



в эту страну, где с 1973 года, после свержения короля Захир-шаха, не прекращалась гражданская война. Вспоминал о том, как доставили в Кабул 34 тонны афганских денег, напечатанных в Перми. Как ночью бомбили аэродром в Баграме, куда его Ил-76 доставил топливо...

Да, нерадостные мысли лезли в голову. Возникло ощущение, что все эти «приключения» последних лет были предвестниками плена. Что дальше? Владимир Шарпатов не обманывал себя и не тешил иллюзиями. Логика развития событий оптимизм не рождала. Оставалось надеяться только на себя и на то необыкновенное везение, которое выпадает только раз в жизни.

### НАД ПУСТЫНЕЙ РЕГИСТАН, В СТОРОНУ ИРАНА

16 августа 1996 года начинался 378-й день плена. Экипаж подняли в 5.30 и повезли на аэродром. Авиаторам предстояло опробовать двигатели и системы самолета, а главное — заменить пневматик колеса, лопнувший еще 10 июля. Тогда, в июле, экипаж впервые в полном составе попал на самолет. К тому времени созрело несколько планов побега. Но заранее все рассчитать при побеге на самолете невозможно. Необходимо счастливое стечение обстоятельств. Оно и наступило. После обеда многочисленные надзиратели ушли молиться на вышку диспетчера. В самолете остались лишь три охранника. Вторая попытка включить ВСУ, но уже от АПА, оказалась более удачной — удалось запустить один из двигателей. Когда убрали рамку, ВСУ вырубилось вновь, но двигатели уже работали.

События нарастали стремительно. Шарпатов начал движение по магистральной рулеж-

ке. Когда АПА и микроавтобус талибов рванули наперерез к Ил-76, командир начал разбег со скоростной рулежки, выходящей под углом 30 градусов к взлетно-посадочной полосе. Талибы оказались фактически под крылом самолета, но было уже поздно — крылатая машина набрала скорость при разбеге, которой все-таки было недостаточно для взлета. Но поставив механизацию крыла в посадочное положение, Шарпатов сумел взлететь — фактически с последней плиты.

Охранники поняли смысл происходящего, только когда раздался стук убирающегося шасси. Когда началась борьба экипажа с тремя талибами, Шарпатов один пилотировал самолет. Какое-то время он шел на высоте 50 метров над пустыней Регистан в сторону иранской границы и далее курсом — на Арабские Эмираты. Истребитель талибов запоздало поднялся в воздух, предполагая, что Ил-76 ушел на север, на Кабул. «Илюшин, Илюшин, какой твой номер?», — запрос был для простаков.

Иран разрешил пролет Ил-76 над своей территорией. А в Шардже самолет уже ждали представители «Трансавиа» и полиции. Когда после уверенной посадки (это после годового перерыва в полетах!) Шарпатов вылез по пояс из пилотской кабины, один из полицейских принял его за талиба — из-за бороды.

Дальнейший ход событий — уже из разряда приятных воспоминаний. Перелет в Москву из Абу-Даби на Ил-62, где на борту находились два инкассаторских мешка с несколькими миллионами долларов, предназначенными для выкупа пленного экипажа. Считай, Шарпатов сэкономил их для России. Потрясенные руководители «Талибана» грозились совершить теракт против авиаторов как в Арабских Объединенных Эмиратах, так и в Казани. Но Шарпатову было глубоко наплевать на эти угрозы. Он