

ИГОРЬ ЧУРИНОВ

РИЖСКОЕ НЕБО

МЕМОУАРЫ ПИЛОТА



Игорь Чуринов

Рижское небо.

Воспоминания пилота

«Автор»

2026

Чуринов И.

Рижское небо. Воспоминания пилота / И. Чуринов — «Автор»,
2026

«Рижское небо» — воспоминания пилота Аэрофлота. Старый аэропорт Спилве, начало восьмидесятых. Эта книга о людях того времени и о стране, которой больше нет. О небе, которое не прощает беспечности, и о земле, которая всегда ждёт возвращения. Полёты, экипажи, грозы над Балтикой, долгие вечера в провинциальных гостиницах. Это не мемуары героического пилота с суровым лицом, а искренние истории живого человека. Истории, в которые трудно поверить, но все они действительно были. Здесь обычный рейс начинается буднично и привычно, а заканчивается так, как никто не ждал. Иногда с напряжением, иногда курьёзно и смешно. Той жизни давно нет. А кажется — всё было совсем недавно.

© Чуринов И., 2026

© Автор, 2026

Игорь Чуринов

Рижское небо. Воспоминания пилота

Глава 1

Старый аэропорт

Годы стирают даты, но не ощущения.
Игорь Чуринов

Осколок бывшего величия

Началу моих воспоминаний положила поездка в Болдераю — отдалённый уголок Риги на заливе, куда я не заезжал многие годы. Автодорога туда вьётся мимо аэродрома Спилве. Проезжая мимо, я почувствовал почти физический толчок — и свернул к аэровокзалу, не успев додумать зачем. Увидев приоткрытую дверь, я не смог удержаться.



Спилве сегодня

Войдя в зал, я поднял глаза, и сердце участило бег. Седой, спокойный, вроде бы примирившийся со всем человек, я стоял как окаменевший, с комком в горле. Память, не дожидаясь приглашения, стала возвращать картины прошлого — резко, без предупреждения. Казалось, всё это было вчера. Или в другой жизни?

Внутри царила тишина. Некогда грандиозное сооружение теперь затаилось в завесе пыли и забвения, отдалившись от суеты и шума современной жизни. А я отчётливо помню это здание, наполненное рокотом двигателей, звоном кофейных ложечек в кафе и бесконечным эхом объявлений рейсов. В начале 80-х аэропорт Спилве был вратами, открывающими путь к более чем сорока городам Союза. С самого раннего утра и до поздней ночи аэровокзал пребывал в нескончаемом движении.

1981 год. Я — свежеспечённый выпускник Актюбинского училища впервые переступил порог этого здания. Не просто аэропорт — настоящий дворец. Его красота поражала: высокие колонны, роскошная мраморная облицовка, широкие лестницы с балюстрадами, изумительные фрески создавали ощущение эпохи, которая считала себя вечной.



Тишина Спилве

Именно здесь я впервые поднялся в небо как полноценный линейный пилот. С тех пор за моей спиной остались миллионы километров и множество полётов — от заснеженной Читы до Канарских островов, от Заполярного Мурманска до раскалённых песков Шарджи. Но тот первый рейс из Риги в Киев до сих пор отзывается во мне трепетом.

Солнечный мартовский день 1982 года. Идеально выглаженный костюм, начищенные до блеска ботинки, аккуратная причёска — всё отражало важность момента. Улыбаясь, я скрывал лёгкую дрожь в коленях. Предполётная подготовка прошла как в тумане. И вот — кресло пилота, запуск двигателей.

— Игорь, не волнуйся. Ты уже всё знаешь и умеешь. Спокойно — всё будет хорошо, — негромко сказал Евгений, командир лётной эскадрильи, дававший мне допуск к самостоятельным полётам.

Я попытался отшутиться, но по-настоящему успокоился только в воздухе.

Пассажиры за перегородкой и не догадывались, какая буря эмоций бушует в кабине. Мартовское солнце заливало кабину ярким светом, и пришло ликование — всё, курсантские тяготы позади. Я — пилот!

Киев встретил нас теплом, а первая самостоятельная посадка принесла не только облегчение, но и ту самую тихую гордость, которая остаётся с тобой навсегда.

Я сделал ещё несколько шагов вглубь заброшенного зала. Воспоминания хлынули потоком. Лётная работа, бывшая когда-то смыслом каждого дня, теперь вспоминалась с особой нежностью.

И я решил: эти мгновения не должны исчезнуть вместе с пылью старого аэропорта. Я должен о них рассказать. Обо всём, что меня окружало: о людях, о коллегах, об атмосфере последних лет великой страны.

Начнём понемногу. Итак...

Часть первая

Латвийская корова

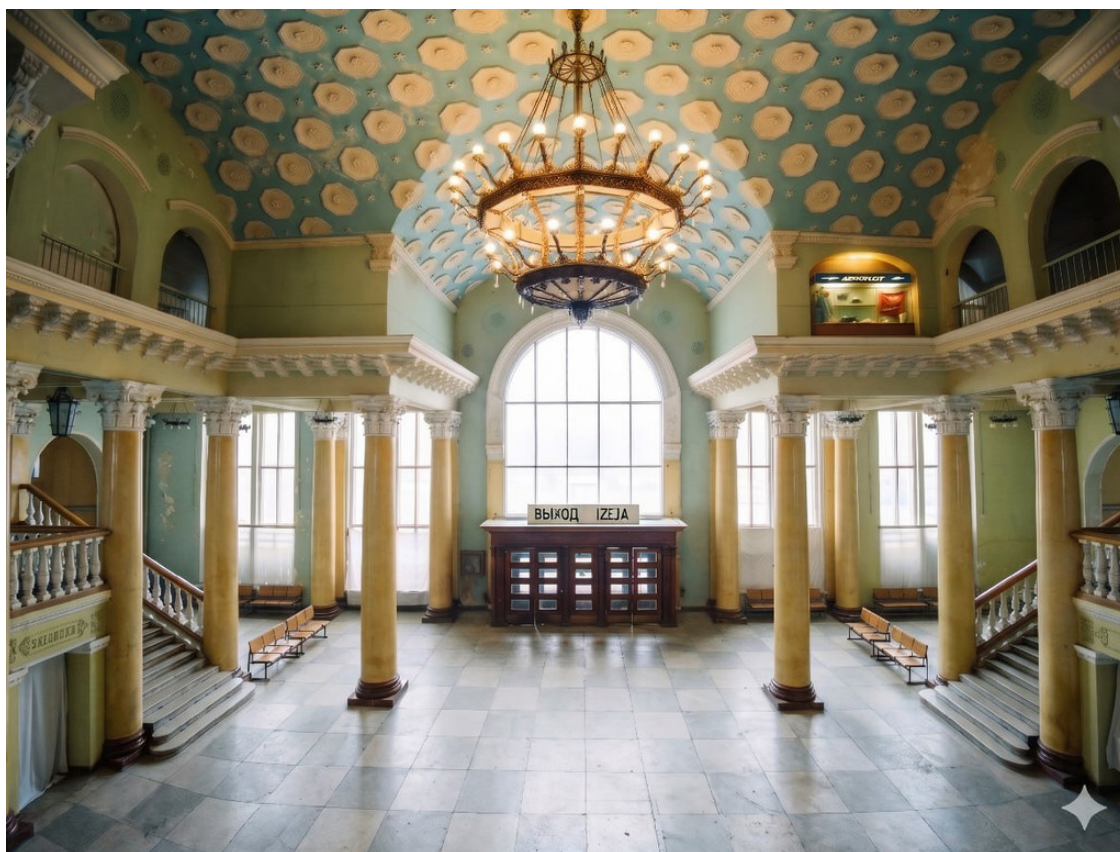
Через год с небольшим, после первого полёта, летом 83-го, небо решит устроить мне настоящий экзамен.

В начале июня нашему экипажу Ан-24 предстояло освоить новый маршрут Рига — Чернигов, с промежуточной посадкой в Киеве. В прошлом году самолёты летали на военный аэродром, расположенный далеко от Чернигова, а теперь открывался гражданский — с грунтовой полосой. Я работал вторым пилотом чуть больше года и имел за плечами восемьсот часов налёта — небо уже стало домом, но ещё не превратилось в привычку.

Утро началось привычно: жёлтый «Икарус» маршрута № 29 доставил меня прямо к главному входу одного из красивейших аэровокзалов страны — Спилве.

В те годы в Риге было два аэропорта: новый «Скулте», или «Рига» принимал реактивные Ту-134 и Ту-154, и красавец «Спилве», расположенный между морем и речкой Даугава — Ан-24, Як-40, Ан-2.

Здание, построенное в 1954 году архитектором Сергеем Воробьёвым, было настоящим шедевром «сталинского барокко». Величественные колонны, мрамор, фрески, огромная люстра — внутри царил атмосфера величия и импозантности.



Зал, где начинались рейсы

Вышел из автобуса и далее — всё по отработанному маршруту подготовки к полёту. Первое — получение оружия в оружейной комнате отделения милиции в здании аэропорта.

В те годы командиру и второму пилоту выдавали на рейс пистолеты Макарова. Пассажиров в самолёте максимум 48, а у пилотов — два ствола и целых 24 патрона. От кого отстреливаться таким количеством боеприпасов, никто толком не знал, но порядок есть порядок.

Вообще эти пистолеты приносили лётчикам много проблем. Самое неприятное — их забывали и теряли. Оставляли на туалетных бачках, среди коробок с фруктами на рынках, забывали в гостиницах. Потом — поиски, объяснительные...

В оружейке дежурил мой тёзка — Игорь Васильевич, седовласый капитан милиции, дорабатывающий пенсию в тихом месте, любитель поговорить. Он протянул мне пистолет и задержал руку.

— Командир твой был уже минут пятнадцать назад. Альберт не терпит опозданий, ты же знаешь.

Я кивнул, расписываясь в журнале. Убирая ПМ в кобуру, пристёгнутую на ремне, я по привычке скользнул взглядом по стенам. Оппаньки — свежая пулевая отметина. За год я облетал десяток аэропортов страны, и в каждой оружейке одна и та же картина: следы от случайных выстрелов. Они были везде — в потолке, в стенах, даже в полу. И это при том, что каждый из нас раз в год сдавал зачёт по стрельбе и свободно разбирал и собирал ПМ с закрытыми глазами. Вроде умели обращаться. Но следы были.

Интересно, кто из наших так нервничал перед рейсом — мелькнула мысль про свежее отверстие.

— Мягкой посадки! — крикнул вдогонку Игорь Васильевич. — И пистолет не потеряй!

Далее быстрым шагом в комнату на втором этаже — медосмотр. Каждый член экипажа перед тем, как подняться в небо, садился на стул перед доктором, и пока та накладывала манжетку тонометра, отвечал на её вопросы — о самочувствии, есть ли жалобы, хорошо ли отдохнул, и вообще — как жизнь. Врачи отлично знали каждого из нас, и любые изменения, даже в поведении, не оставались незамеченными. Но атмосфера всегда была дружелюбной и располагающей. В тот день дежурила Наталья Николаевна, добродушная женщина средних лет. Проверяя мой пульс, улыбнулась:

— Игорь, что ты так «светишься»?

Настроение у меня и в самом деле было отличное. С конца мая наш экипаж летает без отдыха уже тринадцатый день подряд. Наконец, завтра и послезавтра — выходные. Погода на Рижском взморье в эти дни ожидалась солнечная и тёплая. Море, солнце и моя любимая девушка! Как тут не возрадоваться!

— Так ведь лето наступило! Вот и радуюсь, — отвечаю.

— Только вот увидишь ты это лето в основном сверху, из окна кабины своего «Ана», — с улыбкой говорит подошедший Александр, второй пилот из другого экипажа. — Приветствую всех!

Ну, что есть — то есть. Лето — самый пик авиационных перевозок. И у пилотов — настоящий аврал. Всего три-четыре выходных в июле и августе — это горькая действительность.

Следующий этап подготовки проходит в Авиационном диспетчерском пункте (АДП) — специальном здании, обычно имеющем высокую башню, остеклённую сверху. Внутри башни наверху сидят авиационные диспетчеры — эти невидимые для окружающих воздушные регулировщики небесного движения.

Там же проводится подготовка экипажей перед вылетом: изучение погоды и аэронавигационных данных, составление авиационного плана полёта, расчёт необходимого топлива, заполнение штурманского журнала и так далее. Вся эта рутинная работа проходит перед каждым вылетом и заканчивается получением от диспетчера АДП разрешения на полёт.

При входе в АДП, как всегда, клубился табачный дым. «Народная курилка» — место в жизни лётного отряда значимое.

Формально — всего лишь небольшой холл у входа, фактически — главный информационный хаб, местное «радио-сарафан», где новости разлетались быстрее радиоволн.

Здесь обсуждали всё: от клёва леща под Ригой до семейных драм, от дефицитных запчастей на «Жигули» до самых свежих, ещё «не облётанных» анекдотов. Совершенно неважно, куришь ты или нет — если тебя не было в курилке, ты просто выпадал из жизни аэропорта.

Сразу за дверью я увидел своих. Командир Альберт, в своей персонально сшитой щегольской фуражке, о чём-то толковал с бортинженером Евгением — жизнерадостным крепышом, у которого, кажется, не бывало плохого настроения. Рядом стояла наша бортпроводница Надя, совсем недавно вышедшая замуж и всё ещё светившаяся тем особым счастьем, которое бывает в первые месяцы брака. Пилот-инструктор Виктор, который летел с нами в том рейсе проверяющим, докуривал чуть в стороне.

Альберт заметил меня и бросил взгляд на часы — молча, но крайне красноречиво. Поздоровавшись с экипажем на ходу, я ускорил шаг: пора было получать штурманский портфель.

Дальше — к синоптикам, которые занимали отдельную комнату в конце коридора. Там мы изучали метеосводку о текущей погоде и прогноз на ближайшие шесть часов по аэродромам вылета и посадки. В тот день дежурила Галина — эффектная женщина, важным элементом образа которой была роскошная грудь, которую она умело подчёркивала обтягивающими блузками с глубоким декольте. Ещё при первом знакомстве, когда она начала рассказывать, как циклоны «наползают» на антициклоны, у меня возникла устойчивая ассоциация, от которой я уже не мог избавиться: мощный циклон — это её левая грудь, напористый антициклон — правая. Когда Галина начинала водить указкой по карте погоды, эти барические центры приходили в движение, то сближаясь, то отдаваясь друг от друга. Настоящая трёхмерная визуализация атмосферных процессов.

— Погода по маршруту до Киева сегодня обусловлена общей перестройкой барических масс в верхней атмосфере, — начала она привычным голосом. — В результате интенсивного переноса воздушных масс с запада на восток сформируется обширная фронтальная зона, под влиянием которой окажется и район вашего полёта. В тылу циклонического вихря...

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.