



### ИЗ ОТЗЫВОВ НА РАССКАЗ «ОБРАТНОЙ ДОРОГИ НЕТ», ПОЛУЧЕННЫХ НА ДРУГИХ РЕСУРСАХ

**Геннадий Бардынин:** В бытность мою курсантом Армавирского ВАУЛ в 1957-59 годах полёты техников на спарке были обычным явлением и не для «прокатиться». В нашем полку (станция Кореновская) каждая АЭ летала со своего аэродрома: одна с центрального, две других с полевых (грунтовых) возле станиц Дядьковская и Козырьки в тридцати километрах от центрального. И перелёты спарок на регламентные и обратно всегда происходили с техником. На групповую слётанность в качестве ведущего также часто использовались спарки, но всегда со свободным курсантом в задней кабине.

Расскажу про казус. Прилетел в полк зам. начальника училища Герой Советского Союза полковник И.И. Романенко и решил слетать с курсантом парой в зону. А в полку проходили стажировку курсанты Тамбовского ВАУ Связи. Они носили такие же суконные пилотки и комбезы, как и мы. Подходит такой наглый курсант-связист (предварительно договорившись с техником) к полковнику, лихо называет себя и просится к Романенко в заднюю кабину, тот разрешает.

После отрыва курсант (ведомый у Романенко) по команде убирает шасси и сразу выходит вперёд, так как Романенко убрать шасси не может. На УТИ МиГ-15 в задней кабине кран шасси командный и если он стоит на «выпуск», то из передней шасси убрать невозможно. Романенко сразу это понял и сказал курсанту в задней кабине, чтобы тот поставил кран нейтрально. В ответ услышал:

«А на какую кнопку нажать?»

И здесь Романенко мгновенно оценил ситуацию:

«Сынок! Пожалуйста! Положи руки на колени и не трогай в кабине ни одну кнопку!»

Последствия – пять суток ареста технику и ничего курсанту-связисту, который был просто счастлив.

**Автор:** В прошлом командир Купянского УАП полковник Бобейко Л.В. (прошёл путь от курсанта до полковника) мне лично рассказывал такую историю.

1948 или 1949 г. Во время разведки погоды (грунтовый аэродром Граково Чугуевского ВАУЛ) командир полка любил брать в заднюю кабину самолёта-парты По-2 солдата-аккордеониста. По сегодняшним дням вместо плеера. Командир смотрит погоду, а сзади боец наяривает вальсы «Амурские волны», «На сопках Маньчжурии» или там «Марш ВВС». А внизу колхозники в поле работают и слушают. И меж ними прошёл слух, что это товарищ Сталин приказал военным лётчикам так колхозников развлекать! Мол, где ещё они в поле послушают концерт! (Транзисторных приёмников на батарейках тогда себе даже в мечтах не представляли!)

Вскоре в Кремль полетели письма: народ благодарил за заботу тов. Сталина и просили исполнить с самолёта марш «Прощание славянки» ко дню рождения председателя – над таким-то колхозом, мелодию «Рио-Рита» для знатной телятницы – над такой-то деревней и «Вставай, страна огромная» для работяги-тракториста – над таким-то селом!

Ну и пошла раскрутка в обратную сторону!

Командиру полка за самодеятельность под облаками дали по шапке! Но эти три заявки в названных районах было приказано исполнить в точности!

**Николай Козлитин, выпускник ХВВАУЛ (однокурсник автора), в прошлом – лётчик-инструктор:**

Поучительный рассказ!

У нас, в Чугуеве, Коля Запорожец «прокатил» курсанта Емельянова из экипажа инструктора Володи Омельченко (нашего однокурсника). Курсант просился к своему инструктору в задний кабинет спарки, Омельченко его послал, т.к. в плановой таблице такое не было спланировано – что потом Омелю и спасло. (Запланированным курсантам разрешалось так летать для налёта после сдачи зачёта по задней кабине.) А Запорожец, добрая душа, к себе на спарку в заднюю кабину сего Емельянова (курсанта из другого экипажа, позывного которого не было в плановичке!) взял!

После взлёта парой на первом развороте на высоте 300 метров ведомый курсант при занятии своего места в паре допустил большую скорость сближения и вдобавок в крене потерял ведущего из виду. О потере по радио не доложил, начал искать его путём уменьшения крена. Нашёл – сначала отбив ведущему часть килля, а потом и левого полукрыла. Катапультирование: ведомый курсант – с боевого МиГа, Запорожец с Емельяновым – из спарки УМ. Упавшие самолёты разрушились, не причинив на земле вреда.

На ту беду во время этого лётного происшествия над точкой после взлёта набирал высоту литерный «Ан-26» с Заместителем ГК ВВС по ВУЗам Героем Советского Союза генерал-полковником авиации Гореловым С.Д. на борту, который сразу же приземлился. И всю ночь Замглавкома драл Запорожца и всех причастных к лётному происшествию. Коля Запорожец тут же из успешного капитана превратился в бравого старшего лейтенанта. Командир аэ и его заместитель убыли учить всем этим безобразиям лётчиков в ДОСААФ. Ну а курсанты после реабилитации в санчасти и прохождения ВЛК в госпитале, продолжили летать, как ни в чём ни бывало.

Через полгода при перелёте из Чугуева в Лебедин на МиГ-21пф в полёте произошло отсоединение тяги управления двигателем на максимальном режиме. По

воле случая пилотировал этот самолёт ранее «сбитый» курсантом старший лейтенант Запорожец Н.П.

Началась борьба за жизнь машины. Однако попытки лётчика сесть на максимале не увенчались успехом.

Выработав весь керосин, двигатель остановился и на высоте 1500 м лётчик катапультировался.

После выстрела из кабины один из ножных захватов кресла СК не захотел отпускать лётчика, вручную хватку не открывался! Далее пошёл сплошной экстрим! надо было освободить из узкого отверстия сего капкана свою ногу!.. Счёт пошёл на секунды...

И каким-то чудом ему это удаётся! Лётчик отделился от кресла, оставив в злополучном захвате любимый ботинок. Парашют раскрылся у самой земли и пилот успешно приземлился на мёрзлую землю наполовину босым; зато живым и довольным, что выжил.

После этого случая храбрый старший лейтенант Запорожец снова становится успешным капитаном...

Временные неудачи мобилизовали Николая Петровича Запорожца, и в дальнейшей службе аварийные ситуации обходили его стороной. Позже данный лётчик дослужился до командира полка...

**Алаверды от автора:** Если б тогда при столкновении самолётов курсант Емельянов погиб – капитан Запорожец звёздочкой на погонах не отделался бы, а попал бы под трибунал и получил свои от семи до пятнадцати!

По второму случаю задумаемся: мог бы так бороться за свою жизнь пехотный командир и техник самолёта, которых в кабину посадили «покататься»? Они смогли бы просчитать все эти варианты и выбрать один единственный, который стал успешным и сохранил им жизнь?

**Владимир Венгеров:** Как всегда отлично изложено. Читать очень интересно, особенно мне, так как знаю руководство дивизии лично. И теперь понимаю, почему так рано ушёл из жизни генерал Винокуров. Этот замечательный комдив, который внешне в любой обстановке выглядел очень спокойным и никогда я не слышал, что бы он повысил голос на кого-либо. И конечно, заслуженно он стал зам. командующего 1ВА. Такие люди переживают всё в себе.

Меня друг тянул в Б-д. Говорил, что подальше от начальства и сами себе хозяева, не то, что мы по струнке ходим под всевидящим оком. В общем, не служба, а малина. Вероятно, поэтому и такое могло произойти. Но нужно сказать, что этот случай в дивизии огласки не получил. Очевидно, руководство довело его до лётного состава в части касающейся.

Спасибо Вам большое за интересный и поучительный рассказ. Думаю, что он поможет и современным защитникам Родины не перечеркнуть свою жизнь и службу необдуманными поступками.