



В НЕБЕ СИБИРИ, В ДЖУНГЛЯХ СЬЕРРА-ЛЕОНЕ

На последнем заседании шуры было принято решение обратиться к родственникам шести тысяч разыскиваемых «афганцев» — для сбора дополнительных доказательств об их нынешней якобы российской «прописке». Срок — 10 дней. Руководство движения подчеркнуло, что это не является новым условием освобождения пилотов. И 30 декабря заложников отпустят при любых вариантах.

В эти дни Шарпатов написал в дневнике: *«Талибы пообещали опустить нас через десять дней. Но я им не верю. Еще найдут какую-нибудь зацепку!»*. А в «день освобождения» горестно вывел: *«Талибы отказали в приезде московской делегации: у них «появились новые сведения об угнанных в СССР афганцах»*.

— Как мы потом узнали, против нашего освобождения выступили полевые командиры, — рассказывает сегодня Владимир Ильич. — Прилетев из-под Кабула, они заявили Омару: мол, попробуешь отпустить экипаж — мы расстреляем русских летчиков, самолет взорвем, а сами перейдем на сторону Рабани. Так сорвалось наше освобождение.

А далее было то, что Владимир Шарпатов выразил горькими строками: *«Монотонные дни плена, живем в центре дурной бесконечности: позади — мгла, впереди — ни зги. Как кошка с мышкой играют с нами талибы ...»*.

Плен — ограничение свободы физической, но не свободы духа. Никогда еще у Владимира Шарпатова не было столько времени подумать, поразмышлять о своей жизни. Были ли канда-гарский плен ее окончательной точкой? Или, напротив, начинался отсчет какой-то новой жизни? *«Я верю в своего ангела-хранителя»*, — написал Владимир в дневнике России ³³⁶ и мысль отсекали второстепенное, оставляя главное в судьбе.

А что считать главным? Может, прилет По-2 в его родной поселок в 1943 году? Появление самолета стало невиданным событием для красногорцев. Всех любопытных авиатор отгонял от крылатой машины, а маленького Вову с мамой почему-то допустил. В кабине он спросил малыша: «Летчиком будешь?». Мальчонка ответил не задумываясь: «Буду!».

Путь Володи Шарпатова в авиацию был непростым. Его юность пришлась на хрущевские сокращения военной авиации, спецшкол и летных училищ ВВС. Тогда Владимир поступил в известный Казанский авиационный институт. Учебу совмещал с работой на авиапредприятии, занятиями в аэроклубе. После 3 курса взял академический отпуск и поступил в Краснокутское летное училище гражданской авиации. Во время курсантских каникул Владимир умудрялся сдавать сессии в институте. Уже будучи летчиком, он защитил дипломный проект в КАИ. Летчик с инженерным образованием — большая редкость в 60-е годы. Позже Шарпатов окончит и Академию гражданской авиации. Наличие двух высших образований — это возможность блестящей карьеры. Опытным профессионалом, имеющим 16,5 тысяч часов налета на различных типах самолетов, Владимир Ильич стал, но в большие начальники не вышел. Почему? На этот вопрос он отвечает просто: жил по совести, приспособляться не хотел, всегда отстаивал свое мнение, не считаясь с последствиями. Будучи пилотом-инспектором лётно-штурманского отдела, он отказался готовить проект приказа о наказании летчика из Сургута, поскольку при расследова-