

Борис Максименко  
*Форсаж*

Сборник: от коротких юмористически-патриотических  
рассказов до исторического романа



**Борис Максименко**  
**Форсаж**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=17191919](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17191919)  
ISBN 9785447449407*

**Аннотация**

Форсаж – режим работы некоторых реактивных двигателей, применяемый для временного увеличения тяги в случае необходимости (взлёт, разгон до сверхзвуковой скорости, манёвр воздушного боя). Применяется в основном на боевых самолётах.

## Содержание

Летать	6
Буду машинистом	7
Жара. Так и хочется облиться	8
Черемшина	9
К нам в гости Пушкин заходил	11
Про Ан-2 и не только	27
Как я поступал в Барнаульское ВВАУЛ	29
Алька	31
Танцы лётчику не помешают	32
Кадры	33
Повезло с фамилией	34
Мы академиев не кончали	35
Аллергия на тряпочки	37
О машинно-тракторной технике	39
Штопор	40
Руководитель полётов РП	42
Про козу	43
Взлёт с ЦЗТ	45
ХимДым	49
Старший лётчик-инструктор майор Романов	50
Кто вчера был в Киеве?	52
Немного истории	53
«Кто вчера был в Киеве?»	55
Мы от Макаренко	56
Авиа шоу	57
Авиационные приколы	60
Конец ознакомительного фрагмента.	61

# Форсаж

## Сборник: от коротких юмористически-патриотических рассказов до исторического романа

### Борис Максименко

© Борис Максименко, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

**Сборник: от коротких юмористически-патриотических рассказов до исторического романа.**

**Форсаж** – режим работы некоторых реактивных двигателей, применяемый для временного увеличения тяги в случае необходимости (*взлёт, разгон до сверхзвуковой скорости, манёвр воздушного боя*). Применяется в основном на боевых самолётах.

*Людам, делающим всё возможное  
для процветания своей Родины  
и укрепления её обороноспособности, посвящается эта книга*



Самолёт МиГ-29.

*– А где вы успели нажить себе так много врагов?*

*– Для этого не надо быть гением. Делай своё дело, говори правду, не подхалимствуй – и этого вполне достаточно, чтобы любая шавка облаяла тебя из-под каждого забора.*

*Валентин Пикуль «Честь имею»*



Полковник Максименко Б. В.

Родом из Сибири.

По линии папы – украинец из запорожских казаков, что служили ещё в войске Богдана Хмельницкого.

По линии мамы – русский, из старого русского дворянского рода Пещуровых, ближайших соратников и родственников царствующего рода Романовых.

Закончил Барнаульское высшее военное авиационное училище лётчиков, факультет ВВС Военно-политической академии и Самарский институт менеджмента.

Военный лётчик-инструктор первого класса. Освоил типы самолётов: Л-29, Ил-28, МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-29, Л-39. Общий налёт 1800 часов. Полковник запаса.

Работал в городской администрации города Самара и бизнесе – директором филиалов различных Московских компаний.

Покинув офисы, стал – водителем такси, где получил бесценный литературный материал.

В настоящее время – Начальник Профессионального образовательного учреждения «Красноярский СМК РО ДОСААФ России Самарской области».

Литературной деятельностью занимаюсь более 10 лет. Печатался в местных и региональных СМИ и на литературных сайтах в интернете.

Рассказы включены в книгу к 45-летию Барнаульского ВВАУЛ: «Роспуск – элемент полёта, а не его окончание...»

Друзья в шутку определили: «Тянете в рейтинге в коротких литературных формах на черный пояс».

У меня свой Президент, своя Дума, своё Правительство и своя Крыша. Прошу любить и, желательно, жаловать. Член ДОСААФ.

Книги: «Престол», «В зените ясно», «Армейские судьбы».

Кино: Киносценарий для полнометражного художественного фильма «Престол» по одноимённому роману.

## Летять

Мне года 3 (+-1). Лежу я на русской печи у бабы Прасковьи (Паши) в деревне Придорожное, что на востоке Омской области, перекладываю из валенка в валенок котят. Забегает в дом тётя Галя: «Опять запустили, летять!»

Мы, как по команде одеваемся, обуваемся, выскакиваем во двор, и всей семьёй смотрим в звёздное небо.

Тётя Галя всем показывает рукой: «Вон, смотрите!» Между звёзд по небу медленно передвигается один огонёк.

Все утомительно смотрят. Баба Паша: «Що ж вони так повільно їдуть, як на биках?». Все соглашаются – едут медленно.

Юрий Алексеевич Гагарин полетел чуть позже.

## Буду машинистом

У дома Русановых, что жили через дорогу чуть правее, всегда зимой первыми появлялась горка. Где-то в конце ноября от забора в сторону дороги горка была уже готова. Это дядя Лёня мастерил для своих любимых дочерей – Лены и Гали.

Компьютеров и айфонов тогда ещё не было, мы с моим другом Витькой Швецовым шарахались по улице – искали себе на заднее место приключения.

Витька говорит: «А давай на горку забегать со стороны льда, кто дальше поднимется». Витька сделал несколько неудачных попыток и сумел подняться только до середины горки. У меня тоже первых две попытки забежать на горку по льду были не удачными, а третья – совсем плохая. Добежав до середины горки, я поскользнулся, ноги поехали назад и я со всего маха «ударился» головой о лёд.

Поднимаюсь, Витька посмотрел на меня, говорит: «У тебя, кажется, дырка в голове и мозги видно».

Я надвигаю шапку ниже – на брови: «А так не видно?» Он посмотрел: «Нет, так не видно».

Мы ещё сделали по паре попыток забежать на горку, но опять не удачно.

Витька: «У тебя, кажется, кровь идёт».

Кровь – это плохо. Я домой.

Мама как увидела, мою дырку в голове, схватила меня и в ближайшую больницу.

Ближайшая больница поликлиника была ведомственная – железнодорожников, но нас там приняли. Сразу стали готовить процедурный кабинет. Сначала укол – заморозили. Потом доктор взяла кривую швейную иголку и начала зашивать мне дырку во лбу.

Я тогда хоть и ходил ещё только в первый класс, но сразу понял, что к железнодорожникам надо примазываться. Говорю доктору: «Я тоже буду машинистом». Растроганная доктор, очень довольная видеть будущего железнодорожника, заштопала мне «дыру в мозгах».

Потом я ещё несколько раз ходил к ней: на контроль и снятия швов.

Шрам на лбу до сих пор. А вот машинистом электропоезда я так и не стал.

## Жара. Так и хочется облиться

14 лет. Гормоны играют. Кого же облить? Ну, конечно же – девчонок. А они, зачерпнув в ведро воды, обливали нас.

Набрал в ведро из колонки свежей прохладной воды, погнался за Светкой. Она с визгом заскочила к себе во двор. Я за ней. Не заметил – как она скрылась в огороде.

Пробегая мимо сарая, услышал доносившийся из него скрежет. Не глядя – на шум, я и выплеснул туда ведро воды.

Оказалось, что в это время её дед рыл там погреб. Метра два уже прокопал.

«Ошпаренный» с головы до ног дед выскочил из ямы.

Со словами: «Я вашу М-ть!!!...», он еще долго с лопатой гонялся за нами по улице.

Иван Купала.



Репин «Запорожцы пишут письмо турецкому султану».

## Черемшина

Наш род идет от Запорожских казаков. Практически в каждой сотне Войска запорожского служил казак по фамилии – Максименко.

(Историческая справка: Реестр Войска запорожского 1649 г. Источник: Вольная станция.)

П-КЪ ЧЕГИРИНСКИЙ

Его м. пан гетман Богдан Хмельницкий

Жадан Максименко

сотня ОРЛОВСКАЯ

Чеберакъ Макъсименко

СОТНЯ ВЕРЕМЬЕВСКАЯ ЗА ДНЕПРА

Кузма Максименко

СОТНЯ ЖОВНИНСКАЯ

Прокопъ Максименко

Феско Максименко

сотня ПОТОЦКАЯ

Ювъхим Максименко

Вот, кто из них был моим предком – так пока и осталось не выясненным. Но зато точно известно, что прапрадед Максименко Потап жил в Пирятинском районе Полтавской губернии. А его сыновья: Дмитрий (мой прадед) и Семен во времена Столыпинской реформы 1906 – 1909 г.г. переселились в Омскую обл., Нижне-Омский район, деревню Придорожное – осваивать Сибирь.

С тех пор мы её – Сибирь, и осваиваем.

Семье третьего брата – Владимира ж. д. вагона не хватило, и он ехал с другим эшелом. По прибытию в Сибирь на ж.д. станцию Калачинская, братьев он не нашел. За четыре золотых продал свое имущество и завербовался на работы в Канаду. Родственники помнят, что крайнее письмо от него приходило в середине 50-х. Говорят, что у него есть дочь, живёт в Мексике.

Это было небольшое отступление, а теперь – к рассказу.

Начало 80-х годов, Омская обл., г. Калачинск. В районном Доме культуры даёт концерт один из популярных в то время вокально-инструментальных ансамблей. Ведущий объявляет:

– У нас есть традиция, везде, где мы выступаем исполнять любимую песню жителей этого города. Уважаемые зрители, что вам исполнить, какая в вашем городе самая любимая песня?

Зал не задумываясь в один голос:

– Черемшина!

На сцене замешательство. Артисты о чем-то шепчутся. Затем ведущий извиняясь:  
– Мы не знаем такой песни. Если не трудно – напойте.

И зрители хором запели:

*Знов зозулі голос чути в лісі, Ластівки гніздечко звили в стрісі,  
А вівчар жене отару плаєм  
Тьохнув пісню соловей за гаєм.  
Всюди буйно квітне черемшина, Мов до шлюбу вбралася калина,  
Вівчаря в садочку, В тихому куточку  
Жде дівчина, жде...*

Послесловие

Это сколько же наших предков приехало в Россию оттуда – с Украины!  
А эта песня так и осталась «гимном» небольшого сибирского города.



Б. В. Щербаков. «Пушкин в Петербурге». 1949г.

## К нам в гости Пушкин заходил

(Историко-биографический рассказ.)

По линии нашей мамы – Максименко Лидии Сергеевны, мы принадлежим к старому русскому дворянскому роду Пещуровых.

Пещуровы (Материал из Википедии – свободной энциклопедии.) Пещуровы – дворянский род.

Род Пещуровых всегда был тесно связан с царствующим родом Романовых. Пещуровы на протяжении нескольких веков были ближайшими соратниками и родственниками Романовых. Алексей Никитич Пещуров (1779—1849), с 1830 по 1839 гг. был псковским губернатором. Внесён в VI часть родословной книги псковского дворянства с 1819 г. Алексей Петрович Пещуров (1795—1833) – обер-прокурор VII департамента сената, Мосальский (Калужская губерния) уездный предводитель дворянства, действ. ст. сов. Пещуров, Алексей Алексеевич (1834—1891) – российский флотоводец, мореплаватель, государственный деятель, адмирал. У рода есть свой Герб.



Герб Рода Пещуровых.

### Описание герба

В щите, имеющем голубое поле, изображены крестообразно серебряная Сабля, Стрела и золотой Ключ, на поверхности которого видно Орлиное белое Крыло. Щит увенчан обыкновенным дворянским шлемом с дворянской на нём короной и тремя страусовыми перьями. Намёт на щит голубой, подложен серебром. Герб рода Пещуровых внесён в Часть 1 Общего гербовника дворянских родов Всероссийской империи, стр. 84.

### История семьи, предков

«...фамилии Пещуровых многие Российскому Престолу служили разныя дворянския службы, и жалованы в щииѢ и других годах поместьями и чипами. Все сие доказывается хранящимися в Герольдии справкою Вотчиннаго Департамента и Родословною Пещуровых.»

Боярские списки XVIII века:

Пещуров Захар Алексеевич

Пещуров Яков Алексеевич

Пещуров Никита Иванович – Тайный Советник, управляющий всеми банковскими отделениями (род. 28 мар. 1742 г., умер 1814г. 24 июля)

### **Орден Святого Иоанна Иерусалимского**

В годы царствования императора Павла I орден Святого Иоанна Иерусалимского стал одной из высших и наиболее престижных наград в России. Порядок и правила пожалования в кавалеры и командоры ордена определялись «Манифестом об установлении в пользу Российского дворянства ордена Св. Иоанна Иерусалимского», «Высочайше утвержденными правилами для принятия дворянства Российской Империи в орден Святого Иоанна Иерусалимского», «Правилами для учреждения родовых командорств в России».

Согласно правилам, кавалером ордена мог стать дворянин, доказавший 150-летнее дворянство своего рода и уплативший в орденскую казну 1200 руб. Претенденту на награду необходимо было представить также свидетельство 4-х дворян с места службы, что он «благородного поведения, беспорочных нравов и к военным должностям способен».

Среди награжденных преимущественно военные, из которых большинство составляют гвардейцы: Кавалергардского, Преображенского, Измайловского и Семеновского полков.

Из информация о выдаче грамот награжденным опубликованном в «Придворном календаре на 1802 год»:

Грамоты на кавалерское и командорское достоинства ордена Св. Иоанна Иерусалимского вручены:

21 января 1799 г. Лейб-гвардейского Семеновского полка подпоручикам Алексею Никитичу Пещурову и Николаю Никитичу Пещурову. 9 января 1799 г. Лейб-гвардейского Семеновского полка подпоручику Александру Алексеевичу Ржевскому. Грамоту подпоручику Ржевскому по доверенности его получил того же полку поручик Алексей Никитич Пещуров. (Ржевский отсутствовал, причина в исторических документах не указана.)

### **Немного о подпоручике Ржевском**

Ржевский танцует на балу с Ростовой, гладит ее по шее и говорит:

– О Наталья, какая у вас шея.

Она:

– А я вся такая.

Он:

– Так мыться надо!!!

Однажды поручик Ржевский на званом обеде взял вилку для устриц не той рукой.

– Фи, – сказала одна старая графиня.

С тех пор про поручика рассказывают разные гадости.

По утверждению современников, авторство веселых историй про похождения поручика Ржевского приписывают братьям Пещуровым. Николай Никитич Пещуров – погиб в Отечественной войне 1812 года. Алексей Никитич Пещуров, родился 29 апреля 1779 г.



Алексей Никитич Пешуров, автор Соколов Пётр Фёдорович.

До 1803 г. служил в лейб-гвардии Семеновском полку. Отставной штабс-капитан. В 1823—1828 гг. он был Опочецким уездным предводителем дворянства, а в 1827—1829 гг. – Псковским губернским предводителем дворянства. В 1829—1830 гг. – губернатор Витебской губернии.

Указом от 28 января 1830 года был назначен Псковским гражданским губернатором. Именно при нем начала выходить первая регулярная газета Псковской губернии «Псковские губернские ведомости» (1838 г.), была организована первая губернская публичная библиотека (1833 г.).

Алексей Никитич Пешуров автор многих работ по истории Отечественной войны 1812 года, в том числе «Истории Отечественной войны 1812 года».

Алексей Никитич присутствовал на торжестве в честь первого выпуска Царскосельского лицея, был опекуном лицейского товарища Пушкина, князя Александра Михайловича Горчакова, своего племянника. Весной 1817 г. содействовал его определению в Коллегию иностранных дел.

На встречу с Горчаковым Пушкин ездил из Михайловского в Лямоново (имение Пешурова).

Пешуров, которому был поручен надзор за А.С.Пушкиным во время ссылки в Михайловское, немало сделал для того, чтобы облегчить поэту ссылку. Он, в сущности, превратил надзор в формальность, фактически сняв с Пушкина запрет о не выезде его за пределы Михайловского и разрешив бывать во всех городах не только Псковщины, но и в Новгороде, Боровичах...

Как Псковский губернатор А.Н.Пешуров отдавал распоряжения относительно похорон поэта в Святогорском монастыре. Летом 1837г. отправил в имение Пушкиных губернского землемера Иванова, чтобы тот составил подробный план и описание Михайловского.

На посту губернатора Пещуров оставался до 29 ноября 1839 г. По указу Николая I был назначен сенатором. «Псковскому гражданскому губернатору тайному советнику А.Н.Пещурову, Всемилостивейше повелеваю присутствовать в Правительствующем сенате, с сохранением получаемого им по званию гражданского губернатора оклада, т.е. жалованья по 6000 руб. и столовых по 6000 руб. всего 12000 рублей в год», – так писали «Псковские губернские ведомости» 20 декабря 1839г. В 1842 г. он проводил ревизию в Оренбургской губернии.

Пушкину приходилось бывать в его имении Лямоново, верстах в шестидесяти от Михайловского. В сентябре 1825 года он встретился там с лицейским товарищем А. М. Горчаковым, племянником Пещурова. Поэт читал Горчакову сцены из «Бориса Годунова». Пещуров знал о Пушкине еще с тех пор, когда племянник, лицеист Александр Горчаков, писал ему о нем, а затем видел на выпускном лицейском экзамене читающим свое стихотворение «Безверие».



Портрет А. С. Пушкина, 1836 г.

С Горчаковым Пушкин не был особенно близок, но в лицейские годы они относились друг к другу с «живым интересом». Пушкин посвятил Горчакову три послания – два в лицейские годы и одно вскоре по окончании лицея. Горчаков постоянно рассказывал о Пушкине в своих письмах из Лицея дяде и тетке Пещуровым.

Известно посещение Пушкиным имения Пещуровых в начале августа 1825 года. Богатое имение Лямоново находилось на самой западной границе уезда, у живописной, многоводной реки Лжа. Двухэтажный каменный барский дом стоял на холме, окруженный обширным, хорошо ухоженным парком.

Пушкину, чтобы попасть туда, надо было пересечь с востока на запад значительную часть уезда. Более шестидесяти верст отделяли Михайловское от Лямонова.

Когда Пушкин узнал, что к Пещурову приехал погостить его племянник Александр Михайлович Горчаков, что в дороге он простудился и лежит больной, недолго думая собрался и снова отправился в Лямоново.

Горчаков тогда первый секретарь русского посольства в Великобритании – только что вернулся из-за границы, а последние политические события крайне интересовали поэта. Они провели вместе целый день.

Пушкин слушал рассказы Горчакова, расспрашивал о всех лицейских, о Петербурге и Европе. Прочитал несколько сцен из «Бориса Годунова».

Начинающего дипломата и опального поэта теперь много разделяло. Тем не менее, в стихотворении «19 октября» Пушкин писал:

*Нам разный путь судьбой назначен строгий,  
Ступая в жизнь, мы быстро разошлись,  
Но невзначай проселочной дорогой  
Мы встретились и братски обнялись».*

**Горчаков Александр Михайлович**, князь, знаменитый дипломат, с 1867 г. государственный канцлер, в юности «питомец мод, большого света друг, обычаев блестящий наблюдатель» (как характеризовал его Пушкин в одном из посланий к нему). До поздней старости он отличался теми качествами, которые считались наиболее необходимыми для дипломата, но кроме светских талантов и салонного остроумия, он обладал также значительным литературным образованием. В деревне Лямоны сохранился усадебный парк Пещурова, и остатки фундамента некогда роскошного особняка. В гостях бывали художники Ю Наумов, П. Ф. Соколов, писатель А. И. Тургенев. Художник Ю. Наумов описывал, что Лямоново было одно из богатейших сел Псковской губернии. Гордостью села являлся богатейший по своей флоре прекрасно спланированный с многочисленными аллеями, прудами и купальный парк.

На сегодняшний день в прекрасном состоянии находятся кленовые, липовые аллеи, лиственницы-великаны. В лиственной аллее из 27 лиственниц – мертвая одна. Сохранилась ясеневая аллея, но много деревьев погибло. Среди зарослей осин и елей растут 5 могучих дубов. У водоемов и дороги на Ионики есть старинные ивы. В центре парка – красавица сосна сибирская (кедр). В ольховой аллее, у кладбища, находится купальня. А в 200 метрах на север от ясеневой аллеи в зарослях ольхи, осины, кустарников.

От всех строений остался только один фундамент. В 1992 году на месте разрушенной церкви поставлен трехметровый крест.

4 июня 2004 года в д. Лямоново к дню рождения А.С.Пушкина установлена памятная доска в честь встречи великого русского поэта с его лицейским товарищем А.М.Горчаковым.



Памятный камень, установленный в имении Лямоново.

Расстояние от п. Красногородска до д. Лямоны – 28 км. Добраться до туда можно рейсовым автобусом.

## Семья Алексея Никитича Пещурова

Алексей Никитич был женат на Елизавете Христофоровне Комнено. Комнено – русский дворянский род греческого происхождения. Комнено прямые потомки императоров Византии. Елизавета Христофоровна приходилась родной сестрой жены Кишиневского вице-губернатора Крупенского – Екатерине Христофоровне. На воспитании у Крупенских находилась красавица Софианос – или Софиано. Отец сироты, был один из гетеристов, сподвижников князя Ипсиланти в его действиях за освобождение Греции, и был убит в Скулянской битве гетеристов с турками 29 июня 1821 г.

Пушкин с Горчаковым (Горчаков на правах родственника) любили ходить к ним в гости, потому что им надоедали плацнды и каймаки других Кишиневских хлебосолов, а у Крупенской подавался Русский хороший обед.

Пушкин, бывало, нарисует Крупенскую – похожа; расчертит ей вокруг волоса, – выдет сам он; потом на эту же самую голову накинёт карандашом чепчик – опять Крупенская» («Русск. Арх.» 1900, кн. I, стр. 403). Об Екатерине Христофоровне Крупенской, со слов Кишиневского приятеля Пушкина В. П. Горчакова, П. И. Баргнев рассказывает, что она происходила «из славного царского рода Комненов». (Модзалевский. Примечания – Пушкин. Письма, 1815—1825. Часть 24. 100. В. А. Жуковскому (стр. 93).

## Дети Алексея Никитича Пещурова

**Дмитрий Алексеевич Пещуров** родился в 1833 г., окончил курс в Санкт-Петербургском университете; сначала был преподавателем математики и в 1857 г. защитил магистерскую диссертацию «Исследование движения малой планеты Фортуна»; до 1865 г. заведовал пекинской магнитной и метеорологической обсерваторией, занимая должность драгомана нашей миссии. В 1867 г. поступил преподавателем китайского языка в Санкт-Петербургский университет; в 1890 г. назначен экстраординарным профессором китайской словесности. Его труды: «Землетрясения, бывшие в Китае во время Минской династии» («Вестник Императорского Географического Общества», 1860), «Китайско-Русский словарь по ключевой системе» (Санкт-Петербург, 1897); «Китайско-Русский словарь по графической системе» (Санкт-Петербург, 1891).

**Софья Алексеевна Пальчикова** (Пещурова) Муж Пальчиков Владимир Петрович служил в Министерстве Внутренних Дел в Санкт-Петербурге и к 1841 году, сделав блестящую карьеру, дослужился до должности вице-директора департамента Министерства Юстиции и чина статского советника.

Пальчиковы владели имением Щиглицы в Псковском уезде с середины XVII века. В семье хранились и бережно передавались из поколения в поколение письма Петра I и Екатерины I, золотые и серебряные кубки, полученные за верную службу.

Владимир учился в Царскосельском лицее на курсе младше Пушкина. В петербургском музее-квартире Пушкина на Мойке есть интересная акварель художника Соболевского, датируемая 1825 годом. На фоне семиугольной звезды изображены В. П. Пальчиков, И. И. Пущин, Б. К. Данзас и еще пятеро их лицейских друзей. Предполагается, что В. П. Пальчиков виделся с А. С. Пушкиным в 1824 – 1826 годах, когда поэт из Михайловского наезжал в Псков. Встречались они и в Москве осенью 1826 года. Тогда-то великий поэт и запечатлел образ Пальчикова в одном из своих ироничных рисунков. Попал Владимир Петрович и в стихи поэта. В черновой рукописи конец 37 и 38 строфа четвертой главы «Евгения Онегина» первоначально имели такой вид:

*...Сим убором чудным,*

*Безнравственным  
и безрассудным,  
Была весьма огорчена  
Псковская дама Дурина,  
А с ней Мизинчиков...*

Псковские краеведы уверены, что под фамилией «Мизинчиков» Пушкин вывел лицейского приятеля В. П. Пальчикова. Вот так и попал Владимир Петрович дважды в произведения великого поэта: один раз – в рисунок, а другой – в стихи, правда, под фамилией Мизинчиков.

Софья обладала прекрасным меццо-сопрано, и бывавший в Щиглицах композитор Н. П. Яхонтов посвятил ей свою оперу «Сильф».

**Михаил Алексеевич Пещуров** после окончания Морского кадетского корпуса 9 лет прослужил на флоте. Выйдя на статскую службу, он занимался делами, связанными с кораблестроением и Морским министерством. Дослужился до чина тайного советника и стал членом Государственного Совета России. Мария Алексеевна Пещурова, по мужу княгиня Трубецкая. Занималась устройством сирот Добролюбовых, включая Николая, будущего литературного критика. А обучала французскому языку и снабжала книгами Николая Добролюбова сестра Алексея Никитича – Елизавета Никитична Пещурова.



Горчаков Александр Михайлович.

**Горчаков Александр Михайлович**

Государственный деятель, государственный канцлер, министр иностранных дел.

Рождение: 4 (15) июня 1798, Гапсаль (Хаапсалу), Эстляндская губерния, Российская империя.

Смерть: 27 февраля (11 марта) 1883 (84 года), Баден-Баден. Всю жизнь прослужил по дипломатическому ведомству, был чрезвычайно образован, знал несколько языков. С апреля 1856 министр иностранных дел. Один из крупнейших дипломатов XIX века. Последний Канцлер Российской империи.

Да, бабушка Александра Михайловича – Анна Васильевна, мама Горчакова старшего, свекровь Пещуровой была старшей сестрой Генералиссимуса Александра Васильевича Суворова.



Усадьба Пещурова А. Н., Красногородский район, д. Лямоны.

Усадьба в д. Лямоны сохранилась. Туда возят туристов по Пушкинским местам. Большевики имение конфисковали, демократы прихватизировали. Интересно: кто будет возвращать?

### **Алексей Петрович Пещуров (1795—1833)**

Обер-прокурор 7 Департамента Сената, Мосальский уездный предводитель дворянства (Калужская губерния). Действительный статский советник.

Жена Гардер Серафима (в др. ист. Вильгельмина) Васильевна (1792—1850).

Четыре сына:

Михаил, 1823—1894, тайный советник, был начальником канцелярии Александровского комитета о раненых и заведующим эмеритальной кассой морского ведомства, с 1892 член Государственного совета.

Пётр, 1829—1898, тайный советник, член Совета главноначальствующего гражданской частью на Кавказе.

Дмитрий, 1833—1913, ученый-синолог, профессор Петербургского университета.

Алексей, 1834—1891.

### **Об Алексее подробнее**

Алексей Алексеевич Пещуров Десятый Морской министр России, вице-адмирал, член Государственного совета. Алексей Алексеевич Пещуров родился 21 (9) мая 1834 г. в дворянской семье, происходящей из старинного рода, в селе Лосево Мосальского уезда Калужской губернии. Своего отца Алексея Петровича, он не помнил, так как родился через 5 месяцев после его смерти. Маленький Алексей воспитывался своей матерью, действительной статской советницей Вильгельминой Васильевой, в имении Лосево. Рос Алексей любознательным, начитанным. Хорошо знал французский и английский языки. Характер имел целеустремленный, настойчивый и твердый, что во многом определило в дальнейшем его уверенное продвижение по службе. В октябре 1841 года мать семилетнего Алексея написала в Морское министерство прошение:

«Просит вдова действительная статская советница Мина Васильева, о нижеследующем: сына моего, Алексея Пещурова, имеющего от роду 7 лет и обученного чтению и письму по-русски и по-французски, желая отдать для воспитания в Морской кадетский корпус, всеподданнейше прошу:

Дабы повелено было сие мое прошение принять и именованного сына моего в морской кадетский корпус определить, а что он имеет действительно дворянское достоинство, и что действительно есть мой законный сын, в удостоверение сего представляю при сем свидетельство – недвижимое имение за мною состоит в губерниях Нижегородской в уездах Нижегородском и Горбатовском, Симбирской в уезде Алекперовском и Калужской в уезде Мосальском – всего 438 душ крестьян, нераздельно с малолетними моими детьми.

К поданию надлежит директору морского кадетского корпуса господину адмиралу и кавалеру Крузенштерну. Сие прошение писал служащий департамента народного просвещения титульный советник Алексей Ефремов, сын Кисловской.

Вдова действительная статская советница Мина Васильева Пещурова руку приложила. Семья проживает в Калужской губернии Мосальского уезда в селе Лосево».

В 1848 г. Алексея Пещурова определяют в Морской кадетский корпус, откуда в августе 1851 г. его выпускают гардемаринем. 7 октября 1852 г. на фрегате «Паллада», которым командовал офицер лазаревской школы, капитан-лейтенант И. С. Унковский, под флагом вице-адмирала Е. В. Путятина, следовавшего в Японию с дипломатической миссией, гардемарин Пещуров отправился в свое первое дальнее плавание через три океана.

Писатель И. А. Гончаров, бывший секретарем миссии Путятина, в путевых очерках «Фрегат «Паллада» упоминает гардемарина Пещурова. С потрепанной штормами трех океанов и пришедшей в негодность «Паллады» уже в звании мичмана Пещуров перешел на новый фрегат «Диана», которым командовал С. С. Лесовский, будущий известный адмирал. Но «Диане» не повезло: во время землетрясения, произошедшего в Японии в декабре 1854 г., новенький, 52-пушечный фрегат получил тяжелейшие повреждения, а позднее во время шторма затонул. Моряки «Дианы» построили шхуну «Хэда» и на ней через Японское море перешли в Николаевск-на-Амуре. Вернувшись в Кронштадт, лейтенант Пещуров был назначен в иностранную миссию к графу Е. В. Путятину, где выполнял обязанности агента по приказам Морского министерства в Великобритании и Франции.



Гайдамак в океане. Орг., масло, 2008 г.

В 1860 г. капитан-лейтенант А.А.Пещуров был назначен командиром клипера «Гайдамак» и во время плавания в Тихом океане в 1861 г. открыл бухту в заливе Петра Великого, названную бухтой Гайдамак.

В 1863 – 1864 гг. клипер «Гайдамак» в составе тихоокеанской эскадры адмирала Попова ходил к берегам северо-американских штатов. В это же время вторая русская эскадра адмирала Лесовского также пришла на американский рейд. Эскадра Попова встала на рейде в Сан-Франциско, а Лесовского – в Нью-Йорке. Россия выказала дружественные чувства американцам и поддержала борьбу Севера против Юга, а также воспрепятствовала вмешательству Англии в гражданскую войну.

Американцы высоко оценили дружественный акт русских. Престиж России был восстановлен, а англичане «получили по носу» (за поражение русских в Крымской войне 1853—1856 гг.).



#### Броненосный фрегат «Минин»

По возвращении из похода А. А. Пешуров был произведен в капитаны II ранга и назначен командиром броненосного фрегата «Минин», а вскоре отправлен в Англию изучать вопросы снабжения броненосных судов.

Так уж получилось, но именно А. А. Пешуров был в 1867 г. назначен комиссаром по передаче Аляски американцам. Протокол по передаче Аляски Америки Алексей Алексеевич подписал по поручению Императрицы.

Считаю, что историческую ошибку надо исправить.

По возвращении он был назначен вице-директором канцелярии Морского министерства в звании капитана I ранга.

В 1874 г. А. А. Пешуров за отличие был произведен в контр-адмиралы. В течение нескольких лет он работал в Морском министерстве: директором канцелярии, заместителем управляющего, а затем и управляющим. В эти годы в Морском министерстве разрабатывается судостроительная программа для Черноморского флота. (Крымская война показала, что военно-морские суда России устарели.)

11 января 1882 г. А. А. Пешуров был назначен главным командиром Черноморского флота и портов и военным губернатором г. Николаева с производством за отличие в вице-адмиралы. Именно ему пришлось выполнять 20-летнюю кораблестроительную программу (1882 – 1902 гг.), в разработке которой он принял деятельное участие.

В доках Севастополя и Николаева закладываются три поразивших мир своей боевой мощью и оригинальностью конструкции броненосца: «Чесма», «Синоп» и «Екатерина II». Строятся новые доки: Алексеевский и Александровский.

6 мая 1886 г. в присутствии императора Александра III в Севастополе был спущен на воду броненосец «Чесма», а 10 мая в Николаеве – броненосец «Екатерина II», а через год

спущен на воду «Синоп». На стапелях закладываются новые броненосцы «Георгий Победоносец», «Двенадцать Апостолов», канонерские лодки, Минные крейсера.

В 1890 г. в строю Черноморского флота находилось уже 3 эскадренных броненосца, 2 броненосца береговой обороны, 6 канонерских лодок, 2 минных крейсера, 14 миноносцев.



Адмирал А. А. Пешуров.

Напряженная работа на посту главнокомандующего сказалась на здоровье А. А. Пешурова. Уйдя в отпуск по болезни в июле 1890 г., он уже не вернулся на Черноморский флот. Умер вице-адмирал А. А. Пешуров в октябре 1891 г. в возрасте 57 лет.

Вице-адмирал Пешуров был награжден орденами с св. Александра Невского, св. Станислава I ст., Белого Орла, св. Анны I, II, III степеней, св. Владимира I, II, III, IV степеней и иностранными: персидским орденом Льва и Солна I и II ст., греческим орденом Спасителя.

Жена англичанка **Варвара Вениаминовна Эллиот**.

Семья А. А. Пешурова была большая: 2 сына Пётр (род. 19 февраля по ст. ст. 1867 г.) и Михаил (род. 18 (6) декабря 1876 г.), 4 дочери: Мария (род. 20 (8) ноября 1860 г.), Елена (род. 21 (9) ноября 1866 г.), Варвара (род. 31 (19) июля 1869 г.) и Софья (род. 24 (2) августа 1874 г.).

Пётр пошел на службу в гвардию, Михаил поступил в Морской Кадетский корпус.

Следуя старинной традиции морских семей, дочери вышли замуж за сыновей адмиралов: Елена – за лейтенанта Кроуна, Варвара и Софья за Георгия и Ивана Керн.

Перу Алексея Алексеевича принадлежит несколько статей, опубликованных в Морских сборниках.

Именем вице-адмирала А.А.Пешурова названы:

мыс, Японское море, залив Петра Великого, залив Восток.

Мыс, Японское море, полуостров Корея.

мыс, Японское море, материк, побережье, залив Ольги.



Карта: «Залив Ольги».

Писатель Валентин Саввич Пикуль в романе «Три возраста окини сан» написал о драматической судьбе Владимира Коковцева, прошедшего путь от мичмана до адмирала российского флота. В этом же романе Пикуль рассказал и о морском офицере Алексее Алексеевиче Пещурове.

#### **Пещуров Сергей Александрович – наш дед**

9 февраля 1942 г. из 105 запасного стрелкового полка г. Красноярска убыла в Действующую Красную Армию ст. Волховстрой Ленинградский фронт команда 2474. В списке личного состава ручных пулемётчиков значится рядовой Пещуров Сергей Александрович. 1908 г. рождения, уроженец Омской обл., Белешевского сельского совета, призван в Советскую Армию Знаменским РВК. Это был наш дед.

Как мы оказались в Сибири?

У прадеда было имение в Тамбовской губернии. В 1905 году во время первой революции самые сильные крестьянские волнения произошли на Тамбовщине. Сожжено было более 100 помещичьих усадеб. Был ли смысл заново отстраивать усадьбу? Прадед Александр принял решение и вместе с семьёй в годы Столыпенской реформы уехал в Сибирь в Омскую область, д. Белешево.

С приходом советской власти – можно ли было выжить с такой фамилией? Пришлось ещё и фамилию подкорректировать, заменив в ней одну букву. Это было в то время явлением распространённым. Был Пещуров – стал Пещеров. Что и спасло в 30-е годы. Так и выжили. Это была семейная тайна.

Хотя, старики рассказывали, что к прадеду ещё долго ходили ходяки.

Однако, трубка прадеда выдавала. Когда мужики крестьяне в деревне курили набитую махоркой козью ножку, прадед курил трубку. Но не мог он себе в этом отказать. Привычка.

Мы знали, что прабабушка была из богатой семьи, про прадеда старались в семье ничего не рассказывать. Мелким я ещё был, в школу не ходил. Гостил в деревне у тети Нади. Взрослые отмечали какой-то праздник. Я выходил из дома через коридор на улицу, а там двое

взрослых стоят курят и разговаривают. Один из них дед Миша, младший брат деда Сергея. Второго не помню. Вот этот второй и спрашивает:

– Ну, как дела Пещуров?

Дед Миша, явно чего-то опасаясь:

– Да, тише ты!

Тогда я не придавал сказанному значения, но эта фраза надолго врезалась в память.

Дед Миша родился и жил в сибирской деревне. Но от своих деревенских он сильно отличался. Это дворянское благородство и манеры поведения – их ничем ни вышибешь.

Информация всплыла, когда мы стали запрашивать в военных архивах о фронтовой судьбе деда Сергея.

30.05.2007года, №9/16288, Министерство обороны РФ Центральный архив.

«В приказе 105 зсп №40 от 9 февраля 1942 г. значится: "§3. Красноармейцев маршевой роты команды 2474 согласно списков... с 9.02.42г. считать выбывшими в действующую Красную Армию ст. Волховстрой Ленинградский Фронт..."» Основание: ЦАМО, оп.90192, д.18, л. 54.

В списке личного состава ручных пулемётчиков маршевой роты команды 2474 105 запасного стрелкового полка значится: «Рядовой ПЕЩУРОВ Сергей Александрович, 1908 г. рождения, уроженец Омской обл., Беляшовского с/с, призван в СА Знаменским РВК.» Основание: ЦАМО, оп.90192, д.8, л.136 (об).

Ленинградский фронт. После удачной оборонительной операции под Москвой советским командованием было принято решение освободить дорогу на Ленинград. Наступать с двух направлений, кольцо замкнуть в районе н. п. Любань: Любанская наступательная операция.



С востока бои вела 54-я Армия.

Дед воевал в 54 Армии.

О напряжённости тех боёв свидетельствует Николай Николаевич Никулин в книге «Воспоминания о войне». (С-Петербург. Издательство Государственного Эрмитажа. 2008 г.)

(Никулин Николай Николаевич – солдат и ученый, профессор, член-корреспондент Академии художеств, знаток и хранитель нидерландской и немецкой живописи Государственного Эрмитажа, автор более 200 книг и статей.)

«В армейской жизни под Погостьем сложился между тем своеобразный ритм. Ночью подходило пополнение – тысяча, две, три тысячи человек. То моряки, то маршевые роты из Сибири, то блокадники. Их переправляли по замерзшему Ладожскому озеру. Утром после редкой артподготовки они шли в атаку. Двигались черепашьям шагом, пробивая в глубоком снегу траншеи. Да и сил было мало, особенно у ленинградцев. Снег стоял выше пояса, убитые не падали, застревая в сугробе. Трупы засыпало свежим снежком. На другой день была новая атака... Много убитых видел я на войне, но такого зрелища, как в Погостье зимой 1942 года, видеть больше не довелось. Мертвыми телами был забит не только переезд, они валялись повсюду».

За время операции 54 Армия потеряла около 43 000 человек.

Это была первая наступательная операция Красной Армии в Великой Отечественной войне.

Историки о ходе её подготовки и результатах проведения стараются умалчивать.

Наш род соответствует своему Гербу!

Я хотел бы привести ещё несколько выдержек из книги Николай Николаевича Никулина.

«Воспоминание о войне»:

«В 1990-х годах мемориал в Малуксе был реконструирован на средства Министерства обороны и сейчас там, как говорят, собраны останки 60 тысяч солдат из-под Погостья. (Погостье находится в двенадцати километрах от Малуксы!) Ветераны рассказали мне, что инициатором реконструкции был министр обороны Язов, который воевал в Погостье и был там ранен. Здесь же погиб его отец».

«Многие расписывались на Рейхстаге или считали своим долгом обосать его стены. Вокруг Рейхстага было море разлитое. И соответствующая вонь. Автографы были разные: «Мы отомстили!», «Мы пришли из Сталинграда!», «Здесь был Иванов!» и так далее.

*Лучший автограф, который я видел, находился, если мне не изменяет память, на цоколе статуи Великого курфюрста. Здесь имела бронзовая доска с родословной и перечнем великих людей Германии: Гёте, Шиллер, Мольтке, Шлиффен и другие. Она была жирно перечеркнута мелом, а ниже стояло следующее: «Е...л я вас всех! Сидоров».*

Все, от генерала до солдата, умилялись, но мел был позже стерт, и бесценный автограф не сохранился для истории».

«Однажды солдаты притащили откуда-то красивую клетку с говорящим попугаем, они кормили его гороховой кашей и учили ругаться по-матерному, однако попугай упорно болтал по-немецки. В день победы офицеры полка устроили торжество. Как только провозгласили первый тост за отца всех народов, великого и мудрого полководца и подняли бокалы, попугай громко заорал: „Хайль Гитлер!!!“ Тут ему пришел конец».

В феврале 1942 года ехали из города Красноярска на фронт в одной команде №2474 красноармейцы Митягин Сергей Игнатьевич и Пещуров Сергей Александрович.

В 70-е годы в одном высшем военном авиационном училище лётчиков в г. Барнауле учились: сын красноармейца Митягина-Сергей, и внуки красноармейца Пещурова – мы с моим братом Серёгой.



Курсанты Барнаульского ВВАУЛ братья Максименко Борис и Сергей.

Итог:

**Считаю, что 9 мая ежегодно Парад Победы Вооружённых Сил РФ надо проводить в г. Берлине.**

**А Парад Победы в Отечественной войне 1812 года проводить 7 января в г. Париже.**

Чтобы эти суки помнили: с кем связываются.

Удачи нам!

## Про Ан-2 и не только

*В г. Калачинск, городе моего детства, в 3-х км. от средней школы №2 располагался аэродром Омского летно-технического училища ГА (ОЛТУГА), на самолётах Ан-2. Сидишь на уроке, а они там за окнами летают. Ну, никакой учебы. Так мы и становились летчиками.*

Сейчас не об этом. Моя тетя Люба до ухода на пенсию работала закройщицей в местном КБО. Зрение ухудшилось, и даже на дому она шить уже не могла. Тогда-то она и устроилась на работу на аэродром дежурной на КПП: проверять пропуски, поднимать шлагбаум, впускать – выпускать.

Был июль месяц, выходной, личный состав убыл домой в г. Омск. На аэродроме только дежурные силы: электрики, сантехники, пожарные...

Мужики принесли с собой вмазать и пользуясь бесконтрольностью – расслабились. Процесс пошел. И как всегда – не хватило. Надо еще. А где взять? Надо ехать в город, тем более транспорт в лице пожарной машины под рукой.

Оставалось только уговорить т. Любу, чтобы выпустила. Долго она не соглашалась. В конце концов, они её убедили, что пожарную машину никто останавливать не будет, а они быстренько туда и назад. Выпустила. Поехали.

А это было еще в те времена, когда КПСС боролась с алкоголизмом. На весь город был один специализированный магазин, где продавалось спиртное. Причем, с другой стороны города.

Едут. Ну, а чтоб съездить быстро в пути, ничего лучшего не придумали, как у пожарной машины включить сирену. Водители встречного транспорта, понимая важность выполняемого ими задания, уступают дорогу.

На перекрестке на ул. Смирнова с вызова возвращается скорая помощь. Видя, несущуюся с включенной сиреной пожарную машину, они включают свою сигнализацию и пристраиваются в хвост пожарной машине. Ну, чтоб второй раз не ездить.

Далее, на пути следования виадук, а за ним сразу Районный отдел милиции. Там дежурные сотрудники, разморенные июльской жарой, вышли на крыльцо покурить. И тут их взору представляется картина: несущиеся и включенными сиренами пожарная машина и скорая помощь. Менты к себе в отдел – проверять текущие вызовы: где и что случилось. У них ничего нет.

Дождаться пока им позвонят не стали. Сели в УАЗик, пристраиваются в колонну за скорой помощью и включают свою сигнализацию.

И вот, эта колонна теперь уже из трех машин, распугивая прохожих, мчится по городу.

Те в пожарной машине, естественно, о том, что они возглавляют «оперативную» группу не догадываются.

Тот злосчастный магазин был расположен в районе рынка. Воскресенье, на рынке полно народа.

И тут на глазах у ошалевшей публики, поднимая клубы дыма, к крыльцу винно-водочного магазина подлетает специализированная колонна, делает круг почета и останавливается. Приехали...

Называется: съездили за бутылкой. Отоварились не все.

Разборки шли долго: искали виновника.

Нашли: Во всех бедах обвинили дежурную по КПП т. Любу. Уволили.

А я считаю, что во всем виноваты чиновники от КПСС – так далеко расположившие винно-водочный магазин.



Абитуриент Максименко Борис.

## Как я поступал в Барнаульское ВВАУЛ

В 10 классе решил стать военным лётчиком. Но и, конечно же, – истребителем. Ну а кем же еще?.. И поступать, конечно же, в Качу.

Медицинскую комиссию районную со второй попытки прошел. На областной в г. Омске забраковали. Снимки пазух носа темные – «в лётчики не годен».

Много занимался спортом: лыжными гонками. В 1973 году выиграли эстафету на областных соревнованиях и 7-е место в личном зачёте. Для Сибири, где каждый 2-й лыжник – это большой успех. Вот на соревнованиях где-то и простыл. Теперь лётного училища не видать.

В Омске мне вручили опечатанный пакет с моими документами абитуриента и велели вернуть его назад в районный военкомат г. Калачинска.

Чего у меня тогда больше не хватало дисциплины или ума? Но пакет я вскрыл, вынул оттуда документы необходимые для свободного поступления (минуя военкоматы на прямую в училище). Пакет заклеил и сдал в военкомат.

Теперь встал вопрос: куда посылать документы на поступление? В Качу? Все хорошо, но до Волгограда ехать далеко, на билет денег много надо, да еще и в оба конца: не примут – придется возвращаться, семья большая – лишних денег нет.

Самое ближайшее – это Барнаульское ВВАУЛ. Но оно тогда готовило лётчиков фронтовой бомбардировочной авиации. (Узнал у школьного военрука капитана Дозорова Виктора Николаевича) И все же придется поступать в Барнаул: не далеко и возвращаться ближе. Отправил документы в Барнаульское ВВАУЛ.

Буквально на 2-й или 3-й день после школьного выпускного пришел вызов из училища: прибыть в г. Барнаул для поступления. Но самое главное, в вызове было сказано: «Военному выписать абитуриенту воинские перевозочные документы»!.

Я в военкомат за проездными. Майор из военкомата, занимавшийся абитуриентами военных ВУЗов, как увидел мое «приглашение» прибыть в Барнаульское ВВАУЛ для поступления, да еще с указанием выписать ВПД, пришёл в невиданную ярость. Он долго кричал про областную комиссию и пакет. От нормального языка он перешёл на другой и выдал в мой адрес всё, что знал из своей многолетней «командирской» подготовки. Помню, что у него на погонах были красные просветы и эмблемы общевойсковых войск. Кто я такой слышно было на всех двух этажах военкомата.

Когда он выдохся, он дал команду: «Выписать ему проездные до Барнаула». А потом опять перешёл на «командирский» язык, из которого я понял только то, что назад мне лучше не возвращаться...

Так я и поступил в Барнаульское высшее военное авиационное училище лётчиков. Закончил его.

А потом – стал лётчиком истребительной авиации.

И еще долго летал на самолетах МиГ-29.

А майора из райвоенкомата – до сих пор вспоминаю со словами огромнейшей благодарности.

Военный лётчик-инструктор первого класса, полковник запаса Максименко Б. В.

Рецензии

Gabro61: А как же послал, так послал! Далек пошли с его лёгкой руки. Хороший рассказ.

Анатолий Разномасцев: здорово... юностью пахнуло... я тоже хотел летать, чтобы уж наверняка – пошёл сначала в кадетку, но не знал о зональном принципе распределения выпускников из СВУ... короче по выпуску в лётные ВВУЗы было всего 5 мест, а у полковников свои дети, и пошел я прыгать в Рязань...

Дмитрий Радченко: Привет из Барнаула. Теперь вместо ВВАУЛ – юридический институт. Полицаев готовят. Видимо, нужнее будут.



Выпускники Барнаульского ВВАУЛ 1977 года на занятиях по научному коммунизму. Преподаватель: п/полковник Трофимов Юрий Петрович.

## Алька

Летать в училище мы начинали на втором курсе. А парашютные прыжки были уже на первом. Как правило – по весне. Мы изрядно волновались, потому что многие из нас до этого, в том числе и я, не летали даже пассажиром на самолёте. Первый раз в небо, и сразу прыгать.

Алька из курсантской наволочки, которую позже недосчитался старшина курса прапорщик Кузнецов, сшил парашют. Возле курсантской казармы бродил заблудший кот, который искал себе кошечку и явно не в том месте.

Алька отловил кота, прикормил его остатками курсантского ужина, надел на кота парашют, и из окна третьего этажа выбросил кота на улицу. Парашют раскрылся. Кот, с мяу меняющейся тональности (по-нашему, он явно хотел выругаться) плавно летел в сторону плаца. Приземлился удачно.

Этот цикл: ужин, парашют, прыжки – продолжался три вечера подряд. На четвёртый – кот ужинать не пришёл.



Наш танцевальный ансамбль.

## Танцы лётчику не помешают

После обеда мы курсанты-первокурсники строим с песней «Нас в полёт провожал генерал», написанную на слова нашего взводного поэта Алтая капитана Черкасова, которую мы усердно репетировали к знаменательному событию – присвоению начальнику училища полковнику Парфёнову генеральского звания, прибываем к казарме.

У входа в казарму стоит майор Сурис, как всегда кисти правой руки держит между пуговиц кителя и рядом с ним капитан Голиков (родственник или нет тому Голикову, так и осталось не выясненным) замполит курса.

Команда: «Стой». Младшие командиры выполнили свои формальности. Наш курс, четыре курсантских взвода построены.

Майор Сурис коротко что-то сказал – не помню. Слово предоставил замполиту. Капитан Голиков дошёл до нас, что из политотдела училища поступило распоряжение на нашем курсе из числа курсантов создать танцевальный ансамбль. Голиков достал блокнот, ручку и приготовился записывать.

Мы стоим, не поймём – куда мы приехали учиться: на лётчиков – толи как: тут песни пой, там пляши???

Командир роты майор Сурис своим грозным голосом спрашивает: «Кто желает?»

Я стоял в первой шеренге, и кроме лыж коньковым ходом не знал ни одной фигуры движения ногами, ни одного «па».

Но во второй шеренге за мной стоял будущий полковник курсант Шура Мазепин. Ему видно очень хотелось попасть в этот танцевальный кружок. Шура вместо того, что бы положить мне руку на плечо, чтобы я освободил ему путь, толкнул меня со всей силы вперёд так, что я вылетел из строя и налетел на майора Суриса.

Сурис вытащил кисть правой руки из кителя своих пуговиц и взял мои пуговицы: «Фамилия?»

Я представился. Он поворачивается к замполиту и говорит: «Запиши».

Шура, конечно, тоже успел, и был записан. Но в танцорах под номером «1» значился я.

Так научили же. Вместо самоподготовки – несколько раз в неделю репетиции в клубе. Ещё на конкурсах какие-то места занимали. На гастроли по Алтаю ездили. Даже не знаю, кого больше благодарить: Шуру Мазепина или майора Суриса?

А в Барнаульском ВВАУЛ готовили лётчиков широкого профиля.

## Кадры

На большой перемене с подоконника в фойе первого этажа Учебного отдела упал портфель курсанта. Раздался звук битой посуды.

По учебному отделу повеял винный запах.

Комбат подполковник Андреев Г. В., учуяв в нём знакомые ароматы, провёл административное расследование.

По находившимся в портфеле конспектам вычислил фамилию виновника, не состоявшегося торжества.

...Это был будущий Зам. Комдива.

Так в огне и в воде крепили наши кадры.

## Повезло с фамилией

*Давно уже мне рассказали эту историю.*

Лётчик-инструктор знакомится с курсантами. Ну и заодно, определяет их пригодность к лётному обучению, выясняет: кому Бог дал способности быть летчиком, а кого этим даром обделил.

- Фамилия?
- Орлов.
- Орлов, летать будешь!
  
- Скворцов.
- Скворцов, летать будешь!
  
- Воробьев.
- Воробьев, летать будешь!
  
- Кирпичёв.
- Кирпичёв?... Кирпичёв, летать НЕ будешь!

А, на курсе у нас в Барнаульском ВВАУЛ учился курсант Сергей Санин. И была в ту пору среди лётного состава очень популярна песня Юрия Визбора «Сергея Санин».

Сдаём мы экзамен по «Самолетовождению». Принимают два майора: майор Пуриц Михаил Яковлевич и майор Козлов Дмитрий Никитович. Бывшие штурмана из войск, до глубины мозгов – авиаторы.

Заходит курсант Санин.

- Фамилия?
- Санин.
- Имя?
- Сергей.
- Иди Санин: «отлично!»

*К слову*

«Сурис, Пуриц и Эндека – три великих человека!» (Курсантская поговорка.)

*Из курсантских наблюдений.*

Утро. Мы готовимся к разводу на занятия. У штаба училища руководящий состав: полковники Чайченко, Андриенко, Апанасенко и другие «Ко», а также начальник тыла училища полковник Илья Давыдович Фейгельсон.

Прибывает начальник училища генерал-майор Гончаренко. Все по очереди подходят и представляются: полковник ЧайченКо, полковник АндриенКо, полковник АпанасенКо... Подходит Илья Давыдович и представляется: «Полковник ФейгельсоненКо».

## Мы академиев не кончали

*«Мы академиев не кончали»*

*В.И. Чапаев – Д.А. Фурманову*

В Центральном музее Вооружённых Сил в архивном фонде, где то в подвале, нам – слушателям военной академии показывали Личное дело знаменитого героя гражданской войны комдива Чапаева. К Личному делу прилагался Рапорт, написанный собственноручно Василием Ивановичем, с просьбой «зачислить его на обучение в Академию Генерального штаба». Про предыдущее образование Чапаева – не помню, но, по-моему: «Три класса церковно-приходской школы». По тем временам, этого было достаточно для поступления сразу в Академию Генерального штаба. Приём туда осуществлялся в соответствии с занимаемой должностью. А командир дивизии – это уже именно этот уровень! На рапорте Чапаева стояла резолюция какого-то военного чиновника: «Не прибыл на обучение в связи с начавшейся Гражданской войной».

Продолжаем. Мы курсанты лётного училища, третий курс, город Камень-на-Оби. Прекрасные командиры и начальники. Все, кроме одного – начальника штаба полка подполковника Никитина Фёдора Семёновича. У нас взводные на первом курсе были добрее, чем Фёдор Семёнович. Это было невозможно. Лучше сделать лишний круг, чем попасть на глаза Фёдору Семёновичу. Выходя из казармы надо было сначала осмотреться по сторонам, нет ли где-нибудь поблизости подполковника Никитина. Лётно-техническая столовая находилась ну пройти через плац 300 метров. Так мы и туда не рисковали ходить по одиночку: в любой момент как из-под земли мог появиться Фёдор Семёнович. Даже, передвигаясь строем, Фёдор Семёнович вырастал из ни откуда, останавливал строй и «указывал» на недостатки каждому отдельно взятому курсанту. Особенно от подполковника Никитина доставалось солдатам.

Где-то в конце августа на плацу был построен весь личный состав гарнизона. Командир полка полковник Алипкин Александр Иванович объявил причину построения: подполковник Никитин Фёдор Семёнович увольняется из Вооружённых Сил. Я, грешным делом подумал, что сейчас все бойцы и курсанты Каменского гарнизона начнут кричать: «Ура!». Были короткие выступления командиров и начальников. Потом дали слово подполковнику Никитину. Фёдор Семёнович, вот дословно не помню, но примерно так: «Академиев я не кончал, но, если я когда-нибудь поступал не по совести и не по справедливости – простите меня, пожалуйста».

Тишина. Минутная пауза. А потом где-то на левом фланге, там, где всегда строился ОБАТО (Отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения), голос солдата: «Да что Вы Фёдор Семёнович! Конечно, прощаем!»

Бурные, продолжительные аплодисменты.



После первого прыжка.

## Аллергия на тряпочки

*Вот опять, супруга вежливо приглашает меня помочь ей надеть на одеяло пододеяльник. Зная мою патологическую неприязнь к разным тряпочкам, на представление поржать, собирается вся семья.*

А аллергия на тряпочки началась ещё на четвёртом курсе лётного училища, когда я на парашютных прыжках неудачно отделился от вертолётки и в небе запутался в парашюте – в этих долбанных тряпочках.

До этого я прыгал с парашюта с самолёта Ан-2. Прыжки с вертолётки имеют особенность: в момент отделения от борта надо как можно сильнее оттолкнуться, чтобы уйти от завихрения винта. Но я, же этого не знал. Не был отличником. И меня после отделения от Ми-8 затянуло в вихревой поток под вертолёт.

Раскрытие парашюта должно было быть принудительным. Находясь в вихревом потоке под вертолёткой, я в сторону земли не падал, а вращаясь вместе с вихрем, наматывал на себя стропы парашюта. Причём по кругу – через плечо и между ног. Когда меня всего упаковало, от вертолётки отделился мой парашют.

Вертолёт продолжал своё путевое движение, и я выпал из вихря. Но тут начался обратный процесс: купол стал наполняться воздухом и меня начало разматывать в обратном направлении. Причём крутило всё быстрее и быстрее. Шёлковые стропы ударили по щеке и, оставив там ожоговые волдыри, сбили с головы шапку-ушанку. В зубах остались только завязки. На четвёртом курсе мы шапку не завязывали и придерживали её, зажав в зубах завязки, а после раскрытия парашюта – просто разжимали зубы.

Купол парашюта наполнялся. Меня разматывало. И вот он финал – я раскрутился на всю длину строп. Произошёл сильнейший рывок. Меня распрямило. И под действием центробежной силы с ног сорвало лётные ботинки. Хорошо зашнурованные. Я успел увидеть, как они парой отделились от ног и красивым авиационным строем удалялись в сторону земли. А чуть в стороне, откинув одно ухо в сторону вращаясь туда же двигалась моя шапка.

Путь с неба на землю я продолжал: на ногах в одних о носках и в зубах – с завязками от шапки.

Все нормальные люди приземлялись в заранее рассчитанное место на грунт. Меня же несло на дорогу покрытую щебнем. Сделал ноги вместе – как учили.

Вот она родимая – я на земле. Погасил парашют. Благо ветер был не сильный. Снял его. Подъехали пацаны на велосипедах, которые всегда присутствовали при прыжках, забрали парашют и повезли его в сторону старта.

Я, ещё толком ничего не понимая, пошёл в сторону казармы. Хорошо, что она была недалеко. Лёг на кровать и лежал там по стойки смирно. Всё тело болело. На плечах в верхней их части (вместо погон) были синяки размером ширины парашютной подвесной системы.

Вечером в казарму забежал перепуганный начальник ПДС полка, с ужасом меня ощупывал, повторяя при этом: «Только никому не говори, только никому не говори».

В санчасть показываться было нельзя – сразу всё всплывёт.

По стойки смирно я пролежал неделю. Завтрак, обед и ужин курсанты приносили прямо в койку.

Новые лётные ботинки мне принёс свои зам. командира а.э. майор Бахарев Александр Иванович: «Только выздоравливай».

Ничего оклемался.

А вот тряпочки – лучше не предлагать!

## **О машинно-тракторной технике**

В с. Панфилово в далёкие времена в ОБАТО (Отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения) для ходовых испытаний с Рубцовского тракторного завода привезли новый образец трактора.

Прибывшие через месяц из Конструкторского Бюро завода инженеры-испытатели были ошеломлены, увидев своё детище с разорванной рамой. Это бойцы загнали трактор в какую-то яму и пытались его оттуда вытащить. Тянули до тех пор, пока не порвали пополам.

Скандала не было.

Однако, руководством завода было принято решение: Впредь – все новые образцы тракторной техники испытывать в ОБАТО с. Панфилово!

## Штопор

*У меня дома хранится книга Г. А. Амирьянц «Лётчики-испытатели». Эту книгу подарил мне однокашник по Барнаульскому ВВАУЛ Одинцов Александр Павлович: лётчик-испытатель, погиб в авиационной катастрофе. Александра нет, а книга, как память о нём, осталась.*

С интересом читая эту книгу, заметил: сколько внимания лётчики-испытатели уделяют такой фигуре пилотажа как штопор. Все новые самолёты проверяются на возможность вывода из нормального и перевёрнутого штопора.

Материал из Википедии – свободной энциклопедии:

Штопор в авиации – особый, критический режим полёта самолёта (планёра), заключающийся в его снижении по крутой нисходящей спирали малого радиуса с одновременным вращением относительно всех трёх его осей. При этом самолёт переходит на режим авторотации.

Нормальный (прямой) – самолёт движется на положительных углах атаки.

Перевёрнутый (обратный) – самолёт движется на отрицательных углах атаки, то есть «пилот висит на ремнях».

В лётных училищах курсантов на учебных самолётах учили выводу из нормального (прямого) штопора. Вывод из перевёрнутого (обратного) изучался теоретически.

Даже самолёты одного типа при выводе из перевёрнутого штопора могут вести по-разному. Могут вообще из него не выйти.

Инструкции рекомендовали лётчику в случае попадания в перевёрнутый штопор поставить рули нейтрально и ждать, когда самолёт выйдет из него сам. Если не выходит – катапультироваться.

Почему я взялся за написание данной статьи? Я побывал в перевёрнутом штопоре. Рекомендация поставь рули нейтрально и жди – не сработала. До катапульты не дошло. Вывел.

С курсантом Александром Плигузовым (в н.в. полковник запаса, г. Екатеринбург) необходимо было отработать вывод из нормального штопора. Вывозная программа на самолёте Л-29 с курсантом закончена, а в первый самостоятельный полёт без отработки вывода из штопора курсантов не выпускали.

Для ввода самолёта Л-29 в штопор по инструкции необходима высота не менее 4 тыс. метров.

В ту лётную смену стояла 10 бальная облачность, верх – 4000м., низ – 1200м.

Я лётчик-инструктор, лейтенант. Ума ещё было маловато. Ничего лучшего не придумал, как набрать 4500м. и там за облаками отрабатывать штопор.

За один виток штопора самолёт Л-29 теряет 300 метров. Нам 500 метров было достаточно что бы я показал ввод и вывод из прямого штопора.

Затем Александр держится за управление – запоминает движения рулями. Третий штопор он делает сам, я придерживаю рули. На четвёртом штопоре я бросил рули и доверил ему полностью выполнить ввод и вывод самому.

Напоминаю, всё это мы выполняли за облаками, без привязки к земным ориентирам, а без них поймать точку привязки, вокруг которой вращается самолёт практически невозможно.

Александр ввёл самолет в штопор. На выводе, сохраняя педали не скольжение, отдаёт ручку управления вместо «чуть-чуть» за нейтральное положение – к приборной доске. Самолёт переваливается через нос и входит в перевёрнутый (обратный) штопор. Перегрузка с плюса меняется на минус. Меня отрывает от кресла и головой прижимает к фонарю.

Первое, что пытаюсь сделать – взять управление на себя. Стоя на голове, пытаюсь поймать ручку управления. А ручка ходит по всей кабине. Поймал. Даю курсанту команду: отпустить управление.

Мы уже в облаках. Где небо? Где земля? Самолёт вращает.

Ставлю рули нейтрально – согласно инструкции. Жду. Не выходит. А темп раскручиванию самолёта всё сильнее и сильнее. Мне такой расклад не нравится.

Беру и чисто интуитивно тяну ручку управления на себя, педали на скольжение. Самолёт нехотя из перевёрнутого штопора переходит в прямой. Перегрузка становится положительной.

Вывод из прямого знаком. Вот только земли не видно. За фонарём всё бело, как в бутылке с молоком.

Остаются приборы. По авиагоризонту ловлю точку, вокруг которой вращается самолёт.

Вот она! Ручку управления – чуть за нейтрально, педали против вращения и нейтрально.

Самолёт застыл на глубоком пикировании (градусов 60).

Через 2—3 секунды выпадаем из облаков. Метрах на 700 вывожу самолёт в горизонтальный полёт.

Александр из передней кабины:

– Ещё?

– Нет, на сегодня хватит.

Плётку САРПП после полёта с помощью бойца мы засветили.

Самолёт из перевёрнутого штопора выходит! Вот только техники вывода из перевёрнутого (обратного) штопора через нормальный (прямой) я ни в одной инструкции не встречал. Поэтому и поделился.

## Руководитель полётов РП

Из Руководителей полётов больше всего запомнился штатный Руководитель полётов подполковник Голубев Кельсий Алексеевич, г. Славгород.

У Кельсия Алексеевича всегда в одной руке была трубка микрофона, а в другой – сигарета.

Экипаж:

– (позывной) ...взлёт.

РП. Затяжка.

– ...взлёт разрешаю.

Экипаж:

– ...посадка.

РП. Затяжка.

– ... посадку разрешаю.

Ночные полёты. Л-29. Кельсий Алексеевич РП на СКП. Я старший лейтенант ПРП – на посадке (Помощник РП).

Время часа 2 ночи. Борт на пробеге теряет направление и стойкой шасси рвёт кабель фонарей освещения ВПП. Аэродром гаснет.

В воздухе шесть бортов. До запасного не дотянут. Топлива не хватает.

В эфире минутная тишина.

Затем РП выходит на меня по громкой связи:

– Помощник, что будем делать?

На соображение времени нет. Первое, что пришло в голову.

– Сажать по прожекторам.

Экипажи такого опыта посадки не имели.

Посадили всех.

В ту лётную смену Кельсию Алексеевичу сигарет до конца смены не хватило.

*Примечание: на фото РП Сергей Евстафьевич Бормотов командир АЭ, 1972 г.*

## Про козу

*Эту историю слышал дважды. Второй раз от Юрия Владимировича Никулина. Первый – от жителей города Славгород, потому что произошла она там.*

В черте города Славгород есть несколько ж.д. переездов. Этот случай имел место на ж.д. переезде, что в несколько километров севернее ж.д. переезда по дороге в поселок Яровое. (Теперь уже город Яровое.)

Дело к вечеру. Из лесопосадки вышел дед, ведущий за поводок козу – главное действующее лицо. Дед с козой подходит к ж.д. переезду. В это время приближается поезд и автоматический шлагбаум закрывается. Дед и коза ждут.

К переезду подъезжают другие действующие лица. Первым подъехал и остановился мужик на мотоцикле «Урал» с коляской груженной свежим сеном. Вторым – гужевая повозка: телега, запряжённая лошадей. Третьим – автолюбитель на новеньких «Жигулях». Все мирно ждут прохождения поезда.

Первой общее спокойствие нарушила лошадь. Она своей кобыльей мордой полезла в коляску впереди стоящему мотоциклисту угоститься сеном.

Первая попытка у лошади удалась. Она с удовольствием пережевала. Потянулась еще раз за следующей порцией. Мотоциклист на неё по-мужицки заругался. Но его слова были кобыле до одного места. Она с удовольствием взяла еще один пучок сена. Расправившись с ним, она приготовилась к третьей попытке.

Мотоциклист продолжил выражать в адрес лошади свою возмутительную речь.

Тут ему на помощь пришел автолюбитель, стоящий в очереди третьим и наблюдавший из своих «Жигулей» всю картину неблагодарных действий этой ничего не понимающей «скотины». Автолюбитель крикнул мотоциклисту:

– А, ты её по морде, по морде!

Дельный совет не заставил себя долго ждать. При очередной попытке кобылы отщипнуть очередной кусок сена он так и сделал. Мотоциклист шлёпнул кобылу своей ладошкой по кобыльему лицу.

Лошадь, естественно, отпрянула назад и своим задним ходом включила задний ход запряженной в неё повозки. Повозка, получив кинетическую энергию, продолжила движение в сторону «Жигулей» и своими отдельно выступающими негабаритными частями разворотила «жигулёнку» переднюю лицевую часть.

Получив такой удар, автолюбитель выскочил из машины разбираться с водителем кобылы. Тот все это время дремал, в процесс не вмешивался, не произнес ни одного слова и, естественно, всю вину за произошедшее перенес на мотоциклиста.

Мотоциклист себя виновным тоже не считал, т.к. действовал по совету самого автолюбителя.

Дед – водитель козы, понимая, что назревает что-то интересное, решил этот момент не упустить (будет, что рассказать старухе), козу привязал к шлагбауму и переместился поближе.

Спор действующих лиц шёл по кругу, но крайний не находился.

А в это время поезд прошёл, автоматический шлагбаум включился и поднялся вверх... вместе с козой.

Смеркалось. На шлагбауме, как на флагштоке, одиноко висела коза.

*Юрий Владимирович Никулин называл эту историю: готовым сценарием очередного народного фильма.*



Самолёты МиГ-21 на ЦЗТ.

## Взлёт с ЦЗТ

*«Взлет с ЦЗТ» – история рассказанная Юрием Граздовым и Борисом Максименко.*

Граздов Юрий:

А вот про МиГ-21, взлетающий с ЦЗТ это мог бы помочь в рассказе Борис Максименко. Он же летал в Славгороде в 83 году, я же не ошибаюсь. Во второй АЭ.

Борис Максименко:

Юра, ты прав. Опять я в свидетелях. История взлёта на аэродроме «Славгород-Северный» самолёта МиГ-21 с ЦЗТ. Грустная эта история. Ну, раз вспомнили.

Летал я в 1 а. э. И было это в 1984 году (?) После полёта были сделаны замечания по работе двигателя. Самолёт на ЦЗТ стоял крайним слева. Полное ЦЗТ самолётов и личного состава – типичная картина.

Начальник ТЭЧ звена сел в кабину, запустил двигатель и стал проверять его на различных режимах. В это время молодой лейтенант техник группы сидел на стабилизаторе и снимал «кирпич» САРПП. Нач. ТЭЧ звена ничего лучшего не придумал, как включить форсаж. Правую колодку сорвало с места. Самолёт как юла стал вращаться вокруг левой колодки, выбирая направление для разбега.

Лейтенант на хвосте обнял киль. Нач. ТЭЧ звена растерялся и вместо того, что бы выключить двигатель упал на дно кабины. После несколько вращений сорвало и левую колодку. Самолет сорвался и начал разбег. Направление – обратное от полосы (в сторону города). Лейтенант оставался на стабилизаторе. Вы представляете себе картину и ошалевший от увиденного народ.

У дороги, ведущей к ЦЗТ в метрах 100, была вырыта траншея. Перед траншеей бруствер. Самолёт, уже набрав скорость, вскакивает на этот бруствер, отрывается от земли и он в воздухе. Но скорости, видно не хватило, и самолёт падает основными стойками шасси в траншею. Останавливается. Двигатель, не помню, выключили или он сам встал.

Нач. ТЭЧ невменяемый. Даже на порку срочно прилетевшего Командующего он не реагировал.

Лейтенанта жалко. От удара о землю он сильно пострадал, было несколько переломов, в т.ч. позвоночника. Печальная эта история.

Граздов Юрий:

Чутьочку буду вносить поправки. Я выпустился в 1983 году. Значит – это в этом году и было. Самолёт подломил переднюю стойку и носом запахал земли в воздухозаборник от этого и встал. Техник на стабилизаторе прыгнул (сдуло) в самой верхней точке. метров 12 визуально, лично видел. Но исходя из этого картина почти полная. Не хватает только сдутой максималом колонки заправочной, фонтана керосина высотой метров 20, солдатика механика летящего на крыльях воздушно-газовой струи. И чинно мостящегося Ми-8 с новым командующим СИБВО.

Траншея с бруствером была по грани ЦЗТ. Самолёт подпрыгнул на бруствере и взлетел. В траншею он не мог попасть колёсами, по определению он был уже далеко в воздухе. Блин если бы был курсант, он бы взлетел, едрид-мадрид. А этот техник залёг ногами в одну педаль, руками в другую. Его еле вытащили. А техник упавший побился сильно, потом ходил весь в корсете. А солдатик как Винни-Пух отряхнулся и покатился дальше.

Борис Максименко:

Юра, вот теперь картина точно – полная.

И ещё можно добавить, что направление разбега самолёта совпало с автостоянкой личных автомобилей авиа-водителей. Вот кто ещё подрожал. Чудом же не зацепил. Маршрут прошёл рядом.

Граздов Юрий:

А началось всё просто тривиально. Я сидел привязанный четыре борта от этого. Ждал запуска. Слышу: кто-то газует и уверенно включил максимал. Я нажал на кнопку секундомера. Так как МиГ-21 ограничен по времени работы на максимале на земле. Прошло более 30 секунд... Пора бы выключать! Я повернул голову и вижу: в воздухе МиГ-21-ый над килиями самолётов удаляется от ЦЗТ. Мать честная взлёт с ЦЗТ. Потом резкое снижение, удар и двигатель встал... тишина. Далее из рассказа Толика Клевакина.

На самолёте не прописывался сигнал МАХ на САРПе. Ничего нового не придумали, как поставить длинного лейтенанта группы АО на стабилизатор: смотреть как срабатывают лампочки в САРПе. Техник в кабине запускает и включает максимал. Колодки под самолётом устанавливали одну сзади под одно колесо, другую спереди под другое. Максимал – это же тяга огого... – тонны. Вот и не сдюжили тормоза, самолёт начал свой разбег вправо по часовой, вокруг колодки. Разворачиваясь, газами он просто сдул заправочную колонку. Керосин в воздух, давление было максимальное в тот день, сам помню 6 очков (заправлял перед этим). Самсон позавидовал бы такому напору. А ведь это газы, как только не полыхнуло. Солдатика механика сдуло, как и не было. По инерции самолёт продолжил вращаться дальше. Повернувшись на 180 градусов и освободившись от второй колодки, самолёт начал свой разбег. Техника звена переклинило. Он не смог убрать РУД.

Добежав до края ЦЗТ, передней стойкой самолёт оттолкнулся от бруска и на максимале взметнул в небо. Лейтенант поняв, что кататься на стабилизаторе, держась за киль не очень здорово соскользнул с самолёта и упал вниз на землю. Самолёт, так как рули были отклонены вниз, опустил нос и ударился о грешную землю, передняя стойка подломилась, а в воздухозаборник запахла земля. Движок встал. Тишина. И только медленно опускающийся вертолёт командующего, только что назначенного из ДРА... Финита! Проверка была несколько дней. ЦЗТ стало плацем. Мне повезло, я отсиделся в наряде.

Трижды спасло всех нас. Все остались живы, самолёт не побежал в сторону стоящих на одной линейке бортов (мне бы точно как). Не поджёг керосин, взметнувшийся как фонтан, не долетел десять метров до тележки с бомбами и не сработал детонатором, так как не взорвался. ПОВЕЗЛО. Как и всегда до этого. Могу это рассказать!

Борис Максименко:

А вообще-то, к специалистам инженерно-технического состава именно того периода я отношусь очень с большим уважением.

В 1981 году Барнаульское ВВАУЛ начало переучивание на самолёты МиГ-21. Эти типы стали поступать в полки. Первым переучился Славгород.

Самолёты поступали из строевых частей. Были изрядно изношенные. Ресурс на пределе. Отказов было, сказать много, это ничего не сказать. Практически после каждого вылета, что-то устранялось. Вот здесь техникам досталось. Особенно, когда в воздухе не работает, на земле не подтверждается.

Самолёты понадёжней отдавали для тренировочных полётов курсантам. На себя лётчики-инструкторы летали на чём придётся. Увы, такова жизнь.

Михаил Владимирович Денисов – в то время командир а.э. и он же в ту лётную смену руководил полётами:

Как Р. П. в данной ситуации вношу незначительные поправки и уточнения.

В кабине был не нач. ТЭЧ звена, а техник самолёта Омельченко, на стабилизаторе Холодков.

Командующий с ком. полка ехали на УАЗике из городка. Форсажа не было – для этой глупости хватило и максимала. Развернувшись на 180, они ещё проскочили рядом с тележкой с бомбами.

А я в этот день получил сообщение о присвоении звания п/п-ка и выговор за плохое руководство ИАС во время полётов.

Да ещё – техник по А.О. сломал не позвоночник, а лобковую кость.

СИБВО – Сибирский военный округ.

САРПП – система автоматической регистрации параметров полета.

Максимал – максимальные обороты двигателя.

Нач. ТЭЧ звена – начальник технико-эксплуатационной части звена.

Длинный лейтенант группы АО – лейтенант высокого роста группы авиационного обслуживания.

РУД – ручка управления двигателем.

ЦЗТ – централизованная заправка топливом.

Винни-Пух – герой американской сказки и советского мультфильма.

Огого – значит очень много.

Воздухозаборник – дыра в носовой части самолета МиГ-21 откуда попадает воздух в реактивный двигатель.

Финита – всё приехали, конец, ужасный конец и т. д.

Самсон – Бронзовая скульптура мускулистого мужика, раздирающего пасть льву, из которой вылетает высоченная струя воды в Петергофе.

#### Рецензии

Александр Лепешев: Чушь какая то... Во время газовки АОшник на стабилизаторе смотрит САРП... А лайнер был привязан тросами, что бы форсаж врубить????? И газовка на форсаже на ЦЗ... ФАНТАСТИКА.

Юрий Тимонов: Саня Холодков вовсе не «длинный», а среднего роста. В дальнейшем был инженером полка по АО. Сейчас живет на Украине.

Покойный нынче А. Омельченко ещё долго служил, был комендантом Славгородского гарнизона, за бурную деятельность был осужден, стал «паханом» одной из зон в Барнауле, после нескорого освобождения, по словам сослуживцев, не выдержал «свободы» и добровольно ушёл из жизни.

А самолет Б/н 124 восстановили и благополучно долетал до очередного ремонта более 400 часов, был списан на АРЗ. Спецы на АРЗ, говорят, были в шоке, «как вы долетели», Хвост «повернут» относительно поперечной оси, крыло от другого самолета, стойка одна усиленная, другая нет. Им оставалось только репу почесать.

Александр Малышко: Еще бы поставили техника смотреть как конус ВУ выдвигается-задвигается на газующем-то самолете!

Александр Лепешев: Интересно, как техник звена упал в кабине, что руками за педали взялся... там что, кресла не было?

Я по 23-му сужу... уж точно руками педали не достал бы.

Александр Малышко: У меня на Су-15 ТМ гайку от часов механик АОшник уронил и попала она как раз под шток цилиндра тормозов, где педали – одно колесо не растормаживалось (на предполетной!) – почти всей эскадрильей ногами вверх торчали – достать не могли. Гайка антимагнитная – магнитом не взять. Приняли решение тащить в ТЭЧ – снять кресло. Ташу в ТЭЧ свою «тридцатку» – навстречу нач. САПС Женя Боровик – здоровый такой мужчина. Влом ему было кресло снимать – рабочий день кончился, залез в кабину: «Чё тут у тебя?» и... ловким движением одной руки достает злополучную гайку! Во, блин! Ну гаечка-то от вибраций и тряски сместилась поближе наверное, но видели б вы лица всех на ЦЗ, когда я через 10мин. самолет обратно притащил: «так быстро кресло сняли-поставили?». Пардон, может не в тему, но что было-то было!

Александр Лепешев ответил Александру: В тему. Всех с праздником... а приколы классный.

Михаил Денисов: От этого взлёта у меня остались воспоминания на всю жизнь.

Борис Максименко: Михаил Владимирович, народ не верит. Техники, те вообще, говорят, что это про них разные гадости пьяные лётчики сочиняют.

Михаил Денисов: Не верящих направляй ко мне. Я им ещё расскажу как во время моего руководства полётами техник САПС на стоянке, стоя на катапультном кресле, катапультировался на тот свет.

Борис Максименко: Иногда сам повторно читаю: волосы на голове, оставшиеся на лысине, встают дыбом.

Виктор Барбак: Ужас!!! А, Я – то думал, что много видел и знаю. Ну, ЭТО.

Анатолич: Да уж! Послушаешь летунов, и скажешь – а ну ё на хрен – лучше уж по земле-магушке топать...

Дед Макар: «Самолёты поступали из строевых частей. Были изрядно изношенные. Ресурс на пределе. Отказов было, сказать много, это ничего не сказать. Практически после каждого вылета, что-то устранялось. Вот здесь техникам досталось. Особенно, когда в воздухе не работает, на земле не подтверждается.» Я к Борису Максименко, и о то вы на таких машинах выделявали такие кренделя над моим двором? ни фиги себе...

Сергей Гичко: Поправка: Самолёт был с ЗАЭ, инженер М-р Лызя Володя, помощник его был капитан Политов Володя, Самолёт был ст. л-та Закрутько Эдика. Борт был под номером 124УМ. Запускал двигатель Омельченко Санька, а Холодков прописывал САРП. В конечном итоге на этом самолёте заменили плоскость от списанного самолёта тоже спарки, только «У» и с этой плоскостью самолёт летал до КВРа. По пригонке на завод во Львов этот самолёт списали.

## ХимДым

*Мне уже не раз мои «домашние» твердили: «Прекрати писать!»  
Пока не видят...*

Есть такая военная профессия «ХимДым». Свои поняли о ком речь.

Особенно представители этой благородной и незаменимой армейской профессии нужны в авиации и без их ратного труда, особенно в учебных авиационных полках, было просто не обойтись.

Их главной задачей всегда было вовремя прибыть на построение и с видом очень занятого человека оттуда слинять. И это получалось у них профессионально.

Два раза в год – на итоговой проверки (весной и осенью) они появлялись перед личным составом и устрашающе подавали команду: «Газы!»

После чего «ХимДым» шел вдоль строя и вставлял свой указательный палец под маской противогаза и головой, проверял: не пострадал ли кто от газовой атаки?

Но так вероятный противник газовую атаку не производил, то пострадавших не было. А «ХимДым» перед его угрозой был всегда обеспечен работой и хлебом насущным.

Своим умением занимать свободное время они всегда забавляли личный состав. Чаще всего эта способность сводилась к периодическим запоям и слабостям к женскому полу. Но это слишком традиционно и просто.

Нам в полку на «ХимДымов» везло: пили мало, по женщинам не ходили, вид важный, чем занимается – не понятно. Пока однажды в ДОСе на 4 этаже не распахнулась рама, и оттуда на стропилах не стал спускаться автомобиль. Этот военный специалист-«ХимДым» собрал у себя в квартире автомобиль!

Сварил каркас и обклеил его бумагой пропитанной эпоксидной смолой. Выдержал размеры оконного проема: что бы его можно было вытащить на улицу. Колеса – от инвалидной коляски. Двигатель, не понятно от чего, но орал он сильно. За версту было слышно, что едет «ХимДым». И так же дымил.

Спокойствие гарнизона нарушал он не долго. Терпению командования пришел предел, и оно решило от него избавиться. А куда его можно было деть? Ну, конечно, же – отправить «ХимДыма» по замене в Группу войск.

Сменщик – прибыл. Не пьёт, по женщинам не ходит, машину не собирает.

Любопытные стали за ним присматриваться. К осени выяснилось: после построения он берёт папку с нотами и через КПП убывает в сторону города.

Куда же он ходит? Оказалось, занимается благим делом: поступил в Детскую музыкальную школу!

В то время, когда мы кверху задом кувыркаемся в небе, он свою культуру повышает. Одним словом, «ХимДым».

Послесловие: Потом эту должность в учебных авиационных полках сократили.

## Старший лётчик-инструктор майор Романов

В г. Славгороде генерал Горелов проводил с лётчиками-инструкторами научно-практическую конференцию. Вопрос №1 звучал примерно так: Как надо взлетать? С каким радиусом разворота выруливать на полосу? С каким темпом нажимать на тормоза? На сколько градусов отклонять ручку управления на себя?.. Ну и другие «заумные» данные.

– Командир, кто у тебя будет отвечать?

Командир полка Анатолий Николаевич Коновалов, понимая, что каков вопрос – таким должен быть и ответ, прошелся взглядом по сидящим участникам научной конференции. Свой выбор сделал на старшем лётчике-инструкторе майоре Романове.

Виктор Иванович строевой выправкой не отличался. Раскачиваясь, вышел. Положив руки на пояс, встал перед генералом.

Горелов постучал старшего лётчика по животу (выше он не доставал в силу своего роста). – Ну, ты майор, как будешь взлетать?

Виктор Иванович свернул свой огромный рыжий кулак, поднес его к носу Горелова.

– Вот так, беру. (Глаза научного руководителя внимательно следили за кулаком.)

– А, вот так взлетаю!

При этом Виктор Иванович имитируя взлет «взял» кулак на себя.

В зале тишина. Паузу нарушил сам генерал:

– Правильно майор.

... На этом, научная конференция успешно завершила свою работу. Без жертв и пострадавших.

### Рецензии

Владимир Подоксенев: Романов В. И. в своё время был легендой... В 73 г. в Алейске к началу полётов с курсантами он ещё не догулял отпуск... Но когда подъехал, по эскадрильи пошел гул: «Рома приехал..., Рома приехал...» ... Все ходили смотреть на него. Глыба. Был он суров, свою группу держал плотно, но вылетели у него все...

Василий Голубев: Сергей Дмитриевич Горелов, был не только Героем СССР, лётчиком – асом, но в обыденной жизни – большим шутником. Сразу оговорюсь, никто, как лётчики (ну, может еще рыбаки и охотники), могут сморочить такое, что «не лезет ни в одни ворота». На одном из Военных Советов 14 ВА, которой он командовал, сказал, что они с братом, в детстве, переболели менингитом. Вы знаете, что такое менингит, обратился он к офицерам и генералам? Это болезнь, после которой человек или умирает или становится идиотом! Так вот, мой брат – умер ... (Кто понял юмор, может улыбнуться или рассмеяться). Да много «летных шуток» ходило вокруг его среди авиаторов.

Анатолич: Коротко и наглядно взлетал ...!



Генерал-полковник авиации Попков В. И.

## Кто вчера был в Киеве?

*По рассказам генерал-полковника авиации Попкова В. И.*

В 1983 году председателем государственной комиссии в Барнаульском ВВАУЛ был генерал-лейтенант авиации Попков Виталий Иванович. В городе Славгород, там, где выпускники училища сдавали государственный экзамен по летной подготовке, была организована встреча личного состава со знаменитым летчиком участником Великой Отечественной войны. Мы знаем генерала Попкова по художественному фильму «В бой идут одни старики». Он был прототипом сразу двух героев из этого фильма: лейтенанта «Кузнечик» и командира поющей эскадрильи капитана Титаренко.

Виталий Иванович рассказывал, то, что осталось за кадром фильма. Для нас, участников той встречи, рассказы Попкова оставили неизгладимое впечатление на всю нашу дальнейшую летную деятельность. Чем больше времени нас отделяет от той войны, тем ценнее для нас воспоминания ее участников. Мы, участники той встречи, попытаемся восстановить в памяти его рассказы. Возможно, они будут изложены с некоторыми неточностями.



Кузнечик и Маэстро.

## Немного истории

На встрече генерал-лейтенант авиации Попков был в черной форме летчика военно-морской авиации. В зале присутствовали курсанты-выпускники, которые в ближайшее время должны были получить свое первое офицерское звание – лейтенант. Наверное, поэтому свой рассказ Виталий Иванович начал с воспоминания о своем выпуске из летного училища.

Накануне войны, одному пехотному генералу в очень высоком чине (его фамилию история умалчивает) пришла в голову идея: А почему это самолетом управляет офицер? Это сколь же надо офицеров? И что это за войска такие, где практически все офицеры? Вот командир танка – сержант. Значит, и самолетом должен управлять сержант. И стали наши летные и технические училища выпускать сержантов.

По окончании летного училища, Попков получил воинское звание сержант.

Впервые с такой несправедливостью он столкнулся в поезде, в котором ехал к первому месту службы. Ему, как сержанту, полагался по воинским перевозочным документам билет в общий вагон. Выпускники же пехотного училища, проучившись такой же срок обучения, получили воинское звание младший лейтенант и ехали в плацкартном. Правда, надо отдать должное, они его потом пригласили к себе...

Во время войны, когда пошли большие потери личного состава. Летчиков сержантов стали назначать на должности командиров звеньев. Офицерское звание при этом не присваивалось, так как считалось, что для этого им надо пройти еще одно обучение. Но кто там во время войны и когда будет этим заниматься? Дошло до того, что появились командиры авиационных эскадрилий в звании сержант.

В абсурдность ситуации, по непроверенным данным, вмешался сам Верховный. Всем летчикам было присвоено офицерское звание. Летные училища стали выпускать младших лейтенантов. Отличникам при этом присваивалось воинское звание на одну ступень выше – лейтенант.

Таковыми мы и увидели «Кузнечика», «Ромео» и всю их компанию в фильме.

Режиссер Леонид Федорович Быков, данный исторический факт тоже посчитал несправедливым по отношению к авиации и в фильме пропустил.



Попков В. И.

## «Кто вчера был в Киеве?»

С момента встречи прошло 25 лет, но в моей памяти остался рассказ генерала Попкова о полете в Киев.

6 ноября 1942 года четверку наших истребителей направили на воздушную разведку. Маршрут полета проходил 40 км севернее г. Киева. Мы успешно выполнили поставленную боевую задачу и возвращались на свой аэродром. На обратном пути один из пилотов стал упрашивать ведущего группы «подвернуть до Киева». Объяснив это тем, что у него в оккупированном немцами городе остались мать и сестра, он давно их не видел и хотел бы взглянуть: как они там.

Так как это было прямым нарушением полетного задания, командир группы долго не соглашался. Но наши ребята могут уговорить кого угодно. Уговорили и командира: подвернуть до Киева.

Киев стоял в руинах. Нашли нужную улицу. Тройка истребителей осталась дежурить, а один пошел вдоль улицы искать свой дом. После первого прохода он попросил у командира разрешение на повторный заход, потому что не рассмотрел. После второго прохода ему показалось, что в окне дернулась шторка, но он не успел увидеть, кто там выглядывал мать или сестра, и попросил еще раз...

Свидание кончилось тем, что немцы по тревоге подняли свои истребители. Завязался воздушный бой прямо над улицами города Киева. Наши летчики сбили один немецкий самолет. Успешно вернулись на свой аэродром. Доложили о результатах проведенной воздушной разведки. Что бы не выдавать себя, что были в Киеве, о воздушном бое и о сбитом немецком самолете – ни слова.

7 ноября в полку проходило торжественное собрание, посвященное очередной годовщине Октябрьской социалистической революции. Мы, рассказывает Виталий Иванович, сидели в первых рядах и слушали доклад комиссара.

Вошел офицер штаба и передал в президиум командиру телеграмму. Командир встал и грозно спросил: «Кто вчера был в Киеве?».

В рядах присутствующих мертвая тишина, а мы поняли, что залетели. Выяснится, что мы отклонились от маршрута, нарушили боевое задание и быть нам рядовыми в штрафбате.

Командир повторил свой вопрос второй раз. Ведущий нашей группы встал, мы встали то же. А кому еще быть в Киеве, если кроме нас в тот день никто не летал. Пошли к президиуму сдаваться в штрафбат.

Командир стал зачитывать текст телеграммы. Содержание телеграммы было примерно следующим: «Настоящий праздник жителям г. Киева в честь 25-й годовщины Октябрьской социалистической революции устроили советские летчики. Они прямо над городом вступили в неравный воздушный бой с фашистскими истребителями и сбили вражеский самолет. Продемонстрировав этим свое летное боевое мастерство и вселив жителям города Киева, уверенность в нашу победу...» Далее шел Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении нас Правительственными наградами.

«Заложили» Киевские подпольщики. Они видели этот воздушный бой и доложили о нем в г. Москву в штаб партизанского движения.

Так, вспоминал генерал-лейтенант авиации Попков, мы побывали в Киеве.

## Мы от Макаренко

Учась в стенах академии и изучая документы военных лет, я случайно наткнулся на «нормативы» поощрения советских летчиков за сбитые вражеские самолеты. Поощрение было как моральным, так материальным: финансовым. В документах было четко определено: за сколько сбитых самолетов, к каким медалям и орденам представляется. За сколько – награждается Звездой Героя.

За каждый сбитый фашистский самолет летчику выплачивалось денежное вознаграждение. Однако, сами «расценки» за сбитый в групповом бою и сбитый в одиночном бою отличались на порядок. Естественно, более высоко ценилась одиночная победа.

В биографиях знаменитых летчиков, участников Великой Отечественной войны значится количество сбитых немецких самолетов в одиночном бою и в составе группы. Единично – в составе группы, а в основном – одиночно.

Нам сейчас, как профессионалам, в общем-то, понятно, что никто в одиночку воздушный бой не вел. В основном воздушный бой вели группой.

Однако, учитывая морально-материальную сторону вопроса, летчики после боя старались сбитые немецкие самолеты в отчетах зафиксировать сбитыми в одиночном бою.

А в той карусели воздушного боя, где сражается группа на группу: кто поразил первым, кто вторым, кто добивал, а от чьих снарядов враг загорелся и упал: не разберешь. Поэтому, на вопрос: кто сбил? – бросался жребий. Бросали монету: «орел – решка».

Из принципа справедливости, вспоминает генерал-лейтенант авиации Попков, монету мы бросали по-очереди.

Но данный принцип нарушался сразу же, когда приходила очередь бросать монету летчикам, выпускникам коммун для беспризорников Антона Семеновича Макаренко. Эти хлопцы бросали монету профессионально. Сколько надо положить на «решку» – столько и ляжет. Сколько надо «орлов» – столько и будет. Они учились у Макаренко!

## Авиа шоу

Уже в наше время, вспоминая художественный фильм «В бой идут одни старики», многим из нас тоже хотелось служить в такой же поющей эскадрилье. В авиационных полках летчики второй авиационной эскадрильи, часто добавляли к своему названию: «поющая», и при случае, старались так же петь, подражая героям любимого фильма.

Везло, когда в эскадрилье находился хороший солист-баритон. Или тенор, как Толя Мароченков и его неповторимая:

*Живёт в белорусском полесье  
Кудесница леса – Олеся.  
Считает года по кукушке,  
Встречает меня на опушке  
Олеся, Олеся, Олеся!  
Так птицы кричат,  
Так птицы кричат,  
Так птицы кричат  
В поднебесье.  
Олеся, Олеся, Олеся.  
Останься со мною, Олеся,  
Как сказка, как чудо, как песня.*

Хрипловатый голос Валеры Когута:

*Яблоки на снегу – розовые на белом  
Что же нам с ними делать, с яблоками на снегу  
Яблоки на снегу в розовой нежной коже  
Ты им еще поможешь, я себе не могу  
Яблоки на снегу, яблоки на снегу  
Яблоки на снегу, яблоки на снегу  
Ты им еще поможешь, я себе не могу  
Ты им еще поможешь, я себе не могу.*

Володя, перевелся в наш полк из морской авиации, но так и не сменивший черную форму морского летчика, и его:

*Мохнатый имель – на душистый хмель  
Цапля серая – в камыши,  
А цыганская дочь – за любимым в ночь  
По родству бродяжьей души.  
Так вперед за цыганской звездой кочевой,  
На закат, где дрожат паруса,  
И глаза глядят с бесприютной тоской  
В багровеющие небеса!*

Штурмана Ворошиловградского:

*Под ольхой задремал есаул молоденький  
Приклонил голову к доброму седлу  
Не буди казака  
Ваше благородие он во сне видит дом мамку да ветлу  
Он во сне видит Дон да лампасы дедовы  
Да братьев-баловней оседлавших тын  
Да сестрицу свою девку дюже вредную  
От которой мальцом удирал в кусты.  
А на окне наличники  
Гуляй да пой станичники  
Черны глаза в окошке том  
Гуляй да пой казачий Дон.*

Ну, и, конечно же, наша традиционная:

*Дождливым вечером, вечером, вечером,  
Когда пилотам, скажем прямо, делать нечего,  
Мы приземлимся за столом, Поговорим о том, о сем  
И нашу песенку любимую споем.*

Но «на сухую» не пелось, даже в мирное время – мы пели после небольшого дружеского застолья. В годы войны пели после принятия положенных по норме боевых сто грамм.

Рассказы боевых эпизодов генерала Попкова при встрече с нами в 1983 году в г. Славгороде, как правило, состояли из трех частей: воздушный бой – выпили – спели; воздушный бой – выпили – спели; воздушный бой – выпили-спели.

Но однажды спеть не успели. После пункта «выпили» в полку объявили боевую тревогу. Передовые пункты наблюдения доложили о приближающейся группе немецких бомбардировщиков под прикрытием истребителей. Вторую эскадрилью подняли в воздух.

Но, так как состояние пилотов уже приближалось к режиму «сейчас спою» – полет эскадрильи получился тоже веселый.

В боевых порядках летчики удерживались с трудом. Ведомые вокруг хвоста, ведущего выделяли фигуры, не поддающиеся аэродинамическому объяснению. Полет самолетов напоминал авиа шоу.

Не прогнозируемая в маневрах эскадрилья, стала приближаться к немецким боевым порядкам.

Ошалевшие от увиденного немецкие истребители приняли это за новый тактический прием русских. В бой ввязываться не стали. Развернулись и удалились.

Оставшись без прикрытия немецкие бомбардировщики прицельное бомбометание провести не смогли, бомбы сбросили в поле, и тоже пытались улететь. Пришлось наказать. Трех сбили.

Вернувшись на свой аэродром, летчики получили свои законные сто грамм за сбитые....



И спели!

Удачи всем! Будем жить!

## Авиационные приколы

Середина восьмидесятых. Москва. Большое садовое кольцо. Площадь Маяковского. Военно-политическая академия. По соседству – Театр сатиры. Зам. Начальника академии генерал-лейтенант Степанов в период очередной сессии входит в кабинет начальника академии генерал-полковника Средина.

- Товарищ начальник, лётчики жалуются.
- Что случилось?
- Да, говорят, их отбирали – по здоровью, а спрашивают – как с умных.

1973 год. Барнаул. Проходим мандатную комиссию на предмет зачисления в БВВАУЛ. У Борьки Ишкова спрашивают:

- Пьёшь?
- Призадумался: скажи не пью – не поверят, скажи пью – не примут.
- Да, так иногда, по праздникам.
- Куришь?
- Скажи: не курю – не поверят, скажи курю – не примут.
- Курю, так, иногда – по пьянке!
- Решение: «Принять – за честность».

Алтайский край. г. Барнаул. Мы курсанты-первокурсники лётного училища.

Зима. Всю ночь шёл снег. Утром на подъём в казарму заходит старшина курса прапорщик Кузнецов:

- Товарищи лёДчики, взяли лопаты, скребки и шагом марш убирать Комсомольский проспект!

Снова Москва. Середина восьмидесятых. Актальный зал Военно-политической академии. На сцене Юрий Владимирович Никулин. Два стула, журнальный столик. Директора цирка на Цветном бульваре представляет генерал-майор из политотдела. Никулин рассказал слушателям академии немного из своей творческой биографии, под гитару в собственном аккомпанементе спел: «Встретил я Марусю...». А, дальше его повело на анекдоты. И все больше и больше. Сделал паузу, передохнул и обращается к генералу:

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.