

## Александр Трофимовичу - 85 или вся жизнь в небе...



### Наше небо с нами всегда!

В авиации есть люди, про которых мало говорят не в силу их малой значимости, а из-за их большой скромности. Вот я хочу познакомить вас с одним из них. На свет он появился, в один из холодных январских дней, 26 го числа - 85 лет назад. До его появления, ничем не примечательной деревне 7-Алкино Благоварского района Башкирской АССР, в семье тружеников земли. Родители; Трофим Тихонович и Фекла Петровна не имели образования, но смогли воспитать у шестерых детей тягу к вечному - к знаниям. Александр вспоминает, мне было 6 лет, когда отца призвали в ряды защитников Родины. Я так не хотел с ним расставаться, и спросил его: «Папа, а почему немцы напали на нас? Он ответил – им, видимо земли не хватает. На что, с детской наивностью, я предложил, давай дадим им кусок от нашего огорода, но чтобы тебя не забирали на войну». Это был июль 1941 и еще долгие 4 года мы ждали отца с Победой. И в августе 1945 дождались. Трижды раненного и многократно контуженного, но живого. Годы войны описаны в воспоминаниях моих сверстников и в различных статьях наших авторов. Сказать трудно, голодно, холодно и казалось беспросветно, это не полная характеристика военных лет, еще и ежедневное ожидания страшных похоронок изматывало души оставшихся в тылу. И к нам пришло такое письмо. Капли крови на конверте напугали маму, как оказалось, после вскрытия, что оно отправлено, когда лежал с ранением в госпитале. Жизнь не останавливалась и в период военных лихолетий. Возвращение отца внесло большую радость в дом. Ему поручили ответственную работу на конном дворе, а нам радость в уходе за лошадьми. Работы хватало всей нашей шумной ватаге. Еще до возвращения отца в 1944 г. я пошел в долгожданный 1 класс и закончил 4 класса в деревне, затем с 5 го по 10 ходил в соседнюю деревню за 6 километров, чтобы окончить среднюю школу. Учеба давалась легко. Отец сказал, что мне надо продолжать учиться. Подал документы в Нефтяной институт, но не прошел по конкурсу, И вот с этого времени начинается моя трудовая жизнь сначала подсобным рабочим на заводе «синтезспирт», который только строился. Далее повышения по службе, учеба на подготовительных курсах и желание поступить в мореходное училище. Ради осуществления мечты, в городской библиотеке, были прочитаны все книги о морях, полководцах, адмиралах и о великих мореплавателях. Во время призыва в Армию в военкомате предупредили, мест в мореходку нет, а есть распределение в летное училище, что не огорчило, а даже обрадовало. Я был в курсе достижений и побед сталинских соколов на военных и трудовых фронтах. Небо оно такое же голубое, как море, и также называется океан. В этом океане мне предстояло летать... покорять его и сердца девушек. Год проучился в школе подготовки пилотов в Актюбинске и получил направление в Балашовское военное училище летчиков дальней авиации, которое успешно закончил в конце 1958 года. Однако сокращение Вооруженных сил больно ударило по амбициям новоиспеченных лейтенантов, вторых пилотов тяжелых самолетов Ли – 2.



Предложили поехать в Узбекистан. А затем в г. Нукус и начать полеты в качестве второго пилота на самолете Ли-2. В это время в родной Башкирии шло расширение географии полетов, освоение новой техники и перебазировка на новое место. На заявку о переводе получил одобрение, и теперь я пилот самолета Ли-2 в Уфе. Здесь проработал до 1999г. Этапы освоения матчасти и смена должностей, на мой взгляд без примечательностей. Большое событие в жизни случилось случайно. Мы с командиром сидели в кафе после рейса и отмечали успешное завершение. Напротив нас сидели две девушки- красавицы, а из динамиков песня Арно Бабаджаняна «Случайность». Слова «и вдруг не ту открыл бы дверь, не той бы улицей прошел...», стали для меня и моей знакомой пророческими. Через короткое время нас поздравляли как новую ячейку общества. Все шло чередом. Супруга Евгения Степановна, подарила мне сына, дочь и крепкий тыл. Она была хорошей исполнительницей песен. Пела когда готовила, когда стирала, когда ждала меня с

рейсов, а детей из школы. Была такой жизнерадостной, что освещала внутренним светом всю семью. Её любовь к жизни это от трудного детства. Сказывались, видимо, военные годы, когда она была узницей детского концлагеря в Маутхаузене. И выжила только благодаря тому, что швейцарский бургер, забрал ее и еще нескольких маленьких узниц для полевых работ на плантациях. К сожалению, Евгения Степановна рано покинула этот мир, трудности детства сказались в виде инфарктов и инсультов.

В 1967 стал Командиром корабля Ли-2; переучился на Ту-124, затем отряд получал Ту-134, меня в числе первых переучили на этот тип. Ввели Командиром и до 1980 года работал на этом самолете, а затем, легендарный Ту-154. Получил 1й класс, вырезали талон, стал «Командиром лучшего экипажа транспортной авиации» в ПУГА все это и есть жизнь и не всегда она безоблачна и ярка, бывают периоды ненастья, которые дают ощущения радости, когда проходят, как проходят очистительные дожди...Кстати о дожде. Вот какой случай произошел у нас в экипаже при



полете в Москву. Меня накануне проверили на понижение метео минимума. Вот пришлось воспользоваться им (минимумом) в полной мере с лихвой, до дрожи в коленях и прослушивания биение сердца в ушах в виде ударов молота. Было так, подлетаем к Домодедово, дают грозу и ливневые осадки, видимость в осадках 400 метров, ну и ладно подходит нам. Однако сильный порывистый ветер и реальная видимость были хуже переданных на борт автомат не справляется с управлением, ветер слева я полосу не вижу из-за большого угла сноса. Второй смог «зацепиться за землю» и мы плюхнулись на полосу. Остановились, а чтобы освободить полосу не видим, куда рулить дальше. Вышка проинформировала видимость ухудшилась, бортам, ждать на исполнительном, а нашему ждать буксира на полосе. Белые рубашки на членах экипажа выглядели темными от пота, а сами с расширенными глазами и видимо с такими же ощущениями, как и у меня. Так мы подтвердили заход на посадку по минимуму, что отметили записью в задании и, наверное, зарубками на сердце. Полеты, полеты вот уже и летную комиссию прохожу не с первого раза. А спустя 32 года медицина не дала добро и не продлила сертификат летной годности Свистуну Александру Трофимовичу. Это решение было трудно преодолеть психологически, как так теперь существовать без полетов, без ночных рейсов, без ранних вылетов, когда все еще спят... Однако жить и найти свое место в новой сфере деятельности помог командир отряда. Отряд требовался толковый, исполнительный и в то же время требовательный начальник штаба. Выбор пал на меня, что пришлось по душе, для списанного пилота. Я оставался в коллективе и при самолетах. Пришлось еще возглавить и профсоюз отряда на долгие годы, что добавляло много забот о нашем большом коллективе. После выхода на пенсию, просматривая документы, подвел итоги; - налет – 18000 часов (это два года непрерывного полета), множество наград и поощрений, «Лучший экипаж в транспортной авиации», неоднократный победитель соцсоревнований, «Отличник Аэрофлота», «Заслуженный работник транспорта БАССР». Среди медалей «Ветеран Труда СССР», «Ветеран Уфимского авиаотряда» и юбилейные от аэрофлота. Грамоты и дипломы лежат большой толстой папкой, перевязанные красной лентой. Вот какой АВИАТОР скрывался за статусом скромного работника. Автор статьи напомнил Александру Трофимовичу о том, что нынче исполнилось бы Легендарному Фуату Шариповичу Утяшеву - 100 лет. И он поделился случаем, который происходил на его глазах.. Фуат Шарипович выполнял проверку КВС в рейсовых условиях по маршруту Уфа – Киев – Одесса – Киев – Уфа. На обратном рейсе из Киева ко мне подходит курсант и просит взять «зайцем» до Уфы. Тогда среди авиаторов было негласное правило - «лишний керосин и авиационный состав» на ограничение взлетной массы не влияют, как и отсутствие посадочного места. Я ответил согласием, но у меня проверяющий КООА, что он скажет. А курсант, когда прорывался к самолету, поспорил с дежурной по посадке и имел негативное ее личное отношение. Которая заявляла, что доложит в инспекцию о лишнем пассажире на борту. Я проинформировал о сложившейся ситуации Фуата Шариповича. Он, не долго думая, достал из кармана необходимую сумму и сказал: - «Купите билет». Шокированная дежурная и мы были удивлены этим поступком. Для меня великодушие проявившееся в этом эпизоде было объяснимо, благородным характером Фуата Шариповича! Дежурная сдалась и пропустила «бедного студента» в кабину, так как мест в салоне не было. Вот такой был наш Командир Объединенного Авиаотряда я рад тому, что моя жизнь и работа протекала под его руководством.



Возвращаясь, к делам семейным с радостью могу констатировать, дети получили высшее образование. Сын Александр продолжил летную династию, сейчас на заслуженном отдыхе растит моих внуков. Дочь Татьяна, после окончания Уральского РГУ работает по специальности. У обоих растут, мои любимые внуки, жаль только они в других городах живут. Но нынешние коммуникации позволяют нам общаться и, как в авиации говорят, «быть на приеме». Обращаясь к ветеранам в день профессионального праздника, хочу пожелать всем здоровья, позитива, долголетия и находить радости в самом существовании, встречать восходы и закаты солнца с улыбкой на лице и в душе.

Записал повествование 09 февраля 2021г.

Р. Ш. Габитов.