нии не увидел его вины в задержке вылета. Это стоило ему карьеры и всех материальных благ, сопутствующих ей.

Но свою небесную судьбу Влидимир Шарпатов считает исключительно счастливой. Ему одному из первых в стране летчиков-эксплуатационников довелось осваивать Ил-76, участвовать в его производственных испытаниях. «На земле Ил-76 — такой богатырь, а в воздухе похож на ласточку. Мы его «ласточкой» и звали», — с любовью о самолете говорит Владимир Ильич.

Поступление перспективного Ил-76 в гражданский воздушный флот совпало с эпохой бурного освоения Тюменского севера. Летчики доставляли газовикам и нефтяникам буровое оборудование, тяжелую гусеничную технику, в том числе экскаватор КАТО. В ходе производственных испытаний крылатой машины Шарпатову довелось участвовать в полете продолжительностью 10 часов 40 минут. Довелось ему взлетать и с грунта, причем с предкрылками и закрылками, выпущенными в посадочное положение. Этот уникальный опыт и спас жизнь Шарпатова и его товарищей в критическую минуту побега из Кандагара...

В летной биографии Владимира Ильича была еще одна выдающаяся страница — полеты в 65 зарубежных странах. Правда, открылась она не от хорошей жизни. Перестройка в СССР, закончившаяся крахом государства, едва не погубила и гражданскую авиацию. Летчики выживали кто как мог, работая в частных авиакомпаниях, что нередко было сопряжено с риском для жизни.

Шарпатов доставлял гуманитарную помощь из Фуджары в Магадишо — столицу Сомали. При нем американский флот покинул побережье, что едва не стоило жизни российскому экипажу, оставшемуся без прикрытия.

Владимиру Шарпатову, видно, на роду написано оказываться в эпицентре мировых событий. В ночь с 16 на 17 января 1991 года он прилетел в Джидду, что в Саудовской Аравии. В эти часы отсюда взлетали американские самолеты, наносившие удары по войскам Саддама Хусейна в Кувейте. Так начиналась операция «Буря в пустыне», о которой Шарпатов узнал, вернувшись в Каир. Ему довелось доставлять французские САУ, амуницию, противогазы в район боевых действий, перевозить два полка НАТО в Турцию.

Владимир Ильич с юмором рассказывает и о доставке зеленых ящиков с «охотничьими ружьями» в Северный Йемен, которые помогли ему победить войска Южного Йемена.

О его полетах с БМП на борту во Фритаун — столицу Республики Сьерра-Леоне вообще можно писать приключенческую повесть. Стремительная езда по джунглям, человеческие черепа на бамперах джипов — не выдумки, а реальность, которая могла плохо кончиться.

Были полеты и в Афганистан — тоже не от хорошей жизни. Как ни стремился Шарпатов уйти от «афганской темы», но какой-то невидимый магнит судьбы все-таки затянул его сюда. Еще весной 1989 года он принципиально отказался летать в Афганистан, куда некоторые экипажи тюменцев доставляли гуманитарную помощь. Сердцем переживая 9-летнюю афганскую драму, Владимир Ильич не понимал, зачем СССР, который вывел свои войска, вновь вкладывал сюда огромные деньги. Только через шесть лет, уже работая в казанском «Аэростане», согласился по личной просьбе генерального директора Бронислава Исхакова поработать по договору с фирмой «Трансавиа», организовавшей полеты на Афганистан.

Теперь, бессонными кандагарскими ночами, Шарпатов прокручивал в памяти полеты