



Подполковник Владимир РУСЯЕВ,
Военный лётчик 1го класса,
выпускник ХВВАУЛ 1971 года

ЦЕЛЬ ВИЖУ!

Родился 20 января 1950 года в семье военнослужащего.

Окончил ХВАУЛ в 1971 году. После окончания училища служил в Ахтырке, Купянске, Кировограде, Миргороде, Ключево (ПНР), Совгавани, Комсомольске-на-Амуре. В 1982 году по чьему-то недосмотру поступил в ВПА (заочно) и в 1986 г. окончил академию. Уволен в запас в 1995 году с диагнозом «годен к лётной работе без ограничений». Налёт более 2.500 часов, летал в строевых частях на МиГ-21 и Су-27. Из наград, кроме джентельменского набора юбилейных медалей и «за песок», медаль «За боевые заслуги». Мне эта медаль тем более дорога, что такой же медалью был награждён и мой отец, прошедший войну от Москвы до Германии.

Женат один раз, двое детей: сын и дочь.

Сейчас проживаю в г. Комсомольске-на-Амуре.

Перед написанием автобиографии я был любезно ознакомлен с текстами биографий других моих однокурсников. Конечно, я присоединяюсь к добрым словам, сказанным ими в адрес наших преподавателей и командиров.

Но более подробно мне хотелось бы остановиться на личностях двух людей, которые на моём пути были как подарок судьбы.

Прежде всего, это наш первый начальник училища Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Сутягин Николай Васильевич. Этого человека многие знают, прежде всего, как аса, сбившего в Корее двадцать один (так в лётной книжке) самолёт противника. Видимо, это самое большое в мире число воздушных побед, одержанных на реактивном истребителе и засчитанных официально.

Но мне он запомнился, как удивительно человеческий человек.

Вспоминаю такой случай.

Ещё когда мы были абитуриентами, группа будущих курсантов попала на чём-то, несовместимом с пребыванием в училище. Изгнание должно было состояться публично, для чего были поставлены в общий строй кандидаты и курсанты, а на трибуне появилось начальство, в том числе и начальник училища. Чуть в стороне стояла группа гражданских, которых мы идентифицировали как родителей виновников «торжества». Звучали гневные, обличающие речи. Финал не вызывал сомнения.

Но вот слово взял генерал Сутягин. Он также считал, что «таким здесь не место». Однако дальше произошло то, чего я никак не ожидал. Со слов генерала я понял, что к нему обратились родители провинившихся, обещали, заверяли и пр. И не устоял непобедимый ас! Провинившиеся не были изгнаны, а я взял себе на заметку, что непобедимый лётчик-истребитель не в силах противостоять родительским мольбам! И полгода спустя, уже будучи курсантом первого курса, этим воспользовался.



1> Начальник Харьковского ВВАУЛ (1964-1968 гг.) легендарный ас Герой Советского Союза (10.10.1951, Золотая Звезда № 9282) Заслуженный военный лётчик СССР (1971 г.) генерал-майор авиации (1964 г.) Сутягин Н.В. (1923-1986 гг.) ¹.

2> Редкое фото. На празднике в Польше 01.05.1970 г. Слева-направо: (1) командир авиадивизии генерал-майор авиации Масалитин П.Н., (3) заместитель командующего ВА по Боевой подготовке Герой Советского Союза Сутягин Н.В. среди польских союзников по Варшавскому договору. Все перемещения советского аса внимательно отслеживали американская и английская разведки. (Фото из архива генерал-лейтенанта авиации П.Н. Масалитина)

Заканчивался первый семестр, впереди замаячили первые каникулы. Появиться дома в курсантской форме казалось огромным счастьем!

И вдруг, как гром среди ясного неба, грянуло указание: за Уральский хребет

курсантов не отпускать, отпуск им проводить при училище, дабы не было опозданий из отпуска «по объективным причинам». Мои родители в то время жили на Сахалине, откуда я и приехал поступать в Харьков. Поэтому передо мной встала перспектива провести отпуск в родной казарме. Вот тут-то от отчаянной безысходности я и придумал коварный ход: отправил телеграмму родителям, в которой просил их срочной телеграммой заверить начальника училища, что их чадо по окончании отпуска будет на месте в установленный срок и даже раньше! Я почему-то был уверен, что это сработает!

Сработало или нет, я так и не узнал, потому что на следующий день сотворил вот что. С группой курсантов, оставленных по неуспеваемости, я шёл по центральной аллее училища. Проходя мимо штаба, сам не знаю, почему вдруг, повернулся и, сказав: «Я в штаб!», пошёл искать выход из безвыходного положения.

Козырнув дежурному по штабу, сказал коротко: «К начальнику училища!»

Дежурный, молча, пропустил.

Поднявшись на второй этаж, вошёл в приёмную начальника училища. На меня удивленно посмотрел ординарец – сержант срочной службы (95 килограммов мышц и костей).

«Генерал у себя?» — небрежно спросил я.

Сержант обалдело кивнул, и я, постучав, переступил порог кабинета Сутягина.

Начальник училища куда-то собирался уходить и надевал шинель. Я успел увидеть блеснувшую звезду Героя и начал свою речь. Что говорил, сейчас уже не помню. Нажимал на то, что обещал приехать на сутки раньше. Генерал всё терпеливо выслушал и... отпустил в казарму, не объявив своего решения.

В казарме меня уже ждали мои строевые командиры, которые популярно мне разъяснили порядок обращения подчинённого к вышестоящему начальнику и моё хамское нарушение всего и вся. Но, тем не менее, к вечеру отпускные документы были готовы, и я полетел на крыльях Ту-104 к маме.

К слову сказать, вернулся я в училище, как и обещал, на сутки раньше. ...Вторая моя личная встреча с генералом Сутягиным Н.В. произошла в том же году в спортзале.

Подошла тема сдачи «уголка» по физо, у меня же с этим делом обстояло совсем плохо. Надо было качать пресс. И вот как-то я пошёл в спортзал качать этот самый пресс. Было какое-то неурочное время, в зале никого не должно было быть. И действительно, зал был практически пуст, только в конце его какой-то дедок в тонком синем трико, сидя на «козле» и зацепившись ногами за шведскую стенку, сгибался и разгибался, сцепив руки за головой. Я притащил своего «козла», поставил неподалеку и тоже начал делать те же движения.

В какой-то момент я повернулся к своему соседу, он повернулся ко мне и наши глаза встретились. Не знаю, как он, а я остолбенел! Это был Сутягин! Вихрем закрутились мысли на тему: что делать?! Почему-то нестерпимо захотелось крикнуть: «Встать, смирно!». Вид у меня был, видно, изрядно обалделый, потому что генерал сказал:

— Продолжай-продолжай!

И мы продолжили пыhtеть: один во славу полётов прошедших, другой во славу полётов будущих.

Эти две личные встречи плюс тот ореол героической таинственности, который окружал Н.В. Сутягина, лётчика, получившего звание Героя Советского Союза в «мирное» время, создал у меня в сознании образ советского авиационного генерала:

скромного и доступного на земле и грозного и беспощадного в воздушной схватке. Я почему-то был уверен, что в авиации все генералы такие, как Сутягин! Увы, жизнь изрядно подкорректировала мои курсантские иллюзии!

Число, месяц и год	Тип самолета	Время суток	КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАДАНИЯ	Количество полетов	Общий полет	В том числе:												Максимальная высота в м
						в закрытой кабине	в облаках	на облаках	при выполнении маневров в экстремальных условиях	на высоте свыше 4000 м								
28.11.51	И-16	Д	Боевой вылет в составе АП на истребительном самолете И-16.															
			Против 4х боев. самол. США Ф-86.	1	0	53												0 75 2000
30.11.51	И-16	Д	Боевой вылет в составе АП на истребительном самолете И-16.															
			Против 4х боев. самол. США.	1	0	33												0 75 10000
30.11.51	И-16	Д	Боевой вылет в составе АП на истребительном самолете И-16.															
			Против 4х боев. самол. США.	1	0	33												0 75 10000

Страница лётной книжки лётчика-истребителя капитана Сутягина Н.В. с боевыми вылетами. Советский ас сбил в небе Кореи в 1951-1952 гг.

21 американских стервятника и стал Героем Советского Союза. Фото из архива автора.

Не будет излишним пафосом сказать, что образ прекраснейшего человека, удивительного лётчика-истребителя Николая Васильевича Сутягина, был со мной всю мою лётную жизнь. Сейчас я в меру моих скромных сил воздал должное этому, к сожалению, не очень известному в нашей стране герою. Работая на КНААПО и занимаясь разработкой экспозиции, посвященной выпуску на авиационном заводе в Комсомольске-на-Амуре истребителей МиГ-15 и МиГ-17, я с огромным удовольствием один из разделов экспозиции посвятил Герою Советского Союза генерал-майору авиации Н.В. Сутягину. А в качестве экспоната изготовил копию его лётной книжки «корейского» периода ².

А теперь несколько слов о преподавателе майоре Цейтлине. Нам, выпускникам ХВВАУЛ, он известен, прежде всего, как знаток и популяризатор практической аэродинамики. А для меня он стал ещё и учителем жизни. Вы помните его не очень эмоциональную, где-то даже сухую манеру изложения материала и общения с аудиторией? И только дважды на моей памяти он позволил себе выйти из оболочки официального общения с нами, курсантами.

Первый раз это было на лекции. Наша эскадрилья по какому-то поводу начала вдруг бузить на тему, что вот, мол, неуважительно к нам, курсантам, относятся, не считаются и т.д., и т.п. Это было время морально-психологической закалки нас, первокурсников. Считалось, что лозунг: «Нас дерут, а мы мужаем!» позволял вырабатывать иммунитет к несовершенству окружающего нас мира. Цейтлин на наши стенания ответил так:

— Вас надо уважать уже за то, что вы пошли в лётчики!

Мы все сразу затихли. Такое мы услышали впервые! До этого все обращения к нам наших руководителей сводились к тому, что все мы – никто, и зовут нас – никак. Слова Цейтлина для меня стали напутствием в жизни, в том числе и тогда, когда я сам стал работать с курсантами.

А другой случай тоже произошёл на лекции. Дежурный доложил, что такой-то

курсант отсутствует, так как он отчислен. Цейтлин поинтересовался, за что отчислен курсант? Ответ был традиционным: пьянка, самоволка. Отметив в журнале и помолчав, Цейтлин сказал:

— Вот вы проживете жизнь, оглянетесь назад и увидите, что все ваши самые большие неприятности в жизни так или иначе связаны с пьянкой.

Не знаю, кому как, а мне эти слова запомнились на всю жизнь. По характеру моей деятельности мне частенько выпадали случаи повторить их тем, кому они, ох, как были уместны! Не скажу, что они имели волшебную силу, но я знаю как минимум трёх человек, которым я их говорил, и которые сейчас не употребляют спиртное вообще, предприняв, правда, для этого специальные мероприятия.



1> Аэр. Ахтырка. Предварительная подготовка. Обучение пилотажу на Л-29 начинается на земле. 2й курс, 1969 г.

2> Аэр. Чугуев. Курсант Владимир Русяев, освоение боевого истребителя МиГ-17. 3й курс, 1970 г.

Мне пришлось полетать на изрядном количестве аэродромов, и на каждом было нечто, о чём хотелось рассказать после третьей рюмки. Ахтырку и Купянск пропускаю: свою инструкторскую деятельность я всегда воспринимал как муллеровские «три наряда вне очереди».

Полёты в Канатово соответствовали его официальному статусу «лидерного полка» и неофициальному: «любимый полк Павла Степановича» (Кутахова). Цветом его была первая эскадрилья. Я служил во второй.

Одну из очередных проверок проводила комиссия, возглавляемая Маршалом Советского Союза Соколовым, тогда ещё заместителем Министра обороны. Одним из этапов была работа на полигоне по наземным целям. Основная нагрузка легла на первую эскадрилью. Ей была назначена цель – колонна танков на марше, которую



следовало атаковать из пушек. И дополнительно было подключено наше звено, в котором я был ведущим второй пары. Нам была поставлена задача: прийти в расчётное время в расчётную точку на мелкой высоте звеном, по-одному взвиться на полторы тысячи метров и нанести удар по макетам вертолётов из двух блоков УБ-16.

Первая эскадрилья разработала шикарную схему удара. Я искренне был восхищён её умением и возможностями. И вообще весь коллектив первой эскадрильи и каждый лётчик в отдельности были мне исключительно симпатичны.

В назначенное время мы взлетели, пришли, взвились и стрельнули. Я, будучи третьим, вертолётов уже не видел, т.к. они были закрыты облаком пыли от пущенных ранее ракет, прицеливался в центр облака и о результатах стрельбы сказать ничего не могу.

А вот после вывода я допустил одну досадную ошибку, был разоблачён командиром звена и после посадки и заруливания в дальний капонир подвергся с его стороны садистской обструкции с применением ненормативной лексики. Хотелось провалиться под бетон, но приходилось слушать и молчать. Педагогический процесс длился долго и умело. И когда уже небо начало казаться в овчинку, вдруг появился полковой автобус. С применением тех же лексических оборотов, которыми разбирал мои действия командир звена, нам была передана информация о том, что весь полк построился, и ждут только нас.

Полк стоял на РД перед КДП, и не успели мы встать в строй, как были вызваны на середину и нам, ошалевшим, были вручены часы от маршала Соколова.

Оказалось, события развивались так.

Первая эскадрилья успешно выполнила свои головокружительные маневры над целью. Но когда стали считать пробоины на танках, представители комиссии насчитали аж два прямых попадания! Конфуз был изрядный, но те, кто присутствовал на разборе, говорят: командир полка Урманов заявил:

— Это они пехоту отсекали! Да и вообще, танки для истребителей – не характерная цель!

Тут вспомнили про наше звено, спросили представителя комиссии о результатах удара по вертолётам. По образному выражению члена комиссии: «От вертолётов остались только щепки и гвозди».

Урманов сразу ожил:

— А вот вертолёты для истребителей – характерная цель!

Так появились у меня первые часы из той пригоршни, которую надарили мне за всю службу.

Из Канатово меня перевели в Миргород. Там я прослужил всего несколько месяцев, но и в Миргороде не обошлось без ценного подарка.

Каким-то образом меня отрядили летать на разведку. Кончилось все тем, что однажды мне поставили задачу: слетать в район одного обширного лесного массива и что-то там разведать. И намекнули, что эта задача исходит чуть ли не от Генерального штаба.

Полёт выпадал на выходной день. Разбудив и собрав техсостав и иные обеспечивавшие силы, я взлетел в назначенное время и пришёл в район поиска. В районе разведки получил команду с КП: «Ниже 2000 метров не снижаться!» Тот, кто занимался визуальной разведкой сил и средств «противника», расположенных в лесных массивах, знает, что уже с 400 метров разведчик видит только макушки сосен, а уж с

двух тысяч... Видно далеко, но не видно ничего!

Короче, наплевав на все команды, через некоторое время я уже был над вершушками! Сначала лихо пронесся из конца в конец массива, но не увидел ничего. Тогда взял себя в руки и стал летать «по науке», галсами. В результате скоро на просеках увидел несколько баллистических ракет, из тех, что возили на парадах последними. Радостно поставив на карте точки, я озаботился ещё и тем, чтобы отыскать командный пункт «стратегов». Машины командного пункта я бы не нашёл: ребята замаскировались добросовестно. Но они не догадались портянки на лобовые стекла набросить. Они-то, стёкла, их и выдали, блеснув чередой солнечных зайчиков. На радостях я обозначил атаку на них, поставил жирную точку на карте, зашифровал донесение и передал «Рупор».

За нарушение режима полётов (выявили по материалам ОК) на меня оформили предпосылку, а за выполнение задачи вручили ценный подарок.

...В Ключево (ПНР) мне однажды пришлось в полёте наблюдать пожар на своём борту, но пожар не совсем обычный.

Однажды после какого-то происшествия пришла очередная телеграмма, категорически запрещающая групповые полёты в составе неслётанных пар. На очередной предварительной, заглянув через плечо планирующего органа Вити Донченко, я обнаружил, что мне нарисован полёт в качестве ведущего у лётчика из другой эскадрильи, которого провозил на «спарке» на мелкой высоте его командир звена. Не корысти ради, а исключительно, чтобы разговор завязать, я напомнил Вите о грозной руководящей бумаге. Витя очень образно сформулировал, что он думает об этой бумаге и об авторах, её составивших. Я с ним был полностью солидарен, на этом наш разговор и закончился.

В зоне я, не мудрствуя лукаво, занял 200 метров по барометрическому высотомеру и начал крутить виражики, поглядывая на шпиль отдельно стоявшего на возвышенности костёла. Выведа из второго виража и проверив добросовестно стоящего справа ведомого, я посмотрел вперед и вдруг увидел мчащуюся на меня стаю ворон.

Вам приходилось видеть поздней осенью, как стая ворон кружится на одном месте, образуя столб из птиц? Обычно говорят, что это к снегу. Вот такой столб из птиц и мчался мне навстречу. Мне не оставалось ничего, как пригнуть голову, надеясь, что пронесёт.

Не пронесло! Удар был изрядный! Когда я глянул вперёд, то обнаружил, что лобовое стекло полностью закрашено чем-то чёрным. Глянул на ведомого: стоит на месте, запросил. Тот спокойным голосом доложил, что на месте справа.

Плавненько стал набирать высоту с разворотом на аэродром. В развороте обнаружил, что на левом боковом стекле фонаря моего МиГ-21 нарисовалась голубая полоса шириной сантиметров восемь. Что это и откуда? Вспоминал, была ли она перед полётом, трогал её пальцем. И вдруг до меня дошло, что это не что иное, как дым из отсека радиооборудования в носовой части фюзеляжа – ещё один привет от ворон!

В такой обстановке самое естественное – доложить руководителю полётов, распустить пару и следовать на аэродром по одному, ожидая, что в любой момент откажет радиосвязь и АРК, одновременно ломая голову над тем, как садиться, если через лобовое стекло ничего не видно. Но такой набор обстоятельств (столкновение с птицей и возникший после этого пожар) неизбежно вызовет повышенный интерес вышестоящих органов к моему полёту. Конечно, возникнет вопрос: почему спланировали

неслётанную пару, вопреки требованиям бумаги № 287-362? И будет хороший товарищ и патологически порядочный человек Витя Донченко писать километры объяснительных записок.

Короче, не стал я докладывать!

Пришли на аэродром парой, распустились, сели. Радиосвязь пропала, когда я хотел доложить об освобождении полосы. Тогда же отказал и АРК. После того, как мой самолёт остановился на стоянке, из переднего отсека повалил изрядный дым. До этого его сдувало набегающим воздухом. В добрых авиационных традициях я пулей выскочил из кабины и, отбежав на безопасное расстояние, наблюдал, как техсостав самоотверженно борется с пожаром.

Как оказалось, ведомый лётчик и его инструктор птиц не видели, раннему окончанию задания значения не придали. Я же на земле доложил, что столкнулся с пернатыми после дальнего привода. Поверили мне или нет – не знаю. Во всяком случае, разбирательств не было, предпосылку повесили на многострадальное метео, а планирующий орган и хороший человек Витя Донченко продолжал мирно трудиться на благо и во славу.

А я для себя сделал вывод, что на МиГ-21 вполне можно садиться с закрашенным лобовым стеклом!

...На аэродроме Постовая (Совгавань) я от души полетал из дежурного звена на сопровождение RS-135-х над Татарским проливом. Сравнительно быстро мне удалось вычислить системность полётов американских самолётов-разведчиков. Будучи старшим в ДС, я ставил себя в такую готовность, чтобы к прилёту супостата была моя очередь лететь. Поэтому однажды на подведении итогов за январь командир полка, читая доклад, объявил, что самый большой налёт за месяц у майора Русяева. Сказал и, сделав паузу, спросил сам себя: «Как же так, он же ни разу на полёты не выходил?»

Так вот, в одном из полётов я столкнулся с любопытным явлением, которое потом, к сожалению, не стал перепроверять. В первых своих полётах на сопровождение самолёта-разведчика я, как водится, действовал с понятной осторожностью. Наводили меня на встречных курсах, визуально я цель обнаруживал на дальности около 100 километров, потому что цель шла с инверсионным следом. Но на информацию КП о дальности до цели отвечал: «Понял», скрывая, таким образом, то, что цель мною визуально обнаружена. В лётческих кругах считается, что таким образом мы не даём повода КП расслабиться.

А в третьем или четвёртом полёте на сопровождение я, «оперившись», при информации с КП о том, что до цели 80 км, честно сказал: «Вижу». И вдруг через какое-то время с огромным огорчением стал наблюдать, что прямая линия инверсии стала изгибаться вправо, и мой американец начал уходить в Японию. Рандеву в тот раз не состоялось. Было очень жаль!

Совпадение это, или экипаж действовал по инструкции, прослушав мой радиообмен и имея на борту переводчика? А может, даже он узнал, что навстречу ему несётся коллега капитана Елисеева и капитана Куляпина, что привело экипаж к решению не искушать судьбу? Во всяком случае, впредь я докладывал «вижу», только подходя к траверзу цели, что давало возможность полетать парой с солидным кораблём. Но не хулиганил, относился к «гостям» с уважением.

...На аэродроме Дземги (Комсомольск-на-Амуре) начал летать на Су-27. Тогда ещё не было «спарки», поэтому мне, имевшему по стечению обстоятельств перерыв в полётах

полгода, назначили епитимью в виде 10 часов налёта на «спарке» Су-15УБ. Наша группа, переучившаяся с МиГ-21 и МиГ-23, дружно не любила этот самолёт, а мне он показался вполне приличным летательным аппаратом, по своим маневренным возможностям вполне сопоставимым с МиГ-21.

Именно на Су-27 у меня произошёл отказ, особенно неприятный тем, что он мной, да и другими лётчиками, никогда не проигрывался и потому был особенно коварен.

Я тогда ещё только осваивал Су-27. Мы парой с командиром полка выполняли безобидный перехват днём в ПМУ на средней высоте. Вдруг я почувствовал, что РУД левого двигателя начал свободно болтаться, не изменяя обороты двигателя. Я ещё только начал осмысливать ситуацию, как вдруг увидел, как обороты левого двигателя самопроизвольно выросли до 100%. В следующее мгновение зажглось табло «Минимальный форсаж», а через положенный промежуток времени и табло «Полный форсаж». И понесла меня вперед нечистая сила! То-то удивился командир полка, видя своего начпо, лихо несущегося на одном форсаже!

Насколько парализующей сознание была ситуация говорит то, что земля на мой доклад хранила упорное молчание, а ведущий дал рекомендацию включить форсаж и второго двигателя, озаботясь, видимо, скольжением, вызванным несимметричностью тяги.

В общем, я сам придумал выключить форсаж аварийным выключателем, а потом додумал и выключение двигателя с помощью перекрывного крана системы пожаротушения. Полёт закончился благополучно.

Щекотливость момента была в том, что потом надо было разбираться: кто виновник? А ежели таковой отыщется в наших боевых порядках, то привлекать его к строгой партийной ответственности. Я бы не сомневался, если бы речь шла о ком-то другом, а тут получался вариант на тему: «А не было ли у тебя умысла на теракт?» И решил я не вникать в это дело и никаких мер не принимать, если не прикажут сверху.

Удивило меня другое. На аэродроме в то время присутствовал московский инспектор. Случившееся явно неординарное событие должно было, на мой взгляд, стать темой для исследования и выработки соответствующих рекомендаций. Ничего этого не случилось. Через несколько лет подобный случай в ВВС повторился с негативными результатами. А сравнительно недавно на аэродроме Комсомольск-на-Амуре лётчик с известным на всю страну именем попал в сходную ситуацию: на земле один из двигателей застрял на оборотах близких к 100%. Кончилось все тем, что пилот катапультировался практически с земли, а самолёт сгорел на проходящей рядом дороге.

Вот и встает вопрос: может быть, зря я тогда сэкономил на партийном взыскании?

К слову сказать, недавно попробовал всё же выяснить, кто организовал отсоединение РУД от управления двигателем? Бывший заместитель командира эскадрильи по ИАС, на чьем самолёте это произошло, человек исключительной порядочности, твердо сказал:

— Заводчане виноваты!

А авторитетнейший руководитель одного из подразделений КНААПО, в честности которого я не сомневаюсь, уверенно заявил:

— Виноваты полковые!

Всё, как в авиации!

...После увольнения в запас я четыре года учительствовал – преподавал историю. Потом работал на КНААПО в должности инженера, занимаясь очень интересным, но, к

сожалению, очень низкооплачиваемым делом.

Шестнадцать лет прошло с тех пор, как подполковника Русяева уволили в запас. И, тем не менее, сравнительно недавно подполковник Русяев на МиГ-31 лихо уничтожил крылатую ракету методом самостоятельного поиска в ходе внезапной проверки очень высокого уровня одного из объединений ВВС и ПВО!

Как в песне поется: «Если пуля убьёт, сын клинок подберёт, и пощады не будет врагу!»

Сын Сергей окончил школу с Золотой медалью, с Золотой медалью окончил и Армавирское лётное училище. А когда Сергей получил Золотую медаль за окончание военной академии, мы с супругой уже отнеслись к этому как к норме довольствия. Помнится, моя жена Валентина Ивановна, готовясь к встрече сына с семьей, которые ехали из Монино к нам после окончания академии, общаясь со знакомой продавщицей в магазине, сказала:

— Дайте мне то-то и то-то, а то завтра ко мне сын приезжает, третью Золотую медаль везёт!

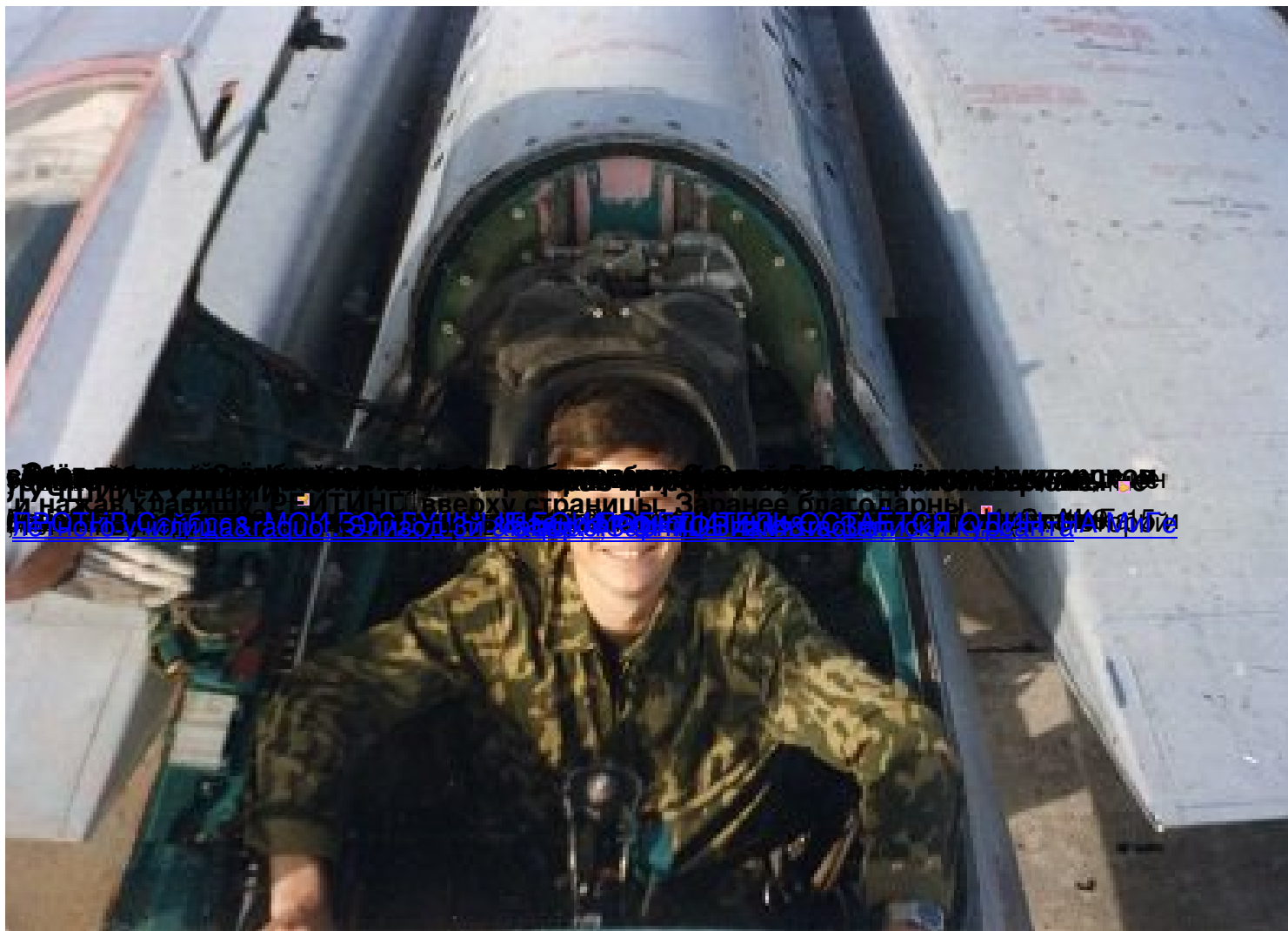
На что продавщица спросила:

— А что, он у вас спортсмен?..

Сейчас наш «спортсмен» служит заместителем командира авиаполка по лётной подготовке в Угловой.

Дочь Елена тоже «спортсменка», окончила школу с Серебряной медалью, а технический университет – с двумя «красными» дипломами. В настоящий момент работает на КнААПО инженером-конструктором. В прошлом году ухитрилась получить Грандпри в конкурсе молодых инженеров, обойдя многих представителей сильного пола.

Моя супруга Валентина Ивановна сейчас на пенсии, а ещё три года тому сеяла разумное, доброе вечное в местной школе на уроках русского языка и литературы.



Спасибо всем, кто помог мне в этот трудный период моей жизни. Спасибо родителям, друзьям, коллегам, которые всегда поддерживают и помогают. Спасибо командирам и наставникам, которые передали мне свои знания и опыт. Спасибо всем, кто всегда рядом. Спасибо всем, кто всегда верен. Спасибо всем, кто всегда честен. Спасибо всем, кто всегда открыт. Спасибо всем, кто всегда добротен. Спасибо всем, кто всегда справедлив. Спасибо всем, кто всегда честен. Спасибо всем, кто всегда открыт. Спасибо всем, кто всегда добротен. Спасибо всем, кто всегда справедлив.