



Сага о друзьях... Тимур

Полковник Чечель

"Неправда, друг не умирает,
Лишь рядом быть перестаёт.
Он кров с тобой не разделяет,
Из фляги из одной не пьёт..."
Константин Симонов.
(военные стихи)

После ухода из армии, когда времени свободного было "вагон и маленькая тележка", у меня возникло желание написать художественную книгу для юношества о романтике профессии лётчика, которой я отдал лучшие годы жизни и считаю её одной из лучших в мире... Но когда на глазах у нас всех, кто приехал на аэродром Остров, где Россия отмечала 85 лет Морской авиации, погиб Герой России, генерал Тимур Апакидзе, желание что-то писать у меня отпало напрочь.

Где-то через полгода на глаза снова попала статья "Жизнь и смерть дублёра" о лётчике-испытателе Александре Щукине - вот тогда окончательно понял, слишком много ярких людей прошло через мою жизнь и не написать о них я просто не имею права. Возможно, это в чём-то поможет молодому поколению увидеть профессию лётчика изнутри и выбрать свой путь в жизни. А то сейчас, в основном, все хотят с "малолетства" заниматься бизнесом и соответственно этому критерию делают свой выбор...

Сразу скажу, я никогда не причислял себя к близким друзьям Тимура. Мы служили в разных полках, разных родах авиации, в основном, в разных гарнизонах, общались мало, но из своего "дальнего" окружения, Тимур меня всегда выделял. Достаточно сказать, что я был единственным из "бомбёров", кого он пригласил домой на "обмывание" звания "майор, которое ему присвоили в гарнизоне Чкаловск на должности заместителя командира полка по лётной подготовке. Сколько его тогда помню, он всегда ходил с плановыми таблицами под мышкой. Потом прошло 19 лет нашей дружбы. Я старался каждый год приезжать к Тимуру в гости, когда мы служили не вместе. У меня была потребность посидеть с ним "за рюмкой чая", хотя Тимур не пил ни грамма. Поговорить с ним о том, что творится в нашей авиации, поделиться своим опытом или получить дружеский совет в нашей нелёгкой командирской деятельности. Был период, когда я формально был в лётном отношении даже начальником для Тимура.

Он был командиром 100 - го корабельного истребительного полка, который первоначально входил в состав 33 Центра Боевой Подготовки Морской Авиации СССР, а я служил тогда на должности Начальника Службы Безопасности Полётов этого Центра. Соответственно генерал-лейтенант Юрий Семёнович Гудков, возглавлявший Центр, не раз посылал меня на контроль полётов 100 КИАП. Т.е., мне довелось с Тимуром общаться не только как с другом, но и по службе.

В связи с этим вспомнился такой эпизод, который тоже характеризует нестандартность личности Тимура. Из-за разведения моста я опоздал приехать из Николаева на начало предварительной подготовки в гарнизон Очаков, где тогда дислоцировался полк Тимура, пока на аэродроме Саки ремонтировали полосу. Зашёл в штаб, дежурный мне доложил, что командир полка ставит задачу на полёты лётному составу, и спросил: "Вам его вызвать?" - отвечаю - "Не надо, я подожду в его кабинете». Проходя мимо класса подготовки к полётам, через приоткрытую дверь я вдруг увидел включённый телевизор и в нём "голых" баб в баре. Мимо такого "безобразия" я даже по дружбе пройти не мог. Зашёл в класс. Тимур скомандовал: "Смирно", - и доложил: "Тов. полковник, с лётным составом проводится предварительная подготовка к полётам.

"А как Вы объясните это?" - я кивнул головой на экран. Тимур ответил: "Сейчас согласно плану у нас тактическая летучка. Это фильм "Топ Ган" об американских лётчиках палубной авиации. Мы смотрим его, чтобы лучше понять и изучить психологию вероятного противника." Да... - сказал я, - тогда я тоже буду изучать", - и уселся вместе с лётчиками перед экраном телевизора. Смотреть художественный фильм во время предварительной подготовки - до этого "додумается" далеко не каждый командир полка.

Путь до звания "генерал" у Тимура был очень тернистым. В 88-89 годах в его полку произошло три катастрофы, упали Л-39, МИГ-29, Л-39 - причины соответственно: отказ двигателя на взлёте, ошибка лётчика в технике пилотирования, недисциплинированность, приведшая к столкновению двух самолётов на полигоне. В первой катастрофе погибли замечательные лётчики Алексей Дегтярёв и Виктор Коротков. На высоте 200 метров после взлёта остановился двигатель. Ребята ценой своей жизни предотвратили падение самолёта на город. Их именем названы две улицы города Очакова.

В отношении третьей катастрофы могу сказать следующее. Совсем недавно Леся Северикова (Апакидзе) переслала мне информацию об этом лётном происшествии от одного из лётчиков, который оказался её свидетелем и участником одновременно, Сергея Гущина. Поэтому на этой катастрофе хочу остановиться поподробнее - там есть этическая проблема, которая уже была у нас в Центре, когда упал ТУ-22м2, и периодически, к сожалению, повторяется всегда, пока существует авиация. А проблема заключается в том, что самое лёгкое, когда произошла катастрофа, — это списать всё на погибших. "Мёртвые сраму не имут - вали всё на них". А ситуация тогда сложилась следующая:

С аэродрома Очаков взлетела пара Л-39 для работы одиночно по наземной цели на полигоне Свободный Порт. Ведущий экипаж: командир АЭ майор А. Васильев, лейтенант С. Гущин, ведомый - лейтенант Ю. Корнев, лейтенант Л. Соболев (вторые пилоты летели в составе экипажа). На полигоне в это время уже работал экипаж - лейтенант В. Миронов, капитан Ю. Кононенко. Они производили бомбометание по наземной цели с горизонтального полёта, но бомба у них не сошла. И тогда лётчики решили сбросить бомбу от аварийной системы, посчитав, что успеют это сделать до подхода пары, взлетевшей с аэродрома Очаков, но не успели. На встречно пересекающихся курсах при пикировании с углом 30 градусов с высоты 500 метров для пуска НУРС Л-39 майора Васильева - лейтенанта Гущина столкнулся с Л-39 лейтенанта Миронова - капитана Кононенко.

Самолёт Васильева, потеряв 70% правой плоскости с консольным баком, перешёл в неуправляемое вращение, и лётчики из него на высоте 200 метров катапультировались, получив при этом компрессионный перелом позвоночника у обоих. (Но оба потом вернулись на лётную работу). На втором самолёте был отбит консольный топливный бак и повреждено 15-30% элерона левой плоскости, но самолёт оставался управляем. Пока Л-39 Миронова - Кононенко шёл с полигона, Тимур успел взлететь, в составе экипажа с ним находился лётчик Устюхин.

Тимур подошёл вплотную и, не найдя на самолёте больших видимых повреждений, разрешил экипажу заход на посадку. Но до этого приказал проверить режим предпосадочного планирования. Как только шасси пошли на выпуск на высоте 1200 метров и скорости 290 км/час, самолёт сорвался в штопор. Первым, как более свободным от пилотирования, среагировал Устюхин: "Прыгай, прыгай", - были его слова. Затем Тимур, падая рядом по спирали, назвал позывной Миронова и дал команду: "Катапультируйся, катапультируйся", -затем снова позывной Миронова: "Катапультируйся". Видя, что лётчики не реагируют, Тимур называет позывной Кононенко и вновь даёт команду: "Катапультируйся"...

Это, кстати, тоже свидетельствует о сильнейшем самообладании Тимура в тот момент, что он учёл даже такой нюанс, как позывной лётчика. Но внизу было село Лиманы, и ребята боролись до конца. Лишь на высоте 200 метров, на скорости 560 км/час, с перегрузкой 5,6, оборотами 100%, углом тангажа 20 градусов, без крена им удалось вывести самолёт из штопора, но вертикальная скорость при этом составляла около 300

м/сек.

Лейтенант В. Миронов катапультировался за 1,5-2 секунды до столкновения с землёй, парашют не успел наполниться. Капитан Ю. Кононенко привёл катапульту в действие ещё позже. Оба погибли. Почему так подробно я решил осветить этот случай? Я сам был в комиссии по расследованию этого лётного происшествия. Так одной из версий, которая ходила тогда, почему лётчики, имея в запасе 12 секунд на катапультирование, так поздно использовали средства спасения, была такая - что они якобы растерялись, чуть ли не струсили, и поэтому так поздно выполнили команду командира полка.

Так вот - есть свидетельства очевидцев, жителей села Лиманы, которые подтвердили, что самолёт прошёл на очень низкой высоте и упал всего в 100 метрах от ближайших домов. Т.е. со всей очевидностью видно - ребята боролись до конца и поступили как настоящие советские лётчики. Они видели, что под ними село, и сделали всё, чтобы самолёт не упал на дома.

А за 4 месяца до этого была подобная ситуация. 12 апреля 1989 года у нас в 33 Центре на аэродроме Кульбакино потерпел катастрофу ТУ-22м2, пилотируемый экипажем полковника Анатолия Ивановича Багаева. В момент отрыва на взлёте отвалилась правая подвижная часть крыла. Я в это время находился в кабине самолёта, запускал двигатели на второй вылет и наблюдал всю картину от начала и до конца. Сначала боковым зрением увидел, что со взлетающим самолётом что-то не то. А когда поднял глаза, картина была страшная. За взлетевшим самолётом тянулся огненный шлейф пламени метров 40, самолёт переворачивается и в перевёрнутом положении он врезается в землю. Огромной силы огненный взрыв, и у самой земли виден всего один купол парашюта.

Это при крене 90 градусов, на высоте 20 метров удалось покинуть самолёт штурману экипажа майору Александру Ручко. Он также получил компрессионный перелом позвоночника, но остался жив. Я разговаривал с Сашей сразу минут через 6-8 после катапультирования, т.к. успел добежать к месту падения самолёта в тот момент, когда его увозила машина скорой помощи, и вторично говорил с ним, когда он вышел уже из госпиталя, не допущенный к лётной работе. При этом лётном происшествии мне, как и впоследствии, в случае с Л-39, также, довелось быть членом комиссии по расследованию этого лётного происшествия.

Так вот, два полковника из Москвы сделали вывод, что майор А. Ручко всё это время летал в страхе и только и ждал, когда ему придётся катапультироваться. На основании чего был сделан подобный вывод? Время от момента отрыва крыла до переворота самолёта на крен 90 градусов составило всего 2 секунды. Это чётко видно по видеоманитофонной записи. Если учесть, что оба штурмана на ТУ-22м сидят сзади лётчиков, перед ними нет линии горизонта, только приборная доска, и лишь сбоку, у оператора слева, у штурмана справа по маленькому боковому окну. Понятно, как тяжело определить сразу, что "капец" - времени на раздумья нет ни секунды. Мы потом моделировали эту ситуацию.

Пришли к выводу, что успеть среагировать за 2 секунды можно только в одном случае, если руки заранее держать на рычагах катапульты. Так, собственно, и было. И на основании этого полковники из Москвы сделали вывод, что Ручко летал всегда в страхе. Я спорил с ними до хрипоты, доказывая им как инструктор парашютно-десантной подготовки, что Саша просто всегда был мобилизован и готов к покинуть самолёт при самых неблагоприятных обстоятельствах.

Когда Саша вышел из госпиталя, я подробно поговорил с ним о лётном происшествии и его мыслях в тот момент. Оказалось, что у него при похожих обстоятельствах погиб его друг-штурман. Саша глубоко вник в детали той катастрофы и сказал себе: "На режимах взлёта и посадки штурману не надо крутить прицел или смотреть в локатор. Руки свободны. Пусть они лежат на рычагах катапульты, авось пригодится". Пригодилось. Когда Саша понял, что всё, он успел показать левой рукой штурману - оператору Саше Полинеру: "Уходим", а правой - нажать рычаг катапульты. К сожалению, при тех боковых перегрузках, которые возникли во вращающемся самолёте, перенос рук на рычаги катапульты у Полинера занял время, и он смог катапультироваться только при крене 110-115 градусов, т.е. прямо в землю.

И вот этот штурман, Александр Ручко, который, якобы, летал в "страхе", через полгода добился перекомиссии, вернулся на лётную работу. И лишь через два года Сашу наградили орденом Красной Звезды за мужество, проявленное в этом лётном происшествии. Так подробно эти два случая я расписал, повторяю, с единственной целью - "дяденьки", которым поручают расследовать авиационные происшествия", не валите всё на лётчиков. Они и так заложники всех ситуаций, которые с ними происходят в воздухе. А лётчикам, которые ещё летают в боевой авиации (надеюсь, такие ещё остались) – совет: боритесь за свою жизнь до конца с учётом опыта тех, кто летал до вас. Но вернёмся к Тимуру...

Лишь во второй катастрофе, когда на полигоне Свободный Порт на МИГ-29 из-за ошибки в технике пилотирования разбился майор Юзвишин, можно частично признать вину Тимура. Сам он мне сказал тогда две фразы, которые врезались в память, когда мы сидели с ним всю ночь, не сомкнув глаз, разбирая причины катастрофы. Первая: "Простить себе не могу, что, поддавшись его страстному желанию летать, а также тому, что Юзвишин очень порядочный офицер, я разрешил ему переучивание на МИГ-29. Знал ведь, что в своё время он не смог вылететь на ЯК-38. Это уже тогда было симптомом..." Но я, как Начальник СБП, чётко знаю, что в этой катастрофе часть вины на себя должно взять Руководство авиации Военно-Морского Флота.

По средствам объективного контроля мы проверили все полёты майора Юзвишина, из которых выяснилось, что он нормально осваивал программу переучивания на самолёт МИГ-29 и ничем особенным не отличался от остальных лётчиков. А то, что в своё время не вылетел на ЯК-38, этот факт ни о чём не говорит. Просто есть лётчики - универсалы, которые могут летать на разных типах летательных аппаратов от истребителей до вертолётчиков, а есть такие, которые предрасположены летать в каком-то одном виде авиации.

Юзвешин был истребителем. Я сам это понял, когда одновременно с ТУ-16 и ТУ-22МЗ, стал летать ещё на корабельном вертолёте КА-27. Когда приступил к полётам ночью, у меня были такие сложности в освоении, что пришлось поменять инструктора. И как только я его менял, дальнейшее освоение сего летательного аппарата пошло без проблем.

Вспоминаю своего пилота Толю Дрёмина, я у него был замкомэской на ИЛ-28. Года через три мы с ним встретились, как стали служить в разных родах авиации. Спрашиваю: "Ну как тебе СУ-17?" - который Толя тогда успешно осваивал, (и я ему завидовал "белой завистью"). А он мне: "Никак не могу привыкнуть, тянет на тяжёлые сверхзвуковые самолёты". Т.е. дело не в майоре Юзвешине. На его месте мог оказаться любой другой лётчик, т.к. в ту ночь дымка постепенно сгущалась, и цель с каждым полётом становилось всё сложнее обнаруживать, а ночью, я повторяю, это приборный полёт.

Так что зря Тимур себя тогда так винил. Но главное, он "нюхом" и своим лётным талантом чувствовал опасность этого вида лётной подготовки ночью. Поэтому, когда утверждали программу переучивания полка на МИГ-29, Тимур просил упражнения на боевое применение ночью по наземной цели с горизонтального полёта и с пикирования поменять местами, т.е. сначала осваивать с пикирования, а потом уж с горизонтального полёта, и обосновал, почему. Ночью, в отличие от полёта днём, — это полностью приборный полёт. В то же время лётчик должен отвлечься от приборов на поиск цели и прицеливание.

А полёт происходит на малой высоте, земля рядом, т.е. при ошибке у лётчика практически нет резерва времени на её исправление. А при боевом применении с пикирования цель видно лучше, и при ошибке есть ещё запас высоты. К сожалению, к мнению Тимура не прислушались, у руководства Морской авиацией победил консерватизм и "бомбёрская" психология.

В итоге майор Юзвешин разбился на третьем заходе третьего полёта в эту смену, и каждый заход был уже предыдущего, т.к. боясь потерять цель из виду, лётчик упустил контроль за высотой и врезался в землю. На МИГ-29, чтобы потерять 300 метров высоты, нужны считанные доли секунды. Тем более лётчик в предыдущем заходе уже прошёл над целью на высоте 300 метров, потом произвёл набор высоты до 1200 метров и выполнение повторного захода опять с переводом на снижение до 300 метров, отвлечение взгляда на высотомер, чтобы перевести в горизонт, потом опять поиск цели и выполнение бомбометания, а дымка над морем постепенно сгущалась и поиск цели требовал всё большего отвлечения внимания от пилотирования на малой высоте...

Я, кстати, тогда вспомнил как погиб мой однокашник Валера Гребцов на ИЛ-28. В начале 70-х годов Командующий Авиацией ДКБФ генерал-лейтенант Гуляев Сергей Арсентьевич, Герой Советского Союза, лётчик-штурмовик с большим боевым опытом, поставил перед двумя полками Балтики, эксплуатировавшими фронтальной бомбардировщик ИЛ-28, задачу - освоить два новых вида боевой подготовки - "топ-

мачтовое" бомбометание и стрельбу с пикирования по наземной или морской цели с передней пушечной установки НР-23. Дело было для нас совершенно новое, поэтому сначала с лётным составом двух полков (нашего в гарнизоне Храброво, что под Калининградом, и Рижского, Скультэ) провели теоретические сборы, на которых была выработана методика выполнения этих видов полётов.

Я помню, какие споры тогда разгорелись между теми, кто раньше летал на истребителях и теми, кто всю жизнь летал на бомбардировщиках. Истребители предлагали на цель выходить чуть в стороне, всё время держа её в поле зрения, а потом, сваливая самолёт на крыло, переходить на пикирование. А "бомбёры" спрашивали: "Но где же тогда "боевой курс"? Нет, надо идти на цель прямо и потом отдачей штурвала от себя, переходить на пикирование.

А то, что лётчик при таком способе выхода на цель примерно на 3 секунды теряет её из виду, т.к. нос самолёта её закрывает, не приняли во внимание, мол, штурман есть, он всё видит. Поскольку "бомбёров" среди руководящего состава обоих полков, от которых зависело, какую методику выхода на цель принять, было больше, был утверждён выход на цель "прямо", и впоследствии это решение стало способствующей причиной катастрофы, хотя по бумагам официально этот факт нигде не проходит. Вот как это было.

22 января 1972 года оба полка летали на грунтовых аэродромах в Эстонии. У Рижского полка на аэродроме Нурмси, в котором служил Валера Гребцов, смена была дневная, а в нашем на аэродроме Обрику "смешанная", т.е. половина полётов днём, половина ночью. Стоял яркий морозный, красивый солнечный день. Опытные лётчики уже летали на полигон, а для "солопедов" прямо напротив КДП был намалёван краской на снегу большой красный круг с перекрестием. Именно по нему молодые лётчики отрабатывали «топ-мачтовое» бомбометание и фотострельбу с пикирования. Чтобы "расшифровать" термин "топ-мачтовое" бомбометание, поясню.

Обычно бомбы стараются положить точно в цель сразу. Но поскольку корабль маневрирует и имеет к тому же не всегда "большой" размер, как и грудь у женщины, чтобы повысить вероятность попадания, бомбы сбрасывают заведомо за 100-200 метров с недолётом до цели, но с очень малой высоты (50-30 метров). И бомба тогда, рикошетируя от воды, как плоский камень, когда бросаешь его "блинчиком", попадает в борт или надстройку корабля с отскока. Ясно, что взрыватели на бомбах при таком способе бомбометания должны быть установлены на замедление, иначе взрыв произойдёт практически под самолётом, ведь бомба от него почти не отстаёт, так и скачет под ним.

У "рижан" лётная смена шла нормально по плану, но когда солнышко стало приближаться к закату, оно стало сильно слепить лётчикам глаза, и РП принял решение поменять курс выхода на цель на 180 градусов. Но не учли того, что теперь встречный ветер, который в тот день был сильный, теперь будет дуть "в зад". Т.е. если лётчик вводит самолёт в пикирование на том же самом месте, ветер его будет "поддувать в зад", и лётчику надо будет в процессе прицеливания увеличивать угол пикирования, чтобы держать цель в "марке прицела".

В общем, получилось так. Первым шёл в боевом порядке зам командира полка подполковник Скрипниченко. Он как только ввёл самолёт в пикирование, сразу за счёт огромного опыта понял, что так "стрелять" нельзя. Тут же вывел самолёт в горизонт и пошёл на повторный заход. За ним шёл командир эскадрильи Лев Ступин, сибиряк. "Сибиряки они упрямые", он пикировал до конца, но выхватил самолёт на 20 метрах. Дело в том, что лётчик смотрит в прицел и не следит за высотой, вывод производится по команде штурмана при пересечении высоты 200 метров. Этого обычно хватает, но это при нормальном угле пикирования.

А третьим шёл Валера Гребцов, наш однокашник по училищу. Он вывел самолёт на 6-8 метрах в горизонт, и всё было бы нормально, но вдруг возник крен (предполагают влияние спутной струи от впереди отработавшего самолёта). Лёгкое касание за снег концом правой плоскости на скорости более 600 км/час, и дальше на полтора километра огненный шар. Лётчик и штурман погибли сразу, стрелок-радист умер уже в госпитале через сутки.

Когда Гребцов упал, я был в воздухе, как раз возвращался с полигона Сур-Пакри, на котором мой экипаж отрабатывал обычное бомбометание с малой высоты, до "топ-мачтового" мы тогда ещё не доросли. Когда после заруливания на стоянку нам сказали, что только что в 60 км от нас упал самолёт Валеры Гребцова, мозг отказывался в это верить - в такую красивую погоду невозможно разбиться... У нас, после того как все самолёты произвели посадку, полёты закрыли. Руководящий состав полка прыгнул в самолёт ЛИ-2 и улетел к "рижанам", а мы, его однокашники по выпуску ОБВАУЛ-69, стихийно набрали водки и напились...

Вот так "бомбёрская психология", как и в случае с майором Юзвишиным, способствовала ошибке лётчика. Если бы лётчик заходил на цель сбоку, как предлагали истребители, он бы весь процесс прицеливания контролировал от начала и до конца, и возможно, Валера тогда не допустил бы такой ошибки.

А над второй фразой, которую мне тогда сказал Тимур, пусть задумаются все авиационные командиры и лётчики, летающие на истребителях, а также авиационные врачи. Тимур тогда сказал: "Вася, я думаю, что примерно треть лётчиков, летающая на современных истребителях, хотя бы раз в жизни теряла кратковременно сознание в воздухе от запредельных для него в этот момент перегрузок. Но лётчик никогда об этом не признается, потому что его сразу спишут, разве что лучшему другу можно сказать, которому доверяешь..." В то же время победить в бою можно только за счёт этих запредельных перегрузок при прочих равных условиях типа тактики, умения пилотировать и т.д. Об этом говорит весь опыт Великой Отечественной войны и локальных конфликтов.

В общем, после третьей катастрофы Тимура сняли с должности, хотя весь полк просил не делать этого... стоял за него горой. Тем не менее, даже после понижения в должности,

уважением и авторитетом подполковник Апакидзе пользовался безграничным. Именно поэтому его выбрали делегатом 28 съезда КПСС. И вот как одна фраза может изменить судьбу человека.

Так получилось, что на съезде на один ряд впереди него сидел Командующий авиацией ВМФ СССР генерал-полковник Потапов Виктор Павлович. В заключительный день работы съезда Тимур вдруг неожиданно для самого себя склонился к уху Командующего и спросил: "Товарищ Командующий, за что Вы так ненавидите Морскую авиацию? ... - "Как я её ненавижу, я для неё столько сделал." - "Вы когда-нибудь имели ко мне претензии как к лётчику?"

"Нет, - ответил Потапов. - Мы потому и назначили Вас командиром полка".

"Тогда почему меня не включили в отряд лётчиков, который первым будет осваивать полёты с палубы авианосца? Я знаю, что испытатели давали мою фамилию".

"Я не знаю, - был ответ. Я разберусь". И к чести Командующего он разобрался и сдержал своё слово. Тимура включили в список, добавив к 12 лётчикам ещё одного. А итог - Апакидзе первым из военных лётчиков сел на палубу авианосца "Тбилиси", так тогда назывался этот корабль. Как это было, знают все, кто интересуется историей палубной авиации. Но далеко не все знают детали...

Приведу выступление Тимура на банкете в лётной столовой гарнизона Саки в сентябре 1997 года, когда Российские лётчики завершали свою программу подготовки на взлётно-посадочном тренажёре "Нитка. Я тогда приехал к Тимур в очередной раз в гости, и уже в ранге "дембельного воина" присутствовал на этом "товарищеском ужине", а мой друг Константин Фролов снял всё это на свою видеокамеру.

Первый тост тогда сказал Командующий авиацией ВМФ России генерал-полковник Дейнека Владимир Григорьевич: "За палубную морскую авиацию!", а второй тост "За человека в погонах" произнёс Тимур. Помимо этого он ещё добавил следующее, характеризуя состояние корабельной авиации России, и попутно рассказал о своём лётном наставнике Викторе Георгиевиче Пугачёве: (речь привожу дословно, без добавлений и комментариев).

«Токтар Аубакиров, о котором упоминал, Валерий Николаевич, меня списал, сказал, что я по своим лётным качествам не пригоден на авианосец».

Потом Тимур, показав рукой на Пугачёва, продолжил: "Виктор Георгиевич мне не только Учитель лётный. Он мне как отец. Но дело не только во мне. Нашей авиации очень повезло, что во главе этого направления стоит этот человек. Понимаете, он как ангел-хранитель 279 полка. Когда он хотел уехать на танкере, у меня сердце заходило вот тут ходуном. Потому что страшнее, чем вот эта Боевая Служба, первая, не было никогда, столько ужаса не испытал не один лётчик за всю предыдущую свою деятельность, потому что в такие условия мы были поставлены. Вот я помню его слова, когда генерал Рогов

предложил ему уехать. А он уже 1,5 месяца был на палубе авианосца. А вы понимаете, что значит забрать ведущего лётчика-испытателя с фирмы на такой срок.

А он сказал: "Николай Андреевич, нутром чую, если что-то случится, я никогда себе в жизни этого не прощу".

И до последнего полёта он был на палубе авианосца. И я вам должен сказать, что он ангел-хранитель нашего полка, точнее не полка, а палубной авиации. Иван Иванович Бохонко должен благодарить его. Он ему жизнь спас. Когда он... помпаж... с трамплина начал разбег. Почему он там оказался? Он там не должен был находиться. Но он был там. Схватил "соску" и остановил лётное происшествие.

Когда Момонт сошёл с трамплина, начал разбег, не включив форсаж, Пугачев никогда на ПРП трамплина не ходил, он первый раз туда зашёл, но зашёл именно тогда, когда это нужно было. Он зашёл и спас этого лётчика.

Понимаете, это не нюх. Это, видимо, врождённый талант, опыт лётной работы, ну и Судьба! Понимаете, есть такое понятие, "везучий - невезучий лётчик". Поэтому, Виктор Георгиевич, ты от нас не отказывайся, и вот тебе на память книжка о Морской авиации на всю нашу жизнь светлую с тобой..."

Как мы летали с Константином Фроловым на авианосец "Тбилиси" во время его ходовых испытаний в Чёрном море, благодаря Тимуру и Анатолию Квочуру, я уже описал в рассказе "Экстрим по-военному". Добавить к нему могу лишь соображение, что послать в такую "авантюру" друзей можно только тогда, когда им полностью доверяешь и в них уверен, что они тебя "не сдадут", если их "повяжут" - (шутка)...

Спустя 4 года по приглашению Руководства Авиации Военно-Морского флота России в составе делегации бывшего 33 ЦБП я прилетел в гарнизон Остров на АН-72 накануне праздника 85 лет Морской авиации. Встречали нас Тимур и Алексей Игоревич Сердюк, зам. Начальника Центра Морской авиации России. Обнялись, и Тимур сказал Алексею Игоревичу: "Лёша, генералов и офицеров в гостиницу, а Васю возьмишь к себе домой, вечером я заеду". Но обилие административных и организационных дел не позволило Тимуру к нам выбраться.

На следующий день на аэродром Остров, чтобы отметить праздник, съехалось порядка 30 тысяч человек. Минут за 20 до начала авиашоу мы с Виктором Георгиевичем Пугачёвым "зацепились" друг за друга и начали говорить о Тимуре. Я рассказал о его непростой служебной "карьере", Виктор Георгиевич о Тимуре как о лётчике, и каких усилий ему стоило сделать так, чтобы именно Тимур первым сел на палубу как наиболее готовый и достойный этого непростого дела.

Когда Тимур упал, мозг отказывался верить, что всё это произошло наяву. Ноги хотели туда бежать, но у меня на руках билась в истерике молодая женщина, которую я успел подхватить, когда она падала. Минут через 10 мне удалось её передать знакомому майору

из РТБК, и я побежал к месту падения СУ-33. По дороге ко мне присоединился, если не ошибаюсь, Начальник Лётно-Методического отдела Центра. Навстречу нам по тропе попались шесть подростков, бежавших от самолёта. Я спросил: "Лётчик жив?" - они ответили: "Был жив, только ноги сильно перебиты".

Когда мы добрались к горящим обломкам самолёта, Тимура уже увезли. Обошли вокруг пожара, я внимательно послушал, что говорят очевидцы, которых опрашивали члены комиссии по расследованию ЛП... Затем увидели, что какая-то машина типа "санитарки" собирается уезжать, прыгнули в неё. Доехали до поворота на аэродром, но навстречу шёл поток машин. Прождали полчаса - поток машин не кончался... Я дал команду ехать обратно и, пользуясь тем, что в своё время был тут командиром полка и зная все тропы, вывел машину совсем с другой стороны аэродрома...

В гостинице мне дежурная сказала, что меня кто-то долго разыскивал. Сразу понял, что это может быть только мой бывший правый лётчик Юра Лончаков, он же Герой России, командир отряда Российских космонавтов, который выехал из Москвы, но почему-то до сих пор не приехал. Я зашёл в штаб полка. Оперативный дежурный доложил: "Да, Лончаков здесь". Обошёл все классы и кабинеты штаба, Юры нигде не было. Оставался только один кабинет, куда я не заходил — это кабинет Начальника Центра генерала Анатолия Бирюкова. А я знал, что там находится сейчас Иван Дмитриевич Федин, который сменил на посту Командующего Авиацией ВМФ Владимира Григорьевича Дейнеку.

Постучал, спросил разрешения войти, Юра стоял у окна. Федин скомандовал, зная меня как "облупленного", (мы вместе служили в Быхове, на его глазах я дорос до комэски) - "Обнимитесь"... нас об этом просить было не надо, пять лет не виделись. Оказалось, что в районе Старой Руссы поезд сошёл с рельсов, и Юра оттуда добирался на такси... Пока шли объятия, Иван Дмитриевич вызвал двух офицеров. Они вошли, чётко доложив о прибытии. Ребята были в комбинезонах, на шевронах у одного стояла цифра 6, у другого 7.

Командующий сказал следующее: "Тимур Апакидзе нёс знамя Морской корабельной авиации, сейчас оно упало. Вы должны знамя поднять и нести дальше". При этих словах офицеры сделали произвольно движение, как будто поднимают знамя. "Вы поняли, выполняйте приказание..." продолжил Федин. Офицеры ответили: "Есть" - и вышли. Я спросил у Анатолия Бирюкова, что означают цифры 6 и 7 на комбезах. "Это значит, что один сел шестым, а другой седьмым на палубу авианосца. А первым пяти присвоили звание Героев России.

Вечером за нами пришла машина, отвезла в профилакторий. Помню, все по-страшному напились. Только водкой можно было залить боль невосполнимой утраты... И ещё помню, как уже под утро, стоя на берегу озера с Иваном Ивановичем Бохонко, мы до хрипоты спорили, мог вывести самолёт Тимур перед землёй или не мог...

P.S. Написал, что "наболело на душе", напечатал, потом понял - есть ещё два момента,

о которых нам, живым, нельзя забывать:

1) Два года назад я специально приехал в Саки, чтобы встретиться с Лесей, женой Тимура. До этого мы изредка общались по Интернету и иногда по телефону. Леся, рассказывая о своём житье-бытье, с горечью поведала, как ей два года не платили пенсию за Тимура. О том, что вдовам Героев Советского Союза и Героев России пенсия платится сразу, а не по достижению пенсионного возраста, она узнала совершенно случайно, зайдя в военкомат за какой-то справкой. Узнав этот факт, мне стало за себя стыдно. Как часто нас, друзей, хватает только на выражение соболезнования раз в год в годовщину гибели мужа вместо реальной практической помощи семье погибшего... И то, что мы сами об этом не знали нас не оправдывает. Комментарии, я думаю, излишни...

Возьму на себя смелость, от имени всех кто знал Тимура, выразить огромную благодарность и низкий поклон Лесе за книгу, которую она написала, "Тимур и его небо". Это, наверно, лучшее, помимо воспитания детей, что ещё можно сделать в этой жизни...

2) Недели за две до годовщины гибели Тимура ко мне подошёл Председатель Совета Ветеранов города Николаева Василий Васильевич (№1) Городецкий. Я тогда работал лётчиком-инструктором на пилотажно-навигационных тренажёрах в Центре Боевой Подготовки ВВС Украины. "Василий Васильевич", (№2) - так нас называли, чтобы различать, обратился он ко мне: "Вы поедете на открытие памятника Тимуру в Москве?" "Конечно, поеду".

"Но Совет Ветеранов может Вам выделить деньги только в один конец..."

"Василий Васильевич, Тимур мой друг, я всё равно поеду независимо от того, выделит мне Украина на это деньги или нет".

Тогда у меня к Вам будет поручение. Вы ж там разберитесь в истинных причинах катастрофы. Мы продолжаем учить лётчиков, и нам это важно знать. Я позвоню Владимиру Григорьевичу Дейнеке в Москву, что Вы будете от нас официальным представителем." (А Василий Васильевич Городецкий тогда работал, как и я, в Центре, только на тренажёре для руководителей полётов "Репитор".)

В общем, после открытия памятника Тимуру на Троекуровском кладбище я подошёл к однополчанам Тимура: "Ребята, вы можете сказать, почему случилась катастрофа? Год прошёл..."

"Василий Васильевич, давайте об этом не будем, давайте лучше выпьем, помянем Тимура..." В общем, ребята ушли от ответа... А через 10 дней случилась страшная трагедия в Склынове подо Львовом. Только в отличие от Острова, там погибло около 80 человек и более 100 искалечено. (Кстати, я знал Владимира Топонаря, катались с ним на горных лыжах две недели в Терсколе, и успел оценить, какой это замечательный лётчик и человек.) В этих двух катастрофах есть несколько совпадений, хотя не они являются причинами катастрофы, но они ей сопутствовали. Су-27 Топонаря, как и резервный СУ-33 Тимура, на котором он полетел, был заправлен керосином на две тонны больше, чем тот, на котором они оба тренировались для полётов на празднике. Су-33 готовился для

перелёта на Север, а СУ-27 это нужно было для полёта с аэродрома Озёрное до Львова и обратно. Я уже не говорю про моменты в организации полётов...

Только вчера, 20 августа 2013 года, я возвратился из гарнизона Саки, куда специально приехал подышать воздухом аэродрома, отметить день Воздушного Флота СССР и России, посетить Музей Морской Авиации. Я предполагал, что мало осталось людей, которые помнят и отмечают этот праздник, но действительность оказалось "суровой", чем я ожидал. В 8.20 утра мы с женой подошли к памятнику Тимуру Апакидзе на аллее Героев. На мне наша чёрная, военно-морская пилотка с "крабом", которую так любил носить Тимур, майка с надписью "Ветеран парашютного спорта ВМФ", нестерпимо волевой вид, как у истинного лётчика - т.е. если хотя бы чуть-чуть напрячь "фантазию", во мне можно сразу опознать бывшего вояку. По крайней мере, я бы мимо такой "колоритной" фигуры, да ещё в день Авиации мимо не прошёл, блин, сразу бы предложил выпить, но увы, никому не понадобилась моя "красота", опять же, блин...

Стакан с конфеткой у памятника стоял пустой, свежих цветов почти не было, а народу не маячило никого. В близлежащих "чипках" я подходил к людям, похожим по виду на суровых "воздушных волков" и спрашивал: "Ребята, Вы случайно не лётчики? А то праздник отметить не с кем". Везде ответ был примерно одинаковым: "Нет, мы не лётчики и этот праздник не отмечаем"... (По слухам вроде народ всё же в 8 утра был). Но куда он так быстро "рассосался", и почему водки в стакане нет? Если народ всё же был???

Короче, мы налили Тимуру, выпили с ним, поговорили по душам... долго говорили, часа два. Никто так и не появился, и это в гарнизоне, который был гордостью всего Советского Союза. На котором летала самая современная авиация, а аэродром гудел 6 дней в неделю по две смены. Дальше ноги понесли на лётное поле, которое я когда-то топтал много раз. Здесь на 778-ом прыжке произошла вторая отцепка, здесь же много раз встречался с Тимуром и видел его пилотаж. По дороге на разрушенном здании прочитал надпись "Кузнецов, я тебя люблю". Меня она пронзила до глубины души, а жена её сфотографировала. Кто из лётчиков оставил её как ностальгию по тому настоящему, что когда-то было на этом аэродроме???

Ну, и чего я не могу понять - за 6 дней, что мы гостили в Саках у моего однокашника по Военно-Морской академии Николая Прилепы, бывшего командира 30 одрап, нам даже не открыли дверь Музея Морской Авиации, который "прячется" в бывшем здании Дома Офицеров. Хотя я говорил, что привёз экспонат для Музея, и мне на всё надо 10 минут. Как нам сказали, Музей открывают только когда приезжают паломники в местную церковь и храм святого Фёдора Ушакова. Да, блин, дожили... простому Советскому лётчику даже в свой Музей попасть нельзя. А ведь летом в Саках "миллион" отдыхающих. Да сделайте большую надпись на доме "Музей Морской Авиации", сделайте вход по билетам, и я уверен за 10 гривен у вас толпа народу перебивает, по крайней мере летом. И не надо будет деньги у прихожан просить на содержание Музея...

Пусть земля тебе будет пухом, Тимур... Ты уже при жизни стал легендой Морской авиации, легендой и останешься в нашей памяти...

Памяти Тимура Апакидзе.

Поговори со мной о крыльях, что позволяют нам летать.
Покуда не покрылась пылью гранита тяжкая плита.
Пока струится через двери твоей улыбки ясный свет.
Пока я не смогу поверить в то, что тебя, дружище нет.

Ты расскажи о первом взлёте совсем зелёных новичков.
О полукруглом горизонте и белой вате облаков.
О неофициальном культе с друзьями долгожданных встреч,
И о проклятой катапульте, что не смогла тебя сберечь.

Поведай, было ли сомненье, или ты знал наверняка,
Что будешь делать в то мгновенье,
Когда не сдюжат два движка?
Ведь ты из поднебесной выси свой самолёт - свидетель Бог -
Сажал на палубу "Тбилиси", а вот на землю сесть не смог.

Поговори со мной, дружище, покуда не оструган крест.
Таких, как ты, всю жизнь мы ищем,
Как свой заветный Эверест!
Но сколько б взлётов беспримерных
Нам не пришлось бы испытать.
Для нас всегда ты будешь ПЕРВЫМ
Среди умеющих летать.

Костантин Фролов (июль 2001 г.)