

А. Леонтьев (Поправкин)



ТРЕТИЙ ТАЙМ

16+

Алексей Леонтьев(Поправкин)

Третий тайм

«Автор»

2020

Леонтьев(Поправкин) А. А.

Третий тайм / А. А. Леонтьев(Поправкин) — «Автор», 2020

Цель жизни - это самовыражение. Самовыражение - это занимайся жизнью или смертью.

© Леонтьев(Поправкин) А. А., 2020

© Автор, 2020

Алексей Леонтьев(Поправкин) Третий тайм

ДВА ТАЙМА ОТЫГРАНО...

28 сентября 2012 я стал полным пенсионером. Надоело мне ходить на работу и постоянно на ней напрягаться. Устал, да и болен я ужасно. (Нет таких врагов, кому те испытания можно перебросить) Теперь, зато есть и время заняться своим здоровьем и творчеством.

Мне вручили трудовую книжку, В отделе кадров она теперь не нужна. Я не собираюсь быть занудой, и переписывать всю книжку. Напишу только основные вехи своей интересной и очень даже трудовой жизни. Всё- таки при возрасте 52 года иметь трудовой стаж в $24*2+8=56$ лет, это, наверное, чего-то стоит.

Итак, первая запись в трудовой книжке гласит:

Трудового стажа до поступления в Архангельский ОАО (Объединённый Авиаотряд)– нет.

Учёба в Ордена Ленина Академии Г.А. с сентября 1977 по июнь 1981.

Интересно, поступая в Академию я уже имел три пятёрки, но впереди было сочинение, которые я писать не умел. Мне предложили тащить даже темы, как одному из удачливых на потоке “моя физиономия и скромность, не соответствовали имиджу удачливого, поэтому я скромно спрятался, а темы из конверта тащил мой конкурент. Он вытащил то, что было надо. Я выбрал ту тему, которую писал почти сам, а, следовательно, и знал её наизусть.

Я вытащил шпору и уже ничего не боясь, стал переписывать эпиграф “Жизнь человеку даётся только один раз... “А поскольку человеком был всегда честным, потерял всякую осмот- рительность. Тут-то меня и словили. От меня отобрали всё и посадили на первую парту...

Интересно то, что этот эпиграф и стал для меня единственным на всю жизнь.

Потом, как и сказано, я начал трудиться в Архангельском ОАО штурманом самолёта Ан-24. О том, как я трудился в 10600 или третьем законе Ньютона написано. Может, кому нервы пощекочет, а вообще просто работа.

Потом, в 1983 году я стал штурманом Ту-134. Очень надолго. Потому, что любил этот Самолёт. А самолеты, которые я любил особой любовью, Ил-76 и Ан-124 Руслан не представ- ливлась возможность учиться и летать.

1991 году произошло разделение аэропорта и авиакомпании. Авиакомпания стала назы- ваться Архангельские Воздушные Линии. Пассажирам то это без разницы, но отдел кадров на это среагировал, а вот на события 9 октября 1984 года совсем даже не среагировал.

Дело замяли. Замяли, чтобы никого не сажать. Награждать тоже можно не нужно. Поэтому отдел кадров ничего и не знал.

Если интересно, те события я описал.

9 октября 1984 года внезапно в Архангельске выпал снег. Конечно, можно было предпо- ложить, что он скоро будет.

В прошлом году он вообще выпал 24 сентября и мы (я летел зайцем от Людочки), ушли на запасной в Мурманск. Никто даже предположить не мог, что именно 9 октября может выпасть снег. Всё замело, и наш рейс на Москву уже задерживался. Наконец, самолёт откопали, пасса- жиров посадили, и мы начали вырубивать. Пока мы рулили, отказал один преобразователь, но, выключив и включив его, он заработал вновь.

Взлетаем, уже 120 метров, закрылки убраны полностью и вдруг механик докладывает, что давление масла правого двигателя 3 единицы – это нормально. Подумал, может новая форма доклада?

Уже 200 метров и я даю курс. В этот момент механик докладывает давление масла 2 единицы. Это уже хуже. Мы краешком проходим район Варавино, а механик кричит: Давление правого ноль. Горит лампа отказа правого двигателя”, а через ещё секунду: давление масла левого ноль, горит лампа отказа левого двигателя”. Но на слух оба двигателя работают.

– Может, это виноват твой преобразователь?

– Нет – кричу я.

Далее идет доклад Командира.

– Архангельск круг, 65084, горят лампы отказа обоих двигателей, разрешите заход с обратным посадочным.

– Не понял.

Командиру Привалову пришлось повторить. Дело в том, что одновременный отказ двигателей невозможен, и нигде, и никогда он не встречался, а, следовательно, и в руководстве по летной эксплуатации он не описывался. Кроме того, условия были сложными, то есть хуже, чем 200 по нижней кромке и 2000 метров по видимости. Самым, конечно, коротким заходом был бы заход с обратного курса. Но, успеют ли переключить посадочную систему диспетчеры? А если всё же приборы врут?

– Посадку с обратным запрещаю, у меня борт на прямой.

Проверяющий Муравьев, сидящий справа, предложил сесть по курсу, мы уже разворачивались левым, и в просветах облачности пронесился лес, дальше были болота, но резиновых сапог у меня не было, о чём я честно и сообщил. Я мог простудиться и заболеть. Фразу о резиновых сапогах потом убрали, как не соответствующую стандарту, а меня отодрали.

Мы летели с северным курсом (полоса в Талагах идет с Запада на Восток) и я попросил курс к третьему для экономии времени. Ширина коробочки тогда была 12 километров. Этим манёвром я бы сэкономил 60-80 секунд, но диспетчер сказал заходить строго по схеме. Вот тут-то я и испугался!

Когда такое говорят и в такой момент, лёгчик только и думает, чтобы что-нибудь не нарушить, а вовсе не о том, что может быть полный рот земли. Мы выполнили схему идеально.

Мы выскочили из облачности на высоте около 200 метров. Полосы ещё не было видно. А когда она появилась, через пару секунд, я подумал, что теперь дотянем. (уже потом, я просчитал” чёрта с два!!!, но тогда, наверное, так было легче. ”

Лишь только коснулись земли, сдох сначала правый двигатель. Пожарные машины уже нас ждали в конце полосы и, когда мы добавили режим левому, чтобы освободить полосу, сдох и он.

Полёт продлился 14,5 минут, я записал 15.

Где-то, через месяц после этого события произошла страшная катастрофа в Омске. Ту-154 со 150 пассажирами сел на занятую обдувочной машиной полосу. Погода была сложной, и самолёт шёл в облачности, не видя земли. Диспетчер посадки заводил его и запросил диспетчера старта о свободе полосы. Получив ответ, что полоса “...бодна“ он разрешил посадку на занятую полосу. Сгорели все...

Страшный, дикий случай. Переполюх в Аэрофлоте. Меня освободили от полётов, и я рисовал схемы того адского захода. Через месяц я узнал, что мне вынесли за это благодарность в личное дело...

В трудовой книжке появилась запись

20.11.1984 Премия 30 рублей (велосипед Орлёнок стоил 35 рублей, а бутылка Столичной 4 р. 12 коп.) За высококачественное выполнение внеплановых работ по изготовлению наглядных пособий.

Через год мне присвоили 2 класс. О том появилась запись от 13.12. 85 года.

Как леталось все те годы, написано в книге Человек Неба. К 30 годам (1990год) я имел налёт, чтобы на. Первый класс сдавать. Но...

Когда я в Питер прилетал, я всегда домой звонил из штурманской и с бабушкой своей говорил. Так продолжалось из года в год, так что даже дежурный штурман меня всегда спрашивал: “Как бабушка?”

В феврале её не стало. Отсидели мы дома до 9 дня, и я позвонил в эскадрилью, что на следующий день меня можно ставить в наряд. Поставили в резерв.

20 февраля 1990 года было ветреным. Ветер дул с Севера, поперёк полосы. В Мурманске скопилось много пассажиров и нас туда послали.

Там ещё сидел и Ан-24 со старшим пилотом-наставником на борту, который не мог сесть в Архангельске из-за этого сильного ветра. Туполь имеет самую большую боковую составляющую ветра из всех наших самолётов и при сухой поверхности полосы, она равна 20-ти метрам в секунду!

В общем, этот пилот-наставник оставляет в Мурманске свой экипаж, в котором он был проверяющим, и сев на место второго пилота, нашего Саши, летит с нами.

Снижаемся, рубежи с учётом этого сильного и попутного, под 120-130 километров в час ветра мы выполняем. На 3000 метров, когда разрешалось иметь скорость 500 километров в час, мы попадаем в сильную болтанку и обледенение. Мои расчётные 10 метров в секунду на снижении, из-за скорости в 500, мы выдержать не можем и у нас большая высота. Пилот-наставник предлагает отвернуть вправо, но я упёрто требую выдерживать этот курс, как будто бы мы шли ленинским курсом.

Погасили скорость до 400 километров в час, а это максимально-разрешённая скорость для выпуска шасси и выпустили колёса, чтобы скорость не росла. Даже здесь попутная составляющая ещё была километров 80, хотя высота была уже 1200 метров. Я решил, что в этой ситуации лучше пораньше выполнить четвёртый, а потом выпустить закрылки, чем сначала выпустить закрылки, с проворотом выполнить четвёртый и против ветра выходить на посадочный курс.

Выполнили четвёртый, оказались выше метров на 150 и левее курса на 1000 метров. А до входа в глиссаду уже 3-4 километра. Николай Андреевич хотел вираж сделать, но говорит, пилот-наставник штурвал от себя крепко держит, и мы почти разом выпустили закрылки с 0 до 38 градусов.

Почти сразу вышли на посадочный курс, снос был до 25 градусов, болтанка была сильной, вариометр иногда даже показывал до 10 метров в секунду, хотя больше 7 метров снижаться не разрешалось. Сработала сигнализация “Опасно земля!“, но полосу мы видели и уже в районе дальнего привода шли на курсе и на глиссаде. Снос уже уменьшился до 18 градусов. Мы сели...

Я плохо завёл, Командиры не ушли на второй круг... Пилот-наставник не имел права лететь с нами и должен был нести полную ответственность за происходящее.

Документы на сдачу на первый класс были уже готовы, но я подвёл всех, о чём честно и сообщил в эскадрилью на следующий день.

Больше всех пострадал я. Про пилота-наставника вообще не вспоминали, а меня отстранили от сдачи экзаменов на первый класс на год.

Уже через год я спросил у Александра Ивановича, бывшего пилота-инспектора управления, насколько плох или не плох тот лётчик, который совершил единственную ошибку, до этого никогда её не совершав?

– Он не плох, если она одна, но цена её может быть слишком большой. А в 1992 году это стало называться человеческим фактором

Потом, появилась запись о присвоении 1 класса 04.06.1991 года.

Когда безаварийно летаешь (никого, никогда не убил и сам в живых остался), то награждают знаком За Безаварийный налёт.

При изменении налёта в большую сторону дают за 3000, 5000, 7000 и 10000

В Архангельске мне вручили. За Безаварийный налёт и планку 3000 часов. Пришло время и 5000 часов. Но, ни одной записи в трудовой книжке не было.

Когда мне вручили этот почётный знак-орден, то я с гордостью носил знак 3000 часов. Около года носил. Потом бросил. Выдали новый пиджак и делать дырку было лень.

Когда носишь птичку 2 класс, то это уже у нас ценилось. А уж когда Первый, то вообще тушите свет!

30.11.91 Уволен по собственному желанию в связи с переездом. (ст.31 КЗОТ РСФСР) Всё это было зачёркнуто и появилась новая запись.

30.11.91 Уволен по ст. 29 п.5 КЗОТ РСФСР в связи с переводом в Ленинград. И вот я случайно, благодаря демократическим преобразованиям, точнее игру в демократию оказался, наконец, на Родине.

Записи о месте работы менялись незначительно, и я, дабы не утомлять вас, их точно не привожу.

В разделе поощрений значится, что я был награждён планкой за 7000 часов, а потом 10000 часов.

10000 часов- это Звание Ветерана Труда. Я не могу не согласиться, что звание это, по сути сведено на нет.

Потом уже 2 июля в 2004 году меня списали по здоровью. Предлагали даже вторую группу инвалидности. Это вы представляете вчера летать, а сегодня быть уже инвалидом второй группы?

Я пошёл на склад получать новые брюки, на предложение о второй группе инвалидности предложил засунуть её себе в задницу и приступил к работе в Бюро Радионавигационной. Кстати, Книгу я начал писать на работе, работая в БАИ. Не по мне та работа была. Сборники со схемами заходов (движения) в том или ином аэропорту, связь, радиотехнические средства и прочее могли измениться, и эти изменения отслеживаются. Кроме этого, надо печатать листы предупреждений.

Пытаясь уменьшить объём информации для простоты восприятия летным составом, какую-то часть информации приходилось удалять за ненадобностью. Кто-то удалял, кто-то считал данную информацию важной. В результате, появилась единая программа для печатания этих листов предупреждения, но я и там находил места совершенно ненужные для экипажей и безжалостно их удалял.

Отработав год в БАИ меня, наконец, взяли в Брифинг. Так с 2005 года я стал работать в этом Брифинге. Как сейчас называется Полётный Диспетчер. Отработав целый год, я понял, что работаю на пределе своих сил.

Болезнь давала о себе знать. Летом, в воскресные дни приходилось работать по 14 часов! Иногда были ситуации, как с полётами на грозу. Когда деваться некуда, глаза закрыл и на грозу пошёл. Не знаете, что такое на грозу идти? Или. сидишь на бочке с порохом. и с горящим бикфордовым шнуром. Ещё 10 секунд, ещё пять, пора бежать...

Я говорил, что если, в прошлом году перерыв на обед длился 15 минут, прерываемый 2 телефонными звонками, то на следующий год 10 минут, прерываемый 3-4 звонками.

Интересно, а вы не пытались с набитым ртом говорить по телефону хотя бы по-русски, а по-английски.?

Иногда, работали вдвоём. Это был праздник. У меня была возможность с парнями моими спокойно общаться.

Присоединили нас отряду 235. Правительственному. Начался процесс в 2006 году, а завершился процесс в 2012. Процесс превращения Пулково в Россию завершился и. это было отмечено, соответствующей записью. (ОАО авиакомпания Россия)

То объединение звучало, как приглашение совместно покурить сначала твои сигареты, а потом каждый свои. У меня о той ситуации, что случилась, пару фраз ещё в 2005 году было

сказано. Но мы не могли противостоять решениям Правительства, потому что, были Федеральным Государственным предприятием. Через год начался процесс перекачивания наших денег из нашего кармана и появлению нынешней авиакомпании Россия.

Сначала в ГТК “Россия” дела были неплохими, потому, что, присоединяя к себе Пулково, денег было много. Потом деньги были потрачены на смену брэнда, перекраски самолётов, взятия новых в аренду, увеличению зарплат топ менеджеров, выполнению коллективных договоров, и высоких зарплат топ менеджерам и прочее, и ГТК Россия уже не значилась в лидерах российских авиакомпаний.

Дела шли всё хуже и хуже. Зарплату платили вовремя, но, взяв новые типы самолётов в лизинг, как более экономичные и расставшись с Российскими, топ менеджеры забыли об арендной плате за иностранные, и, разрушив свою базу, уволив около 3000 человек наземного состава и приготовились ждать хлынувшего благосостояния. Благосостояние не хлынуло.

Очередной раз поменяли руководство и во главе компании поставили соратника нашего Демченко Б.Г., Белова С.Г., который уж гадить в родной компании никак не будет.

Мне, как пенсионеру и инвалиду (на инвалидность вынужден был согласиться для отчётности врачей) информацию о предстоящем сокращении вручили ещё в мае. Оставалось мне радоваться жизни всего до 1 сентября. ОПошёл я тогда к Генеральному Директору нашей компании, мол, полные кранты мне будут, если сократят.

Генеральный Директор пообещал поговорить обо мне с моими непосредственными начальниками. Непосредственные начальники пригласили меня.

Мне стукнуло 50, и мне вручили денежное вознаграждение, на которое я купил себе новый велосипед, на котором и рассекал на даче, но уже без изошрённой эффектности.

Вместо Наставления По Производству Полётов-85(года, по которому летал я, и начинало летать новое поколение) внедрялся ФАП(Федеральные Авиационные Правила), по которому были прописаны требования диспетчера брифинга. Диспетчер брифинга должен был летать, почти как пассажир, не менее одного раза в год. Врачи запретили мне летать вообще.

Из-за моей болезни меня не посылали на курсы ни в Лондон, ни в Брюссель, ни в любые другие города очень демократической Европы.

Непосредственные начальники, которые пригласили меня к себе, помолчав немного, сказали, что, в соответствии с новым ФАПом я работать не могу. Я молчу, потому, что они правы. Пока не было ФАПа, не были оговорены требования к диспетчеру по брифингу. Я испытывал искреннюю благодарность к моим непосредственным начальникам, что, благодаря им “ МОЙ ПОЛЁТ ЕЩЁ ПРОДОЛЖАЛСЯ” целых 6 лет!

Я честно и сказал, что налёт мой больше, чем у всего отдела вместе взятого, и что проплываю я 500метров без посадки, а если нужно, то и 1000 смогу. Хожу, правда, теперь с палкой, но это скорее вина руководства дворников нашего славного города, которых зимой просто нет.

Ушёл я в отпуск, а на защиту мою Профсоюз Лётного Состава встал. И после “увольнения” 1 сентября 2010, я работал.

Наградили меня Ветераном ГТК Россия. Это пожизненный и очень льготный билет на любое направление, куда летает наша авиакомпания. Я в Сталинград последний раз в 2007 году летал. Попросил отпуск за свой счёт дать. Не дали. Потому, что я вроде, как и не в списке работающих. (Де-факто и де-юре) Билет, стало быть, не взять. А нам очень хочется на Юг. Устал я морально от этих увольнений.

А 30 декабря у меня заканчивался срок действия пропуска, и я бумагу написал, чтобы продлили. Но отказали, ссылаясь на то, меня вроде, как нет.

В общем, в этой ситуации выход у меня был только один- больничный лист. Больничный лист при хилости моего здоровья и усталости ожидания сокращения получить было несложно. В общем, улетел я с женой в Хургаду, и там погрузившись в Красном море с аквалангом на 20

метров чести нашей лётной не уронил. Чем горжусь до сих пор. Профсоюз Лётного Состава меня отстоял.

Потом я спокойно и радостно работал. Наступил апрель, и мы с моей женой полетели погулять по Лондону, а ещё полетал в Даксфорде на аэроплане 1934 года!

Я спокойно работал. Один Капитан, как мне передали, сказал, “Да какой он инвалид? Это что инвалиды могут работать по 12 часов?”

(ещё погружаться на 20 метров, гулять в Лондоне и летать в Даксфорде на аэроплане 34 года)

Раз был забавный случай, лишний раз показывающий, что иногда нужно быть неплохим актёром и уметь импровизировать.

Так вот. В одном из аэропортов у парней что-то отказало, и они попросили дать задержку рейса. Что было и сделано. Компьютер моментально среагировал на ситуацию, и рассчитал свою задержку. В общем, должны они были вылететь в 40 минут такого-то часа. Наступает этот час. До вылета осталось 40 минут. Они звонят и сообщают, что неисправность устранена и они немедленно готовы вылетать. (в тот день был футбол и парням очень хотелось на него успеть)

Памятуя о том, что мне нужно отменить старый план полёта и забросить новый с новым временем и не факт, что компьютер не рассчитает новой задержки, которая может превосходить по длительности старое время. Я объясняю и ЦУП полностью со мной согласен.

Однако, парни понимают, что на футбол они могут опоздать и снова звонят в ЦУП, с пожеланием вылететь пораньше. Я снова объясняю ситуацию, но парни жаждут футбола. и я вынужден отменить рейс и послать новое время с новым планом полёта. До вылета (который в 40) остаётся всего 25 минут. Компьютер получает новую информацию и пересчитывает время. Теперь оно становится уже 50 вместо 40 минут. (сбывается то, о чём, я говорил) Идёт 25 минута. В этой ситуации вариант только один- звонок другу или Евроконтролю. Звоню в Брюссель и одновременно нажимаю на обновление информации. Одновременно с обновлением, задержкой 14 минут, вылетом в 39(было 40)

Трубку снимает диспетчер из Евроконтроля. Есть правило, что если задержка менее 15 минут, то мы не имеем права беспокоить Брюссельских коллег.

Я посчитал, что будет невежливо бросать трубку и начал.

–Не будете ли Вы столь любезны, чтобы улучшить положение с рейсом XXXX

Диспетчер смотрит на ситуацию и удивлённо констатирует, что у них всего 14 минут задержки!

–Но они так торопятся!

Слышу, как мою шутку оценили в Брюсселе и на табло появляется новое время вылета 35минут. Мне очень хочется, чтобы парни меня не подвели. В 35 минут колёса были в воздухе!

В апреле 2009 года с эксплуатации в Питере сняли Ту-134. Именно в этот день собираются лётчики, которые на нём летали. Я, конечно, тоже пришёл.

Я наблюдал и запоминал. Интересно, что мои коллеги радостно меня встречали, а начальники иные глаз не поднимали. Все мою книгу читали.

Среди моих коллег возникали споры, что, мол, они со мной на курсе учились, но они позабыли, что я ещё в аэроклубе был. Стало быть самые старые мои товарищи знакомы со мной уже почти 40 лет!

Начальники иные, сидели, глаз не поднимая. Они больше, я ещё больше, они ещё- ещё, чтобы компенсировать ещё. Вот и надорвался.

А так случай в Ижме 2010 году слышали на Ту-154? Там после теплового разгона пилоты посадили Многотонную машину на заброшенный аэродромчик. Вот такие тепловые разгоны у меня дважды были. Правда, пилотам не приходилось совершать героические посадки.

Кстати, в первом рассказе есть упоминание об очень хитром отказе локатора. То событие произошло при нашем штурмане эскадрильи. Я о том проверяющем даже говорить не хочу.

А последний экзамен я сдавал по английскому. Я обычно говорю, что мой английский не слишком плох. Новые требования. Я пошёл и сдал Британский тест. Хуже, чем рассчитывал. (раньше мне платили 20 процентов, а теперь только 10)

В общем, стали просить, чтобы пересдал, потому, как считали, что мой английский лучше. Пересдал, как и раньше на 20процентов.

Апрель заканчивается. Ко мне прилетают мои друзья из США, всего на два дня. Я их и спрашиваю, мол вы в Астории остановились и чёрное BMW вас возит, а я вроде тормоз (я с палкой чуть-чуть хожу)

Мы, говорят к тебе приехали.

Выжимание соков всё продолжается. Не могу я уж, как молодые работают работать. (так быстро) Вот пришёл молодой начальник и мне говорит“ А не пора ли Вам Алексей Анатольевич на пенсию”

–сам решу, когда уходить.

В общем, коктейль Молотова. Произошёл заброс давления. В сочетании с основной болезнью- ужас.

Больничный. Я и говорю, мол, пацан, я достойно отлетал четверть века и ещё отработал сколько на земле. Я же Корчагин, говорят!

А он, может это и не нужно?

И вот тут я и подумал, что он прав. Академия под боком. Работу найти не очень легко. Пусть молодые работают.

В общемЮ, больничный. Отпуск. Больничный.

Вот в 52 я второй раз на пенсию ушёл.

Подписали мне рапорт. Я выхожу на улицу. Как-то не очень, чтобы очень. Но иду мимо стоянок машин наших лётчиков.

Мне то, теперь медкомиссию на права уж не пройти. 2 года как права кончились.

Вдруг около меня машина останавливается, и парень из наших пилотов говорит

–Садитесь!

–До остановки только.

–До дома Вас довезу.

В Авиации нет Вы. (правда я с Командирами, которые старше меня был на Вы. Дедушка Русской Авиации) Я ему и говорю, мол, что ты на Вы.?

А он, не могу я на “ты”. Правильно, чего насиловать.

Вот так и отыграл я второй тайм. Нормально.

Повезло, до того, как заболеть я успел отлетать почти четверть века и получил максимальную пенсию за выслугу длиной почти полвека.

Начинается третий тайм.

Я был болен одной из самых страшных болезней -рассеянный склероз.

Тут ничего не болит, но ты, ничего не можешь делать. А я ещё немного летом на велосипеде ездил до 15 года и плаваю 250-300 метров.

На самом деле болезнь не научатся лечить никогда! Когда мне было лет 20, я сказал своему другу, что всё в мире основано на сравнении, и мы ничего не изобретаем, а лишь берём у природы. Именно по этой причине, мы никогда не изобретём ничего совершеннее, чем свой собственный мозг! А это болезнь мозга! Следуя моим мыслям, следует, что вылечить эту болезнь можно, вылечив ее только самому! Правда, методики я пока не знаю.

Когда ещё летал, то заменить Ту-134 было нечем, потому, что денег не было. Поэтому купали и брали старые Ту-134. Проверяли, конечно. Знаете, что на первое смотрели?

–На электропроводку. Если, где повреждение увидят, самолёт не брали. Это летающая катастрофа!

Электропроводка длиной, примерно от Питера до Москвы! Её никогда не меняют. Дорого очень.

А рассеянный склероз-это нарушение миелинового покрытия. Это как грифель в карандаше. Если деревянная оболочка карандаша сломана, то и грифель сломается. Вот самолёты с нарушенной оболочкой проводки и болели, можно сказать рассеянным склерозом. Их не лечили, не ремонтировали.

Вот в такую же ситуацию я и попал.

НА ДАЧЕ



Август почти закончился. А август, как известно, Паустовский сказал, “Это ещё лето, но уже и не лето.” Эта фраза, прочитанная и запомненная мной с четвёртого класса из учебника русского языка, сидит в моей голове уже 42 года и поражает меня своим совершенством формы.

Я первый год пенсионер молодой и окончательный и первый год радуюсь, что пенсионер! Потому, что здоровье кончилось. Болезнь-гнида не отстывает.

Вы думаете, что мне делать нечего?

Дел много!

Во-первых, я занимался и занимаюсь здоровьем. По крайней мере, хотелось бы думать, что это на первом месте. В этом году я ездил в Анапу в мае. Жары, которую я боюсь, почти не было. Не успела предстать в своей потно- вонючей красе. (когда я летал, то комэск говорил: Раз, знойных женщин не любишь, то в отпуск пойдёшь зимой!”)

А я у бассейна время проводил. Жарко стало и я уже в бассейне! А вечером, моя жена, тоже пенсионерка уже, на прогулку меня выводит!

Мне на пенсии скучно без неё, так она тоже на пенсию вышла. Со мной! Она ремонтом руководила и все мужские разговоры, и наблюдения за ходом работ проводила, а я рассказы писал и на английский некоторые переводил. А потом мы на дачу поехали.

Во- вторых, пишу рассказы.

В- третьих, перевожу некоторые рассказы на английский. Друзей у меня англоворящих много, а русский они не знают.

В- четвёртых, рисую. Этот решил выложить, потому, что мой папа сказал, что кое-что ему нравится, а если ему нравится, значит это очень неплохо!

ВЕЛОСИПЕДЫ В МОЕЙ ЖИЗНИ



Я переживал, что у дома нет моего велосипеда. Я теперь не катаюсь, с палкой хожу, но на велосипеде проезжаю три километра без палки, но в шлеме и в люминесцентной Окуртке. Многие поражаются и беспокоятся, что упаду, а я вспоминаю, что лётчики при битве за Британию делились на две категории. Те, кто думал, что их собьют, брали с собой валюту и шоколад пожрать и те, кто ничего не брал, потому, что верили, что их не собьют. Я ко второй категории отношусь.)

Говорить, ходить и ездить на велосипеде я научился почти одновременно. Детская моя память запомнила, что первый велосипед был трёхколёсным и небесно- голубым. Полагаю, что мне было года 3. Однако, скоро, мне поменяли его, на зелёный трёхколёсный, большего размера с большими колёсами и развивающем большую скорость. Однако, несмотря на большие возможности, он не запомнился мне какими- то особыми достижениями.

Я успешно закончил детский сад и поступил в школу, сменив трёхколёсный велосипед на синенький двухколёсный, научившись ездить на нём всего за пару часов. Велосипед оказался значимым в моей жизни.

“С Димой мы познакомились в “моём дворе” напротив пристройки, где жил отец космонавта Шаталова, по весне, когда нам было по семь. У Димки был такой же голубой велосипед, как у меня, поэтому эта общность нас сближала с первого взгляда.”-это Дима, во как бывает!

Я уже откатался на этом голубом двухколёсном велосипеде без тормозов и свободного хода постоянно и без усталости крутя педали несколько лет. И вот, мне подарили Орлёнок. Орлёнок был рыжего цвета (завистники плоско шутили, что он цвета детской неожиданности), когда

я заболел свинкой. Со свинкой я расправился стремительно и безжалостно и уже вскоре летел на своём рыжем совершенстве по Третьей линии нашего Васильевского Острова.

Именно тогда, на Орлёнке, я летал со всех высот и обрывов. Именно на нём я уходил от десятка хулиганов, тщетно пытавшихся отобрать моё рыжее чудо, и поколотить меня. Именно на нём в тот день я сшиб одного с лобовой атаки, а другого отправил прямым в столб, когда он назойливо висел у меня на хвосте.

На Орлёнке в 14 летнем возрасте я как-то проехал 85 километров по замкнутому маршруту в Сестрорецке. Вообще я планировал проехать 100, но приехал мой друг Дима и отвлек меня от побития рекорда. В общем, проехать километров 20-30 было вообще не проблемой. Однако, время летело, подрастал я и пора было менять велосипед.

Этим велосипедом был “Спорт” модель В-542. Золотистого цвета, я моментально прицепил к нему корону и нарёк себя Королём Автострады. Диме купили такой же. На берегу Залива, на коротком, мерном участке, я смог разогнаться почти до 50км/ч, а пристроившись в хвост автобусу, мы выдерживали его скорость достаточно долго. По крайней мере, иногда, мы умудрялись проехать километров 50, а на одном участке 7 километров за 11 минут!

Потом, я летал. “Спорт” продали за ненадобностью.

На 50-летие моему отцу подарили складной велосипед. На этом велосипеде, больше ездил я, чем мой отец. Когда я прилетал летом в Ленинград, я очень любил ездить на нём на Петропавловскую крепость, позагорать и искупаться. Добираться туда было опасно и с каждым годом всё опаснее, потому, что рост всадников без головы стремительно увеличивался.

Знаете, мне довелось кататься по Амстердаму, и душа моя пела! В Амстердаме велосипедистов уважают! Там можно не крутить головой. Водители принципиально не сбивают велосипедистов!

Моя маленькая дочь, в то время, в возрасте лет 12 на своём “Школьнике” преодолела под моим чутким руководством километров 10-15! Ей было тяжело, но она поборолась себя.

Наступил 2004 год, когда меня списали. Я купил себе новый велосипед, а точнее отцу, собираясь кататься на старом. Новый велосипед отцу не понравился. И мне тоже. Ходовые его характеристики много хуже, чем у велосипедов, что я ездил до этого. Высокий его руль не давал сливаться с ним воедино, а толстые колёса больше тормозили, чем увеличивали проходимость! Новый велосипед получил кличку “Козлотур”. Правда, жене и дочери “Козлотур” нравился.

Мне стукнуло 50, авиакомпания подарила мне на день рождение денег, и я купил себе новый велосипед. Steals называется. Мечта двухколёсная! Какие рекорды на нём бы поставил, будь он у меня хотя бы лет 5 раньше!

Я жалею, что пройдя почти весь Hade Park, что в городе Лондоне, ритмично постукивая тросточкой, только понял, что можно было бы взять велосипед на прокат!

Недавно, вдохновлённый прекрасным видом, я нарисовал картинку нашей дачи. “До свидания, лето, до свидания!” У стены стоял мой велосипед. Велосипед мог уже не вписаться, поэтому я не стал рисовать его.

Теперь, мой отец больше ездит на нём, чем я. Меня просто замучила совесть, что не нарисовал его. Теперь я езжу километра 3-болезнь потому что. И вот я поехал. На обратном пути уже, у рынка прямо на повороте, стоял грузовик с дровами. Около него останавливается машина, из неё почти по пояс высовывается водила, а сзади него объезжает другой водитель. Картину завершает брюхо водителя грузовика, которому очень, надо заработать и владелец брюха загораживает проезжую часть, по которой еду я.

Всем им, похоже, по барабану, что существуют Правила Дорожного Движения, и что я еду в каске и люминисцентной накидке не от хорошей жизни.

Я проскочил между машиной в которой был всадник без головы и брюхом водителя грузовика! Свободными между ними было сантиметров 10! Так проскакать могут только очень хорошие велосипедисты.

А врачи так писали о болезни моей

Впоследствии больные вообще теряют способность к самостоятельному передвижению, однако известны случаи, когда пациенты неплохо справляются с велосипедом, главное, держась за забор, сесть на него, а дальше – нормально поехал (трудно объяснить такой феномен);

С 2015 года я уже не езжу на велосипеде вообще, потому что очень опасно водителям и мне тоже.

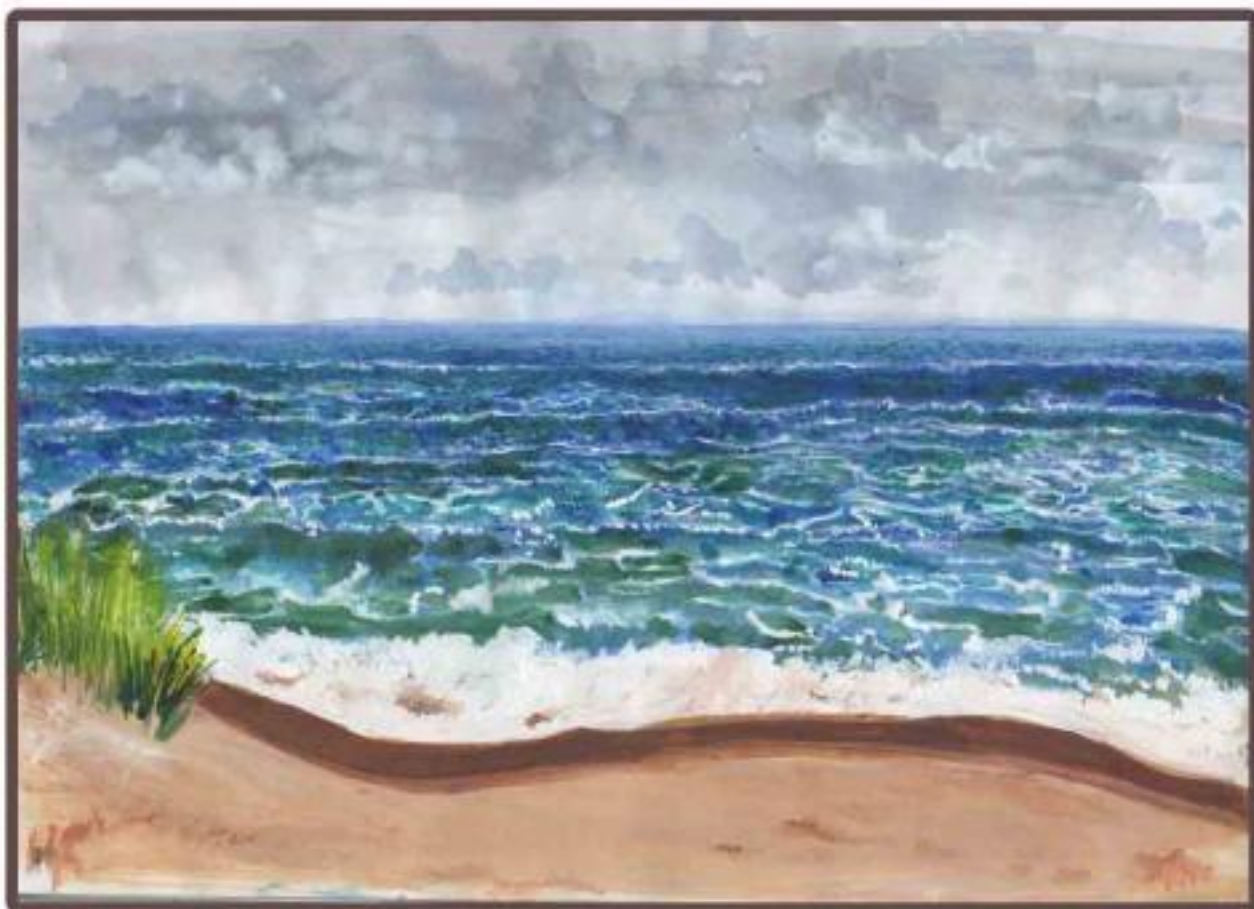
АНАПА

Мы улетали из Анапы, хорошо и недёшево отдохнув там в санатории. Я крутил головой и видел самолёты, которых не видел живъём уже целый год! Рядом про рулил Ту-134. Думал, что их уже нет. Я его раньше увидел, лучше сказать сначала услышал. Его называют Свисток, Стиляга, а ещё Красавчик. Это самый красивый самолёт и самый громкий! Я на нём 22 года отлетал. Всё лучшее с ним связано.

Мы часто раньше сюда прилетали. Когда я в Архангельске ещё был, то мы и в Краснодар, и в Анапу летали. В Анапе у нас даже смена была (это один экипаж другой меняет и пока другой летает, а первый в море купается)

Меня маленьким мама в Анапу, и я почти там плавать научился, так, что меня вполне хорошим пловцом в Анапу отправляли. Там, на берегу Чёрного Моря один товарищ, из наших, даже медузу на спор проглотил!

А ещё в Анапе пионы растут. Они и севернее растут, но такая традиция, что в день знакомства с моей женой Мисс Ту-134 я всегда дарю ей пионы. После посадки мы всегда на рынки ходили. Тоже традиция такая была. Если 21 мая я не летел в Анапу или Краснодар, или ещё куда, где пионы растут, то наши парни для меня всегда с ними прилетали.



Когда в Питере уже летал, то как-то зимой полетели. А зимой там сильный ветер с гор дует. Бора называется. А там ещё вино красное Кубанское продают. Вот мы и полетели с канистрами. Ветер был сильнейший по полосе. На взлёте у нас было уже метров 250 над торцом полосы! Обычно метров 50-100.

А в 2000 году мы всей семьёй поехали отдыхать в санаторий, в Анапу и я взял с собой маску и ласты. Оля, дочь наша, в школе последний год училась. Я её и спрашиваю, мол, чем планируешь заниматься? Дизайнером буду, отвечает. Я никак не думал, что это может быть серьёзно. На столе, в номере стояла стеклянная ваза с водой.

–Рисуй! –говорю.

Нарисовала. Нарисовала хорошо. Я летал, а Люда её в кружок рисовальный водила. Но я думаю, просто талант. У нас в семье Люда может одинокие деревья рисовать. Целую рощу из одиноких деревьев уже нарисовала. А Оля закончила институт лёгкой промышленности. Ей предлагали остаться и преподавателем работать. Отказалась. Сейчас она по профессии работает. Талантище! Кроме русского на английском и испанском говорит. Рисует и фирму поддерживает!

В общем, утром мы по пляжу бегали, а после завтрака загорали. Я далеко от берега заплывал, а там песок и глубина всего метра 3. В общем, морское скучище! Я и спрашиваю, мол, где тут глубина есть, и камни на дне имеются. Показали. В тот же день в самое пекло и пошёл. Едва дошёл. Жарко очень было...

В общем, я на том месте в воду и погрузился. Посидел на дне немного, а на берегу уже паника. Подумали, что утонул. А я может секунд 30 сидел, а может чуть больше. Понырял, оклемался и к своим пошёл.

Люда говорит, что таким полуживым она меня не видела... Я думаю, что это было началом моей болезни. Через пару лет я начал замечать, что, что-то не так, ещё через год начал обследоваться “налево“, а ещё через год меня списали.

В общем, в Анапу я и хотел отвезти то, что мне всучили в 2000.

А тут 21мая на носу. 30 лет, как я встретил свою жену! Давненько я пионов в Анапе не покупал! Прилетели. Думаю, как там пионы. А нет уже их! Отцвели! Вот по ним, по пионам, можно судить о вселенском потеплении! В общем, взял я такси, объехали мы почти весь город и с трудом купили штук пять (больше не было). Зато ирисов много. Люда сделала снимков даже больше, чем этих цветов прорастает в Анапе.

И вот мы улетаем. Я от Неба обалдел.



ЗА ГРИБАМИ!

В начале сентября отправились мы в лес на разведку грибов. Проехали мы в намеченное место и свернули с дороги в лес.



Мотор заглушили и пошли на грибную разведку, оставив включённым радио и позабыв выключить кондиционер. Я рядом ходил, но мат.части не знал и работающего кондиционера не слышал.

Через пару часов вернулся отец, и одновременно с его возвращением радио перестало работать, стало быть, мы обесточены или подошли к аварийному остатку электроэнергии. Мотор уже не запускался.

Дорога была метрах в двухстах, и отец пошёл на неё, дабы найти машину с аккумулятором и завестись.

Мне было грустно, что отцу пришлось идти и решать почти неразрешимую задачу- кто же в лес даже за 50 метров пойдёт?

Через 10 минут вернулся, а ещё через пару минут появился автомобиль нашего спасителя. А ещё через пару минут мотор нашей машины был запущен. Мы, конечно, задались вопросом, как отблагодарить нашего спасителя (ни отец, ни я никаких бы денег не взяли.) Не взял их и спаситель наш, мусульманин Фарит, сказав, что не всё деньгами измеряется!

Я был почти счастлив- ни одни табуреточки- воры с девками- воровками живут в нашей стране!

Сегодня в бассейн ехал и рассказал эту историю водителю. Он тоже бы помог и денег бы не взял.

Именно это и есть наш народ, именно он и откликнулся на наводнение по реке Амур в Хабаровском крае!

Потом по расписанию наступила зима и семидесятая годовщина снятия Блокады. Я собрал почти всех лётчиков-Героев Ленинградского Неба. Это была достаточно трудоёмкая работа, но я её выполнил. Не было списка отдельного списка!

А в этот момент мне пришла в голову пришла сказка, которую я не мог записать, потому, что я занимался Героями Ленинградского Неба. Я рассказывал другим. Но другие говорили, чтобы я её писал. Даже на английский перевёл, потому, что у моих друзей дети есть.

Вот эта сказка

ПРИКЛЮЧЕНИЯ ИНДИЙСКОГО СЛОНИКА ИЛИ ПОЧЕМУ УШИ У АФРИКАНСКИХ СЛОНОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ У ИНДИЙСКИХ.



Это было даже дальше, чем, когда чай вывозили из Индии и Китая чайные клиперы в Европу и Америку, ещё до завоевания англичанами, голландцами и португальцами, и ещё до путешествия в Индию Афанасия Никитина, в общем, это было тогда, когда население острова Цейлона ещё и не думало отсоединиться и превращаться в Шри-Ланку.

Индийские трудящиеся загрузив свой немудрёный скарб на слонов отправлялись на вик-энд на Цейлон немного отдохнуть и поработать на чайных Цейлонских плантациях.

Это были времена, когда слоников оставляли на Восточном побережье полуострова Индостан, а большие слоны вместе с индусами и индусками отправлялись на Цейлон. В тот

историко- географический день слонёнок остался совсем один. Ему было скучно. Чайки пролетали мимо, не обращая на маленького слонёнка никакого внимания.

Один раз появился тигр, но и он дружелюбно, и лениво скрылся зарослях джунглей. У берега лежало поваленное недавно дерево. Может от ветра. А может и уставшее стоять на солнцепёке. В общем, упало дерево совсем даже недавно. Его ветви были ещё даже зелеными.

Слонёнок взгромоздился на ствол, спрятав голову под веткой.

–Очень здорово! Слегка дует ветер и у воды не так жарко.

Он слегка оттолкнулся и поплыл. Вначале было интересно, но удаляясь от берега, слонёнок с удивлением заметил, что дна стало не видно, как и берега. Причём, ни побережья Индии, ни острова Цейлон. Рядом проплывали какие-то зубастые рыбины, а одна сочувственно заметила.

–Ну, ты и влип!

Слонёнок вовсе не влип, но было страшно.

Огромный диск солнца спрятался за горизонт, ещё долго оставляя на поверхности океана золотую искрящуюся дорогу, по которой плыл слонёнок. Было страшно, но интересно.

Подул ветер. Небо стало черным, зажглись звёзды.

Внезапно, у слонёнка зачесалось ухо. Он попытался почесать его торчавшей из ствола веткой, но чуть не упал в воду. А это было бы совсем некстати. Сзади, неотступно следовала зубастая рыбина, которая навязчиво следовала по пятам и только выжидала момента, чтобы укусить или даже откусить что-нибудь у слонёнка. Сама злая рыбина и не скрывала своих кровожадно- хищнических целей.

Слонёнок захлопал ушами, пытаясь справиться с наступающей чесоткой, как вдруг почувствовал, что ухо надувается, а скорость бревна увеличивается, потому, что кровожадная рыбина стала отставать. Тогда слонёнок растопырил оба уха. Их тотчас надул ветер и понёс слоника навстречу новым приключениям. А сзади бултыхалась зубастая рыбина, прося сбавить ход.

Но слоник был индийским, потому сообразительным. Он не спрятал свои уши, а так с растопыренными ушами и продолжал пересекать воды Индийского Океана.

Уже забрезжил рассвет и все листья уже были съедены, а покрытый зеленью вдаль остров растворялся вдаль, а солнце начинало палить ещё сильнее. Но слонёнок не растерялся. Слонёнок, слегка присел и опустил свой хобот в набегающую волну, при этом не убирая ушей, немного всосал. Он уже знал, что тёплая и совсем не вкусная, потому, что солёная, а потому выплюнул воду вверх. Капли воды, переливаясь всеми цветами радуги, дождём падали на его спину и приводили его в восторг! Слонёнок напрягся, оттопырил ещё уши, вытянул хобот и победно затрубил!

Ветер крепчал, волны усиливались, небо заволакивала облачность.

–Циклон -подумал слонёнок.

На гребне очередной волны слонёнок увидел берег. Это было Восточное побережье Африки. Ещё спустя некоторое время ствол, обглоданное бревно, воткнулось в Африканский берег. Совсем недалеко от места впадения реки Лимпопо. Слонёнок-путешественник остался жив, а ещё через пару дней его мама и папа приплыли за ним на упавших в джунглях Индии деревьях и окрестили радостным воем Африканские леса. Кстати, именно растопырив уши, они и добрались до Африканского побережья и положили начало роду Африканских слонов. Именно по этой причине использование ушей в качестве парусов и явилось причиной того, что африканские слоны имеют больше уши, чем их индийские родственники.

ПЕРВЫЙ



Осень уже за порогом у нас. Пожелтели и опали листья. Пожелтели и опали у кого-то зубы. Мои ещё не опали и даже не пожелтели. Это потому, что я бросил курить уж пять лет назад.

А тогда в 74 мне просверлили зуб, поставили пломбу и я беспрепятственно прошёл медкомиссию и по достижению 15-и летнего возраста прыгнул с парашютом и запломбированным зубом.

Потом я поступил в Академию и учился в ней. Без зубных проблем. Был уже 1983 год, когда отлетаю, уже почти 2 года меня отправили на переучивание на Ту-134 в город Ульяновск. Вот в Ульяновске, стоя в очереди в столовой, я обнаруживаю, что пломба, что ставили ещё в 74 году, кажется выпала! Я не был трусом, но боялся зубных врачей.

Мне всегда казалось, что зуб вытащат вместе со всем скелетом.

Я мужественно пошёл к зубному врачу и сел в кресло, сжав подлокотники сильно. Однако, я был не прав. Зуб, что сверлили в 74, был здоров, а вот на правой стороне подлежал сверлению.

Мне его просверлили и живого и очень счастливого отпустили.

Так я летал ещё года 3, пока не полетел в город под названием Минеральные Воды, где во время приёма пищи зуб развалился. С развалившимся зубом я мужественно полетел в город Горький, (Нижний Новгород) и потом в Архангельск.

На следующий день я предстал перед очами нашего зубного врача, который отправил меня ставить коронку. Железный футляр для зуба мне понравился и не доставлял беспокойств.

Тогда я познакомился с зубным хорошим врачом, которая даже читала лекции по стоматологии в местном институте. Её бор машина, была несовременной, но она всегда предупреждала меня, когда надо потерпеть. Поэтому я и привык к ней и не боялся.

Даже когда я перебрался в Питер, летал к ней для сверления зубов. Лишь через пару лет я нашёл в Питере стоматолога. По тем временам её лечение стоило достаточно дорого, но надёжно. Помню, что первый раз я пришёл к ней, имея денег только на один зуб. Как правило, если мне сверлили, то только один зуб. Оказалось, что чинить надо было два.

“Может ей надо деньги зарабатывать?” –подумал я.

Лишь третий врач, нашей поликлиники подтвердила, что надо лечить два зуба. Зубы я вылечил, и ВЛЭК прошёл, и у меня уже никогда не было сомнений в её правоте. Она открыла зубную клинику, а меня передала надёжному своему коллеге. Коллега, действительно был профессионалом, и я его не боялся. Когда меня списали, он очень удивился и сказал, что судя по зубам, не видит причины...

Шли годы. Уже 11 раз деревья становились лысыми, а самолёты летали уже без меня.

У меня выпала пломба и я пошёл к врачу. Тот самый зуб, что был первый раз починен в 1974 году и требовал удаления! Вот и удалил первый! Осень пришла бесповоротно.

КРЫМ ВЕРНУЛСЯ!



А Крым уже вернулся в Россию. На Западе придумали санкции и даже мой любимый Макаревич стал клеймить нас позором. Меня это возмутило, как и прыгающие украинские придурки, со своим шоколадным президентом.

Я вспомнил историю, сел в интернете и нашёл, придя к окончательному мнению придурков много, а косят они под умных.

Украина занимала второе место по количеству Героев Советского Союза. Украина-это часть моей Родины СССР. Женщина из Шепитовки даже была мэром Петербурга, пока её не убрали в Москву. Павел Корчагин тоже из Шепитовки.

А в это время, девушка с косичками, борец за свободу в тюрьме и на Майдане. Говорила В УКРАИНЕ. Вообще, я русский, но мы в школе учили стихотворение Т.Г. Шевченко. Так там и на русском и на украинском

Як умру, то поховайте

Мене на могилі

Серед степу широкого

На Вкраїні милій...

Как умру, похороните

Меня на могиле

Среди степи широкой

На Украине милой...

То есть, она так много боролась, что правила русского языка позабыла. Однако, всё сводилось, именно, к правилам русского языка. В Польше, в Соединённых Штатах, В Англии, В России. Логично и в Украине. Оказалось, что На Украине.

К истории данного вопроса:

В 1654 году была созвана Переяславская Рада, просившая о принятии Войска Запорожского под протекторат московского царя. В соответствии с Переяславским договором (Переяславскими грамотами) русские войска поддержали гетмана Войска Запорожского. Переяславский Договор включал в себя следующие основные положения: украинские земли в пределах Полтавщины, Киевщины, Черниговщины, большей части Волынщины и Подолии присоединились к Московскому государству под именем Малая Русь. Малая Русь должна была помогать царским войскам в войнах, а царь обязан защищать Украину от нападений.

Географически Малая Русь оказалась ОКРАИНОЙ РУСИ.

Юля Тимошенко могла бы сказать, что живёт НА ОКРАИНЕ РУСИ и заплести ещё одну косичку и завязать бантик.

Потом, в 1768 до 74 Россия (с Малоруссией) воевали с турками. В результате этой русско-турецкой войны Крымское ханство было признано независимым от всякой посторонней власти, а в конце 18 века включена в состав России."8 апреля 1783 г. Екатерина издала манифест, по которому Крым, Тамань и Кубань становились русскими областями. За населением были сохранены прежние права, обеспечивалась ему мирная жизнь и правосудие. Для Крыма началась новая эпоха – эпоха мирного культурного развития экономического благосостояния, и он сделался "раем России", как выразился о нем один из путешественников. Но этот период истории Крыма не входит в рамки настоящего очерка."

Это достаточно крупная дипломатическая победа России, когда эта территория была взята без единого выстрела!

Этот райский "уголок России" не давал покоя в Европе и начался рост антироссийских настроений. (как сейчас)

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.