

Пролетая над родной деревней.....

Кто был в Парке Горького в Москве в 80х годах, тот наверняка видел установленный там советский “челнок” “Буран”, прототип которого всего один раз слетал в космос, и то в автоматическом режиме, без экипажа. Так вот, на базе паркового челнока многоразового использования было создано АО – акционерное общество по выдаче сертификатов годности к полетам в космос, для чего надо было пройти космическую медкомиссию. Не знаю, крутили ли там претендентов на центрифуге – самая болезненная процедура, но, думаю, что обладателями сертификата (за деньги, конечно) могли стать хромые и слепые. Стоял и я под этим “Бураном”, но т. к. в то время находился на летной работе и ежегодно проходил ВЛЭК – врачебно – летную экспертную комиссию и признавался “годным к летной работе без ограничений”, думаю, космический сертификат мог получить. Однако моей целью было встретиться с космонавтом №2 Германом Степановичем Титовым. Именно он был учредителем этого АО.

Дело в том, что в свое время я летал в поисковом военно – транспортном авиаполку, базировавшемся в г. Кедайнйя Литовской ССР, и выполнял в составе экипажа задания по поиску и спасению космонавтов при возвращении их из космоса, в том числе и космонавта №2. Это было в августе 61го. В этот раз встреча не состоялась, т. к. учредителя там, в “Буране” не было, да и едва ли он там появлялся!

В перерывах между командировками “на Космос” полк выполнял транспортные работы, т. к. экипажи имели допуск к секретным объектам по “форме 2”. Так, например, наш экипаж три раза летал на Байконур – особо секретный объект в то время. Что мы туда доставляли, нам не говорили, да и интересоваться об этом не следовало.

В этот раз мы были командированы в Тулу, откуда предстояло сделать несколько рейсов в Арзамас. Как известно, Тула – оружейная столица, а Арзамас – столица атомная. В день делали по рейсу, летали напрямую: в салоне груз, солдат с автоматом, и вперед! Поглядев на карту, увидел, что летаем километров 7-10 южнее моей родной деревни! В очередной полет из Арзамаса, когда шли, как говорят в

авиации, “пустырем”, попросил штурмана вывести на родную деревню. Командир капитан Жаворонков снизился до 200м, а чем ниже, тем труднее вести визуальную ориентировку, и мы выскочили севернее километра три. “Разворачиваться не будем, - сказал командир, - а завтра повторим”. При полете из Тулы штурман вывел на райцентр Серебряные Пруды (более крупный ориентир на карте), я попросил повернуть, и мы оказались над моей родной деревней. Заблаговременно соорудили с бортмехаником из куска тряпки, контрольной проволоки и большой гайки импровизированный парашют, вложили в нее записку “пролетая над родной деревней, шлю горячий...” и, открыв входную дверь (командир предупредил, чтобы мы сами не вывалились!), с высоты 400м выбросили его. Как я потом спрашивал, моей записки никто не нашел. Ни матери около дома, ни живой души на улице не было видно, так что помахать крыльями было некому! Будучи подростком и потом часто видел рядом с деревней и над ней полеты поршневого авиации, но чтобы самому обозреть родные места с высоты птичьего полета, такое и в хорошем сне не могло присниться! Однако, судьба!

В недалеком будущем, летая на более серьезной технике (Ил – 18, Ил – 62), довольно часто оказывался над родными просторами, но что разглядишь с высоты 9 – 10 – 11, а то и 12км!

Данилочкин А. И, бывш. б/р с-та Ли – 2, Ил – 14, Ан – 24, Ан – 12, Ил – 18, Ил – 62 and etc.