.

И, «напоследок я скажу». Мне казалось, что образ «розового коня» встречается только у Сергея Есенина. Ан нет. В Интернете натолкнулся на прекрасную репродукцию автора Arthur N. Joseph «Розовый конь».

Дальше – больше. По интернетовским просторам, оказывается, гуляет целый табун милых, красивых, розовых (!) лошадок! Значит, не одному мне запали в душу эти виртуальные создания. И вообще, история человечества немыслима без лошадей.

Неизвестно, куда бы она завернула, не будь этих, одних из самых полезных и красивых, творений природы. Куда ни посмотри – везде лошади. К примеру, талисманом футбольной команды ЦСКА, чем я очень доволен, являются кони, правда, не розовые, а красно-синие. «Красно-синий – самый сильный!» А неподражаемый Евгений Лебедев в роли Холстомера (постановка «История лошади» Товстоногова в БДТ)? Невольно получился прямотаки панегирик коням. Что же, они этого достойны. Тем боле, как сказал Владимир Маяковский, «…все мы немного лошади».



«Розовый конь, вставший на дыбы»

Мне кажется символичным и то, что выпускной бал 17-го выпуска лицея информационных технологий состоялся в залах знаменитого ресторана «Бега». С замечательными скульптурами коней на фронтоне здания. Бал прошел великолепно. Впечатляют старинные танцы «Па-де-грас», «Испанский вальс», которым обучали желающих, феерические аттракционы «Шоу огня», «Парад мыльных пузырей» и другие. Оказывается, даже мыльные пузыри в умелых руках не так уж бесполезны. Фильм о выпускном вечере нашего внука заканчивается кадрами

стремительного забега одинокого скакуна на фоне розовой (!) зари. Красивый символ начала самостоятельной жизни питомцев лицея.

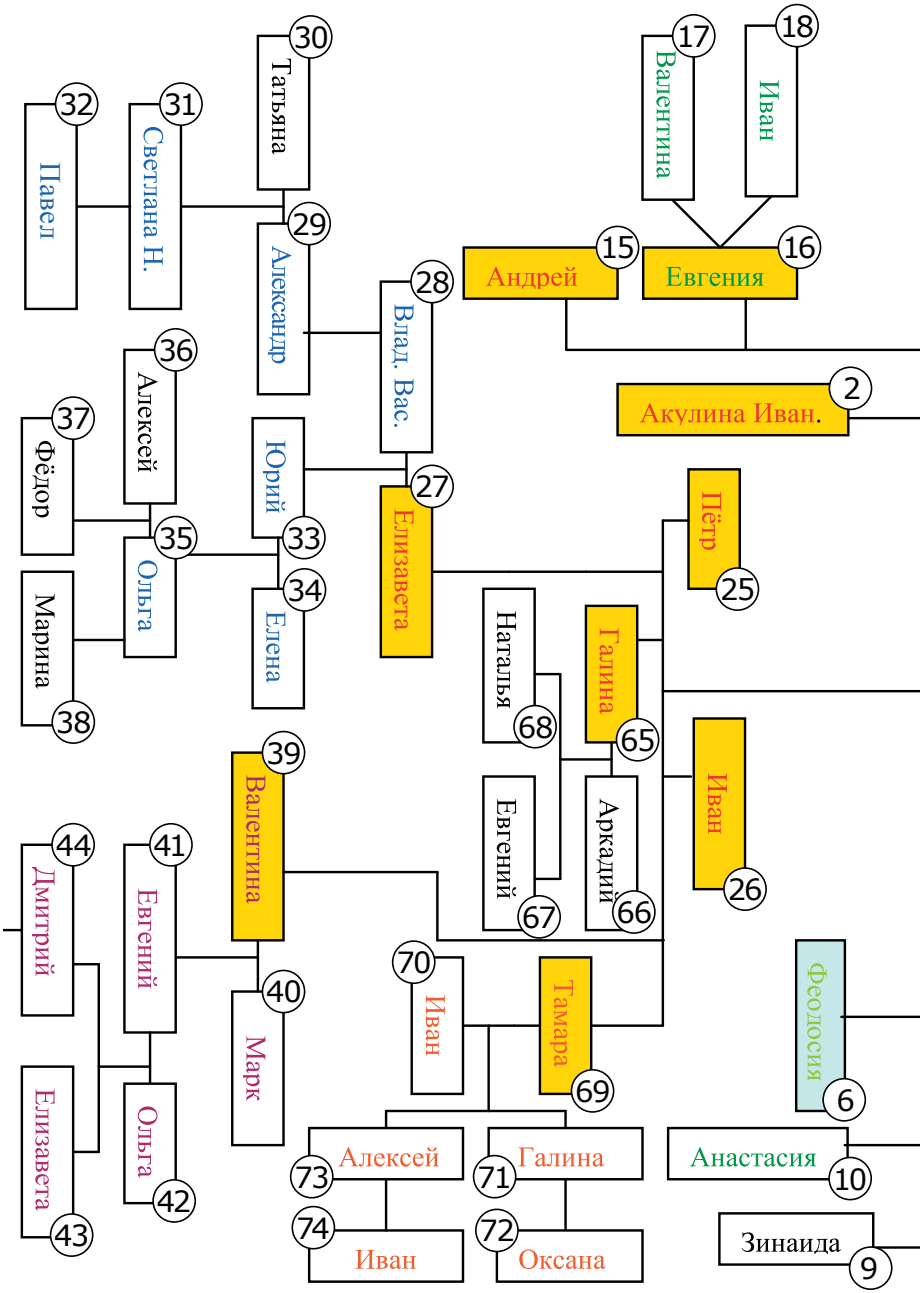
Недавно Наташа нашла в Интернете песню «Розовый конь», автор Иван Кучина. Нам с Верой понравились и стихи, и музыка, и исполнение. Особенно заставили задуматься слова:

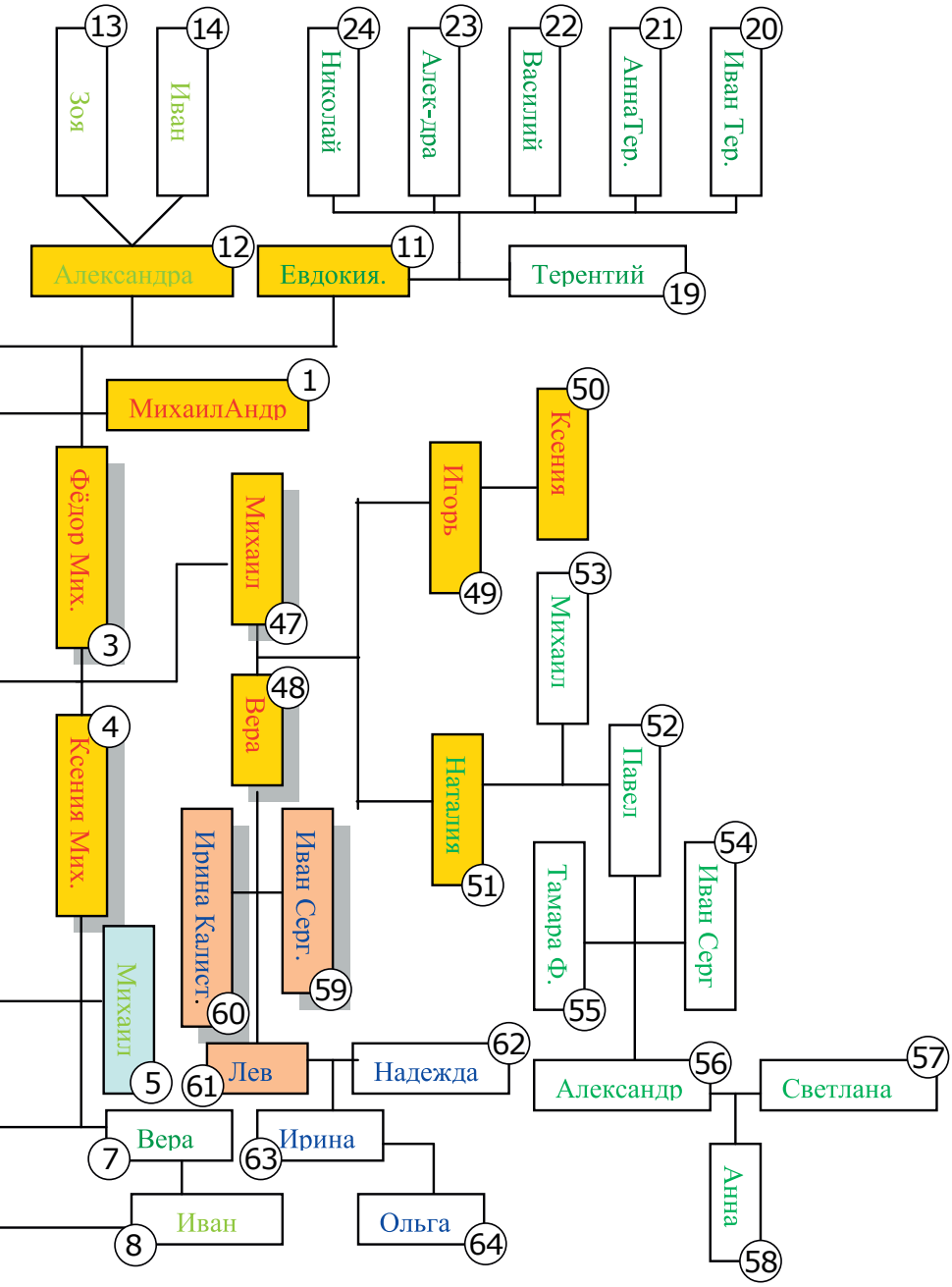
Не бродить больше в роще берёзовой
По росистой траве босиком.
Ускакал от меня конь мой розовый,
Ускакал далеко-далеко.

Что ж, прощай, я за ним не бегу,
Не догнать мне лихого коня!
Чей-то голос на том берегу
Словно в детстве зовёт меня, зовёт меня…

Что ещё можно к этому добавить? Да и нужно ли…

Генеалогическое древо семейства Чураевых




13
Зоя
14
Иван
24
Николай
23
Алек-дра
22
Василий
21
АннаТер.
20
Иван Тер.
12
Александра
11
Евдокия.
Терентий
19
1
МихаилАндр
50
Ксения
Игорь
49
Михаил
47
Фёдор Мих.
3
53
Михаил
48
Вера
4
Ксения Мих.
52
Павел
Наталия
51
54
Иван Серг
Тамара Ф.
55
Иван Серг.
59
Ирина Калист.
60
Михаил
5
61
Лев
62
Надежда
56
Александр
57
Светлана
7
Вера
63
Ирина
Анна
58
8
Иван
Ольга
64

Комментарии к схеме «Генеалогическое древо семейства Чураевых»

Чураев Михаил Андреевич ***(1)*** (1878-1957 гг.), дед, финансовый работник, плотник, село Салтычки
Чураева Акулина Ивановна ***(2)*** (1879-1959 гг.), бабушка, домохозяйка, — «—
Чураев Фёдор Михайлович ***(3)*** (июль 1900г.- 13 декабря 1980г.), отец, управляющий банка. СтанцияХворостянка

Чураева (Шарнёнкова) Ксения Михайловна ***(4)*** (07 февраля 1901г. - 21 октября 1991г.), мать, домохозяйка, — «—
Шарнёнков Михаил Иванович ***(5)***, дед, крестьянин. Феодосия Ивановна ***(6)***, бабушка. Село Салтычки
Цаплина (Шарнёнкова) Вера Михайловна ***(7)***, тётя, колхозница.
Иван Цаплин ***(8)***, её сын, тракторист, Зинаида ***(9)*** – его жена.
Шарнёнкова Анастасия Михайловна ***(10)***, тётя, домохозяйка. Село Салтычки

Чураева (Мартынова) Евдокия Михайловна ***(11)***, тётя, домохозяйка, село Салтычки
Чураева (Макарова) Александра Михайловна ***(12)***, тётя, домохозяйка, — «—. Дети - Зоя ***(13)***, Иван ***(14)***
Чураев Андрей Михайлович ***(15)***, дядя, финансовый работник. Грязи, Воронежская область
Чураева (Демина) Евгения Михайловна ***(16)***, тётя, домохозяйка, село Салтычки. Дети - Валентина ***(17)***, Иван ***(18)***
Мартынов Терентий ***(19)***, муж тёти Евдокии, колхозник, село Салтычки. Дети - Иван ***(20)***, Анна ***(21)***, Василий ***(22)***, Александра ***(23)***, Николай ***(24)***. Село Салтычки, г. Липецк
Чураев Пётр ***(25)*** (1922-1941 гг.), лейтенант; Чураев Иван ***(26)*** (1930-1946 гг.), братья, ст. Хворостянка

Чураева Елизавета Фёдоровна ***(27)*** (14 июля 1926г. - 16 ноября 1996г.), сестра, инженер, город Пушкино
Неялов Владимир Васильевич ***(28)*** (15 июня 1909г. -

20 сентября 1993г.), муж Елизаветы, инженер, г. Пушкино
Неялов Александр ***(29)***, 27 марта 1944 г., сын Владимира Васильевича, автомеханик. Татьяна ***(30)*** – его жена, Светлана ***(31)*** – их дочь, Павел ***(32)*** – её сын, Москва
Неялов Юрий ***(33)*** (15 июня 1954г. - 01 марта 2001г.), сын Елизаветы и Владимира Васильевича, преподаватель. Елена ***(34)***,21 ноября 1954г.р. – жена Юрия, Оля ***(35)***, 17 ноября 1978г.р. – их дочь. Алексей Бурмистров ***(36)*** – её муж, Фёдор ***(37)***, 19 мая 2009г.р., Марина ***(38)***, 17 февраля 2002г.р. – их дети, Пушкино, Софрино

Маневич (Чураева) Валентина Фёдоровна ***(39)***, (10 августа 1928г. - 17 апреля 2005 г.), сестра, инженер, Санкт-Петербург
Маневич Марк Моисеевич ***(40)***, 25 декабря 1931г.р., её муж, инженер, Санкт-Петербург
Маневич Евгений Маркович ***(41)***, 23 июня 1956г.р., их сын, инженер. Ольга ***(42)***, 24 июля 1956г.р. – его жена, инженер. Елизавета ***(43)***, 07 апреля 1985г.р., Дмитрий ***(44)***, 1979г.р., юрист– их дети. Мария ***(45)***, 2005г.р., Александр ***(46),*** 2009г.р.– дети Дмитрия. Санкт-Петербург
Чураев Михаил Фёдорович ***(47)***, 20 февраля 1937 г.р., полковник-инженер, Москва
Чураева (Дергачёва) Вера Ивановна ***(48)***, 12 августа 1938 г.р., старший инспектор, Москва
Чураев Игорь Михайлович ***(49)***, (02 августа 1962г. - 04 декабря 2002г.), сын, майор-инженер, Москва. Ксения ***(50)***, 14 июня 1989 г.р., дочь, студентка, Москва.
Самарская (Чураева) Наталия Михайловна ***(51)***, 31 мая 1969г.р., дочь, инженер, финансист. Павел Самарский ***(52)***, 30 сентября 1971г.р., её муж, инженер, работник в сфере информационных технологий. Михаил ***(53)***, 16 декабря 1991г.р., их сын, студент. Москва
Самарский Иван Сергеевич ***(54)***, 21 мая 1934г.р., отец Павла, полковник-инженер. Тамара Фёдоровна ***(55)***, 18 января 1936г.р., мать Павла, инженер-программист. Александр ***(56)***,

27 мая 1961г.р., работник издательства, брат Павла, капитан-инженер. Светлана ***(57)***, 21 декабря 1966г.р., экономист, финансовый работник, жена Александра. Анна ***(58)***, 10 марта 1987г.р., их дочь. Москва

Дергачёв Иван Сергеевич ***(59)***, (1912 г.р.), отец Веры, бухгалтер, Ленинград. Дергачёва (Копотева) Ирина Калистратовна ***(60)***, (09 мая 1914г. - 28 марта 1965г.), мать Веры, работница завода. Ленинград, Литва
Дергачёв Лев Иванович ***(61)***, 08 ноября 1940г.р., брат Веры, инженер. Надежда ***(62)***, 11 августа 1937г.р., медсестра – его жена, Ирина ***(63)***, 22 июня 1970г.р. – их дочь. Ольга ***(64)***, 15 августа 1992г.р. - дочь Ирины и В. Шолохова. Все - Санкт-Петербург

Копыток (Чураева) Галина Михайловна ***(65)***, (июль 1940г. - июль 1999г.), сестра, работница на маслозаводе. Аркадий ***(66)***, её муж, механик. Евгений ***(67)*** и Наталья ***(68)*** – их дети. Томск, станция Хворостянка

Харламова (Чураева) Тамара Фёдоровна ***(69)***, (20 апреля 1946г. - март 2008г.), сестра, преподаватель. Харламов Иван Семёнович ***(70)***, её муж, механик. Село Б. Избердей, Тамбовская область
Суслова (Харламова) Галина Ивановна ***(71)***, декабрь 1968г.р., дочь Тамары Фёдоровны и Ивана Семёновича, мед-сестра. Оксана ***(72)***, её дочь. Липецк
Харламов Алексей Иванович ***(73)***, 1975г.р., сын Тамары Фёдоровны и Ивана Семёновича, механик. Иван ***(74)*** – его сын. Село Б. Избердей, Тамбовская область

В начале работы над этой книгой у автора было твёрдое желание ограничиться записками о своей родословной. Как говорится, «чтобы помнили». Оказалось, что нельзя обойтись и без авиации, которой отдана, практически, вся жизнь. Название «Розовый конь» (воспоминания о молодости) менять не стал. Тем более, что первые кадры, «оседлавшие» самолёты, приходили, в основном, из кавалерии.

Конечно, без идеальных условий, созданных для работы моей любимой женой, без её помощи и моральной поддержки, вряд ли получилось что-нибудь путное.

Всем большое, сердечное спасибо!

М. Чураев