

СЕРИЯ КНИГ “ЧИТАЙ И СМОТРИ”

Людмила Рябиченко



# РОДИНЕ

два раза не присягают!

---

*Две стихии Тимура Анакидзе*



*Беззаветное служение Отечеству –  
смысл жизни русского офицера.*

*Адмирал П.С. Нахимов*



*Дорогой читатель!*

Книга, которую ты сейчас прочтешь, посвящена выдающемуся пилоту, великому корабельному летчику-истребителю Тимуру Апакидзе.

Называя его великим, нисколько не кривлю душой, потому, что, по моему глубокому убеждению, именно палубные летчики, как и летчики-испытатели, являются элитой из элит нашей авиации. Ведь взлет и посадка на палубу авианосца – риск, сопоставимый с самым сложным испытательным полетом. А таких взлетов и посадок на счету Тимура Автандиловича было около трехсот.

Вместе с летчиками-испытателями ОКБ Сухого, Виктором Георгиевичем Пугачевым и Сергеем Николаевичем Мельниковым, Тимур Апакидзе создал отечественную школу подготовки корабельных

летчиков-истребителей Морской авиации. О том, сколь эффективной является эта школа, свидетельствует тот факт, что четыре ученика Апакидзе – корабельные летчики-истребители, В.В. Дубовой, И.С. Кожин, И.И. Бохонко и П.П. Кретов – были удостоены высокого звания Героя России.

Самая значительная часть летной биографии Тимура Апакидзе связана с тяжелым авианесущим крейсером «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Именно Апакидзе спас его от продажи на слом и сделал по-настоящему действующим боевым авианосцем. Тем более отрадно осознавать тот факт, что наш Дмитровский край уже на протяжении многих лет является шефом этого уникального корабля.

Мне посчастливилось быть лично знакомым с Тимуром Апакидзе. И главным впечатлением для меня было то, что, несмотря на генеральские погоны и высокую занимаемую должность, Тимур Автандилович был удивительно прост и скромен в повседневном общении. Именно таким он и остается в моей памяти.

*Игорь Тарелкин,*

*Герой России, полковник, парашютист-испытатель I класса*

**Мальчик смотрел ввысь, высоко запрокинув голову – там, в синем бездонном небе чертил свои узоры белый самолетик, такой крошечный и легкий. «Я тоже буду летать!» – упрямо шептал он и твердо верил, что так оно и будет.**

**Через несколько десятков лет его имя – легендарного «палубного летчика номер один», основателя корабельной истребительной авиации, воздушного аса, первым из строевых летчиков совершившего на боевом самолете истребителя Су-27К посадку на ТАВКР «Адмирал флота Советского Союза Николай Кузнецов», Героя России, генерал-майора Тимура Автандиловича Апакидзе узнает весь мир.**



## **Из чего сделаны настоящие мальчишки**

Детство Тимура не было простым и легким. Он родился 4 марта в 1954 года в Тбилиси, но когда ему было полтора года, его мама, Мария Марковна Ильенкова, сбежала от ревности и горячности мужа-кавказца в Североморск, к своим родным – маме Александре Федоровне и брату Николаю Марковичу, военному моряку.

Именно благодаря дяде, Тимур узнал и на всю жизнь полюбил корабли, а когда в шестилетнем возрасте попал в Верхней Ваенге на похороны летчиков, то потрясенный этим, решил, что вырастет и займет их место.

Но на пути к детской мечте было много препятствий, и первое и главное из них – проблемы со здоровьем, которых было немало. Ему пришлось довольно много болеть, но, по воспоминаниям матери, он уже в двухлетнем возрасте проявлял характер и мужество – не плакал от уколов, потому что мама сказала, что «мальчик – это будущий мужчина и воин, который должен быть храбрым, мужественным, ничего и никого не бояться»; а позднее, когда они с друзьями на второй день после удаления аппендицита прыгали в кровати, пришлось заново зашивать лопнувшие швы, терпеть боль и просить врачей ничего не рассказывать маме, «чтобы она не расстроилась». Он хранил потом этот свой секрет до своего первого полета, потому что очень любил своих «мамусеньку» и «бусеньку», старался оберегать от неприятностей и всегда исполнял данные им обещания.

Но, конечно же, он был таким, как и другие мальчишки того, «докомпьютерного», времени – любил бегать, прыгать, играть и шалить, катался на коньках и велосипеде, устраивал воинские баталии с соседскими детьми и водил друзей на крышу пятиэтажки. Тимур умел дружить, и в огромной коммунальной квартире на 33 человека в Ленинграде, в которую они переехали в 1964 году, все игры соседских детей проходили в их единственной комнате, а бабушка, при том, что семья жила очень скудно, даже умудрялась их как-то подкармливать, потому что внук отказывался есть один.

Досуг скрашивали любимые животные – хомячок и кошка Пушинка, а когда кто-то ее убил, Тимур проболел целую неделю, не в силах понять причину такой жестокости.





Мария Марковна Ильенкова,  
фото 2014 г.

В школе Тимур учился хорошо, ведь «сыну учительницы стыдно плохо учиться». Как-то ему пришлось целую четверть провести в больнице, а в школе в это время ввели геометрию, но он каждый день выполнял принесенные мамой задания и в итоге без проблем вернулся к учебе – в отличие от товарищей по сражениям подушками в палате, оставшимися в школе на второй год.

## Как воспитать героя

Много лет спустя одна журналистка, с которой мама Тимура познакомилась в самолете, летевшем в Крым, попросила ее рассказать, как воспитать такого человека, как ее сын. Ведь в семье без отца, в окружении горячо любящих мальчика мамы и бабушки, легко вырастить слабого и безвольного эгоиста, неспособного даже обслужить себя – не говоря уже о способности защищать Родину.

Мария Марковна вряд ли могла бы предложить ей какой-то секретный рецепт – просто она считала для себя очень важным в воспитании сына заботиться в первую очередь о его душе, быть терпеливой, внимательно вслушиваться в его вопросы и серьезно отвечать на них, не читать нравоучений, а стараться давать здравые советы и

научить сына понимать ее слова и поступки.

Она так и не вышла больше замуж, посвятив свою жизнь сыну, но это было не слепое и эгоистичное обожание «единственного и неповторимого», а терпеливое, с любовью и вниманием, возвращение будущего воина, мужчины, патриота.

Как писал Тимур в одном из опубликованных позднее Марией Марковной писем: «Мама, ты мне говорила, что тебе завидовали многие в том, что у них не такие отношения в жизни, а все красивое у них не получается. Иногда чем дальше, все чаще и я начинаю тебе завидовать. Смешно, может быть, чтобы 20-летний юнец завидовал 40-летней женщине, у которой не сложилась жизнь, но сохранилось нечто большее. Ты иногда думаешь, может, зря ты так прожила жизнь – затворницей, да нет, что-то в этом есть, неуловимое, но я пойму рано или поздно. Ты «не от мира сего», но многие хотели бы стать такими, да не могут».

Когда в детстве Тимур часто и подолгу лечился в больницах и в санатории, то мама начала писать ему длинные обстоятельные письма, в которых размышляла о жизни, давала советы, подбадривала. Сын отвечал ей так же откровенно и доверительно, и так в семье появилась важная традиция, позднее помогавшая обоим в трудную минуту.

Матери удалось привить сыну любовь к книгам, а еще – искать смысл жизни не в материальных благах, но в счастье и благополучии близких, верной дружбе, ответственности за свое дело и верности слову. Он так и не нажил за свою жизнь ни богатств, ни сбережений, ни даже квартиры – лишь тысячи многократно перечитанных любимых книг.

Позднее он поблагодарил ее за все, что она сделала для него, за его радостное и счастливое детство, но добавил, что она так и не научила его тому, что в жизни есть подлые люди. А она и сама долго не видела этого в жизни, стараясь оправдывать поступки людей обстоятельствами и характером.

Чтобы вырастить сына без помощи отца, Марии Марковне приходилось много работать, но она вовсе не считала это наказанием и всегда находила в жизни место для радости и надежды. В Ленинграде они с Тимуром много ходили в театры, на концерты, в цирк, а затем обсуждали увиденное и делились впечатлениями. Он с детства

усвоил, что честно получить желаемое можно только в результате труда, и так и не научился отдыхать, торопясь сделать все намеченное, ведь только тогда, по его мнению, и есть в жизни смысл и счастье.

В их доме не было атрибутов тогдашнего богатства – телевизора и холодильника, но когда в школе раздавали талоны на бесплатные обеды, Тимур от них отказался, предложив отдать тем, кому они нужнее. Он был совестливым и скромным, ничего не просил у близких и отказывался от дорогих вещей для себя, но при этом часам, намного позднее подаренным отцом, был несказанно рад.

К сожалению, отец никак не участвовал в его жизни, и в шестнадцатилетнем возрасте Тимур отпросился у матери навестить его в Грузии. В тот момент там случилась эпидемия холеры, объявили карантин, и его отпуск неожиданно продлился на месяц, а по возвращении Тимур рассказал, что главная традиция, которая ему там понравилась – это безграничное уважение и любовь к матери. Свое отношение к матери он позднее передал друзьям-летчикам, которые, как и его детские друзья, постоянно собирались в их доме, и которые говорили, что прежде чем жениться, нужно невесту показать Марии Марковне, чтобы та одобрила.

Конечно, для любого мальчика крайне важно, чтобы рядом был отец – крепкий, сильный, мужественный, с которым можно и на рыбалку пойти, и о жизни поговорить, и важный совет получить. Тимур очень страдал, что родной отец в нем совсем не нуждался, но ему очень повезло, что рядом был его дядя Коля – грамотный, принципиальный, честный, который восполнял в их семье мужское общение и который стал для него образцом настоящего морского офицера. Они часто говорили о Нахимовском, как о первой ступеньке к воплощению мечты Тимура, благодаря чему и сложился во многом выбор его будущей профессии.

Приезжая в гости, Николай Маркович часто дарил племяннику журналы и справочники по военно-морским флотам, и уже к 14 годам Тимур различал авианосцы разных стран по их силуэтам, знал их водоизмещение, количество самолетов и катапульт на палубе и т.п., что потом ценным грузом легло в копилку его будущей профессии.

Благодаря участию дяди в его жизни, Тимур за два года жизни в Кронштадте удалось полностью изучить военный корабль, облазить его сверху донизу, пощупать каждый винтик. А когда в первом классе на каникулах они с Николаем Марковичем приехали из Североморска в Ленинград, то на легендарной «Авроре» он впервые увидел сверстника – нахимовца в морской форме, а рядом – величественное старинное здание Ленинградского военно-морского училища им. П. С. Нахимова (ЛНВМУ), и дядя Коля сказал, что попробовать поступить в него может и он, Тимур.

Но его уже манило небо, и Николай Маркович сказал, что можно стать морским летчиком и летать над морем – с той поры для Тимура корабли и самолеты соединились воедино, определив в дальнейшем его путь в палубную авиацию.

Уже живя в Ленинграде, он в каждый выходной ездил в Военно-морской музей, Военно-исторический музей артиллерии (Артиллерийский) и музей А.В. Суворова. С отличными оценками окончил школу, а после сдачи экзаменов сразу, без отдыха, стал готовиться к поступлению в Нахимовское училище.



Тимур с отцом Автандилом Александровичем Анакидзе  
и дядей Николаем Марковичем Ильенковым



## На полшага ближе к мечте



Тимур Апакидзе – воспитанник Ленинградского Нахимовского военно-морского училища

Конкурс в Нахимовское училище составлял десять человек на место, но Тимур сдал вступительные экзамены на одни «пятерки» и поступил.

Когда обритые наголо первокурсники со счастливыми улыбками стояли на плацу, радости Тимура не было предела – ведь он поступил в то самое Нахимовское, про которое он потом всю жизнь будет говорить: «Это самое порядочное учебное заведение, которое я закончил». Значок ЛНВМУ Тимур никогда потом не снимал с мундира и с большой теплотой отзывался о своих наставниках и однокашниках.

Уже на следующий день курсантов увезли в лагерь, где они заработали свои первые мозоли, обучаясь гребле и совершенствуясь в физической подготовке, но это были счастливые тяготы – ведь каждый день новой жизни приближал его к заветной мечте.

Учиться ему нравилось чрезвычайно, занимался он только на «отлично», и уже тогда его отличала высокая ответственность. Его мама вспоминала, как однажды группе курсантов поручили вымыть полы с содой, но они уже через несколько минут убежали, а Тимур остался, потому что не мог бросить порученное дело. При этом, не зная, что бросить соду мокрыми

руками нельзя, сжег кожу и несколько дней ходил в бинтах.

Мальчишки всегда остаются мальчишками, и в курсантском коллективе всякое бывало, но это был самый настоящий отбор на стойкость и отвагу. Трудно постоять за себя, когда ты хлипкок здоровьем и мал ростом, и в первый год учебы Тимуру пришлось несладко. Однажды, когда стало совсем неважно, он сам подошел к двум особо третировавшим его верзилам, и решительно выпалил: «Лучше убейте меня, но издеваться над собой я не позволю!». И они отступили.

Курсантское братство диктовало свои законы – не следовать им, струсить или сподличать было просто невыносимо, и Тимур предстояло пройти и это испытание. Курсанты Нахимовского издавна шутили накануне выпуска – так отдраивали нос Петру Первому на огромном бронзовом барельефе на фасаде здания, чтобы он блестел через Неву. В год выпуска Тимура путем жребия вновь выбрали три пары курсантов – «самых маленьких, ловких и смелых», в число которых попал и он. Забраться на страховочном канате на десятиметровую высоту, снять с носа черную краску, начистить медь, натереть нос асидолом, было одновременно весело и очень страшно – ведь все знали, чем это чревато для курсанта, но отступать было невозможно, ведь это – «то же, что бросить товарища в бою».

Тимур был во второй паре с Игорем Терпогосовым, из рук которого и выпал со звоном тот злосчастный напильник – прямиком к ногам выходящего из-за угла дежурного офицера. Скандал был страшный, курсантов снимали пожарной лестницей, начальник училища приказал срочно отчислить «хулиганов», им даже пытались «пришить» политическое дело, и ребят спасло только вмешательство дедушки Игоря, адмирала из Москвы.

И все-таки, несмотря на все трудности, это были прекрасные годы – в атмосфере романтики, флотского братства, мужества и благородства легендарного Нахимовского. Наставники, старшины курсантских рот, преподаватели и командиры учебных рот были незаурядными личностями, талантливыми педагогами, по-настоящему легендарными людьми. Про авианосцы в СССР тогда еще не говорили, но Тимур уже доказывал друзьям, что они в стране появятся, и что он, Тимур Апакидзе, будет сажать самолеты на их палубы. Многие из преподавателей поддерживали стремление курсанта Апакидзе стать морским летчиком, но на этом пути стояло серьезное препятствие – после Нахимовского разрешалось поступать исключительно в военно-морской вуз, ни о каком летном училище речь идти не могла.

И Тимур решил взять судьбу в свои руки – уже перед самым выпуском он по совету поверившего в него начальника училища, контр-адмирала В.Г. Бакарджиева обратился вместе с другом Алексеем Власовым к главкому ВМФ адмиралу Флота Советского Союза С.Г. Горшкову с просьбой разрешить ему в порядке исключения поступить в летное училище, а Бакарджиев даже сам лично передал это письмо.

«Я не предаю ВМФ, я глубоко убежден, что у Советского Союза должны быть авианосцы, после окончания Ейского летного вернусь на флот и буду летать с авианосца», – написал Тимур главкому. И командующий пошел ему навстречу, наложив на письмо резолюцию: «Отправить в Ейское училище».

Спустя 20 лет Тимур сдержал свое слово и вернулся на флот – по-другому он просто не умел.



На занятиях в Нахимовском училище



Знак об окончании Нахимовского военно-морского училища

## Небо уже где-то рядом

В 1971 г. после отличного окончания Нахимовского, несмотря на заманчивые предложения без экзаменов поступить в ВВМУ им. Фрунзе или ВВМУРЭ им. А.С.Попова, Тимур с другом уехал в Ейское высшее военное авиационное училище летчиков имени В. М. Комарова (ЕВВАУЛ).

Это был уже совсем другой уровень учебы – помимо экзаменов курсантов ждал психологический отбор и усложненные испытания в барокамере. В своих письмах к матери он писал, что «оказывается, для того, чтобы стать летчиком-истребителем, мало иметь крепкое здоровье и хорошо учиться, нужны еще определенные качества».

Новым было абсолютно все, и все было непросто: провинциальный тихий Ейск вместо шумного Ленинграда, новый распорядок, новая пища, новые, жесткие



Крейсер «Аврора» и здание Нахимовского военно-морского училища в Санкт-Петербурге





Алексей Власов и Тимур – курсанты Ейского высшего военно-авиационного училища летчиков

требования. Стали беспокоить простуды и головные боли, а еще Тимур писал матери: «В Нахимовском мне не хватало самолетов, а здесь мне не хватает кораблей».

Но в целом учиться в Ейском после ЛВНМУ с его серьезными требованиями для него было нетрудно – «лишь бы была самоподготовка», а в то небольшое свободное время, которое у курсантов оставалось, он даже стал самостоятельно изучать английский язык.

Учебный план включал в себя год инженерной теории и три года летной практики. Внезапно начались разговоры о перепрофилировании Ейского летного училища по подготовке морских летчиков, и счастью Тимура не было предела –

сбываются его сокровенные мечты! Но через год все утихло, и стало ясно, что этот путь предстоит проходить самостоятельно.

На аэродром в училище пригнали новые МиГи, но полеты были обещаны лишь в конце второго курса, а пока предстояла учеба и весьма серьезная физическая подготовка – ежедневные кроссы по 3 км и насыщенная физзарядка, а также жесткие рамки регулярной медицинской комиссии. Отсев происходил постоянно, и Тимура спасала выучка и спортивная подготовка ЛВНМУ, а уже на втором курсе он сам бегал зимой каждое утро на стадионе, считал, что попал в «свою тарелку», и ничего другого не желал.

Он не переставал часто писать матери, и честно описывал ей свои страхи и сомнения, потому что она «сама научила его не обманывать свою совесть». А в минуту слабости (бывало и такое) часами сидел в кабине самолета. Тимур обещал в письмах, что станет «настоящим, железным человеком, потому что только сильный духом человек, ясно видящий перед собой цель, может стать хорошим летчиком». И еще он был непоколебимо уверен, что станет морским летчиком-истребителем, «крылатым моряком», и что будет летать именно с авианосца. В училище в эту его мечту пока еще мало кто верил, но Тимур упрямо доказывал, что это непременно произойдет, постепенно заражая своей уверенностью остальных.



Учебно-тренировочный самолет Л-29 «Дельфин»

У него было много товарищей, однокашники его любили, и с курсантских времен закрепилось за ним дружеское прозвище «адмирал». Курсанты презирали и называли «болотом» тех, кто не имеет собственных взглядов и убеждений, готовых услужить «и нашим, и вашим», а также никчемных любителей легкой жизни, способных лишь «обманывать девчонок», и особое отторжение вызывали равнодушные, которых ничто не трогает и не интересует. С такими никто не хотел даже делить тумбочку, не говоря уже о том, чтобы идти в одной паре в бой, а дружба и взаимовыручка у летчиков – на вес золота.

Время летело стремительно – и вот уже курсантов перевели в учебные полки и привезли в Черноград. За экипажем Тимура из четырех человек был закреплен совсем молодой инструктор с огненной шевелюрой, Владимир Алексеевич Абрамовский, по-курсантски – «Рэд», отчего экипаж тоже стал «рыжим».

Инструктор Абрамовский, добрый и заботливый на земле, в небе был чрезвычайно жестким и обучал курсантов в режиме стресса – выключал в полете двигатель, отключал основные пилотажно-навигационные приборы и внимательно следил за реакцией курсанта. Тимур поначалу даже боялся, как он писал матери, что из-за своей «застенчивости», не позволявшей «вырвать у инструктора» ручку управления, он может «лишиться крыльев», и, опасаясь, что в самолете, наверное, «начнет звереть, иначе воздушного бойца из него не получится».

У Абрамовского Тимур прошел великолепную школу – узнал все боевые возможности Л-29, фигуры пилотажа, которые курсантам знать еще не полагалось, освоил умение драться в воздухе и садиться на дорогу, боевое маневрирование, косой пилотаж, нестандартные маневры. Именно «неистовый Рэд» научил Тимура правильно относиться к летной работе, к небу, к боевой машине, заложил у него профессиональный фундамент.

Тимур позднее с огромным уважением и теплом вспоминал своих наставников: «Многие инструкторы – старшие лейтенанты, капитаны, по сути, сами еще мальчишки, работали с нами в небе от зари до зари, и благодаря им жива наша авиация».

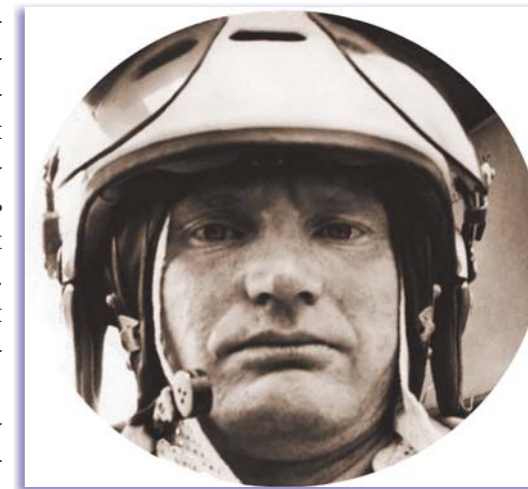
Полеты с инструктором были, по сути, простыми – в зону, по кругу, и летать вживую оказалось гораздо труднее, чем виделось из учебного класса. Но зато он, наконец, получил в подарок небо, которое стоило неизмеримо больше, чем все тяготы и лишения.

Он все еще не мог поверить в свое счастье, в то, что он своими глазами видит землю далеко внизу, но уже торопил время, мечтая, как будет летать один, без инструктора, стремясь как можно быстрее превратиться в настоящего боевого летчика. Самостоятельных полетов ждали все курсанты, ведь тогда решится, кому быть летчиком, а кому – нет.

Учебная программа на Л-29 была, наконец, пройдена, зачет по технике пилотирования сдан, и вот 13 апреля, через год после первого полета с инструктором, Тимур вылетел на МиГе самостоятельно.

Позднее он писал матери, что в самостоятельном полете и в контрольном с инструктором он – как будто два разных человека, и что когда он в самолете один, то «чувствует себя таким сильным, что не дрогнет ни перед чем». И хоть он еще – неопытный «птеник», как называет его мама, но уже в воздушном бою с курсантами его пока никто не победил.

Здоровье Тимура больше не беспокоило, но с приближением каникул он уже тосковал по небу и писал матери, что мысль о том, что полетов в этом году больше не будет, приводит его в уныние – «отняли то, чем я дышал». Он даже опасался, не



Первый инструктор Тимура Владимир Алексеевич Абрамовский





Дважды Герой Советского Союза  
генерал-майор авиации  
Николай Васильевич Челноков

случился ли с ним приступ «летной болезни», о которой рассказывал ему дядя Коля, когда некоторые летчики, заболев ею, без полетов совсем не могут.

Впереди был отпуск и третий курс, а затем – новый, настоящий, боевой самолет. Приближалось время выхода «на большую дорогу» в небо.

### «Прижился я к небу»

В училище каждый день становился открытием – то, что давали им преподаватели, в обыденной жизни не знали многие взрослые.

Но Тимур и этого было мало – слишком много вопросов летного дела для него оставалось без ответа. Используя свои увольнительные, он разыскивал летчиков-истребителей, морских летчиков-участников Великой Отечественной войны и просил их рассказать о воздушных боях, об операциях по уничтожению наземных целей, о секретах военного мастерства, о характеристиках самолетов. Эти рассказы, свои мысли по этому поводу, анализ военных эпизодов, статистику он записывал в многочисленные дневники.

В апреле курсанты уезжали в лагерь в станицу Ново-Минскую, и перед отъездом Тимур отправился в увольнение в гости к Дважды Герою Советского Союза генерал-майору авиации Н.В. Челнокову. Друзья пойти с ним

не смогли, он позвонил в заветную дверь один и так растерялся, когда ему отворил сам генерал в домашней пижаме, что от неожиданности выпалил: «Расскажите мне всю правду о войне!».

Преодолев первую неловкость, они, в итоге, говорили, спорили, обсуждали – больше 3 часов. Ничего из услышанного он никогда не прочитал бы в книгах и не увидел бы ни в одном кино, и он был потрясен осознанием того, сколько ему нужно еще трудиться, чтобы хотя бы отдаленно походить на Героя и ему подобных.

18 апреля начались полеты курсантов на новом месте, а уже 11 мая Тимур вылетел самостоятельно, четвертым по счету в полку. К этому времени у него за плечами было уже 104 полета, 24 налета, а еще через неделю он уже летал самостоятельно

в зону, на пилотаж. Но его очень огорчало, что летали всего один раз в неделю: «Так летать не научишься», – сетовал он.

Тем временем в училище снова заговорили, что распределение будет частично «морское»; после проверок в заветный список вошло 15 человек, и Тимур тоже – мечта сбывалась. «Вчера форму примеряли на нас морскую. Мелочь, а приятно», – пишет он матери в письме.

В 1975 г. Тимур с отличием закончил ЕВВАУЛ, получил специаль-

ность летчика морского штурмового авиационного полка и был направлен служить на Балтийский флот.

Впереди была новая, взрослая жизнь.

**Тимур без устали искал пути, чтобы стать морским летчиком-истребителем, стремился попасть в нужное место службы, и даже нашел под Куйбышевом училище по подготовке морских летчиков, но для поступления туда требовалось уже быть офицером.**

**Но однажды он вдруг понял: неважно, куда тебя направят - если цель есть, то все равно рано или поздно, здесь или там, ты к ней придешь.**

## Начало службы: Остров – Чкаловск Служба: «Кузя»

Для прохождения службы лейтенант Апакидзе был направлен в отдельный гвардейский морской штурмовой авиационный полк военно-воздушных сил дважды Краснознаменного Балтийского флота в гарнизон Веретье (г. Остров) в Псковской области.

Местные ребята сразу же стали драться с молодыми лейтенантами, выбирать-ся в город приходилось только группами, но схватки выводили летчиков из строя.

Чтобы прервать этот процесс, Тимур решил сам овладеть рукопашным боем и научить этому своих товарищей. Ни тренеров, ни секций в Острове не было, и учиться пришлось самостоятельно.

Он нашел распечатки запрещенного на тот момент в стране карате, стал упорно

его изучать, овладел приемами сам, стал тренировать сослуживцев, создал секцию и обязал всех летчиков ходить на тренировки в Дом офицеров. Занятия были крайне популярны, спортзал всегда переполнен. Апакидзе стремился сделать из летчиков настоящих спецназовцев и приводил пример из биографии аса-истребителя, участника Великой Отечественной войны дважды Героя Советского Союза Владимира Лавриненкова, который в воздушном бою под Орлом подбил вражеский Ме-109, сел рядом с сумевшим посадить самолет противником и в рукопашном бою победил его.

Жизнь молодых летчиков в Острове протекала насыщенно: каратэ, спорт, танцы, де-вушки, пикники на Гороховом озере по выходным и – интенсивные полеты. Это было счастливое беззаботное время, лейтенанты осваивали азы профессии, все шло своим чередом.

В мае 1980 года полк был перебазирован из Острова в поселок Чкаловск Калининградской области. Тимур с товарищем дали квартиру на пятом этаже с неподключенным водопроводом, но он не унывал и даже шутил по этому поводу, что теперь можно по утрам экономить время на умывании. Он сразу же стал заниматься на стадионе, записался в школу карате в областном центре, но «попал на зуб» командующему авиацией, ему запретили покидать часть, и над намеченной учебой в Академии повис вопрос. Но постепенно все наладилось, Тимур проявлял усердие и инициативу, стал кандидатом на присвоение звания «Последователь А.Я. Ефремова», был активным участником эстафеты гвардейской славы.

Во время учений «Запад-81» гвардии капитан Т.А. Апакидзе отлично решил поставленную задачу и удостоился благодарности командования. Он получил приказ вылететь во главе группы ракетноносцев на уничтожение кораблей «противника», для чего необходимо было скрытно достичь цели, и гвардии капитан дал своим ведомым установку: «Действовать по-фронтовому, дерзко, решительно». Ракетноносцы вслед за командиром неожиданно вынырнули перед «противником» из облаков и, атаковав, с резким набором высоты ушли вверх. Все цели были поражены прямым попаданием, а про его маневр один из наблюдателей восхищенно воскликнул: «Вот это почерк у гвардейца. Снайперский! Фронтвой!».



Тимур со сводным братом Ираклием Апакидзе.  
1977 г.





В день свадьбы.  
Балашиха. 26 декабря 1981 г.

## Один раз и на всю жизнь

Тимур всегда был душой компании – еще со времен лечения в санатории у него появилось много друзей, мальчиков и девочек. Тогда было принято писать друг другу письма, присылать открытки – его переписка с друзьями была очень интенсивной, кто-то из них даже приезжал к нему в Ленинград. Часто навещали его и две подруги, Леся и Надя, которые вместе с ним ходили в театры, и обе были к нему равнодушны, но сам он выделял Лесю.

Прошло время, они выросли, жизнь развела их, но через какое-то время снова соединила их пути. Когда Тимур поехал к родителям погибшего друга Жени Белунова, Мария Марковна попросила его зайти к Лесе, которую тоже выделяла среди других, и их чувства вспыхнули вновь, как будто и не было этих лет порознь.

В 1981 году они поженились и до самого последнего полета Тимура больше уже никогда не расставались.

## Учеба в Академии

В 1983 году майор Т.А. Апакидзе был назначен заместителем командира отдельного гвардейского морского штурмового авиационного полка военно-воздушных сил дважды Краснознаменного Балтийского флота и тогда же поступил в Военно-морскую академию им. А. Гречко в Ленинграде. Он очень много занимался самостоятельно в библиотеке Академии и делал доклады не по 20 минут, как все, а по 2 часа, но чтобы его послушать, собиралась вся Академия.

Это было очень непростое время – помимо учебы он одновременно занимался карате в «Динамо», в полночь приходил домой, жил в общежитии, ездил на метро, а чтобы прокормить семью, работал по ночам грузчиком.

В 1986 году Апакидзе окончил Академию и был направлен в город Николаев на должность командира Сотого корабельного истребительного авиационного полка Центра боевого применения и переучивания летного состава морской авиации им. Е. Преображенского, который базировался в Крыму на аэродроме в городе Саки.



Крым, военный аэродром Саки (Новофедоровка)

## Встреча с мечтой

Для подготовки и обучения пилотов взлету и посадке на палубу авианесущих крейсеров проекта 1143.5. на аэродроме Саки в Крыму (пос. Новофедоровка) в 80-х гг. был построен знаменитый тренажер – Наземный испытательный учебно-тренировочный комплекс корабельной авиации (НИТКА).

Тренажер имитировал условия для отработки взлетов и посадки «по-корабельному»: там были установлены взлетный трамплин и посадочный узел с тросовыми аэрофинишерами, была создана система имитации различных погодных условий, а с помощью паровых машин, к которым поступала морская вода и, преобразовываясь в пар, подавалась на цилиндры, производилась имитация качки, что максимально приближало условия работы к реальной посадке на авианосец.

Командованием было принято решение сформировать на аэродроме Саки специальный элитный авиаполк, командиром которого и был назначен подполковник Апакидзе.



Это решение командования было непростым – Тимур был слишком самостоятельным, слишком талантливым, слишком храбрым, и это нередко создавало проблемы в отношениях с руководством. Его обходили наградами, и на тот момент у майора Апакидзе их не было ни одной. Но он был пилот «от Бога», и представлять его к очередным званиям и должностям все равно приходилось, поэтому как лучший летчик части, он не мог быть не назначен командиром истребительного авиаполка

В полку сразу же началось интенсивное освоение выделенных новеньких, пока еще не переоборудованных для авианосца (без посадочного гака), самолетов Су-27 и МиГ-29; для вывозных и контрольных полетов были задействованы учебно-тренировочные Л-39. Полеты шли по четыре летных смены в неделю. На тренажере НИТКА шла подготовка летчиков по корабельной программе.

Тимур Автандилович жаловался, что на командирской должности летать удается мало – то неотложные дела, то нет керосина, то нет ресурса самолетов, но, тем не менее, он успевал все. К концу 80-х-началу 90-х Тимур Апакидзе был одним из лучших летчиков ВМФ, и в феврале 1988 г. за успехи в освоении сложной боевой техники Т.А. Апакидзе наградили орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.





Самого Апакидзе считали новатором, что в армии совсем не поощряется, а проявить какую-то инициативу в небе – и подавно опасно, на это были способны лишь единицы. И комполка Апакидзе собирал у себя таких же смельчаков – для того, чтобы их таланты и способности послужили Отечеству.

**Еще в 70-е в среде пилотов было известно, что на Балтике есть капитан Тимур Апакидзе, который считает, что воин, даже и без оружия, в любой ситуации должен уметь постоять за себя, что он создал из летчиков группу обучения карате, и отдает всего себя отбору и возвращению своих приемников.**

Отбор в полк осуществлялся не только по профессиональным качествам (любовь к авиации, любовь к морю, отличная техника пилотирования, превосходное здоровье, равнодушие к спиртным напиткам), но и по личным, человеческим чертам. Обязательными были занятия каратэ под руководством командира, обладателя черного пояса, а по утрам он «добровольно-принудительно» ежедневно выводил всех летчиков полка на насыщенную зарядку, которая завершалась кроссом.

В результате этих трудов полк стал самым лучшим в ВВС, а летчики – самыми подготовленными в стране, и позднее многие из них вошли в элиту палубной авиации. Только они могли вести в воздухе свободные групповые бои, не обговаривая заранее свои маневры; и только им было позволено без ограничений летать на предельно малых высотах.

А теперь уже и всех летчиков Северного флота России можно назвать учениками Тимура Апакидзе.

### «Если человек может делать добро, то он должен его делать»

Знаменитый палубный летчик Константин Кочкарев рассказывал, что во время своего обучения в полку Апакидзе был поражен его скромностью – возвращаясь в выходной день в гарнизон, он обнаружил в салоне рейсового автобуса комполка и удивился, почему он здесь, а не в служебном автомобиле. В ответ Тимур Автандилович сказал, что ездил не по служебным делам, а по личным.

По прибытии в полк ему выделили трехкомнатную квартиру, от которой он отказался: «Я буду жить в трехкомнатной квартире, а мои летчики будут ютиться где

попало, я кого-нибудь к себе заберу, и у меня будет коммуналка, дайте однокомнатную». Его вызвал генерал Ручков и сказал: «Командиру полка положена трехкомнатная квартира. Это приказ, и обсуждению не подлежит», – только после этого он согласился.

Для Апакидзе было очень важно готовить себе смену – для повышения авторитета палубной авиации он делал все, чтобы направлять летчиков в Военно-морскую академию в Ленинграде, хлопотал о представлении их к званию Героя, причем зачастую втайне от них самих.

Как вспоминала его мать Мария Марковна, Тимур всегда закупал книги по авиации на всех своих летчиков, дарил их потом на дни рождения, праздники, вручал по случаю первого вылета и т.п. Когда в 1983 году вышла брошюра В.К. Бабича «Истребитель меняет тактику», он, будучи в командировке в Москве, прямо с вокзала прибыл в издательство и не ушел оттуда, пока не получил необходимое количество нужных книг.

Он нашел спонсоров и создал для палубников свою летную форму, нашивки, значки, пошил им комбинезоны по индивидуальным меркам, и всегда вручал их только в торжественной обстановке. А на вопрос матери, зачем он это делает, ведь у него и без этого забот невпроворот, ответил, что если он это не сделает, ничего и не будет, потому что, к сожалению, никому ничего не нужно. И добавил, что если человек может сделать добро, он должен его сделать.

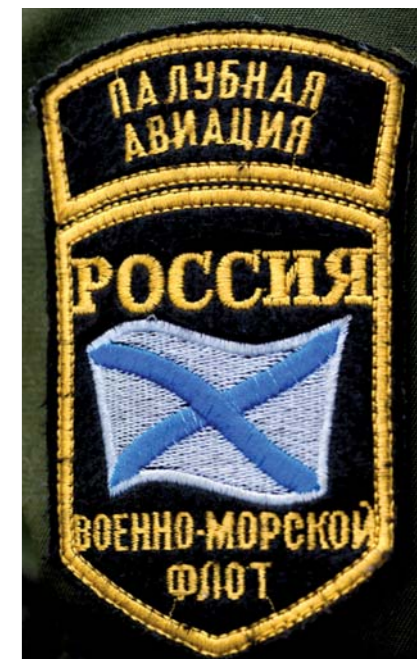
И окружающие предпочитали обращаться с просьбами именно к Апакидзе, который никому не отказывал, помогая даже совсем незнакомым людям, несмотря на то, что зачастую приходилось прикладывать огромные усилия – устраивал чьего-то племянника в училище, выбивал квартиру вдове или помогал офицеру с переводом на новое место службы, отслеживая и доводя до конца любое дело, и сейчас в Острове живет семья глухонемого сапожника, которая смогла уехать с севера только благодаря его помощи.

Ведущий специалист военного представительства Министерства обороны в ОКБ Сухого П.И. Маслов вспоминал, что как-то Апакидзе пообещал забрать его из Североморска-3, но за делами забыл и поехал прямо в Североморск-1 на совещание. Маслов решил уже заночевать в гарнизоне, но вдруг через 50 минут на пороге появился комполка, который по мартовской метели и лужам с полдороги вернулся за ним.

Самое тяжелое для военного летчика – встретиться с семьей погибшего однополчанина. Тимур безмерно страдал от вида чужой беды, но именно он первым приходил в дом, где поселилось горе, был рядом в самые страшные минуты. Он помогал семьям погибших в получении жилья, сооружении надгробия, лечении, учебе детей, считая, что государство и коллеги не должны оставлять наедине с бедой и нерешенными проблемами близких тех, кто отдал свою жизнь Родине. А печальный счет был уже большим – Белунов, Кулешов, Юзвипин, Дегтярев, Кузьменко, Власов.

В 1985 году на Дальнем Востоке на Су-17 погибли его друзья Валерий Бондаренко и Сергей Валдаев; тела летчиков поднимали из моря по частям, и Тимур, близко знавший погибших, всю ночь проводил опознание в морге, а потом он же взял на себя организацию похорон и заботу о вдове и сынишке своего друга.

А однажды Апакидзе случайно узнал, что в Мурманский университет не прошла по конкурсу дочь разбившегося много лет назад на Дальнем Востоке летчика, которого он даже не знал. Они с начальником штаба подполковником Мечиславом Савицким помчались из Североморска-3 на прием к ректору, и в результате девочка поступила на бюджетное отделение.



Шеврон палубной авиации ВМФ России



## Тернистый путь к генеральским звездам

Авторитет подполковника Апакидзе как командира был чрезвычайно высок и непререкаем, но именно это вызывало сильнейшее беспокойство начальства – свое возмущение красноречиво сформулировал один из чинов: «Он довел свой полк до такого состояния, что тот готов выполнить любой его приказ».

К несчастью, в этот же период в его полку во время учебных атак наземных целей в течение года произошло три катастрофы – с истребителем МиГ-29 и с двумя Л-39.

Причиной первой аварии стал отказ двигателя Л-39 на взлете: на высоте 200 м он заглох, и летчики Алексей Дегтярев и Виктор Коротков ценой своей жизни увели самолет от города – их именами теперь названы две улицы города Очакова.

Причиной второй аварии на полигоне Свободный Порт стала ошибка летчика в технике пилотирования, в которой подполковник Апакидзе сначала винил себя, полагая, что не должен был разрешать майору Юзвину переучиваться на МиГ-29. Но вскоре выяснилось, что программу переучивания он осваивал успешно, а причина оказалась другой.

В ночных полетах летчики летали по приборам, дымка постепенно сгущалась, и цель с каждым полетом становилось все сложнее обнаруживать. Апакидзе просил руководство учесть эту опасность и поменять упражнения в программе переучивания местами – начать с пикирования, а уже потом осваивать горизонтальный полет, но безрезультатно. Это и стало причиной трагедии – майор Юзвин, боясь потерять цель из виду, упустил контроль над высотой и с высоты 300 м врезался в землю.

Третья авария произошла из-за нарушения дисциплины, и два самолета Л-39 столкнулись на полигоне. Первый взлетел для работы с аэродрома Очаков, второй отработывал бомбометание по наземной цели с горизонтального полета на полигоне Свободный Порт, у них «не сошла бомба», и они решили, что успеют сбросить ее от аварийной системы до подхода второго самолета.

Самолеты столкнулись на встречно пересекающихся курсах при пикировании с углом 30 градусов с высоты 500 метров. Первый самолет был сразу разрушен, летчики на высоте 200 метров катапультировались, оба получили компрессионные переломы позвоночника, но впоследствии все же вернулись в строй.

Второй самолет, несмотря на повреждения, оставался управляемым. Апакидзе тут же взлетел с аэродрома с летчиком Устюхиным, подошел к нему вплотную, приказал проверить режим предпосадочного планирования, после чего разрешил заход на посадку. Но на высоте 1200 метров и скорости 290 км/час Л-39 сорвался в штопор. Апакидзе, падая рядом по спирали, приказывал: «Прыгай!» У летчиков оставалось 12 секунд, но внизу было село Лиманы, они увели самолет, катапультировавшись лишь за 1,5-2 секунды до столкновения с землей, и оба погибли.

Главным виновником всех трех аварий был объявлен подполковник Апакидзе, его сняли с командования и назначили начальником огневой и тактической подготовки, хотя весь полк стоял за него горой. Но Тимур уже стал «настоящим железным человеком» – он с достоинством принял этот удар судьбы, не расклеился и не пал духом, служил внешне спокойно, продолжая совершенствовать летные навыки.

Он сделал важный для себя вывод из этих историй – нужно не допустить новых трагедий, и пошел на необычные шаги – в 1989 году, во время своего очередного отпуска, пришел в Ленинграде на самоподготовку слушателей авиационного факультета Военно-морской Академии, попросил собраться всех вместе и честно, откровенно и объективно рассказал им о том, по какой причине в его полку произошли две аварии и одна катастрофа, какие ошибки в подготовке этих летчиков допустил он сам, какие просчеты в методике летного обучения способствовали этому, а также представил свои выводы, чтобы предостеречь будущих командиров полков от этих ошибок.

Даже после понижения в должности уважение к нему сослуживцев и его авторитет были безграничны, и, стремясь помочь любимому командиру, они избрали его в 1990 г. делегатом XXVIII съезда КПСС. По возвращении он сделал для личного состава большой доклад по съезду – несмотря на официальную тематику, зал Дома офицеров был полон, а доклад, по мнению слушателей, оказался на удивление интересным.

На съезде Апакидзе неожиданно встретил политработника, который когда-то в Нахимовском училище чуть не сломал ему судьбу – пытался за юношескую шалость «пришить» политическое дело. Тимур вежливо поздоровался с ним и хотел поговорить после заседания, но тот куда-то бесследно исчез. А вскоре после съезда подполковника Апакидзе восстановили в должности, и он вернулся к командованию полком.

Здесь он прослужил до конца 1992 г.

## Зарождение палубной авиации в России

Апакидзе считал, что «Россия, как любая мощная держава, должна иметь сильный авианесущий флот, современную морскую авиационную технику». Служба в Сотом полку тесно связала его с авианосцем «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», через годы объединив жизненные пути двух беззаветно влюбленных в палубную авиацию людей – Тимура Апакидзе и Николая Кузнецова.

Адмирал Николай Григорьевич Кузнецов был талантливым, смелым и выдающимся флотским военачальником, лучшим за всю историю СССР. В 30-40 гг. минувшего века он считал, что именно авианосцы, а не линкоры или крейсера, будут доминировать в Мировом океане, и опыт авианосных битв в Тихом океане подтверждал это.

Командование ВМФ СССР еще в 20-е годы приступило к разработке проектов переоборудования в авианосцы большого учебного транспорта «Океан», поврежденного пожаром линкора «Фрунзе» (бывший «Полтава») и недостроенного линейного крейсера «Измаил».

В 1937 г. Наркомат обороны представил правительству первый вариант программы «Большого флота», включавший в себя строительство линкоров, крейсеров, тяжелых крейсеров и других классов крупных надводных кораблей, а также большое количество подводных лодок.

Н.Г. Кузнецов стал наркомом ВМФ в апреле 1939 года; он представил Комитету обороны «10-летний план строительства кораблей ВМФ», в котором к 1948 году планировалось ввести в строй 10 линкоров, 8 тяжелых крейсеров и 2 авианосца. Но через год план был изменен, и в нем до 1943 г. ни одного авианосца закладывать не намечалось.

Великая Отечественная война внесла свои коррективы в эти планы, но государство все же не отказалось от них – уже в первой половине 1945 года была составлена программа развития флота на 1946-55 гг., в которую Кузнецову удалось «протолкнуть» авианосцы: построить девять больших судов (шесть для Тихоокеанского флота и три – для Северного) и шесть малых (для Северного флота).

По окончании войны в качестве авианосца планировалась достройка тяжелого крейсера проекта 69 «Кронштадт», а также – переделка трофейного немецкого корабля «Граф Цеппелин», который, к сожалению, в 1947 г. был затоплен союзниками.

По ложному обвинению адмирала Кузнецова сняли с должности наркома и отправили на Дальний Восток, а вернули в Москву уже в 1951 г. и назначили военно-морским министром, после чего он вновь начал борьбу за авианосцы. Ему удалось оставить в плане проектирования кораблей ВМФ на 1955-60 годы легкий авианосец, строительство которого планировалось в 1956-64 годы.

Но тут в стране сменилась власть, новый генсек КПСС Н.С. Хрущев был категорически против больших кораблей, особенно, авианосцев, а недоброжелателям удалось



Адмирал Флота Советского Союза  
Николай Григорьевич  
Кузнецов



настроить его лично против прямолинейного и независимого Кузнецова. Внезапно стало опасно даже симпатизировать ему, от него все отвернулись, и чтобы добыть денег на пропитание, министру пришлось подрабатывать переводами, а после одного из особо напряженных обсуждений в кабинете Хрущева у него и вовсе случился инфаркт. Кузнецов вновь лишился своего поста, и все планы по строительству авианосцев были заморожены, а почти готовые крейсеры были «порезаны на иголки».

Наступили странные времена, когда слово «авианосец» в ВМФ СССР было под строжайшим запретом, и военные заменяли его другими, например, аббревиатурой ПБИА (Плавучая база истребительной авиации). Но проектирование все-таки продолжалось – в 1957-1961 годы велись работы по авианосцу ПВО проекта-1126 и по авианосцу ПБИА; в полной мере работы возобновились лишь с приходом к власти Л.И. Брежнева.

Пока речь шла исключительно о крейсерах-вертолетоносцах – в 60-х годах в рамках проекта 1123 их было построено два, но они оказались недостаточно мореходны, а ограниченный вертолетный парк (14 вертолетов Ка-2) не смог обеспечить круглосуточный поиск и слежение за подводными лодками.

Необходимо было создать на линкорах сквозную полетную палубу под углом к продольной оси корабля, и в 1970 году на Черноморском судостроительном заводе в Николаеве заложили головной корабль – противолодочный крейсер с авиационным вооружением проекта 1143 «Киев», который в 1975 г. после ходовых испытаний стал авианесущим крейсером.

И, наконец, в 80-е годы в СССР начал разворачиваться проект по строительству авианосцев, которые получили аббревиатуру ТАКР/ТАВКР (Тяжелый авианесущий крейсер ракетный). В рамках проекта 1143.1-4 «Кречет» появились авианосцы «Киев» (1977), «Минск» (1978), «Новороссийск» (1978), «Адмирал Горшков» (1987), но пока еще это были носители самолетов вертикального взлета и посадки – по сути, вертолетоносцы. Проект 1143.5-6 «Кречет» кардинально изменил ситуацию: на построенном в его рамках «Адмирале Кузнецове» впервые должны были базироваться самолеты традиционной схемы с неподвижным крылом – он должен был стать первым полноценным авианосцем в составе ВМФ России; вслед за ним появились авианосцы «Варяг» (1985) и «Ульяновск» (1988). На момент распада Союза 5 тяжелых авианесущих ракетных крейсеров двух типов находилось в строю и еще два – в постройке.



ТАВКР проекта 1143.1-4 «Новороссийск»

## Палубный летчик номер один

В 1989 году первый в Советском Союзе тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов» был построен и спущен на воду, и для полетов с его палубы на Су-27К нужно было срочно подготовить пилотов. Кандидатуры для первого состава палубных летчиков летчики-испытатели ОКБ Сухого выбирали по всем авиаполкам – жестче, чем для отряда космонавтов.



Палубный истребитель Су-27К (Су-33)

Но кандидатуру Апакидзе затормозили, и он вновь взял инициативу на себя. На съезде КПСС в 1990 году он сидел в зале заседаний позади командующего авиацией ВМФ СССР генерал-полковника В.И. Потапова и в заключительный день неожиданно для себя спросил командующего на ухо, за что он ненавидит морскую авиацию, а если это не так, то почему его не включили в отряд летчиков, который первым будет осваивать полеты с палубы авианосца, ведь испытатели подавали его фамилию в списке. Командующий опешил от такого натиска, но ответил, что разберется, и сдержал свое слово – подполковник Апакидзе вошел в группу палубной авиации.

В мае 1991 г. начались тренировки первой четверки пилотов – группы летчиков-истребителей, которой предстояло пройти подготовку по корабельной программе и освоить МиГ-29, Су-25 и Су-27 корабельного базирования. Летчики Т.Апакидзе, А.Яковлев, Н.Едуш и О.Артемьев под руководством летчиков-испытателей Героя Советского Союза Виктора Пугачева и Вячеслава Аверьянова прошли общую подготовку на земле, отработали на тренажере НИТКА взлет с трамплина и посадку на аэрофинишер с зацепом.

26 сентября 1991 года подполковник Апакидзе все еще настраивался на первую посадку и уже приготовился уходить на береговой аэродром, сообщив в Центр: «Вишня»,



ТАВКР проекта 1143.5-6 «Адмирал Советского Союза Кузнецов»



я девять семьдесят два, работу закончил», – но тут с земли прозвучала команда садиться на палубу авианосца.

К тому времени он уже освоил 13 типов самолетов, совершил 2500 часов налета, первым из военных сделал «кобру Пугачева», был одним из пяти летчиков авиации ВМФ, кто умел ее выполнять, как пилот он уже был готов к этой посадке, хотя, как и любой человек, волновался, но внезапность приказа командования не оставила для этого никакой возможности.

Со стороны посадка на палубу выглядит легко и красиво, но только корабельные летчики знают, что это такое – на скорости 240-250 километров в час посадить самолет на площадку размером 4 на 40 метров на палубе авианосца, который с высоты полета выглядит, как спичечный коробок и качается на волнах. А еще в момент касания палубы пилот испытывает тройную перегрузку, которая на торможении становится запредельной.

Тимур Апакидзе сделал все, чему его научили, зацепил гаком третий трос и посадил самолет на палубу авианосца. После доклада командованию были крепкие руки товарищей, подбрасывание «именинника» в воздух, фото на память, интервью телевизионщикам. Подполковник Апакидзе первым из российских морских строевых летчиков посадил на авианосец серийный палубный истребитель Су-27К (ныне Су-33) и навсегда вошел в историю страны как «палубный летчик номер один». Эта посадка открыла новую страницу в летописи отечественной корабельной авиации – Тимур Апакидзе шел к этому долгих 23 года.

## Служба: «Кузя»

Со временем полеты с авианосца перестали быть чем-то сверхординарным, хотя их риски и опасности никуда не исчезли, но первых будут помнить всегда. На следующий день аналогичную посадку и тоже неожиданно для себя совершил А. Яковлев, а за ним Н. Едуш и О. Артемьев – каждый из них навсегда получил на свой комбинезон нашивку «палубный летчик номер такой-то».

*Пионеры российской палубной авиации (слева направо): Герои России Сергей Мельников, Иван Бохонко, Николай Диордица, Александр Раевский, Тимур, Виктор Чиркин. В центре – Герой Советского Союза Виктор Пугачев. ТАВКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», 1996 г.*



В 1994 г. в ряды палубных летчиков вступила первая десятка строевых летчиков: Иван Бохонко, Ярослав Чибир, Игорь Кожин, Виктор Дубовой, Константин Кочкарев, Геннадий Рыжов, Павел Подгузов, Евгений Кузнецов, Андрей Абрамов; ее возглавлял командир смешанной авиационной дивизии Герой России генерал-майор Тимур Апакидзе. Официально их называли «лидерная группа», а между собой – «Тимур и его команда».



*Создатели школы подготовки летчиков российской палубной авиации (слева направо): летчики-испытатели Герой Советского Союза Виктор Георгиевич Пугачев и Герой России Сергей Николаевич Мельников*

Апакидзе вместе с летчиками-испытателями В.Г. Пугачевым и С.Н. Мельниковым, а также А.Раевским, Н.Диордицей и Н.А. Алферовым создали школу подготовки корабельных летчиков-истребителей морской авиации страны. Командование ВМФ давало полетам групп палубных летчиков «зеленую улицу»; с Украиной было заключено международное соглашение об использовании тренажера НИТКА в Крыму, где летчики за месяц выполнили 1650 проходов над блоком, 696 – с касанием, 99 зацепов за трос, 43 взлета с трамплина.

За мужество и героизм, проявленные при испытании, доводке и освоении новой авиационной техники командир корабельной авиадивизии ВВС Северного флота полковник Т.А. Апакидзе 17 августа 1995 года был удостоен звания Героя Российской Федерации

Первый поход авианосца «Адмирала Кузнецова» на боевую службу состоялся 23 декабря 1995 года; спустя десять суток отряд боевых кораблей во главе с флагманом «Адмирал Кузнецов» под флагом первого заместителя Главнокомандующего ВМФ адмирала Касатонова вошел в Средиземное море.

Летчики летали практически ежедневно, участвовали в тактических учениях, отрабатывали совместные действия с кораблями при решении задач ПВО и ПЛО авианосной группы. Поход продолжался почти три месяца, и за этот период они совершили свыше 800 полетов, из них более 300 – на истребителях, обнаружили вражескую подлодку, осуществили свыше пятидесяти перехватов воздушных целей. На завершающем этапе похода в районе Исландско-Фарерских островов авианосная группа участвовала в командно-штабных учениях Северного флота, где корабельные истребители перехватили воздушные цели до рубежа пуска ими противокорабельных ракет.

Тогда же состоялись контакты с ВМС разных стран и, в частности, с командованием 6-го флота США, авианосцем «Америка», а подполковнику Апакидзе даже довелось летать в качестве правого летчика на американском противолодочном самолете С-3 «Викинг».

Потом были и дальние походы, и три сотни посадок на палубу днем и ночью, на северных морях, в Атлантике, Средиземноморье. Подполковник Апакидзе стал первым командиром полка палубной авиации первого (и пока единственного) отечественного авианосца.

Тимур Апакидзе был счастлив: он занимался любимым делом, к которому шел всю жизнь, служил на воплощающем все его мечты первом авианосце страны – «Кузе», как любовно называли его между собой на флоте. Это было дело, которому он посвятил жизнь – настоящий, достойный, мужской труд, великая миссия.

Но тут Советский Союз окончательно распался, и это стало началом трагедии отечественной палубной авиации.



## «Вашей страны больше нет»

Еще в 1991 году первый президент Украины Леонид Кравчук перевел под свою юрисдикцию Одесский, Прикарпатский и Киевский военные округа, а также части и соединения центрального подчинения, оказавшиеся на территории республики – Киеву достались 14 мотострелковых, 4 танковые, 3 артиллерийских дивизии и 8 артиллерийских бригад, 4 бригады спецназа, 2 воздушно-десантные бригады, 9 бригад ПВО, 7 полков боевых вертолетов, 3 воздушных армии (около 1100 боевых самолетов) и отдельная армия ПВО.



Командир Сотого отдельного корабельного истребительного авиационного полка подполковник Тимур Апакидзе, Саки. 1986 г.

Первый министр обороны Украины, командующий 17-й воздушной армией генерал Морозов потребовал скорейшего приведения офицеров к новой присяге, при которой требовалось ответить на вопрос, готов ли ты воевать с Россией.

В 1992 году Украина объявила своей собственностью все находящееся на ее территории базы, полигоны, аэродромы, в том числе комплекс НИТКА. Крымский полуостров с аэродромом и авиационным тренировочным комплексом отошел к Украине – земля, на которой базировался Сотый полк, вдруг стала зарубежьем. В Центре корабельной авиации ВМФ начался разброд и неразбериха, обстановка с каждым днем накалялась.

В воспоминаниях об этом тяжелом времени сам генерал-майор Тимур Апакидзе писал: «К сожалению, руководящий состав в подавляющем большинстве принял ориентацию на Украину. Я узнал, что зам. начальника Центра полковник Безногих организовал подпольный Союз офицеров Украины. Там они все эти вопросы принятия украинской присяги обговаривали. Пригласил меня начальник Центра полковник Бакулин и сказал:

«Тимур, есть одно обстоятельство, которое ты обязательно должен знать. Каждый офицер – от командира полка и выше должен ответить на собеседовании при назначении на должность на один непростой вопрос: будешь ты с Россией воевать или не будешь, если того потребуют интересы Украины?».

Когда в Севастополе контр-адмирал Кожин поднял флаг Украины и объявил, что это территория Украины, то Касатонов (командующий Черноморским флотом СНГ) окружил их морской пехотой. А Безногих в ответ посадил здесь звено самолетов Су-25, штурмовиков с кассетными бомбами. Летчиками на эти самолеты были спланированы все члены Союза офицеров Украины. Я к нему подхожу: «Ну, Виктор Иванович, неужели вы действительно будете бомбить советскую морскую пехоту?». У них же тогда был еще советский военно-морской флаг. Они Андреевский не поднимали на Черноморском флоте. Он говорит: «Если интересы Украины потребуют, то я буду бомбить».

Я тогда мог все, что угодно сделать, готов был поднять в небо истребители. А Бакулин меня пригласил к себе и говорит: «Тимур, мы вчера сидели в одной кабине, а сегодня должны убивать друг друга. Ради чего? Не стоит этот гарнизон даже одной-единственной человеческой жизни».

Как в воду смотрел: через месяц Ельцин с Кравчуком целуются в Ялте. А мы бы тут выясняли – оставить этот аэродром России или отдать Украине».

## Родина всегда только одна

Страна со скрежетом разваливалась на куски, политики делили Черноморский флот, многострадальную палубную авиацию бросили на произвол судьбы – командовавший морской авиацией генерал-полковник Владимир Дейнека заявил: «Авиаполк со всей техникой и личным составом переходит в собственность Украины».

В Крыму воинские части одна за другой поспешно принимали присягу «новому Отечеству». Сакский авиационный гарнизон не остался в стороне – непосредственные начальники присягнули Украине, летчиков Сотого полка также стали склонять к принятию украинской присяги, но они отказались это сделать. В этой офицерской трагедии они остались на высоте, не сдались, не сломались, не предали.

Полковник Апакидзе ни минуты не сомневался, отвечая на предложение Украины «переприсягнуть» новой Родине. Когда в полк прибыло начальство, личный состав построили и объявили, что все незамедлительно должны принять присягу на верность новому государству, Тимур Апакидзе вышел из строя и сказал: «Я своей Родине давно принес присягу. Военные два раза не присягают».

И точно так же он ответил посланцам президента Э. Шеварднадзе в ответ на предложение стать главкомом ВВС или министром обороны Грузии: «Приятно мне ваше приглашение, я и правда ношу грузинскую фамилию, отец мой – грузин, но я вырос в Ленинграде, мама у меня русская, и мысли мои, честно говоря, всегда были только о России».

Итогом его твердости стало отстранение от полетов, мытарства на некогда родном аэродроме, и, наконец, перевод на Северный флот. По воспоминаниям подчиненных, полковник Апакидзе не изменил себе, внешне сохранял выдержку и самообладание, но ходил в эти дни весь черный, словно у него погиб кто-то из близких. Вместе с аэродромом и тренажером НИТКА уходил смысл его жизни, уходила сама жизнь.

На сохранившейся видеозаписи – его прощальная встреча с бывшими однополчанами, где Апакидзе тепло говорит о том, как вместе они переживали и радости, и горе, всегда открыто смотрели в глаза друг другу, и заканчивает: «Только бы наши политики не довели нас до того, чтоб нам пришлось смотреть друг на друга через сетку прицела...».

Потом было неловкое прощание командования полка с теми, кто сохранил верность России: пожали руки, вручили по какой-то книжке и, пряча глаза, разошлись.

Россия тогда никого не заставляла переприсягать, но и особенно никого не ждала. Выбор офицеров был между предательством и собственной совестью, а платой за него стали неуют, лишения и холод Заполярья. 18 корабельных летчиков, 85 инженеров и техников, отказавшихся принимать украинскую присягу, вслед за своим командиром, с детьми, женами, матерями и тещами, добровольно отбыли для прохождения дальнейшей службы из Крыма в Североморск. Из субтропического теплого климата, из обжитых квартир, от обилия фруктов – туда, где для них не было ни должностей, ни приличного жилья, ни зарплаты. Главным компасом для



Президент Украины Леонид Кравчук и Президент России Борис Ельцин, 1992 г.





Т.А. Апакидзе на палубе «Адмирала Кузнецова»

началу хотел перебросить весь полк, и ему для этого было достаточно просто приказать – такова была сила его авторитета и вера его слову. Но он понял, что может стать заложником большой политической игры и подставит под удар судьбы своих подчиненных.

Их уход наделал много шума: 13 февраля 1992 года шесть самолетов Су-24 бомбардировочного полка, базировавшегося в авиагарионе Староконстантинов (Хмельницкая область, Украина), взлетели и не вернулись. Чтобы уйти от украинских радаров, они прошли над Белоруссией и сели на аэродром Шаталово (Смоленская область, Россия). Среди летчиков был командир полка Апакидзе и его начальник штаба, в одной из «сушек» – Боевое знамя полка. А еще с ними была их офицерская честь и верность долгу – то, что многие из бывших однополчан променяли на сытый уют и готовность стрелять во вчерашних товарищей.

Но подполковник Апакидзе не был бы тем, кто до сих пор зажигает сердца жаждой подвига – оставить без помощи и защиты любимый авианосец, долгожданного и выстраданного «Кузю» он, конечно, не мог.

Украинская сторона планировала включить «Адмирала Кузнецова» в свои реестры, но официальных договоренностей еще не было, и по решению Апакидзе, крейсер в срочном порядке передислоцировали из Севастополя. Под покровом темноты, без огней, в тишине, смельчаки вывели его на рейд и вокруг Европы увели к месту планового базирования – на Северный флот. Это был поступок на грани риска для жизни, и это был подвиг во имя Отечества.

**Тимур Апакидзе спас не только палубную авиацию России – благодаря мужеству летчиков и воле их командира в России сохранился ее единственный, тяжело выстраданный авианосец.**

Авианосец был спасен от предательства и позора, но на этом злоключения не закончились – 4 марта 1994 года командующий авиацией ВМФ Владимир Дейнека вызвал к себе Тимура Апакидзе, поздравил с 40-летием и сообщил о принятом в Минобороны решении: если до конца года истребители не сядут на авианосец, корабль придется продать, а полк расформировать.

Это был выбор, от которого тогда зависела дальнейшая судьба палубной авиации, итог того великого дела, которому посвятил свою жизнь полковник Апакидзе, и он должен был принять тяжелое решение.

них был непререкаемый авторитет их комполка, и полк добровольно выполнил его приказ, отбыв в полярную ночь.

18 экипажей с полковым знаменем летели на Север, в неизвестность, взяв с собой только самое необходимое. В Северноморске комэски, заместители командира авиаотряда в одночасье стали рядовыми летчиками; сам Апакидзе стал начальником огневой и тактической подготовки созданной незадолго до этого корабельной авиадивизии, а затем заместителем ее командира – восстанавливались они все потом в должностях в течение одного-двух лет.

Апакидзе забрал в Северноморск только тех, кто сам хотел, хотя по-

к этому времени все остальные авианосцы России уже постигла трагическая участь, и в итоге ТАКР «Киев» был превращен в плавотель в Китае; ТАКР «Минск» вошел в военный парк Minsk World в Шэньчжэне, продан в Южную Корею, порт Пусан; ТАКР «Баку» (позднее «Адмирал флота Советского Союза Горшков») – теперь индийская «Викрамадитья»; ТАКР «Рига» (позднее «Варяг») стал китайским «Ляолинем»; АТАВКР «Ульяновск» с ядерной силовой установкой был разрезан Украиной на металл.

Понимая всю ответственность своего шага, Апакидзе принял непростое решение – посадить летчиков на палубу «Кузнецова» в жестких условиях и практически любой ценой. У него тогда состоялся тяжелый разговор с летчиками, когда он прямо спросил каждого, готов ли он отдать свою жизнь. В первую эскадрилью палубной авиации зачислили пятерых молодых пилотов – Апакидзе считал, что для полетов на корабль надо готовить «зеленых» лейтенантов, у которых еще нет чувства страха.

Ситуация в 90-е гг. в отечественной авиации, как и везде, была тяжелая: средств на содержание военных, а, особенно, на палубную авиацию, почти не было, царил дефицит топлива, комплектующих и запчастей, полеты практически не проводились, строительство новых машин не финансировалось, личный состав постоянно сокращался, экономия средств осуществлялась за счет перенапряжения моральных и физических сил.

Чтобы подготовить первую пятерку палубных летчиков, остальные в полку вообще не летали. Крымская НИТКА была закрыта, обучение «палубников» происходило «вживую», и полковник Апакидзе сам методично летал с каждым из молодых летчиков и оценивал качество усвоения ими летной программы.

Когда первая пятерка уже прилично освоила касание палубы, Украина внезапно разрешила использование тренажера в Саках, что позволило подтянуть к обучению вторую пятерку, и к октябрю «золотая десятка» решила поставленную задачу – все летчики сели на корабль в Баренцевом море, сделав по десять взлетов и посадок.

Несмотря на тяжелейшие условия службы и чрезвычайную сложность поставленной задачи, Апакидзе не потерял ни одного человека из личного состава. И вообще за время его службы на авианосце не погиб ни один пилот. Позднее генерал Апакидзе сказал о «Кузе»: «Я готов каждый метр его палубы целовать за то, что за столько лет он не забрал у нас ни одного летчика. Теряем людей, в основном, на земле».





## Служба: Североморск

После перевода на Северный флот Апакидзе за два года вновь прошел путь от старшего летчика до командира смешанной корабельной авиационной дивизии ВВС Северного Флота. Полк преобразовали в дивизию, полковник Апакидзе стал ее командиром и получил звание генерал-майора. И так велико было уважение к командиру, за которым пришли сюда его подчиненные, что это звание воспринималось как общее достижение, и за него радовался весь гарнизон – и летчики, и инженеры, и техники.

Еще во время службы в Саках Апакидзе во время катапультирования получил тяжелую травму позвоночника, его мучили сильные боли, он с трудом проходил врачебно-летную комиссию, но упрямо тренировался, чтобы быть всегда в форме, и продолжал летать на палубу. В Североморске-3 сразу же организовал секцию карате для детей; где тренировал детей вместе с обученными им летчиками. Занятия были бесплатными, но ребята должны были приносить дневники с отличными отметками, которые он лично проверял.

К окончанию ремонта «Кузи» в конце 1995 г. его летная группа была полностью готова, а затем Тимур Апакидзе вместе с двумя подчиненными совершил уникальную ночную посадку на палубу крейсера «Адмирал Кузнецов», дрейфующего в Северном Ледовитом океане.

На счету Т. Апакидзе и нескольких его подчиненных «кобра» Пугачева и «колокол» – приемы, не предусмотренные никакими нормативными документами и относящиеся к так называемому нестандартному боевому маневрированию; до них эти приемы не выполнял ни один строевой летчик ВВС России. Морские летчики-истребители рассказывают, что первый полет с применением «кобры» и



«колокола» больше напоминал обморок: летчик, которого годами учили «правильной» аэродинамике, просто не мог сначала поверить в возможность безопасного выполнения таких фигур.

И именно на этом поприще наши достижения по мировым меркам беспрецедентны: если по нормативам, существовавшим в корабельной авиации США, примерно на том же технологическом этапе (который они проходили десятилетиями раньше) считалось нормой 2-3 происшествия (поломки, аварии или катастрофы) на 250 палубных посадок (при непревышении этого норматива они даже не прекращали полеты), то наши корабельные истребители за всю свою недолгую историю выполнили с авианосца, в условиях от заполярья до субтропиков, больше двух с половиной тысяч полетов без единой палубной потери.

В декабре 1995 г. Апакидзе добился для «Адмирала Кузнецова» похода в Средиземное море на боевую службу. Американцы, неотрывно отслеживающие перемещения «Кузи», изумленно наблюдали, как безупречно, без предпосылок и ЧП, летают русские летчики. Сам Апакидзе садился до семи раз в день, не щадя себя, показывая пример другим; летное мастерство генерала знали и ценили за рубежом – американские коллеги, глядя на его работу, заявили: «Взлететь отсюда может разве что самоубийца». Этот поход показал всему миру, что у России есть отличный авианосец и превосходная палубная авиация, которой руководит Герой России, генерал-майор Тимур Апакидзе.

А с 1996 года для «Кузи» вновь наступили тяжелые времена: интенсивность полетов снизилась, авианосец выходил в море для учебно-тренировочных полетов на 2-3 недели в год, палубных летчиков на нем осталось 15 человек, летать им давали все меньше.

Состав морской авиации в целом по стране был сокращен более чем вдвое, летчики имели мизерный налет, наблюдалась так называемая «летная дистрофия», из-за отсутствия топлива, запасных и комплектующих частей летали с большими перерывами, теряли профессиональные навыки, снижая боеготовность. Несмотря на это, Апакидзе удалось подготовить на комплексе НИТКА большую группу новых палубных летчиков.

В 1997 году армию и флот накрыли глобальные сокращения, под которые в числе первых угодила корабельная авиадивизия Северного флота. Генерал Апакидзе примчался в Москву, узнал, что требуется сократить 400 человек, и чиновники, недолго думая, взяли и сократили дивизию. Тимур оперативно проделал работу за них, нашел по летным частям 400 должностей для сокращения и спас тогда дивизию. Но реформаторы не отступали, и после пяти месяцев борьбы Апакидзе за дивизию, Ельциным был подписан приказ о ее расформировании.

Ранним майским утром весь гарнизон пришел на прощание со знаменем. В глазах всеми любимого генерала впервые увидели слезы, каждое слово он произносил с трудом: «Я хочу извиниться перед всеми вами. Это был мой самый большой проигрыш в жизни – я не сумел защитить своих людей...». На фото Т.А. Апакидзе прощается со знаменем расформированной дивизии, целует его и скорбно застывает.

Для него в этот момент жизнь остановилась.





## Генералы бывают разные



Герой России, генерал-майор авиации  
Тимур Автандилович Апакидзе

Но время неустанно течет, и в жизни происходят новые события.

В 1998 году Апакидзе поступил на учебу в Военную Академию Генерального штаба – для того, чтобы в будущем «бороться с чиновниками, которым никогда не бывает за державу обидно».

Он старательно осваивал стратегические вопросы военного дела, проявляя свою эрудицию и опыт, и его сокурсники ему говорили: «Если бы мы тебя знали, как знаем сейчас, то дивизию эту не расформировали бы». А он по-прежнему мечтал снова ее возродить.

По окончании Академии в звании генерал-майора Тимур Апакидзе был назначен заместителем командующего авиацией ВМФ России, и для всех было очевидным, что дальше его ждет карьера командующего. Но он оставался летающим генералом, а иначе не могло быть – для Тимура летать означало жить.

Апакидзе в воздухе творил чудеса, вызывая восхищение зрителей на многочисленных воздушных парадах и показах авиационной техники в Североморске, Мурманске, Санкт-Петербурге, Москве и других городах.

На счету палубного летчика №1 было более 300 посадок на палубу авианосца, и этот рекорд в России принадлежит только ему. За годы службы он налетал 3 000 часов на 13 типах самолетов; за последний год он налетал 180 часов; только при подготовке к последнему празднику в Острове он налетал 60 часов, и уже репетируя, отлетал свою программу 6 раз.

В Америке, если летчик имеет отличительный знак «100 посадок на авианосец», то сам президент должен оказывать ему особые почести – в 1995 году Тимур Апакидзе стал Героем России, ему было присвоено звание генерала, но его мировоззрение и быт оставались прежними.

«Перед боевой службой мы прилетели к нему в Североморск-3, чтобы готовиться к перебазированию самолетов на корабль, – рассказывал заслуженный летчик-испытатель, Герой России Сергей Богдан. – Тимур нас пригласил к себе домой, напоил чаем. Насколько сам он был активный и решительный, настолько его жена Леся была тихой и незаметной. Меня поразило жилье генерала. Шифоньер, журнальный стол, стулья – вся мебель была казенная, с инвентарными номерами. Единственной роскошью были книги».

**У генерала Апакидзе не было ни дачи, ни сбережений, ни квартиры. Во время учебы в Академии Генштаба, он жил с женой-учительницей, дочерью-студенткой и сыном-школьником в общежитии Академии Генштаба у метро Вернадского в малогабаритной трехкомнатной квартире. Чтобы прокормить семью, легендарный летчик, Герой России подрабатывал ночным сторожем в детском саду.**

Став заместителем командующего морской авиации, он не приобрел личной машины, и прав на вождение у него тоже не было, домой он ездил на метро – генерал покидал Штаб морской авиации в двенадцатом часу, когда водитель служебной машины уже давно был дома.

Москвичи с недоумением смотрели на генерала, ехавшего с ними в вагоне метро, а он открывал книгу и читал.

## «Небо не простит нам ни одной ошибки»

Из письма Тимура Апакидзе матери: «Авиация – она, как война, ничего не прощает. Все время жил в каком-то подтянутом настроении, все было подчинено полетам, и если я где-нибудь расслаблялся, мне самолет этого не прощал».

Еще учась в Ейском училище, он писал, что «летчики – они веселые, потому что живут мало». Ощущение опасности всегда с ними, на уровне инстинкта самосохранения, не позволяя давать себе слабину или не дорабатывать.

Первый раз Тимур почувствовал дыхание смерти еще на 3 курсе училища, когда при посадке Су-17 допустил ошибку, которая привела к уклонению самолета от оси взлетно-посадочной полосы. Чтобы исправить ситуацию, он, как говорят летчики, «дал ногу» – энергичнее, чем требовалось, двинул педалью, управляющей рулем направления. Самолет вдруг стал на крыло с креном почти 90 градусов, но он тут же он дал ногу на противоположную педаль, и самолет сел нормально. Руководство тогда его даже не ругало – так все были напуганы.

Но причиной беды может стать и случайность, и тогда пилота может спасти только профессиональная интуиция, большое самообладание, хладнокровный точный расчет, грамотные действия и отличная техника пилотирования. В 1983 году на аэродроме Чкаловск на второй минуте полета в двигатель Су-17М попала птица, самолет затрясло, попытки сбросить обороты только усиливали вибрацию, двигатель мог отказать в любую секунду. Тимур подтвердил полученный с земли приказ катапультироваться, но внизу были дома. Он решил разворачиваться на посадку по кратчайшему пути, «вокруг хвоста», а потом отключить двигатель и садиться «молча», лишь бы хватило высоты и скорости.

Самолет уже переходил в пикирование, и с земли ситуация выглядела настолько трагично, что пилотам даже не дали команды на выравнивание, как будто уже распрощались с ними. Апакидзе скомандовал выпустить шасси, предкрылки, закрылки и, с точностью до секунды определив нужный момент, отрывисто скомандовал выключить двигатель. Самолет падал в оглушительной тишине. «Выравнивай!» – прокричал руководитель полетов по радиации, но Апакидзе уже сам потянул ручку управления на себя.

Когда самолет сел, к нему бежали люди, обнимали летчиков, что-то им кричали, но он все еще был в этом полете, который продлился пять минут и – целую жизнь. А дома, за столом, накрытым по поводу дня рождения приехавшей к нему матери, Марии Марковны, его ждала семья, и Тимур ничего им не рассказал, много шутил, и, хотя вовсе не употреблял алкоголь, выпил целых два фужера шампанского – один за день рождения матери, другой – за свой второй день рождения. Близкие узнали обо всем лишь после публикации в «Красной звезде», а впоследствии его наградили за этот полет медалью «За боевые заслуги», но потом у него еще долго клоками вылезали волосы.

В 1988 году в Очакове в полете с Алексеем Дегтяревым, он после набора высоты передал ему управление и наклонился, чтобы поднять упавшую маску, а выпрямившись, внезапно увидел стремительно надвигавшуюся на него стену серой воды.





Он молниеносно исправил ситуацию, но потом долго еще просыпался в холодном поту, видя во сне, как они с Алексеем врезаются в воду.

В 1991 году во время испытаний истребителя Су-27К и подготовки к первой посадке на авианосец, у самолета внезапно отказало управление, самолет бросило на спину, и он вошел в штопор. Апакидзе до последнего старался спасти истребитель и лишь в самый последний момент рванул рукоятку катапульты. В довершение его понесло прямо на пылающий на земле самолет, и ему пришлось тянуть лямки парашюта, чтобы перелететь пылающий костер. А на вопрос, почему он тянул с катапультированием, он ответил: «Я все рассчитал – у меня оставалось 4 секунды».



За находчивость и решительные действия в аварийной ситуации ему потом вручили Почетный диплом Международного фонда авиационной безопасности, но сам он неоднократно признавался, что «не может себе простить того, что не смог спасти истребитель».

Он очень тяжело переживал гибель своих летчиков, болел за их семьи – брал вину летчиков на себя, чтобы семьи не остались без пенсии, если вдруг решат, что летчик сам виноват. Смерть забирала друзей Тимура – первым ушел Женя Белунов, в честь которого Тимур позднее назвал своего сына, а когда погиб Алексей Власов, он сказал матери, что из него как будто стержень вынули, такой он стал слабый. Придя с ней в церковь помолиться за упокой его души, он, по ее свидетельству, попросил у Николая Чудотворца «счастья для моих летчиков». Для себя он никогда и нигде ничего не просил, ни перед кем не гнул.

У аварий были и другие причины – в доверительной беседе Тимур как-то открылся другу: «Я думаю, что примерно треть летчиков, летающая на современных истребителях, хотя бы раз в жизни кратковременно теряет сознание в воздухе от запредельных для него в этот момент перегрузок. Но летчик никогда об этом не признается, потому что его сразу спишут, разве что лучшему другу можно сказать, которому доверяешь».

И сами летчики это знают – победить в бою при прочих равных условиях можно только за счет этих запредельных перегрузок, свидетельством чему – весь опыт Великой Отечественной войны и современных локальных конфликтов.

## Последний полет

Это был очередной праздник в честь военно-морской авиации, но дата была круглой – 85 лет, и высоких гостей в гарнизоне Остров под Псковом ожидалось много.

Подготовка к празднику для зам.командующего ВВС Военно-Морского Флота генерал-майора Т.А. Апакидзе была непростой – служебные дела, документы, противостояния с армейскими «чинодралами», организационные моменты, летная подготовка к собственному выступлению. Он безмерно устал, но продолжал делать свое дело так, как привык – с максимальной отдачей и на высоком профессиональном уровне. А уже на самом празднике, на его основном самолёте, который он осмотрел и принял, внезапно произошёл отказ, и ему пришлось экстренно перейти на резервный, у которого ранее, во время перегонки с Севера, тоже произошла какая-то проблема в управлении.

17 июля 2001 гости традиционно собрались на аэродроме и радостно наблюдали за чертившими в небе свои узоры самолетами, предвкусывая кульминационный момент – показательное выступление замкомандующего ВВС флота на истребителе Су-33.

И вот уже 6000 зрителей, не отрываясь, с восторгом смотрят в небо, где блестяще выполняет свою пилотажную программу «летающий генерал» Апакидзе. Его самолет уже пошел на посадку, когда пилот вдруг доложил в пункт управления полетом, что машина потеряла устойчивость. Последовала команда катапультироваться, но Апакидзе ее отклонил.

Зрители из гражданских еще не понимали происходящего и спокойно смотрели, как самолет с ревом несется вниз, полагая, наверное, что видят еще один из воздушных трюков летчика-аса. А его коллеги трагически застыли, понимая всю фатальность разворачивающейся перед ними картины. И только Женя Кузнецов, один из самых близких учеников Тимура, который руководил этим полетом, изо всех сил кричал по рации: «Катапультируйся!».

Самолет упал на нежилые хозяйственные постройки на окраине деревни Черепягино и в момент удара о землю взорвался. На какое-то мгновение все застыли, окаменев, не в силах поверить своим глазам, надеясь на чудо, на то, что все это неправда, что вот сейчас все выяснится, и Тимур, живой и здоровый, выберется к ним из кабины, и они станут радостно его обнимать, хлопать по спине и наперебой кричать, как же они все за него испугались. А потом все разом, молча, оступаясь и толкаясь, побежали туда, где вздымался столб дыма, надеясь, молясь, прося лишь об одном: «Только бы был жив!».

Генерал-майор Апакидзе лежал в кабине, крепко сжимая ручки управления, до последнего не желая расставаться с главным делом своей жизни. Он получил множественные переломы и был жив, но без сознания, и по дороге в больницу, не приходя в сознание, скончался. Ему было всего 47 лет, и после его трагической гибели осталась его семья – жена Леся, учительница, 17-летняя дочь Маша, 13-летний сын Женя и мать, Мария Марковна. А еще после него остались его осиротевшая команда – любимые летчики, друзья и ученики, все те, кто стал для него частью его неба, частью его жизни, которая вся и есть подвиг, совершаемый «за други своя».

Почему он не покинул кабину, мы можем только предполагать. Результаты изучения «черного ящика» долгое время не разглашались, о причинах катастрофы спорят







Могила Тимура Апакидзе на Троекуровском кладбище в Москве

до сих пор, версии высказываются самые разные.

Тимур Автандилович Апакидзе был похоронен на Троекуровском кладбище в Москве. На его похоронах собралось множество народу. Горе накрыло всех собравшихся, и его тяжелая пелена ощущалась просто физически. Бравые, мужественные летчики не скрывали слез и сжимали кулаки: «Как же так?! Почему не уберегли?!». Приехали из разных уголков страны офицеры, которые при жизни даже никогда не встречались с ним, прибыло огромное количество Героев России – весь цвет нации. «Всех собрал Тимур», - сказал вслух убежденный сединами адмирал.

На месте гибели Апакидзе, рядом с деревней Черепягино, был создан мемориальный комплекс. Его именем названа одна из центральных улиц в Острове-2, и в одном из островских парков создан музей под открытым небом, где первым экспонатом стал реактивный самолет, на котором он

летал, а на доме, где он жил, установлена памятная табличка.

В июле 2001 года в поселке Североморск-3 улицу Заполярную переименовали в улицу Тимура Апакидзе, а в сентябре состоялось открытие мемориальной доски на доме №4, где проживал Герой России; также его имя присвоили одной из улиц поселка Новофедоровка (бывший гарнизон Саки-4, Крым).

Мемориальный комплекс у деревни Черепягино Псковской области на месте гибели Т.А. Апакидзе



Памятная доска на улице Апакидзе в г. Остров Псковской области, бюст Т.А. Апакидзе в Североморске

С 2002 года в городе Великие Луки ежегодно проходит Кубок Псковской области по каратэ имени Героя Российской Федерации Тимура Апакидзе.

В годовщину его гибели, 17 июля 2013 года, на территории Комсомольск-на-Амуре авиационного завода был открыт памятник палубному истребителю Су-33, на который нанесены портрет Т.А. Апакидзе и бортовой номер машины – «70».

В 2015 году имя Тимура Апакидзе было навечно внесено в списки 2-й роты Нахимовского военно-морского училища в Санкт-Петербурге; в спальне курсантов установлена кровать для Героя; его имя называют первым при утренней и вечерней поверках.

Бюст героя установлен в Североморске и Новофедоровке; мемориальные доски открыты в Нахимовском училище, в Саках, Калининграде и Североморске-3.

Имя героя присвоено школе № 57 г. Мурманска, школе № 152 Красногвардейского района г. Санкт-Петербурга, школе № 11 г. Калининграда, а также военно-патриотическому клубу «Кадеты авиации» в городе Сызрань.

Бард Константин Фролов посвятил Т.А. Апакидзе свою песню «Поговори со мной о крыльях».

Мама Тимура Апакидзе Мария Марковна, его жена Леся и дочь Марийка – частые гости в школах и воинских частях с рассказами о нем и его пути.

О нем написаны книги, сняты фильмы, и множество людей до сих пор вспоминают его с огромным уважением и непреходящей болью утраты.

Друзья, сослуживцы и все, кому дорого его имя, каждый год собираются в скорбный день на его могиле, чтобы почтить его память и сказать себе, что жизнь подарила им небывалое счастье – жить с ним одно время, быть с ним рядом, служить вместе с ним, знать его и равняться на него. И это то, что никакая смерть у них не отнимет.

## Куда уходят герои

Гибель Тимура Апакидзе – величайшая трагедия российской авиации и флота и огромная потеря для всех нас, истинный смысл и значение которой современникам еще только предстоит осознать и оценить. Для того чтобы по достоинству оценить масштаб и значение этой личности для армии и для страны, наверное, должны пройти годы.

У него была душа настоящего русского офицера, для которого благо Отечества являлось смыслом высокого служения, а честь и совесть были главным камертоном собственной жизни. Стержнем его личности были мужество, честность, порядочность, благородство, верность принципам, любовь к Родине. Это был государственный в самом широком смысле этого слова – он буквально положил свою жизнь на то, чтобы в России появилась палубная авиация.





В фильме «Кобра над океаном» в финальных кадрах Тимур Апакидзе говорит: «Я думаю, не все у нас так плохо – встанем мы еще с колен. Я почему-то уверен, что нашему государству принадлежит лидирующее положение в следующем веке, и не только в армии, а в целом, и в духовном отношении, и в нравственном – они нас поэтому и боятся».

И сегодня мы все являемся свидетелями исполнения его пророческих слов. Возвращение России на геополитическую арену в качестве мировой державы – это заслуга, в первую очередь, тех советских, российских летчиков и моряков, кто в «смутные 90-е» не предал Отчизну и не разбрасывался воинской присягой. Тех, кто не стал присягать и «переприсягать» сначала России, потом Украине, и затем снова России. Они служили бескорыстно, служили своей единственной Родине, и служили так, что сделали нашу армию и флот снова великими.

И благодаря их усилиям, в 2014 году вступил в строй новый (о чем в свое время мечтал Тимур) тренажер НИТКА в Ейске, продолжил свою работу такой же комплекс в Саках (Крым). Габариты летного поля комплекса эквивалентны летной палубе тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов», того самого «Кузи», с палубы которого впервые взлетел палубный летчик номер один Тимур Апакидзе. А в 2018 году началась модернизация стоимостью 1 млрд. долларов и самого авианосца «Адмирал Кузнецов», чтобы на нем смогли базироваться не только Су-33, но и МиГ-29К/КУБ, и чтобы вновь с его палубы поднимали ввысь свои самолеты лучшие летчики страны, цвет и гордость России.

Герои уходят от нас лишь для того, чтобы осветить своим подвигом путь идущим за ними. Чтобы дать высокий образец служения ближнему. Чтобы показать смысл и честь служения Отчизне.

Когда-то, в далеком 1978 году, Тимур Апакидзе написал своей жене Лесе: «На место погибших должны вставать другие, иначе наше небо некому будет защищать».

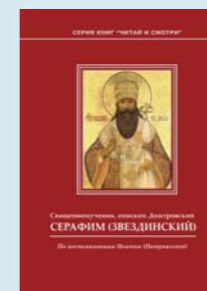
И сегодня в России, всем врагам назло, вновь подрастают мальчишки, которые, как показал им всей своей жизнью Герой России генерал-майор Тимур Автандилович Апакидзе, точно знают, что Родина всегда только одна, и ей два раза не присягают.



«Адмирал Кузнецов» у берегов Сирии, 2016 г.



Книга 1.  
Аркадий Зюзин  
«Непобежденный»



Книга 2.  
«Священномученик  
епископ  
Дмитровский  
Серафим  
(Звездинский)»



Книга 3.  
Аркадий Зюзин  
«Первые  
в созвездии СУ»



Книга 4.  
Аркадий Зюзин  
«На защите  
Отечества»



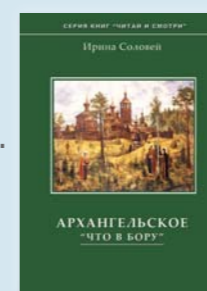
Книга 5.  
Лариса Черкашина  
«Александр Пушкин.  
Тайны древа»



Книга 6.  
Аркадий Зюзин  
«Притяжению  
земному вопреки»



Книга 7.  
Ирина Пятилетова  
«Странствия  
русского пилигрима.  
Святая земля»



Книга 8.  
Ирина Соловей  
«Архангельское,  
«что в бору»



Книга 9.  
Николай Черкашин  
«Легендарный  
Севастополь»



Книга 10.  
Аркадий Зюзин  
Николай Черкашин  
«Бросая  
вызов бездне»



Книга 11.  
Ирина Пятилетова  
«Анна из рода  
Патрикеевых  
(Иоанна  
Дмитровская)»



Книга 12.  
Татьяна  
Мирошник,  
Владимир  
Мирошник  
«Минное поле»

Издательскому литературно-просветительскому проекту «Читай и смотри» исполнилось пять лет. Цель проекта «Читай и смотри» - СОХРАНИМ НАШУ ИСТОРИЮ ВМЕСТЕ! Сохранение истории России посредством книг и кинофильмов. Наши книги и рекомендованные киноленты - союзники школы и семьи в общем деле: в воспитании и просвещении подрастающего поколения. В книгах и кинофильмах отражены реальные примеры героизма, патриотизма и силы духа, проявленные нашими соотечественниками, как в далеком прошлом, так и в недавнее время. Подрастающему поколению жизненно необходимо не отказываться от славы своих предков, знать и не забывать ее, уберечь и сохранить для будущих поколений.

Единение Слова и Образа! Книги по истории России - это наша память о героическом прошлом нашего Отечества, а рекомендованные игровые и документальные фильмы - это дополнение к прочитанному. Рекомендованные фильмы несут образовательную и познавательную функции, помогают детям и взрослым лучше понимать суть произошедших событий, отраженных в книге.

В проекте принимают участие писатели, педагоги, священнослужители, историки, краеведы, журналисты, режиссеры, сценаристы и общественные деятели.





Книга 13.  
Николай Черкашин  
“Глубины,  
дельфины,  
Галина...”



Книга 14.  
Николай Черкашин  
“Брестские врата”



Книга 15.  
Аркадий Зюзин  
“Четвертая рота”



Книга 16.  
Татьяна Беляева  
“Ирина и Ярослав.  
Путь от любви  
к святости”



Книга 17.  
Николай Черкашин  
“Герои К-19”



Книга 18.  
Аркадий Зюзин  
“Космические  
инженеры”



Книга 19.  
Аркадий Зюзин  
“Семь зимних  
дней под  
Дмитровом”



Книга 20.  
Аркадий Зюзин  
“Комбат-батяня”



Книга 21.  
Аркадий Зюзин  
“Дмитров  
в Смутное время”



Книга 22.  
Ирина Пятилетова  
“Летопись  
героического  
похода. Конный  
переход Ашхабад -  
Москва.”



Книга 23.  
Николай Черкашин  
“Федор Конюхов:  
одиночное плавание.  
Путешественник  
глазами  
путешественника.”



Книга 24.  
Николай Черкашин  
“Подземный линкор”



Книга 25.  
Людмила Рябиченко  
“Родине два раза не присягают!  
Две стихи Тимура Апакидзе”  
*Рекомендуем посмотреть!*  
1. Документальный фильм  
«Форсаж», (2001 г.)  
Производство КВС “Риск”  
Режиссер Наталья Гугуева  
2. Документальный фильм  
"Форсаж. Возвращение", (2016 г.)  
Режиссер Наталья Гугуева  
Производство Студия “Встреча”

Читай и смотри интернет-версию: [kino-slovo.ru](http://kino-slovo.ru)

© Образовательный проект «Берега»

Авторы проекта Ирина Дядченко, Юлия Васечко

Литературный редактор Ирина Пятилетова

Корректор Елена Рыкова

Выражаем благодарность спонсорам за поддержку проекта

Москва - 2022

