

Есть только миг...

И это действительно так. Между прошлым и будущим баражирует только миг. В этом не раз приходилось уверовать нашему герою. Таких вот мигов в его судьбе наберётся сполна.

И когда в 1991-м, в период перехода от учебных полётов на дельтаплане к спортивным, вдруг неудачно приземлился, а точнее врезался в склон речного откоса. Один лишь миг – и получил тяжелейшую травму позвоночника. Но любимое лётное дело не бросил, даже несмотря на костыли. А для себя твёрдо решил: впредь буду начеку и не расслабляться. Более того, в 2003 году вместе с напарником Валерием Воробьёвым они завоевали 2-е место на чемпионате России.

Большим испытанием, в котором экстрим просто зашкаливал за рамки разумного, стал в 1996 году супермарафон. Командой, состоящей из инвалидов-опорников, на колясках, они вручную преодолели гигантский маршрут: Семипалатинск – Челябинск – Припять (Чернобыль). Организатором того единственного в истории российского инвалидного движения колясочного пробега был известный путешественник Дмитрий Шпаро. Стар-

товала колонна в день 10-летия со дня аварии на Чернобыльской АС, 26 апреля, а финишировала уже в октябре. Тогда они отмахали по автодорогам около 10 тыс. километров!

А вот если вспомнить о самом памятном дне его участия в трёх Невских автопробегах, совершенных командой НОО ООО «ВОИ», Валерий Холодов не задумываясь назвал день своего рождения, 25 мая 2017 года. Тогда из Твери до Великого Новгорода практически полдня мы ехали под непрерывным проливным дождём. Вечером никто из нас так и не мог припомнить ничего подобного в своей жизни. Такого светопредставления. Представляете, в 10-метрах – ни зги не видно. И так продолжалось более четырёх часов. А мчались мы под 100 км, да ещё по извилистой автотрассе...

Видать, и такой он бывает, этот миг. Растягивающийся во времени и пространстве. И эта безысходность захватывает душу, проверяя на излом духовную составляющую организма. Так случилось у него и с прыжками с парашютом. С детства сильно мечтал совершить парящий в небесной выси полёт. Такая мечта, как первая любовь – никогда не забывается.

(Окончание.
Начало в №4).

Спустя 12 лет после того памятного прыжка с парашютом, дело Российского спортивного союза инвалидов продолжила в Нижегородской области общественная организация инвалидов-колясочников «ПараПлан» под руководством Михаила Четвертакова. Этот проект «Взгляд с высоты» выиграл президентский грант. И это настоящее чудо. Понял, вот он, ещё один шанс сигануть в небесную бездну.

— Узнав про парашютную программу в соцсетях ВКонтакте, подал заявку на участие. И был принят. «Просите, и дано будет вам; ищите, и найдёте;...» (Евангелие от Матфея гл. 7 ст. 7-8), этот священный завет у меня всегда в голове.

26 июля 2020 года мы вместе с сыном Глебом сначала заехали в церковь Троицы Живоначальной на улице Юлиуса Фучика. Помолились. Взяли благословение у батюшки. Глядя на меня и ещё раз переспросив, он дал добро.

И вот уже митинг в Богородске. Открытие. Общий вводный инструктаж. Мне назначили инструктора с кем буду прыгать. Зовут Рустам. Сразу как то проникся к нему доверием. Оператор – Анастасия. Что ж, приятная команда. Из дома захватил комбинезон тёплый синий на синтепоне. Остался у меня ещё от полётов на «дельте». Натянул очки на резинке. Но Рустам предложил взамен свой комбез лёгкий. И шлем с очками, значительно удобней и легче. К прыжку на этот раз подошёл бо-

лее осознанно. Рустам поинтересовался: «Волнуюсь?» – «Да».

Всё, что говорил он мне, я старался выполнять точно. И допустил-таки маленький косячок-оплошность. После отделения из самолёта ноги, как оказалось, раскинул в разные стороны. А надо бы вместе держать. Но недолго. Потом всё это хорошо было видно на видео.

Прыгали мы в тот раз с великого, даже уникального долгожителя – биплана АН-2, ОКБ Антонова. Выпускали такие с 1947 года. И строятся они до сих пор только в Китае. Работают в Антарктиде. «... А под капотом притаилась ровно тыща лошадей, и карбюратор перевернутого типа...» (Антуан Брей). Мило, когда его называют «Аннушка» и режет ухо – когда «кукурузник». С самолёта прыгать ощущение, конечно, другое, чем с вертолёт. Боковой сильный ветер. «Руки крепко за ремни впереди. Ногами не перебирать, держать вместе». Настя спиной вперёд, практически прыгнула вместе с нами. Так перед нами летела секунд двадцать. Помню момент как смешно корчу ей рожу. Кривляюсь, рисую руками сердечки. Всё получалось. Рустам открыл парашют и Настя будто ушла сразу вниз. Как понял, встречать нас на посадке. Всё получилось несказанно хорошо. Этот прыжок был второй в моей жизни.

30 июля 2022 года к 13.00, уже с дочерью Леной, которая живёт в Санкт-Петербурге, прибыли на Манифест. И снова торжественная часть. Общая фотография. Встретились мы

здесь с Геннадием Кулигиным, с которым вместе были в Международном автопробеге «Александр Невский – знамя наших побед!», организатором которого была Нижегородская ВОИ под руководством Эдуарда Александровича Житухина.

Приятна была встреча с Татьяной Куприяновой. В начале 90-х вместе с ней гонялись на скорости на инвалидных колесницах. Душевно поговорили с Михаилом Четвертаковым. Своим позитивом он прям-таки зажигает окружающих. Наш инструктор-спортсмен Анжела рассказала удивительную историю из жизни Богородского аэродрома, исчисляющуюся ещё с 1933 года! Таких в России единицы.

И вот наконец само открытие. Тусовка – на «УРА». Желающих прыгнуть с парашютом много. По списку мой прыжок назначили на 5 августа. Это пятница. На службе отпросился по семейным обстоятельствам. В счёт дня будущего отпуска. Приехал в двенадцатом часу. Попал на выступление курсантов, вероятно кадетов. Ребята готовились к службе в ВДВ. Молодые такие мальчишки и девчонки. Хорошо работают с оружием, ходят строем, поют солдатские песни и ещё прыгают. Вот ведь молодцы какие. Наша смена.

Вскоре меня пригласили на Манифест. Прошёл медосмотр. Давление в норме. В первый подъём на самолёт не попал. Волнительное ожидание. Вспомнил почему-то слова Семёна Гудзенко: «Ведь самый трудный час в бою – час ожидания атаки». Подошёл Алексей Бачаев. Поговорить с ним всегда интересно. Так время и скоротали. Подошло время «Че». Назначили мне инструктором Андрея Гришину. Оператор – Алексей. Пока нам укладывали парашют, подогнали подвеску. Все тонкости ещё раз с инструктором мысленно проиграла до прыжка. При выходе голову на бок в сторону. Руки перед собой, взяв крепко подвесную систему. Ноги вместе. Комбез решили не одевать. Тепло. Штаны плотные, ботинки типа берца. Из карманов вынул всё. Ещё по старой привычке, чтоб в винт не попало. Попробовал пошутить, мол



стропорез тоже вынул и оставил. Андрей внимательно так на меня покосился. Не зло. Я сразу понял, что моя шутка неуместная. По крайней мере пока. Часы уже не надеваю.

Когда объявили посадку, то есть команду в самолёт, каждый должен перед камерой представиться и назвать номер упражнения. Мой №1, это означает ознакомительный полет в тандеме. Рядом стояли два весёлых молодца небольшого роста, худые, в специальных костюмах.

Инструкторов выпускающий напутствовал словами, чтобы поаккуратней. Сегодня тандемы с «подранками», то есть с нами, инвалидами. Потом похоже, что оператор Алексей в камеру сказал упражнение № 54. Из интернета: «Прыжок на отработку навыков сложносочинённой деятельности при сближении с подвижной целью в условиях свободного падения».

Сели мы в лёгкий двухмоторный турбовинтовой двухкилевой самолёт Ан-28, по концепции как Ан-14 (Пчёлка). С 1973 года их выпущено относительно немного. Около двухсот. Очень удобный, не для массовой работы парашютистов, а с рампой. Мы с Андреем сели ближе к рампе по ходу полёта. С правой стороны, к выходу слева, перед нами только Алексей. Он показал на парашютный высотомер ВП-5К. Полный оборот как раз 4 000 метров. Красная зона – от 800 метров до 0, жёлтая – от 1200 до 800. Это для удобства и конкретности. В авиации всё визуально и чётко.

И вот мы оторвались от земли. Стали набирать высоту. Почувствовал – холодно. Вспомнил, что от земли каждые 1000 метров это минус 6 градусов Цельсия. Значит у земли было 30°, на 4000 – всего 6°. Основательно закладывает уши. Это разница в давлении. Так высоко кроме пассажирских самолётов, я ещё не поднимался. Предыдущие два моих прыжка были с трёх тысяч. Ещё раз мысленно повторяю «в паре» все наши действия. И вот уже «ушли в небо» сначала четыре

спортсмена. Затем втроем наши соседи, вдвоём на тандеме с оператором. И уж потом наконец мы втроем с Андреем и Алексеем.

...Мне показалось, что скорость, когда летишь вниз, больше чем раньше. А может быть, выше воздух больше разрежен. Алексей в полёте «подрёб» к нам достаточно близко. Пара жестов восторга. Чувствую стук инструктора по плечу. Сгруппировался. Удар в подвеску. Раскрылся парашют – «крыло». Андрей поправил стропы. Немного сдвинулся, чтобы удобней нам было. Пробую поднять руки клеванты вверх. Крыло идёт с максимальной скоростью. Это надо перед посадкой. Потом зажать клеванты вниз. Вертикальная скорость будет минимальной. При этом обязательно против ветра, ориентируясь на уложенную большую стрелку или «колдун» (указатель ветра).

Вот моё представление о самой посадке. И так, Андрей, страхуя, пока мы были высоко в небе, разрешил «порулить» – сделать два разворота на 180° и один оборот – на 360°. Потом взял управление на себя. И мы подошли стремительно к земле. Как и положено по стрелке. Тут услышал его команду «Ноги!» Поджал колени к груди и стопы кверху. И так культурно, мягко мы и приземлились.

Здесь, на земле, погода стояла совсем безветренная. Подумалось, если б небольшой ветерок навстречу в полёте, получилась бы ещё мягче.

...А к нам уже вовсю мчался радостный Алексей. Обоюдные улыбки. Восхищение. Слова благодарности. Да, мы сделали это!

Это был мой третий, крайний пока прыжок. Раньше помню, говорили, за три прыга давали 3-й разряд. Но то за самостоятельные. Да ещё в советское время... Всё равно всё получилось очень даже чудесно и здорово! Те чувства уже и не передать словами!

Расспрашивал
Валерия ХОЛОВОДА
и мысленно сопереживал
Владимир ДОЛГОВ

