

Крылатый ангел Осетии.

Джиоева З.Х.

История

МБОУ СОШ № 43, г. Владикавказ, Республика Северная Осетия-Алания

В истории каждого народа есть люди, чья жизнь становится живым примером того, как мечта и беззаветная любовь к Родине способны преодолеть любые преграды. Мне посчастливилось родиться на земле, которая славится героями. В этой статье я бы хотел остановиться на личности Инала Захаровича Остаева, летчика 1-го класса, полковника в отставке, посвятившего небу 27 лет и более 13,5 тысяч лётных часов. По единственной тогда возможной дороге — по воздуху — он выполнил 160 полетов в блокадный Цхинвал, оказывая всевозможную помощь жителям и защитникам города. Через Кавказский хребет он вывез 293 тяжелораненых осетина. Его оранжево-жёлтый вертолёт Ми-8 в те грозные 1991–1992 годы стал настоящим ангелом для Южной Осетии, символом надежды и спасения в самое трудное время.

Жизнь Инала Остаева — яркий пример того, как простой мальчишка из высокогорного поселка Квайса, не имевший никаких особых предпосылок, кроме горячей мечты, сумел своими руками построить судьбу и стать легендой. Его путь от детских полётов на самодельных авиамоделях до героических рейсов над заснеженными перевалами Кавказа показывает: настоящая любовь к небу и к своему народу способна творить чудеса даже тогда, когда, казалось бы, нет никаких шансов.

Инал Остаев родился в высокогорной Квайсе — небольшом поселке в Кударском ущелье Южной Осетии. Суровая природа, высокие горы, чистое небо и трудная жизнь без отца сформировали характер будущего лётчика с ранних лет. Особое влияние на мальчика оказали его родственники — настоящие легенды осетинской авиации. Он приходился родственником первому Герою Советского Союза из Южной Осетии — лётчику Алексею Остаеву. Память о знаменитом дяде с детства вела Инала к мечте о небе. Большую роль сыграли и другие близкие люди: дядя Сергей Цхурбаев, который до Великой

Отечественной войны руководил аэроклубом Цхинвала, и однофамилец матери — заслуженный пилот СССР Харитон Цховребов. «Из-за этих трёх пилотов я рвался в авиацию», — вспоминает Инал Захарович. С малых лет он занимался авиамоделизмом. Именно Инал стал инициатором открытия секции авиамоделизма в Квайсе при Доме культуры. Мальчишки собирали собственные модели самолётов и запускали их над площадью и в горах. Эти первые «полёты» навсегда поселили в душе будущего лётчика любовь к небу.

Жизнь в Квайсе была непростой. Инал и его сестра росли без отца, но рядом были очень добрые и отзывчивые соседи. Когда пришло время уезжать на учёбу, соседи провожали его такими искренними пожеланиями, что, по словам самого Остаева, они, кажется, сбывались всю его жизнь. Так в сердце мальчишки из высокогорного села зародилась мечта, которая впоследствии определила всю его судьбу.

Путь в авиацию оказался долгим и непростым. Сначала Инал окончил училище, где готовили авиадиспетчеров, но его тянуло в небо, он хотел летать, а не смотреть на самолёты с земли. В 21 год — это был уже крайний возраст для поступления в летное училище — он добился своего. При помощи Харитона Николаевича Цховребова он дошёл до заместителя министра Гражданской авиации СССР. По указанию высокого руководства юношу распределили в Омское летное училище. В 1972 году Инал Остаев успешно его окончил, а в 1980-м закончил академию Аэрофлота.

После училища началась настоящая лётная биография. Он летал на разных рейсах в Риге, в Сибири, Заполярье. Особенно ценным стал опыт работы в условиях Крайнего Севера и Восточной. Там погода меняется несколько раз в день, и пилот учится использовать силы природы, предугадывать опасность и выходить победителем из самых сложных ситуаций. «Для пилота очень важно уметь использовать силы природы, понимать погоду, уметь уберечь себя. А там погода меняется несколько раз в день», — подчёркивает Остаев. Именно северный опыт сделал его настоящим профессионалом, который позже легко справлялся с горными условиями Кавказа. Со временем Инал Захарович стал

командиром Енисейского летного отряда в Красноярске — по военным меркам это был целый полк. Он прошёл переподготовку на пилотирование вертолётов и увлёкся ими всерьёз. За два года до возвращения на Родину он уже имел право подбирать площадку и сажать вертолёт на высоте трёх тысяч метров в Саянских горах.

Казалось, жизнь сложилась успешно: высокая должность, уважение коллег, интересная работа. Но когда в родной Осетии началась война 1989–1992 годов, всё изменилось. Инал Остаев много раз писал рапорты с просьбой отпустить его на Родину, но разрешения не получал. Тогда он взял отпуск за два года (накопилось 120 дней) и ещё за свой счёт. Он приехал во Владикавказ, думая, что поможет и вскоре вернётся в свой полк. Руководство Красноярского управления обещало ждать его год. Но год прошёл, а война не закончилась. Блокада Цхинвала, тяжёлые бои, страдания мирных жителей — всё это не позволило лётчику вернуться в Сибирь. «Родину защищать — это святой долг», — сказали ему, и Инал Захарович остался. Он перевёлся во Владикавказ на должность командира вертолёта Ми-8. Так начался самый героический и самый тяжёлый период его жизни. К моменту его возвращения Цхинвал был полностью блокирован грузинскими боевиками. Дорог не существовало, добраться до города можно было только по воздуху. Вертолёты у Северной Осетии уже были, а вот опытных экипажей не хватало. Инал Остаев начал летать в блокадный город и совершал эти полёты до июля 1992 года. «То время было самым тяжёлым, самым трагическим для нашего народа. Цхинвал был полностью блокирован. Старики и дети находились в подвалах, а на окраинах города стояли ребята на боевых постах», — вспоминает лётчик. Он никогда не забудет свой первый рейс. С высоты город казался абсолютно пустым. Все, кто мог держать оружие, были на постах на окраинах. Из Цхинвала вывозили раненых, а обратно доставляли всё необходимое для обороны и жизни города. Бывало, перед вылетом ему говорили, что город уже сдан и людей там нет. Но он не верил, вылетал, подлетал к Цхинвалу — и его всегда встречали. Легкораненых лечили на месте, тяжёлых приходилось вывозить в Северную Осетию. Но путь лежал

через Кавказский хребет с перевалами высотой около 3 тысяч метров, а в облаках приходилось подниматься до 6 тысяч метров и выше, что на пределе технических возможностей вертолѐта. На такой высоте резко падает содержание кислорода. Для экипажа в вертолѐте были предусмотрены кислородные маски, а для пассажиров — нет. «Бывало так, что экипаж подышит, а потом передаем маски раненым в салоне, чтобы они не задохнулись. «Мы подышим, потом они подышат - так по очереди и дышали,» - рассказывает Остаев.

Он вывез 293 тяжелораненых. Один из самых запоминающихся случаев — когда вывез бойца, у которого «живого места не было, все внутренности наружу». Лѐтчик тогда подумал, что парня уже не спасти. А тот выжил и потом случайно встретил своего спасителя. Полѐты были крайне опасными. Однажды Инал вѐз важный груз из Чечни, не рассчитал вес. Вертолѐт едва оторвался от земли на полметра. Поляна заканчивалась, а высота не набиралась. Единственное, что смог сделать пилот - направить машину в траншею. Лопасть срезала ветки, вертолѐт шѐл почти «на брюхе», но всё-таки набрал скорость и ушѐл.

Особенно запомнился вывоз отряда Валеры Хубулова из Абхазии. Нужно было сделать это тайно, чтобы ни российская, ни грузинская стороны не узнали об участии юго-осетинского отряда. В вертолѐт, рассчитанный максимум на 24 человека, загрузилось 37 бойцов с оружием. Взлетали «по-самолѐтному», с разбега. В воздухе появились два грузинских боевых вертолѐта Ми-24 («Крокодилы»). Инал нырнул в облака, рискуя столкновением. Ребята в салоне периодически просовывали головы в кабину и спрашивали: «Инал, ну как, мы взлетим?» Большинство же мирно спали, полностью доверившись экипажу.

Экипажу часто приходилось менять маршруты из-за обстрелов. Грузины охотились за жѐлтым вертолѐтом. Однажды боевики несколько дней караулили его с гранатомѐтами на высоте, но именно в эти дни машина была на ремонте. Инал с Торезом Кулумбековым ввели условные коды, чтобы грузинские вертолѐты и прослушка не могли засечь рейсы. Запомнился и эпизод с группой иностранных журналистов. Чтобы мир узнал правду о войне в Южной Осетии,

журналистов нужно было доставить в Цхинвал и показать реальные обстрелы. Грузины, узнав о визите, прекратили огонь. Тогда Инал демонстративно полетел через грузинские сёла, а потом, сославшись на «фронтальную грозу», вернулся в Цхинвал по другому маршруту. Журналисты всю ночь и утро снимали интенсивные обстрелы и были в восторге. Один из них даже тащил в вертолёт неразорвавшийся снаряд.

Остаев тесно общался с полевыми командирами — Валерой Хубуловым и Аланом Джигоевым (Парпатом). Он гордится, что у Осетии были такие молодые, смелые и талантливые защитники. Однажды, когда экипаж арестовали, Парпат спрятал Инала в своей казарме, поставил на довольствие и выделил охрану. «Пусть попробуют сунуться сюда», — сказал он с улыбкой. В июне-июле 1992 года, когда решалась судьба Республики, Инал иногда делал по два-три рейса в день. Жители Цхинвала встречали вертолёт хлебом с сыром, зная, что лётчики голодны. А защитники ждали грузы с Севера как воздух.[1:15]

В послевоенную зиму 1993 года обильные снегопады в горах вызвали сход массы лавин на Транскаме. От святого места Мыкалгабыра и до селения на южном склоне хребта Рок всё было засыпано снегом. Причем лавины сошли одновременно, в полдень 25 февраля. Погода в этот день была штормовая. Даже на равнине, во Владикавказе шел сильный снег, дул порывистый ветер, была низкая облачность. Нетрудно представить, что творилось с погодой в горах. На северном портале сошла большая лавина, был снесен продуктовый склад военных и милиции, охраняющих портал. Погибли 3 солдата. На южном портале около 20 человек были заблокированы лавинами. Со стороны Алагира тоже почти вся дорога завалена лавинами. На северном портале военный наряд, сотрудники МВД и несколько гражданских, общей численностью более 20 человек, оказались в снежном плену. Люди остались без продуктов питания, притом в любое время могли сойти новые лавины и окончательно завалить людей. Все это Инал узнал в аэропорту, куда был срочно вызван начальником аэропорта. «Почему военные не вылетают, если их люди оказались в снежном плену?» – спросил он, хотя заранее знал ответ: в такую погоду ни один военный

летчик не возьмется лететь. Они этих гор боятся, как черта, даже в хорошую погоду. А таких погодных условиях наотрез отказались от полетов. Впрочем, они правы, центр мощного циклона находится как раз над Транскамом и перспективы его смещения или ослабления в ближайшие 2–3 дня не было. На гизельском круге Инала уже ждали Хетагуров, Шойгу, спасатели и корреспонденты. Инал принимает решение вылететь несмотря на опасность, он не мог оставить людей без помощи. После посадки, не выключая двигателей, принял на борт вертолета Сергея Хетагурова, Сергея Шойгу, Ирину Таболову, Руслана Тавасиева, многих спасателей и корреспондентов, которые почти заполнили вертолет. Остаев сказал: «Погода очень сложная, с таким грузом я не смогу пройти до портала. Надо оставить минимально необходимое количество людей, остальные пусть на машинах добираются до Буруна, а там будем действовать по обстановке». Хетагуров распорядился, и на борту осталось шесть человек. Всех предупредили, что полет будет сложным и необходимо привязаться ремнями. Над Тамиском бушевала снежная буря. Нужно было пройти немного выше, чтобы уменьшить вихревые потоки, но не очень высоко, там уже облака. В предвидении сильной болтанки Остаев дал команду экипажу и пассажирам сильнее затянуть привязные ремни и ни в коем случае не вставать с мест. Вертолёт постоянно проваливался в воздушные ямы. Это была настоящая физическая работа: с плечами, согнутыми под тяжестью резких перегрузок, мы битый час «гнули горб», пока не добрались из Владикавказа до Буруна. А над Буруном оказалось еще хуже: вертолет невозможно было удерживать в требуемых режимах. [1:35] Снег и ветер не давали возможности наблюдать за окружающими горами. Низкая облачность прижимала вертолет все ниже к земле. Выход в сторону северного портала – узкое ущелье закрыто снежной бурей. Инал предложил Хетагурову попробовать пройти это узкое место к «Мыкалгабыру», а дальше над Зарамагской долиной будет проще. – Давай, пробуй! – ответил он. Вдруг всё вокруг как бы вздрогнуло и внезапно вокруг взорвалось. О последовавших двух минутах рассказать просто невозможно. Действуя автоматически, он успокоил вертолет, который вдруг стал похож на

необузданную лошадь, пытающуюся сбросить седока. Мы не делали больше ни шага вперед. Земля под нашим вертолетом как бы остановилась. Было предельно ясно, что скорость воздуха из ущелья и скорость полета вертолета по величине одинаковы и противоположны. Принял экстренное решение вернуться, выйти с этого узкого участка. Но радиуса для разворота между скалами не хватало. Предупредив экипаж, чтобы наблюдали за задней полусферой, начал двигать вертолет медленным перемещением хвостом назад, пока не вышел на более открытое место. Произвели посадку возле реки Ардон. Через некоторое время Хетагуров вызвал меня наверх, к посту ГАИ. От него узнал, что за «Мыкалгабыром» лавина унесла автобус ЛАЗ. Около 40 человек погибли, как рассказывали очевидцы. Люди окружили Инала и умоляли еще раз попробовать, может, удастся долететь и спасти, тех, кто остался в живых. Стало известно, что на 87 километре между лавинами заблокирована автоколонна с людьми, 48 человек, среди них есть раненые и женщины. –После этого сообщения среди людей началась паника, ситуация выходила из-под контроля, народ требовал немедленных мер. Хетагуров объяснял, что погода не позволяет проводить спасательную операцию. После короткого совещания и подготовки всего необходимого произвели взлет. На борту были С. Хетагуров, С. Шойгу, начальник спасательной службы Р.Тавасиев и два спасателя. Решил лететь ниже, чем первый раз. Взлетели, вызвав на новый поединок стихию и горы. Сразу за Буроном встали над линиями ЛЭП и, точно повторяя их расположение, пошли над ними. Снежная пурга и воздушные потоки рвались нам навстречу между двух отвесных каменных стен узкого ущелья с такой яростью, словно вызывали на бой. Единственный ориентир в этой карусели – ЛЭП. До боли в глазах цепляясь за ЛЭП, которая теперь служила для прокладки воздушной дороги к попавшим в беду людям, вошли в самую гущу стихии. Хетагуров подобрался к кабине и предложил вернуться, но Инал ответил ему, что пока уверен в себе. Больше всего он боялся, что люди замёрзнут, что они не успеют их спасти. Когда люди увидели вертолет в непосредственной близости, они с трудом стали выбираться из машин, которые были наполовину завалены снегом. Садиться

вертолету было негде. Рядом скала, а над скалой свисала огромная масса снега. Возле скалы люди обозначили небольшую площадку, застелив ее чем-то вроде одеяла или матраца. Сажать вертолёт нужно было осторожно, чтобы не вызвать новую лавину. [1:253] Сначала сбросили груз для тех, кого не сможем забрать на борт, потом подняли раненых и женщин на борт. Всех здоровых пока оставили на месте. Многие плакали, поднимали руки вверх и молились, благодарили Бога за этот день. Посадку произвели на берегу реки, рядом с Буроном. Сбежалось очень много народу. Выгрузили раненых, чтобы полететь за оставшимися, пока не стемнело. Через 5 минут мы уже взлетели и пошли по уже проложенному маршруту. Оставшиеся и не надеялись, что за ними прилетят. Забрали еще около 20 человек. Прилетели в Бурон. Только тогда Инал позволил себе отдохнуть. Пока высаживали людей, Инал откинулся на спинку сидения и моментально отключился от усталости. 48 человек спас Остаев из снежного плена! После этого Сергей Шойгу пригласил его работать в «Центроспас» в Москву. Там Остаев получил квартиру и одну из высших наград Северной Осетии — медаль «Во славу Осетии» (в 1995 году Шойгу вручил её лично). Ранее, в 1992 году, он был награждён Почётной грамотой СОАССР. От Южной Осетии Инал Захарович получил орден Почёта, орден Дружбы, медаль «Защитнику Отечества» и Почётную грамоту Верховного Совета РЮО. Это не единственный случай, когда Остаев пришёл на помощь людям, оказавшимся в тяжёлой ситуации.

Когда из-за обильных снегопадов высокогорные сёла оказались отрезаны от мира, Инал Остаев доставлял туда муку, соль, спички, керосин для ламп. Люди встречали его как родного. В 2008 году, когда началась новая война, Остаев возглавил колонну с гуманитарной помощью от Совета Федерации РФ. После войны два года он возглавлял администрацию родной Квайсы, решал вопросы водовода, ремонтировал крыши домов, боролся с последствиями землетрясения. Он пытался возродить малую авиацию в Южной Осетии, участвовал в выборе мест для вертолётных площадок.

Инал Остаев — человек, который 27 лет провёл в небе и до сих пор говорит, что на земле ему немного сложно. Ему

постоянно снятся полёты. Даже глядя на пчёл на своей пасеке, он видит в их взлётах и посадках что-то родное, лётное. Он искренне считает, что не зря прожил жизнь: «Я доволен судьбой, что исполнилась моя мечта, летал на всём». Его оранжево-жёлтый Ми-8 давно выработал ресурс, но заслуживает стать памятником — символом тех, кто отдавал все силы для защиты Родины, и тех, кто не дожил до победы. Особенно трогает настрой защитников Цхинвала тех лет. «У ребят был такой настрой, что чувствовалось: пока жив последний защитник, город не сдадут», — вспоминает Остаев. Сегодня, наблюдая за нашими ребятами на СВО, Инал Захарович гордится осетинской молодёжью, но беспокоится, чтобы после войны они не оказались на обочине жизни, как это иногда случалось в 90-е. [1:196]

Жизнь Инала Остаева — яркий образец того, как надо своими руками строить судьбу, даже если к достижению заветной цели, казалось бы, нет никаких предпосылок, только мечта и любовь к Родине. Весь его жизненный путь учит нас: настоящая мечта, соединённая с мужеством и патриотизмом, способна преодолеть любые испытания. Пусть оранжево-жёлтый вертолёт Ми-8 Инала Остаева навсегда останется в памяти народа как символ надежды и спасения. И пусть его пример вдохновит новых цхинвальских мальчишек поступать в лётные училища, а может быть, когда-нибудь снова откроется аэроклуб в Цхинвале и продолжится славная традиция осетинских лётчиков. Инал Захарович Остаев показал всему миру: даже в самые тёмные времена у Осетии есть крылья. И пока есть такие люди, Осетия будет непобедима.

Список использованной литературы

1. Прерванный полет, 2005г. М: Москва, 341 с.