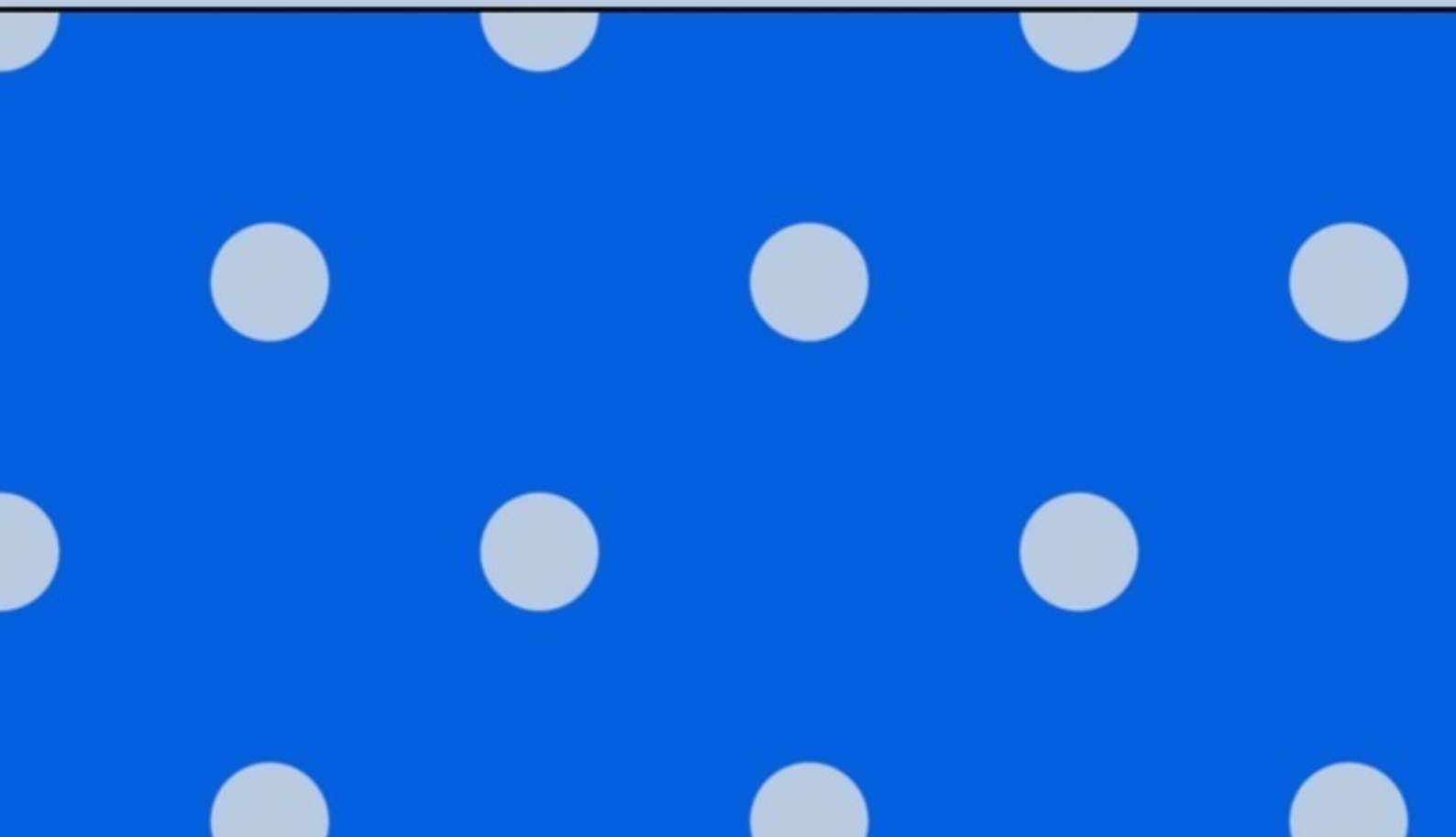


Максим Костровой-  
Струтинский

---

*Ночные  
курильщики.  
Исповедь пилота-  
контрабандиста*

---



Максим Костровой-Струтинский

**Ночные курильщики. Исповедь  
пилота-контрабандиста**

«Издательские решения»

**Костровой-Струтинский М. Н.**

Ночные курильщики. Исповедь пилота-контрабандиста /  
М. Н. Костровой-Струтинский — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-500675-2

«...И от всякого, кому дано много, много и потребуется; и кому много вверено, с того больше взыщут». Двадцать первый век не освобождает от ответственности. И если ты родился князем, тебе не увернуться от долга и чести. Даже если для этого придётся ставить под вопрос собственную жизнь. Но «кто боится падать — никогда не будет летать»...

ISBN 978-5-00-500675-2

© Костровой-Струтинский М. Н.  
© Издательские решения

## Содержание

Глава первая	6
Глава вторая. Искусство контрабанды	9
Глава третьяэ Проверено электроникой, или Привет из стратосферы	11
Конец ознакомительного фрагмента.	12

# Ночные курильщики. Исповедь пилота-контрабандиста

**Максим Николаевич  
Костровой-Струтинский**

*Живым, погибшим и пропавшим без вести  
нелегальным пилотам посвящается...*

© Максим Николаевич Костровой-Струтинский, 2019

ISBN 978-5-0050-0675-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

**Предисловие, или Отказ от ответственности**

Данный текст является художественным произведением, т.е. предметом художественного вымысла автора. Все совпадения с реальными фактами случайны.

Географические названия и некоторые сведения взяты из общедоступных репортажей в средствах массовой информации о деятельности Государственной пограничной службы в Закарпатье. Имена всех действующих лиц вымышлены. Подробности о пилотировании летательных аппаратов заимствованы из авиационной литературы, также доступной для общественного прочтения. Не рекомендуется повторять описанные ниже действия, так как это противоречит действующему законодательству Украины и соседних государств, а также представляет чрезвычайную опасность для жизни.

\*\*\*

Нас окружают жёсткие предметы!  
Житейских шрамов множится улов:  
Несём на теле памятные меты  
От всех коряг, камней, или углов.

Мотора рёв смятенным ловим ухом:  
Друзья! О вас печалимся не зря!  
Ведь перед тем, как стать вам лёгким пухом,  
Тверда была родимая земля.

Да что земля, когда судьбе в угоду,  
Легко войдя в неточный разворот,  
Ныряльщик разбивается о воду,  
О воздух расшибается пилот!

(с) Константин Ваншенкин

## Глава первая

Кто летает – тот падает.

Кто боится падать – никогда не будет летать!

© *Сергей Уточкин, один из первых русских авиаторов*

...От ничегонеделанья и одиночества в большой съемной квартире я, кажется, стал понемножку сходить с ума. Не помогли ни долгие телефонные разговоры с близкими, ни чтение разнообразной литературы, которую я приобретал на местном книжном рынке.

Даже стакан красного домашнего вина в магазине через дорогу, где меня уже узнавали, не улучшал настроения. В начале лета я приехал сюда, в Берегово, с другого конца Украины по объявлению – «требуется пилот мотодельтаплана для обзорных полетов с пассажиром над горной местностью». В ходе первых телефонных разговоров с этими работодателями, я отчетливо понял, что имею дело с венгерскими контрабандистами, желающими организовать перевозку сигарет по воздуху. Вначале было страшновато соглашаться, но это оказался единственный возможный вариант бесплатного лётного обучения и, вообще, лётной работы. Причина моего внезапного интереса к авиации будет описана ниже, там же объясняется и отсутствие страха перед любыми последствиями, к которым могли привести эти, с позволения сказать, «обзорные полеты» – над горной местностью, без возможности вынужденной посадки где-либо на маршруте (всюду лес или виноградники, населенные пункты, или линии электропередач). Полеты, о которых пойдёт речь, затрагивали множество статей уголовного и административного кодекса двух государств, плюс «нарушение правил международных полетов» – это уже для Интерпола.

Но я, все же, согласился – с некоторых пор авиация для меня стала «делом чести», а ради этого можно пойти на многое и быть готовым к любым неприятностям.

Два месяца назад была первая попытка вылета, которая завершилась полным разрушением и возгоранием мотодельтаплана. Причина – отказ бензонасоса, он еще при наземных испытаниях плохо работал, но мы ограничились лишь разборкой и прочисткой, вместо замены. Результат не заставил себя долго ждать. Тот случай, в котором мне посчастливилось отделаться ушибами и разбитым шлемом (но целой головой),

я уже рассматривал как весёлый анекдот, не более. Ошибки пилотирования там не было. Да, честно говоря, и пилотирования там вообще не было, потому что отказ двигателя случился сразу после взлета, а потом – лучше не вспоминать... В конце поля, служившего мне аэродромом, в точности перпендикулярно взлетному курсу был прорыт оросительный канал. Так вот, когда перегруженный аппарат оторвался от земли, и двигатель остановился, мне непонятным образом удалось «перепрыгнуть» эту яму, отдавши трапецию от себя для набора высоты (трапеция – орган управления дельтаплана).

Дальше все произошло молниеносно – при касании земли «срезало» носовую стойку шасси (как позже оказалось, частый случай с мотодельтапланом Т-2 в стандартной комплектации), тройное капотирование\* и тишина. Освободился от привязных ремней,

а дальше – ни шагу! Со всех сторон обшивка крыла, она же «парус», тросы и ломаные дюралевые трубы конструкции. Хорошо, хоть нож был под рукой. Режу дакроновый\* «парус», выбираюсь оттуда. Темнота вокруг... Чую запах бензина – наверное, перебило топливный шланг. Вдруг вспышка и огонь – этого ещё не хватало! Снимаю кожаную куртку, пытаюсь ею сбить пламя.

В считанные минуты подлетает микроавтобус с «наземной командой» – и огнетушителями с другими подручными средствами они ликвидируют возгорание.

– Живой? – единственный русскоговорящий из «команды», Олег, освещает меня фонариком. Остальные, мадяры, что-то между собой оживленно обсуждают.

– Ребята спрашивают, ты летать еще будешь?

– Будет аппарат – будет вылет, – отвечаю им.

– Не беспокойся, купим еще один.

«Наземные» с фонарями рыщут вокруг места крушения, собирают разлетевшиеся ящики с сигаретами, а также другие предметы. Оторванная носовая стойка шасси обнаружилась в тридцати метрах от аппарата. Странно, но приборы и оба GPS-навигатора уцелели.

Благодаря последним, удалось определить наибольшую скорость аппарата – девяносто девять километров в час...

Да, мне очень повезло. Лишь немного ушибся, да и голова болит. Скорее всего, сотрясение. Только переломов бы не было! А мотодельтаплан размазан по земле, ошметки валяются в радиусе двадцати метров, мотоциклетный шлем треснул. Хорошенечко же я «приложился»... Но – живой!

Как это хорошо и весело, когда можешь дышать, двигаться, смотреть, а не лежать припечатанным к земле двигателем вон там, среди рваной ткани и обломков труб! Как удачно, что этот аппарат – с поперечным расположением кресел, и место пилота – немного правее мотора... Да, именно правее. В отличие от самолетов, здесь место командира предусмотрено справа, слева же должен сидеть пулеметчик, или располагаться носилки для эвакуации раненых с поля боя... Ведь аппарат изначально предназначен для армейских нужд. А серийно мотодельтаплан «Т-2» производился на заводе Антонова в Киеве и стоял на вооружении Советской Армии, хотя там никогда не применялся.

За всю историю дельтапланеризма только один раз в ходе грузино-абхазской войны со стороны Абхазии были применены тяжелые мотодельтапланы для ночных бомбардировок и авиаразведки.

Стою в стороне, пока «команда» грузит останки дельталёта на прицеп микроавтобуса. Подъехал коротенький джип «Wrangler», любимый транспорт руководителей «операции». Сидящий за рулем мадьяр приглашает меня садиться:

– Gyere hozzam! (то есть, иди ко мне).

Вообще, о венгерском языке я знаю лишь в общих чертах. Разговора не выйдет, зову Олега – «переводчика». Кроме него никто русским языком здесь вообще не владеет.

– Надеюсь, мне за вот это ничего не будет? – спрашиваю.

– Сам понимаешь, ты не виноват. Моторчик сдох, да и всё.

(Ничего себе моторчик! Трехцилиндровый Hirth мощностью 110 лошадиных сил...)

– Я это хорошо понимаю. Но понимают ли они?

– Все всё видели и слышали. Купим тебе ещё аппарат, слетаешь.

– Вот это хорошо. А то думал...

– Не ошибается тот, кто ничего не делает, – развеял мои сомнения Олег.

– Мне нужна медицинская помощь. Голова сильно болит, да и все остальное.

На рентген бы сходить, может с ребрами что-то. Не могу пошевелиться.

– Да мы сейчас тебя в баню к девочкам свозим, они тебя от всего вылечат.

Шутка вывела меня из равновесия. Я чуть ли не с кулаками набросился на него:

– Какие, черт возьми, девочки? Какая, к дьяволу, баня?

Подошел мадьяр, сидевший за рулем джипа, и на ломаном английском произнес:

– My house. Doctor. Medicine. We help you..

Из этого «спича» я понял, что они заранее привели домой врача. Позже оказалось: там был экипаж скорой помощи, который был оповещен, что я «упал с мотоцикла»...

Меня осмотрели, ничего серьезного не обнаружили, «неотложка» убралась восвояси.

Мадыяры предложили выпить, но я отказался. Голова уже наполовину прошла, но тошнота сохранялась, да и чувство было, будто меня отлупили палками со всех сторон.

Тот, кто был «главным», произнес более длинную речь на венгерском. Олег перевёл:

– Иштван говорит, ты очень смелый. Он хочет тебя познакомить со своей дочерью, она в этом году колледж в Швейцарии закончила. Хочет её за тебя замуж выдать.

– Я даже знаю, почему.

Хозяин дома уже выпил три стакана вина. К сожалению, я не понимал большинства из того, что он произносил, но перед очередным стаканом он, вроде, обратился ко мне:

– Pilota! Orosz herceg, hös, kamikaze\*!

Ну, эти слова мне известны. Хотя, дернул меня кое-кто за язык поинтересоваться:

– А если он меня считает камикадзе, зачем ему сватать свою дочь за меня?

Мой вопрос был переведен, ответ был получен немедленно:

– Ты же как-то в первую нашу встречу рассказывал о своих предках?

Вот тебе и ответ, она не откажется от титула.

Услышав это, меня аж передёрнуло. Но все-таки я решил ответить сдержанно:

– На кой ему это надо? Объясни им, что у нас в стране это не работает. Как там у них в Венгрии, я не знаю. Я не хочу эксплуатировать подобным образом доброе имя нашего рода, ставя себя в один ряд с самозванцами, которые покупают себе «благородную историю», чтобы извлечь из этого выгоду. И все же, зачем вам это?

– Понимаешь, Иштван производит вино, а бутылки с гербом князей Извольских будут гораздо

лучше продаваться, чем без него. Да и звание это в Европе что-то значит.

– Давайте окончательно закроем этот вопрос. Я – последний, кто согласно завещанию имеет право на наследие истории князей Извольских. Никто, никогда и никаким образом не будет больше так называться, ни моя жена, ни мои дети (если те и другие будут, а я доживу до всего этого). Опять же, я не позволю использовать наше доброе имя для каких-то мелких целей, вроде коммерции. Переведи им, чтобы знали: девиз нашего рода был «honorum magis quam vita», то есть «честь дороже жизни». Этому нужно соответствовать. Это нельзя купить.

– Да ладно тебе. Мы скоро вас познакомим. А сейчас я подвезу тебя в Берегово, отлежишься там до завтра, приведешь себя в порядок. А потом всё устроим. Купим тебе белый костюм. Кстати, автомобиль уже отремонтировали.

– А расход топлива, подозреваю, тот же остался?

– Ну, тут уж ничего не поделаешь. Карбюраторный американский «утюг».

Сорок литров, меньше никак не получается.

– Осчастливил. Я лучше пешком буду ходить.

– Кстати, месяц тебе на отдых. Бензин бесплатный. Потом купим новый аппарат, будешь работать. За первый удачный вылет получишь восемьсот, двойную плату.

– Как говорил мой инструктор, «будет день, будет пища». Вези меня домой.

Распрощавшись с мадыярами, я сел в машину, и скоро уже спал «без задних ног» в своей береговской квартире. Так закончился мой первый «нелётный» день на Закарпатье.

\*\*\*

Стоит заметить, с дочерью Иштвана я так и не познакомился. К счастью, она нашла себе избранника за границей. Таким образом проблема самоликвидировалась.

## Глава вторая. Искусство контрабанды

Снова я свободен. С утра затариваюсь овощами, грибами, молоком, мясом – буду готовить. Делать в этом городке особо нечего, есть лишь термальные бассейны, рестораны и пара ночных заведений. Это не для меня. Есть библиотека, но в неё мне дорога закрыта – по договоренности я нигде не имею права оставлять свои данные. Интернет-клуб, в котором постоянно собираются сомнительные личности, я иногда посещал – своего компьютера у меня тоже не было, ибо нельзя. Никаких средств хранения информации, компьютеров, смартфонов, а также предметов, связанных с авиацией я не мог иметь в своей квартире. Это на случай ареста. Навигаторы, карты, компас и, наконец, кожаный лётный шлем – все это хранилось у одного из участников нашей авантюры.

Контрабандисты отличаются изобретательностью. Чтобы переправить злосчастные сигареты в соседнюю страну, используются разнообразнейшие методы. Расскажу о них.

Первый способ – марафонский – когда группа физически сильных «бегунов» несет на себе по два-три ящика с куревом, каждый весом по тринадцать килограмм. Это самое простое.

Но есть риск – «пробег» оплачивают после, а не до. То есть, если вдруг будет команда возвращаться, то никто из бежавших ни копейки не получит. Такое правило действует для всех способов контрабанды.

Поскольку граница с Венгрией в этих местах проходит по речке Тиса, есть множество вариантов переправы табачной продукции по воде. Ранее для этого применялись лодки, но теперь венгерская сторона стала более бдительной, и пришлось вносить поправки. Ящику сигарет придается нулевая плавучесть (то есть, когда он не тонет и не всплывает), подготовленные ящики связываются в группы и буксируются водолазами.

Наиболее экзотические и творческие подходы к «тёмной логистике» действительно поражают инженерной мыслью. В первом случае вблизи от границы соорудили катапульту, метательное орудие вроде тех, которые использовались для бомбардировок крепостей камнями в древние времена. В качестве аккумулятора энергии были использованы медицинские жгуты. Конечно, целым ящиком «выстрелить» не удалось, но блоки сигарет «летали» успешно в течение долгого времени.

Второй случай поражал дороговизной исполнения, но окупился сполна в первые часы работы. С помощью профессионального оборудования и инженеров был прорыт тоннель длиной свыше километра, не более метра в диаметре. Там была натянута веревка с крючками, к которой с «нашей» стороны прицепляли ящики, а с «соседней» – отцепляли. Веревка была пропущена через блок и приводилась в движение электродвигателем. Любопытно, что на «соседской» стороне в месте окончания тоннеля был построен небольшой сарай. Неправдоподобно, ибо к сарайчику постоянно подъезжал транспорт вроде микроавтобусов. Но в скором времени тоннель «накрылся». Остается подсчитать прибыль, принесенную изобретением своим создателям: ящики передвигались со скоростью заводского конвейера...

И третий, наиболее выдающийся случай, произошел как раз в одну из ночей, когда я, сидя на балконе при свете «ночника», читал очередную приключенческую книгу Джека Лондона. Книги – единственное средство, чем я мог развеять одиночество. Я их покупал ежедневно.

Мои заказчики, видимо, решили попробовать переправлять товар по воздуху, но без пилота. Нет, они не купили дорогостоящий беспилотник, какие частенько применяют в таких целях, несмотря на невысокую грузоподъемность. Зато этим гарантирована полная юридическая безопасность исполнителя! Максимально возможная неприятность – это потеря аппарата, но благодаря наличию GPS-маяка, его можно будет найти, починить и снова использовать. В нашем же случае ребята поступили как истинные первопроходцы...

Из учебника химии мы знаем, что водород легче воздуха более чем в четырнадцать раз, а его грузоподъемность равняется одна и три десятых килограмма на метр кубический. Наверное, цифра одна и три десятых резанула по глазам знающим людям, так как умножив её на десять, будет тринадцать, а это и есть масса сигаретного ящика... Стало быть, для подъема одного ящика понадобится чуть более десяти кубометров водорода! Как просто. Водород продается. Нужно лишь придумать баллон, то есть аэростат, обшивка которого удержит летучий газ хотя бы на время полета.

## **Глава третьяэ Проверено электроникой, или Привет из стратосферы**

И выбор пал на презервативы, «резиновое изделие номер два».

Судя по инструкции, презерватив изготовлен из прочной резины, и выдерживает расширение в несколько десятков раз от первоначального размера. Но пригоден ли он для авиации? Только опыты и испытания смогут ответить на множество вопросов...

Оказалось, чтобы поднять одну пачку сигарет, необходим один презерватив, который надувается пятью литрами водорода. При учете массы упаковки, чтобы поднять ящик, в котором пятьдесят блоков по десять пачек – нужно не менее семисот «средств предохранения».

Внешняя оболочка из легкой и прочной ткани была заказана на местной швейной фабрике. Три тысячи пятьсот литров водорода, заключенные в семисот вышеуказанных оболочек, должны были обеспечить «положительную плавучесть» этому чудному аэростату. В расчетную массу еще был включен электрический механизм отцепки груза с приводом от мобильного телефона, а также GPS-маяк для отслеживания географических координат аппарата.

## **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.