

Небо под ногами



Многие мальчишки прошлого столетия в юности мечтали о небе – кто-то хотел быть летчиком или планеристом, кто-то хотел забраться еще выше и стать космонавтом, а кто-то мечтал о том, чтобы ощутить упругость воздуха и, как птица, почувствовать абсолютную свободу и притяжение земли – то есть стать парашютистом.

Мы больше помним День воздушно-десантных войск (ВДВ) или, как сегодня принято говорить, аэромобильных сил. 26 июля отмечается День парашютиста. Сегодня есть много различных видов экстремального спорта и с каждым годом их численность растет. Парашютный спорт отличается от многих из них, наверное, тем, что родился он для спасения летчиков развивающейся авиации и имел сначала чисто практическое, прикладное применение. А уже потом стал видом спорта и приобрел различные разновидности. Второе его предназначение – чисто армейское, для быстрой доставки воинских подразделений и техники в труднодоступные, ни имеющие посадочных площадок, места. Родился определенный род войск. В организациях ДОСААФ открылись секции парашютного спорта, в которых занимались не только спортсмены-парашютисты, но там и готовили молодежь к службе в армии, в десантных войсках. Позднее был принят и День ВДВ.

О том, как готовятся парашютисты, что ощущает в воздухе начинающий парашютист, как мучают вчерашние мальчишки в воздушно-десантных войсках, с нами поделился на собственном жизненном опыте славутичанин, ветеран ВДВ, парашютист-инструктор Владимир ПРОНТЕНКО.

– Владимир Викторович, на вашей груди – значок парашютиста и к нему прикреплена висюлька-пластинка с цифрами. Что это означает и что вы помните о своем первом прыжке?

– Значок в виде парашюта с висящей пластинкой означает, что человек совершал парашютные прыжки, а цифры на пластинке говорят о количестве совершенных прыжков. Прыгать я начал в 1969 году. Я, как и многие тогдашние мальчишки, мечтал стать летчиком-истребителем. Об этом знали мои друзья, а со мной в нашем дворе дружили ребята немного старше меня. Однажды один из них, Виктор Дергачев, приходит и предлагает: «Володя, хочешь прыгнуть с парашютом?» Я, конечно, согла-

лся, ведь это была первая ступенька к осуществлению мечты стать летчиком. Он привел меня в кружок парашютистов, который на общественных началах существовал при автошколе ДОСААФ города Нальчик. Руководил им бывший военный летчик-штурмовик, участник Второй мировой войны Константин Иванович Кремешков. Этот человек большой души, беспрдельно влюбленный в небо, был внимателен к нам и очень строг в обучении. И сейчас в душе теплится огонек благодарности за его душевность и требовательность к нам. В нашей группе за годы учебы не было абсолютно никакого травматизма, мы еще больше полюбили небо – и всё именно благодаря ему, Константину Кремешкову. Видя мое огромное желание серьезно учиться парашютизму, он назначил меня старостой группы и вместе с собой разрешал проводить занятия по изучению парашютного дела.

В мае мы поехали в Ессентуки, где был аэроклуб. Парашютно-планерным звеном в аэроклубе руководил однополчанин нашего руководителя, он и руководил нашими прыжками. Большинство из тех, кто совершал первые прыжки, на всю жизнь запомнили первое отделение от борта самолета Ан-2, а мы первые прыжки делали с Як-12. Мне, как самому тяжелому по массе, пришлось в первой группе первым покидать самолет. Нас за месяцы учебы так подготовили, что я не испытывал страха, я был уверен в надежности парашютной системы, было только волнение от увиденного и ощущения чего-то особенного. Я глядел из самолета на землю, замечал маленькие корбочки передвигающихся автомобилей, неподвижные здания, был виден весь аэродром. Я стоял на узкой, сантиметров десять, подножке и ждал команды к отделению. Притих рокот мотора, меня коснулась рука выпускающего, я понял команду, спустил долю секунды, падая в свободном падении, я увидел под ногами синее небо и удаляющийся самолет. Еще через мгновения я ощутил рывок и повис в небе под куполом почти

квадратного парашюта (Владимир Викторович, по его словам, первые прыжки совершал с армейским парашютом ПД-47. – Авт.). А дальше – всё, как учили: осмотр купола, отключение прибора, подготовка к приземлению. На земле эйфория счастья, эмоции распирают душу, хотелось сразу бежать и еще раз прыгнуть. Если вернуться к первым мгновениям этого дня, то думаю, что на меня еще и действовала ответственность перед товарищами, я ведь был старостой группы, и поэтому смалодушничать или сделать что-то не так я просто не мог. А потом были тренировки, участия в соревнованиях.

– Вы прыгали сразу с самолета или в Нальчике была какая-то вышка для тренировок?

– В этом вопросе нам очень повезло. У нас в городе была такая вышка, причем не 50-метровая, а 100-метровая. Наш инструктор и руководитель кружка Константин Иванович заставлял нас неоднократно прыгать с этой вышки. Это было одновременно и тренировкой прыжков, и физической подготовкой, так как подниматься на вышку приходилось минут пять-восемь. С тренировочной вышкой у меня связаны не совсем приятные воспоминания. Случай этот произошел в 1973 году, когда я уже служил срочную службу в ВДВ. В то время я уже был сержантом и командовал взводом. Однажды, когда мой взвод вышел на плановую десантно-парашютную подготовку в учебный городок, ко взводу подошел начальник ПДС полка, который предложил самому смелому опробовать парашютную вышку после технической реконструкции. Я, как имеющий большой опыт прыжков с вышки, вызвался первым. Слава Богу, что вышка была 50-метровой. Поднявшись на вышку, я застегнул систему лямок. Меня несколько смущало, что отсутствовал купол, который всегда был на тех вышках, где я прыгал, но привыкший доверять отцам-командирам, приготовился выполнять исполнительную команду «Пошёл!». Она последовала, и я покинул площадку для прыжков. Уже в воздухе, когда я услышал грохот движущегося в трубе противовеса, который был соединен тросом с моей системой, я понял, что допустил ошибку, согласившись на этот прыжок. Дело в том, что большую часть торможения делает именно купол, который соединен с подвесной системой, вершина которого присоединена к тросу с противовесом. Это я уже потом всё понял, а в момент приземления постарался принять соответствующую приземлению позу и напрячь мышцы. Приложился, как

говорят парашютисты, крепко, казалось, что ноги вросли в плечи, но молодость и физическая подготовка мне помогли. Помогли и попытки экстренного торможения троса, но ударился я сильно, однако никаких травм не получил, может, что-то и было, но в медсанчасть я не пошел. А если вспоминать первые прыжки, а точнее, первые три, после которых вручается значок парашютиста, то благодаря тому, что наша учительница жила по соседству с нашим инструктором и была внештатным корреспондентом газеты «Кабардино-балкарская правда», она разместила заметку об инструкторе и двадцати нальчинских парнишках, которые прыгали с парашютом. Так я стал одним из первых парашютистов Кабардино-Балкарии. Эта заметка попала на глаза отцу моей одноклассницы Нины Хуторской, который и спросил у нее, а не ее ли одноклассник этот парень. На что Нина ответила, что этого быть не может, так как Владимир Пронтенко и драться-то как следует не умеет. На следующий день она подошла ко мне и спросила меня о парашютных прыжках. Я подтвердил это и показал значок парашютиста третьего разряда. Она тоже загорелась желанием прыгнуть с парашютом, но я сказал, что у нас занимаются только ребята, нам необходимо готовиться к службе в армии. Нина не оставила своего желания, а пришла в кружок и пожаловалась инструктору. Константин Иванович не только не отказал Нине, а еще и сделал мне замечание, что я, мол, отбиваю у человека мечту, ей же сказал, чтобы приходила заниматься в кружок. Через год она сделала свой первый прыжок, а еще через год стала моей женой.

Владимир Викторович замолчал, вспоминая события далеких семидесятых, а я поспешил задать очередной вопрос:

– Вы до службы в армии выполнили около 90 прыжков, участвовали в соревнованиях, вам был присвоен первый разряд по парашютному спорту, а почему по спортивной линии не пошли?

– В армию я призывался в спортивную роту, но после прохождения карантина на мандатной комиссии мне предложили стать младшим командиром, получить звание сержанта. Мне, которого в школе звали маменькиным сыночком, музыкантом, подшучивали ребята на улице! А здесь – вдруг сразу стать командиром, служить в ВДВ! И я согласился – и пошел в школу сержантов. А мои товарищи по кружку попали в спортроту. За годы службы я выполнил почти столько

же прыжков, как и до армии. Сначала прыгал, как и все десантники, с парашютом марки Д-5, а когда попал в школу прапорщиков, то пришлось прыгать на парашютах специального назначения. Мы совершали прыжки не только днем, но и ночью, были прыжки и на воду. Мне повезло прыгать, когда в ВДВ проходил переход сброса парашютистов с самолета Ан-12 на ИЛ-76. В армии пришлось прыгать при различных метеоусловиях, и зимой, и летом. Однажды при отработке десантирования целой дивизии в зимних условиях нам пришлось промерзнуть в холодном самолете более четырех часов полета до места выброски десанта, а там изменились погодные условия – поднялся ветер, землю закрыли облака. Высота облачности – около 250–300 метров, а порывы ветра порой достигали скорости 12–15 метров в секунду. Нам сообщили, что командир дивизии успешно приземлился и нам желает того же. Было принято решение десантироваться. В облаках не видно было даже куполов, а потом пришлось гасить расквачку парашюта и сразу группироваться для приземления. Глянул вниз – а меня несет на метеорологическую площадку. Скорость и направление ветра, а главное, возможности моего парашюта не позволили мне полностью избежать столкновения, но всё обошлось. Вот тогда я еще раз вспомнил добрым словом моего инструктора, который методично и настойчиво отработывал с нами различные условия приземления. Армия есть армия.

– А когда в последний раз прыгали?

– Это было уже после службы в армии. Крайний (парашютисты, как, кстати, и летчики, никогда не говорят «последний прыжок», «последний полёт!») Может, оно и правильно... (да что там «может», так оно и есть!) – Авт.) прыжок я совершил в 1998 году, когда по следам своего первого наставника подготовил группу славутичан, и мы приехали в село Прогресс на дроп-зону Черниговского парашютного клуба. Нас встретил начальник зоны Владимир Мареев, а пилотом «Аннушки» (Ан-2) был тоже бывший десантник Александр Тунников. Мне, как инструктору-общественнику, надо было показать личный пример, что я и сделал.

– А что бы вы пожелали тем, кто мечтает о небе и парашютных прыжках?

– Надо просто любить небо – и тогда можно увидеть небо под ногами.

Николай БЕРЕЗКИН

