



Александр Шевчук

ЗАПИСКИ ПИЛОТА «СВИНТОПРУЛЯ»

Книга 2

Александр Шевчук

**Записки пилота
«Свинтопруля». Книга 2**

«Издательские решения»

Шевчук А.

Записки пилота «Свинтопруля». Книга 2 / А. Шевчук —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-937441-7

Работа пилота тяжёлого вертолёта — одна из сложнейших в мире. Многие тысячи часов, проведённых в северном небе, заставляют человека по-новому взглянуть на жизнь людей на земле и задуматься... Говорят, что любой человек может создать интересную книгу, если будет писать честно и от души. Автор старался писать именно так. А получилось или нет — судить читателям. Перед вами 7, 8, 9 части — это продолжение первой книги «Записки пилота «Свинтопруля» (6 частей).

ISBN 978-5-44-937441-7

© Шевчук А.
© Издательские решения

Содержание

Часть седьмая	6
«Память»	6
«Седьмое чувство»	12
«Выбор не велик»	16
«Страсти вертолётные»	19
«В болоте»	23
«Штурману посвящается»	27
«Земной резонанс»	31
«СеверА»	33
«Кормилица»	38
«Некоторые нюансы»	42
«Слепой полёт»	47
«Командир»	52
«Забавно вспомнить»	56
«Училище»	59
Конец ознакомительного фрагмента.	65

Записки пилота «Свинтопруля»

Книга 2

Александр Шевчук

© Александр Шевчук, 2018

ISBN 978-5-4493-7441-7 (т. 7)

ISBN 978-5-4493-7442-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Часть седьмая

«Память»

Начну «изда-лэ-ё-ко-о». По телевизору идут очередные новости. Взволнованный телерепортёр сообщает, что далеко-далеко, в Таймырской тундре обнаружен самолёт ЛИ-2. Машина произвела вынужденную посадку посреди таймырских мхов на брюхо. Видно, что самолёт в довольно таки приличном состоянии. Движки слегка зарылись в мох, лопасти винтов естественно напоминают серп, поскольку изогнулись от соприкосновения с земной твердью. Внутри самолёта, на внутренней поверхности борта, между шпангоутом и стрингерами, видна довольно четкая надпись карандашом. Мол, такого-то числа произвели вынужденную посадку, на борту столько-то пассажиров, среди них есть женщины и дети. Часть экипажа, во главе с командиром, и несколько пассажиров – мужчин, отправились за помощью к людям. Как потом выяснилось, именно эти люди и погибли, не добравшись до людского жилья. Но остальных, кто остался на борту на месте вынужденной посадки, через несколько дней нашли, спасли и вывезли на Большую землю.

А самолёт остался. Над ним всходило и заходило солнце. Его фюзеляж заметали снега суровой таймырской зимы. Его поливали дожди короткого северного лета. Птицы, в своих осенних и весенних перелётах, пролетали над старым самолётом. Полярные песцы боязливо пробегали мимо этой железной штуки, от которой всё ещё пахло авиационным бензином.

Так прошло почти семьдесят лет. И вот самолёт нашли. Я не думаю, что его нашли случайно. Многие лётчики, летавшие на северах, знают, где в тундре или в холмах и горюшках лежат обломки вертолётов и самолётов. Толку от этих знаний ноль. Никто не полезет вытаскивать старый самолёт, если только он не является раритетом или самолётом второй мировой войны. Вон сколько объявлений в авиационных журналах: «...сообщите сведения о нахождении самолётов „люфтваффе“, союзников (англичан и американцев) и т. д. и т.п.». Да и у нас иногда показывают репортажи о находке самолётов и танков, то в болоте, то в озере. Да и поисковики, я их считаю святыми людьми, пока ищут останки павших бойцов, находят обломки самолётов.

Извлекают из болотной жижи или из мёрзлой тундры, со дна озера или реки, то, что когда-то было самолётом, а вместе с машиной, если повезёт, из «небытия» возвращается и её экипаж. По номеру двигателя или авиапушки выясняют весь путь воина вплоть «до его минуты роковой». Потом находят его родню, хоть сына, хоть внука, хоть внучатого племянника, хоть кого-нибудь, чтобы знали люди на земле – ещё один не пропал без вести, а погиб в бою, как герой, исполнив свой долг до конца.

А потом над обломками самолёта стоят специалисты и прикидывают, что с ними делать. Если осталась хоть треть самолёта, возникает мысль – а не восстановить ли его?! Ну, чтобы можно было хоть в музей поставить. А особо «везучим» или хорошо сохранившимся самолётам (танкам), возможно, повезёт, их восстановят до лётного или рабочего (если это танк) состояния.

Нашему ЛИ-2 повезло. В таймырской тундре появились специалисты. Они осторожно расстыковали самолёт, разобрали его. Я видел, как вертолёт МИ-8 брал на подвеску зеленоватый фюзеляж самолёта и увёз его на Большую землю. Потом фюзеляж, плоскости и двигатели погрузили на баржу и повезли в Красноярск, где самолёт будут восстанавливать и возможно доведут до лётного состояния.

Вся эта эпопея с подъёмом, транспортировкой и восстановлением самолёта заварилась видимо по одной простой причине. В огромной стране под названием РОССИЯ не осталось ни

одного летающего самолёта ЛИ-2. Да, что там летающего! Памятники, где установлен ЛИ-2, можно на пальцах перечесть! Только в Салехарде, возле аэропорта стоит один ЛИ-2, серебристого цвета, в Монино (в музее авиации) есть один и в музее Северного флота, по-моему, есть ещё один. А летающего ни одного больше нет. Последний летающий экземпляр разбился несколько лет назад. Упал на дома дачного посёлка в ближнем Подмосковье. В стране, где в годы Великой отечественной войны ЛИ-2 был основной машиной военно-транспортной авиации, а в послевоенные годы, вплоть до появления самолёта ИЛ-14 (ИЛ-12), был рабочей лошадкой при перевозке грузов и пассажиров, а в полярной авиации (полёты в небе Арктики и Антарктики, ледовая разведка), ему вообще не было равных. Это самолёт-легенда, по которому до сих пор вздыхают старые лётчики, техники, полярники. И вот не осталось ни одного. Даст бог, нашего «найдёныша» доведут до ума, и уютный рокот его лопастей и движков мы услышим из поднебесья.

Когда тут исполнилась юбилейная дата трассе «АЛСИБ» (Аляска-Сибирь), к нам прилетел красавец-самолёт DC-3. Это с него, по лицензии, мы делали свои ЛИ-2 (назвав их в честь инженера Лисунова). Так вот, заморский «предок» выглядит ничего себе, как конфетка! Блестят полированные коки винтов, лоснится от хорошей покраски фюзеляж, да непривычные для машин 30-х годов прошлого века, торчат антенны УКВ-радиостанций. Да в кабине пилотов, поверх привычной приборной доски, закреплён GPS-навигатор, дитя нынешней эпохи, эпохи спутников. Смотрю я на то, как бережно хранят, содержат, обслуживают и летают на нём наши бывшие союзники и горькое чувство обиды ранит моё сердце.

Я понимаю, у них, на той стороне «большой лужи» (океана) более сытая, спокойная жизнь. Над их головами за один век (всего СТО лет!!!) не прокатились две революции, две мировых войны, одна гражданская, три разрухи, две голодовки, коллективизация, индустриализация, два послевоенных восстановления народного хозяйства, одна перестройка, куча реформ «младореформаторов», один дефолт, и как вишенка на торте – санкции западных «партнеров»! И они как-то находят время и деньги, чтобы сохранить старые самолёты (и не только самолёты и вертолёты, но и паровозы, правда паровозам повезло, и мы их храним, хоть немного, но храним, и они у нас ездят, водят ретро-поезда) для памяти будущих поколений. Хотя, если честно сказать, DC-3 у них летает не только, как музейный экспонат, он вполне себе рабочая лошадка. Возит грузы и людей в Латинской Америке, на Аляске, а с новыми (турбовинтовыми) двигателями и пятилопастными винтами этот самолёт спокойно летает в высоких широтах.

Гитлер и его приспешники когда-то грезил о тысячелетнем рейхе. Правда, мы этому рейху свернули шею через двенадцать лет после его образования. Америка сравнительно молодая страна, и им обязательно нужно как-то отметить свой путь в истории. Поэтому они так старательно создают свои музеи. Музей первой кибитки переселенцев, музей-шахта на золотых приисках Юкона, музей того, музей сего. Видимо история тысячелетней Руси, её просторы, оказали своё влияние на особенности нашего менталитета, отношения к тому, что нас окружает. Много раз русскому народу приходилось из пепла, из руин восстанавливать целые города, возрождать из разрухи огромные промышленные предприятия, или строить их на прежнем месте снова. Может быть, поэтому нет такого трепетного отношения к прошлому. Хоть к образцам техники прошлого, хоть к старинным зданиям. Ах, подумаешь, ах, ерунда! У нас этого добра завались. Ан, нет! Не успели оглянуться, а и нет ничего. Не успели, не досмотрели, а то и тупо порезали на металл, как самолёт ЛИ-2 и не его одного. И вот уже о том, что было, что стояло на этом месте (если это здание), что здесь летало или ездило, напоминают только старые фотографии или чертежи.

У меня всегда возникает лёгкое чувство зависти, когда я смотрю, как англичане отмечают день битвы за Британию. Они конечно молодцы, достойно сражались в воздушных боях против гитлеровских люфтваффе. И в память о тех славных днях сохранили летающие символы той

эпохи. И когда видишь, как над головами людей, восторженно глядящих в небо, пролетает строй самолётов времён Второй мировой войны, сердце тоже заполняется радостью. В центре строя летит бомбардировщик «Ланкастер», а за левым и правым крылом, выдерживая строй, висят истребители «Харикейн» и «Спитфайр». Люди провожают глазами самолёты, снимают их на видеокамеры и телефоны. И все, от любого мальчишки, до убелённого сединами старика, восторгаются славным прошлым своей Британии.

А ведь наша воздушная война за нашу Родину, за само право на жизнь, была не менее драматичной, гораздо более кровавой. Когда отмечали семидесятилетие Великой Победы на Красной площади, как обычно прошёл парад. Я очень люблю смотреть этот парад. От первого и до последнего момента. Особенно мне, как авиатору, интересно смотреть воздушную часть парада. Я горжусь и люблю свою Авиацию. Моё сердце замирает от восторга, когда в мирном голубом небе над Красной площадью проплывают величественные самолёты дальней авиации ТУ-95, ТУ-22М3, ТУ-160, современные штурмовики и фронтовые бомбардировщики, скоростные истребители, рокочет винтами строй вертолётов армейской авиации. Это всё очень красиво и привлекательно. Но вы только на секунду представьте, если бы воздушная часть парада начиналась несколько иначе...

Чтобы оркестр на площади замолчал, и в этой тишине с неба донёсся мерный стрёкот авиационного движка. Впереди всей воздушной армады летит маленький самолётик, биплан ПО-2. Именно с него начиналась вся мощь советской авиации, авиации ПОБЕДЫ. Не было в Советском Союзе ни одного лётчика, который бы в начале своей лётной жизни миновал бы этот маленький самолёт. Не зря его называли «учебная парта». Сотни аэроклубов предвоенной страны готовили тысячи молодых лётчиков именно на этом самолёте. А уж потом, за маленьким ПО-2 в небе над Москвой должны появиться истребители И-16, И-153 «Чайка», ЛаГГ-3, ЯК-1, ЯК-3, ЯК-9, ЛА-5, ЛА-7, МиГ-3, штурмовик ИЛ-2, бомбардировщики СУ-2, ПЕ-2, ТУ-2, ИЛ-4 и ПЕ-8. Чтобы и ветераны на трибунах и мальчишки видели, каким воздушным оружием завоёвывалась Победа! А уж только потом в небе должна появиться современная авиация.

Ведь самолёт времён Великой Отечественной войны, это не просто летающее «железо». Это-ПАМЯТЬ! Память об оружии предков – прадедов, дедов, отцов. Не зря же люди ставят памятники. Памятник, ведь это от слова память. Как сказал в послевоенные годы один учитель-фронтовик своим ученикам: «Как только вы забудете эту войну, так сразу ждите новую...».

Я понимаю, что мои слова о самолётах-памятниках кому-то покажутся смешными. Да, сохранить такой самолёт, содержать его в лётном состоянии – это большие расходы, а у нас на это всегда денег нет. Вот на всякую фигню, эти бесчисленные шоу, деньги есть, а вот на «память» денег, увы, нет. Всё держится только на труде энтузиастов, любителей авиации, подвижников, которые по крупицам собирают старые машины, разыскивая в архивах чертежи, по старым фотографиям. Это титанический труд, низкий поклон этим людям и их золотым рукам за эту кропотливую работу. Но как-то же находят средства те же англичане, немцы, американцы. Смотришь на их вылизанные до блеска «Мессершмитты», «Мустанги», «Спитфайры» и диву даёшься. Да, у них многие машины являются чьей-то частной собственностью, собственностью довольно обеспеченных людей – любителей авиации. Но вот англичане собрали девять миллионов фунтов стерлингов частных пожертвований, чтобы довести до лётного состояния реактивный бомбардировщик пятидесятых годов прошлого столетия «Вулкан».

В Америке есть национальный музей авиации и астронавтики. Там хранится почти всё, что летало над американским континентом, начиная с самолёта братьев Райт, и заканчивая космическими ракетами. Я видел документальные фильмы об этом музее. Там можно не только увидеть все экспонаты, но и посмотреть фильмы и материалы об авиации, посмотреть, как

восстанавливают старые самолёты, принять посильное участие в этом процессе, если захочешь, можешь помочь материально. Такие же музеи есть во многих странах мира.

Есть и у нас в России такой музей. Для всех любителей авиации, профессионалов, историков авиации знакомо это название – Монино. Мне довелось всего два раза там побывать. Жаль, что Монино находится довольно далеко от Москвы. Так же любому человеку, мало-мальски интересующемуся авиацией знакомо ещё одно название – Ходынка. Так назывался аэродром почти в центре Москвы, позади центрального аэровокзала, появившегося много позже. На этом огромном поле находилась бетонная взлётно-посадочная полоса ильюшинского завода. В интернете можно увидеть кадры, как на эту полосу садятся и взлетают с неё солидные корабли ИЛ-18, ИЛ-76, ИЛ-86. В своё время была очень хорошая идея – создать в этом месте самый главный, самый центральный национальный музей авиации СССР и России. Даже часовню построили в память об авиаторах, завезли какое-то количество экземпляров авиатехники. А потом, недалёковидная государственная политика и невиданная алчность московских властей, какой там, на хрен музей в центре Москвы, когда квадратный метр земли стоит, будто здесь под ногами золотые россыпи, привели к тому, что все мысли и планы об авиамузее развеялись, как выхлоп турбин за самолётом. Всю землю Ходынки, где раньше проходила подготовка к параду Победы, отдали под застройку (вон пусть едут в подмосковное Алабино тренироваться), и теперь всё лётное поле занято новостройками. А авиационную технику, оказавшуюся в ненужное время не в том месте, постигла печальная участь. Я как увидел, что сделали с несчастными самолётами и вертолётами, у меня сердце кровью обливалось!

Прекрасный человек, журналист Сергей Лапенков придумал «Бессмертный полк». Теперь не только вся страна, но и весь мир видят, что это такое – «Бессмертный полк». Это уже нельзя назвать акцией, это движение души многих миллионов людей, от мала до велика, разных уровней и достатка, разного уровня образования, из разных городов, посёлков, сёл и деревень России. Идут люди с портретами своих отцов, дедов, прадедов, матерей, сестёр, бабушек, все родных и близких, кто воевал в ту, Великую Отечественную, кто погиб на фронтах, кто пропал без вести, кто умер от ран, кого замучили в концлагерях, кто работал на заводах, совхозах и колхозах в тылу, всех, кто и был тем великим поколением, создавшим великое чудо – День Победы 9 мая 1945 года.

Мы начинаем просыпаться от спячки, мы начинаем понимать, что мы не просто население – мы наследники ПОБЕДИТЕЛЕЙ!

Но те скрепы, о которых так много говорят первые лица страны, русская православная церковь, всевозможные учёные мужи в лице историков, общественных деятелей, это ведь не только «Бессмертный полк», такой могучий и очевидный, что с ним не могут справиться наши, да и не наши либералы, он им, как бельмо на глазу. Это каждодневная, кропотливая, незаметная работа по воспитанию молодёжи. Иначе, зачем возрождать Великую Россию, могучую армию, зачем осваивать все эти богатства недр, если некому будет это передать?

Я запомнил, как моя бабушка говорила: «Воспитывать надо, пока поперец кровати помещается». С какого возраста надо воспитывать патриотизм? И воспитывается ли он вообще? Воспитывается! Большевики в этом деле знали толк. Иначе не было бы этой даты – 9 мая. И нас не было бы. Я ведь начинал разговор «изда-а-а-лэ-ё-ко» о самолёте ЛИ-2, о его возможном «воскрешении» до лётного состояния. Бережное отношение к такой технике, к своей истории, ведь не начинается на пустом месте. Пока ребёнок мал, я имею в виду мальчишку, ему очень важно дать в руки то, что его заинтересует. А что может быть самым интересным для маленького человека? Игрушка! Вы только представьте себе, если с самого детства, мальчик видит, держит в руках, играет точной копией боевого самолёта (танка), причём сделанной качественно, копирующей живую машину до мельчайших деталей. Мальчишка привыкает к внешнему виду своей, родной машины. Он начинает её изучать, интересуется подробностями: а это что, а это зачем, а как это устроено? Это же не та китайская жуть, которая лежит

на прилавках магазинов игрушек. По ней же не поймёшь, какой страны, какого времени этот уродец, да он ещё жутко воняет химикатами. А ведь могли мы прекрасные игрушки выпускать у себя. Построить фабрику игрушек, это же не космодром забабахать, и не завод автомобильный. Во многих маленьких городках, где есть выход к большой дороге, организовать подвоз сырья, электроснабжение, оцифровку чертежей, изготовить современные пресс-формы и т. д. и т. п. И своим людям рабочие места, и детишкам радость. Простите за такое «лирическое» отступление.

Так вот, держит малыш в руке игрушку, смотрит на неё, а это не проходит бесследно. От маленькой игрушки осуществляется постепенный переход к более серьёзным вещам. В моей юности в журнале «Техника молодёжи», по-моему, к 30-летию Великой Победы была такая историческая серия «Оружие победы». В каждом номере: самолёты, танки, пушки, пулемёты, подводные лодки, корабли. Качественные цветные иллюстрации в трёх проекциях, всё в масштабе, с мельчайшими подробностями. Плюс подробная статья на соседней странице: что это, где летало, где плавало, где стреляло, кто конструктор, где изготовляли, в каком количестве, кто на нём воевал, чем знаменит именно этот экземпляр, изображённый в журнале. Была историческая серия «Паровозы», да много чего было. Главное, иллюстрации выполнены талантливыми художниками, с особой достоверностью, изобразившими ту или иную боевую машину. А мальчик растёт, впитывает всё новые знания, возникает интерес к серьёзной литературе. И вот уже пошли книги – воспоминания лётчиков-фронтовиков. Уже перечитаны «Небо войны» Покрышкина, «Верность Отчизне» Кожедуба, «Боем живёт истребитель» Скоморохова (это я о своём чтении), и т. д. и т. п. Ведь ничего сразу не происходит. Идёт кропотливая, ежедневная, незаметная работа. Но для меня, уже взрослого человека, до сих пор нет ничего роднее наших самолётов времён войны, танка Т-34, пушки ЗиС-3, подводной лодки «Щука», автомата ППШ. Это как-то получилось само собой. Да, потом, когда вырос, окончил лётное училище, стал летать, появилась возможность покупать дорогие книги по истории авиации, вооружений, подводного флота, танкостроению, паровозам. Я стал разбираться в военной технике нашего противника и союзников. У меня огромная библиотека по всевозможным видам техники. Интересно, когда я помру, куда жена всё это будет девать? Вроде и шутка, но не очень весёлая, годы летят и здоровье уже не то. Иностранная техника, оно конечно интересно, но сначала нужно изучить своё, родное.

Если бы этому, о чём я написал, было уделено больше внимания на государственном, да и не только государственном уровне, то не возникали бы такие ситуации, о которых и писать неудобно. А то читаешь, что в каком-то областном городе заказали ко Дню Победы огромный плакат, чтобы повесить на центральной площади у Вечного огня. А на этом плакате, вместо «тридцатьчетвёрки» (танка Т-34) изображён немецкий танк Т-IV с бравым улыбающимся фашистом, торчащим из башенного люка. Ни фига себе, поздравили дедов-фронтовиков. Они немецкие «тигры» жгли коктейлями Молотова, останавливали из противотанковых ружей, а тут нате вам, как в анекдоте: «Привет освободителям Харькова от немецко-фашистских захватчиков!». И уже не знаешь, кто это приветствует освободителей Харькова, то ли немецко-фашистские захватчики, то ли безголовые начальники, заказавшие такой плакат. И уже приходится снимать фильм «Мы из будущего», а для особенно безголовых, продолжение «Мы из будущего-2», чтобы «внучки» победителей хоть так поняли, что такое была та война, и какой это грех торговать орденами и медалями дедов.

А ведь государственный деятель или руководитель областного или городского масштаба не появляется на ровном месте, в одночасье, как гриб после дождя. Ведь он тоже рос из какого-то мальчишки, что-то читал, где-то воспитывался. Но когда к нему обращаются за помощью, финансовой, административной, помочь сохранить для потомков тот или иной экземпляр военной техники (самолёт или танк), то люди натываются на стену непонимания или отго-

ворки: «Нет денег, это сейчас не нужно, в стране кризис, а вы тут понимаете – со своими самолётами и танками...».

Совсем недавно показали репортаж. Бывший лётчик с небольшой группой единомышленников бьётся за сохранение самолёта ИЛ-14. Уже и судебные приставы хотят отобрать самолёт за долги, и жена, потеряв всякое терпение, в сердцах говорит: «Сил моих нет терпеть, или я – или самолёт!». У человека уже и здоровья нет, а он всё пытается спасти для потомков уникальный экземпляр. Уже нарисовались иностранные покупатели. Приедут, заплатят, заберут и сделают из него конфетку. А старый лётчик стоит, как Брестская крепость. Всё надеется – а вдруг услышат, а вдруг помогут.

Много лет назад у нас, в Республике Коми, в аэропорту Сыктывкар поставили самолёт ИЛ-14. Такой же, как тот, о котором говорилось в репортаже по центральному телевидению. В углу площади, по диагонали от здания аэровокзала стоял красавец самолёт. В память о тех лётчиках и техниках, благодаря которым эта красивая машина летала в северном небе, в память о том, какой была Коми авиация.

Недолго простоял. Сгорел, не до конца, но сгорел. Скорее всего, подожгли. Несчастный самолёт убрали с глаз подальше, на его месте появился водочный магазин. «Достойная» замена самолёту-легенде! Правда и магазин этот потом убрали, но не потому, что озаботились не высокими моральными принципами, а скорее интересы торговой алкогольной конкуренции сработали.

А ведь мог бы подойти к старому самолёту (он стоял на невысоком постаменте) маленький мальчик, держась за руку отца или деда, и поблёскивая любопытными глазёнками, задать кучу вопросов маленького «почемучки»: «А что это, деда (папа)? Самолёт? А какой? А зачем он тут?». И рассказал бы отец, глядя на мемориальную доску внизу постамента, о самолёте, о людях, на нём летавших. И слова отца не канули бы в пустоту, а легли бы маленьким кирпичиком мироздания в детскую душу.

Если мы не передадим свои знания, свою память, свою историю будущим поколениям, если не сбережём все эти самолёты (танки) – памятники, тогда зачем мы вообще жили?! Неужели прав окажется страшный упырь, язык не поворачивается назвать его человеком, Йозеф Геббельс, который говорил: «Отними у народа историю и через поколение он – толпа, а через два – им можно управлять, как стадом». Не дай бог нам убедиться в его правоте. Хотя с нами сейчас это постоянно пытаются сделать. Так что старые самолёты-памятники, это не только оружие наших предков, но и наше оружие в борьбе с беспамятством. Пока живы – помним! А раз помним, значит не всё ещё потеряно.

«Седьмое чувство»

*«Испытай один раз полёт, и твои глаза навечно будут устремлены
в небо. Однажды там побывав, на всю жизнь ты обречён тосковать
о нём»*

Леонардо да Винчи

Как это седьмое чувство? Ну, с первыми пятью всё понятно. Зрение, девяносто процентов информации человек получает при помощи своих глаз. А может и не получает, не зря же говорят: «Глаза бы мои на тебя не глядели». Малейшее движение объекта, измерение или изменение расстояния до него человек мгновенно улавливает, если он, конечно, не подслеповат. А уж если глаза подвели, тут на помощь приходит слух. Вы заметили, что если слабовато зрение, то у живого организма, как правило, очень хорошо развит слух. Чего не увидим, то прекрасно услышим. Хорошее обоняние, т.е. нюх, человеку очень пригодился. «А чем это вкусненьким пахнет? А чего это дымом потянуло, не горим ли?! А что это за прекрасный аромат духов?!», и т. д. А хорошая жена, ещё только муж открыл своим ключом дверь, уже по запаху знает, сколько он выпил и с кем. Правда, некоторые представительницы прекрасного пола утверждают, что они улавливают запах алкоголя, ещё только благоверный ступил в подъезд многоэтажного дома. Ну, вкус, это само собой. Надо же разобраться – горькую или сладкую пилюлю подсунула тебе жизнь. И, наконец-то – осязание. Нам же мало увидеть, услышать, унюхать, лизнуть языком, нам же надо ещё и «пощупать». Как в анекдоте: «Вы верите в любовь с первого взгляда? Понимаете, у меня такой возраст, плюс зрение слабое – тут щупать надо!».

Шестое чувство – это уже более тонкое понятие. Чувствительные и высокоразвитые существа, именующие себя «человеками», так и заявляют: нутром, позвоночником, попой чувствую. Такой разброс говорит лишь о том, где у человека включатель этой «чуйки» расположен. Где он расположен, тем и чувствуют.

И лишь немногие люди на земле, а их и, правда, немного, по сравнению с семью миллиардами «человеков», населяющих нашу прекрасную планету, обладают этим редким – седьмым чувством. Зовут этих людей – лётчики. А седьмое чувство вобрало в себя все шесть перечисленных выше, плюс в него добавилось ещё что-то необъяснимое и прекрасное. И называется это седьмое чувство – чувство полёта.

Знаете, такое ощущение бывает только в детских снах, когда ты летаешь беззаботно, свободно, как птица. Вот, когда я уже начал летать самостоятельно командиром вертолёта, вот это детское чувство вернулось, но не сразу, а после нескольких лет полётов. Когда ты более-менее уже набрался опыта и пилотирование не отнимает у тебя столько времени на распределение внимания, чего и куда нажать, что двинуть, чтобы машина летела, будто бы без твоего вмешательства.

Я сейчас говорю только о своих собственных ощущениях. Ведь все люди разные, у каждого свой темперамент и разная степень чувствительности. Но всякий раз меня не покидала мысль, что каждый полёт, это маленькое чудо. И это чудо ты каждый раз создаёшь своими руками. По-моему у Антуана де Сент-Экзюпери есть такое выражение: «Волшебство моего ремесла». Во-во!!! Очень точно подмечено – именно волшебство.

Но сначала, предвкушение полёта. Да, именно предвкушение. Ты ещё только готовишься к полёту, осматриваешь вертолёт, ходишь вокруг него, прикасаешься к амортистойкам, трогаешь антенны, хлопаешь по фюзеляжу, а где-то внутри тонко звенит струна ожидания. По грохочущему трапу поднимаешься в грузовую кабину, и она гулко отзывается на твои шаги по рифлёному полу. Внутри фюзеляжа пахнет керосином, гидравликой (гидрожидкость АМГ-10),

свежей краской, если вертолёт недавно из ремонта, эмалитом, резиной, нагретым металлом. Это сложный букет запахов, но ты как зверь, чуешь, пахнет вертолётном.

В пилотской кабине всё знакомо и привычно. Чёрные приборные доски тускло поблёскивают металлом. Приборы на них расположены в строгом порядке. Белые цифры на приборах смотрят на тебя. Стрелки приборов пока неподвижны, тускло поблёскивают ряды тумблеров.

Занимаешь пилотское кресло, не торопясь подгоняешь его по высоте, углу наклона спинки, каблуком ботинка крутишь барашек на педалях, чтобы педали заняли удобное (под длину твоих ног) положение. Лязгнул замок привязных ремней. Всё, уселся, устроился удобно. Ладонь правой руки ощущает привычную шершавость рифлёной «ручки» (РЦШ – ручка циклического шага, то, что у самолётов называется штурвал). Левая рука привычно погладила рычаги управления двигателями (РУДы), потом в левую ладонь ложится тяжёлая рубчатая рукоятка коррекции «шаг-газа». В этой рукоятке и сосредоточена вся силища могучих двигателей. И своей левой рукой ты будешь управлять могучим табуном в одиннадцать тысяч лошадиных сил. Не слабый такой табунчик, да?

Когда двигатели запущены, прогреты, все системы проверены, работают нормально, всё, что нужно включено, согласовано, установлено – вот тогда и начинается самое интересное.

Огромный вертолёт стоит, чуть покачиваясь, на своих амортистойках последи бетонного щита. Лопасти несущего винта, а его диаметр тридцать пять метров, со свистом молотят воздух.левой рукой выводишь РУДы на среднюю защёлку, несущий винт резво набирает обороты.

Всё! Можно зависать. Меня всегда приводил в восторг этот момент. Плавное движение моей левой руки, тянущей вверх «шаг-газ» повлекло за собой движение качалок и тяг управления. И вот вся мощь гидроусилителей (а там усилие до двадцати тонн) заставила тяжёлую машину весом в тридцать пять тонн (сейчас на борту только экипаж и топливо, поэтому вес небольшой, нет загрузки) плавно оторвать колёса шасси от бетонки. Правая рука движением «ручки» привычно парировала попытки вертолёта сместиться куда-нибудь в сторону. Забавное, всё-таки, ощущение – лёгкие, почти незаметные движения правой руки, и вертолёт, слегка покачиваясь, послушно стоит на месте. Взгляд привычно скользит по приборам, мельком засекая показания оборотов турбокомпрессоров, обороты несущего винта, курс на приборе. Чуть двинул педали, и машина послушно поворачивает нос, изменяя курс. Небольшое движение «шага» вверх, и вертолёт шустро изменил высоту висения. Только что висели на трёх метрах от щита, а теперь уже десять. Запас мощности есть, центровка нормальная, машина чутко отзывается на малейшие движения педалей, «ручки», «шага».

Ласковые лучи солнца играют бликами на стёклах приборов, на полу пилотской кабины. Зелёная трава за краями посадочного бетонного щита трепыхается, прижатая потоком воздуха от несущего винта, синее небо во весь горизонт и золотисто-оранжевая тайга вдалеке, за площадкой, слегка покачивается за стёклами кабины.

Ну, что, поехали? А, поехали!!! «Экипаж, взлетаем!». Плавненько чуть двинул «ручку» от себя, одновременно добавляя мощь двигателям, чуть вправо вкручивая коррекцию и увеличивая шаг винта. Машина послушно опускает нос и начинает плавно двигаться вперёд, незаметно набирая высоту. Край посадочного щита уходит назад, под тебя. По мере увеличения мощности, чуть нажимаешь на правую педаль, чтобы нос вертолёта не ушёл влево с взлётного курса. Чувствуешь спиной и «пятой точкой», как могучая сила тянет тебя вперёд и вверх. Это, конечно, не взлёт на истребителе, но тоже впечатляет. Земля уносится назад всё быстрее, стрелка на приборе скорости запрыгала и поползла к цифре – 50. Вертолёт проходит режим «трясучки» (переход винта на косую обдувку), ещё чуть придавить «ручку», и добавляешь «шаг», увеличивая режим вплоть до взлётного. Размеренный доклад механика: «Режим взлётный!». Я и сам вижу, что взлётный, но доклад обязателен. И вот теперь я выпустил на волю весь свой табун в одиннадцать тысяч лошадей. Движки заходятся на взлётном режиме, вертолёт

мощно набирает высоту и скорость, оглашая всю округу звенящим звуком турбин и рокотом лопастей.

Вот это ощущение, когда ты сначала отпустил весь табун на волю, а потом, через некоторое время, прибрал взлётный режим (его нельзя держать больше 60 секунд, уж больно огромная нагрузка на движки и редуктор), и двигатели, покорные твоей воле, умирят свою мощь, – мне очень нравится. Взлетать на такой могучей машине в прекрасное синее-синее небо, это вам не фунт изюму! Настоящая мужская работа.

Земля, по мере набора высоты, как бы замедляет свой бег, и ощущение скорости при-тупляется, зато во всю ширь распаивается горизонт, и ты одним взглядом окидываешь всю землю, и видишь ближние и дальние лесочки, озёра, изгиб реки, плавно несущей свои воды среди лесов и болот тундры.

В зависимости от высоты полёта и скорости на приборе бег земли воспринимается по-разному. Обычно она плывёт неспешно за бортом вертолётки, как неторопливый рассказ о жизни людей на земле. Если в хорошую погоду забраться на эшелон (большую высоту, километра полтора или три), то, кажется, земля останавливается, и ты висишь в бескрайнем небе неподвижно, и только стрелка на приборе скорости или медленно проходящие под тобой горные вершины, покрытые шапками вечных снегов, подсказывают, что ты всё-таки летишь. У самой земли полёт на бреющем вызывает вообще дикий бурный восторг, несмотря на очевидную и опасную близость земли. Она несётся под самым вертолётком со скоростью курьерского поезда. Деревья, кусты, ручьи мелькают, как при ускоренной перематке киноплёнки. Но ты видишь это мелькание только краем глаза, боковым зрением. Глаза устремлены вперёд, и только вперёд, чтобы поймать тот самый миг, когда вертолёт чуть опустит нос, и ты, чтобы не дать ему столкнуться с землёй, чуть-чуть плавным движением берёшь «ручку» на себя. Ощущения от такого полёта непередаваемые. Специально такие полёты никто устраивать не собирается. За такое «воздушное хулиганство» могут быть крупные неприятности. Но иногда погода загоняла в такие рамки, что приходилось ползать, как говорится «на брюхе», чтобы добраться куда надо.

Развороты, виражи в небе, особенно когда вокруг изумительная погода, видна прекрасная земля внизу, доставляют удовольствие. Повинуясь движению твоей руки вертолёт плавно входит в разворот, увеличивая крен до нужной тебе величины (пятнадцать градусов, тридцать, а можно и больше, если сильно надо), скорость виража постоянная, шарик, показывающий скольжение, замер в центре изогнутой трубки в нижней части авиагоризонта, и машина идёт по невидимой окружности. И если ты идеально выдержал крен, скорость, не допустил скольжение, то при развороте на 360 градусов, т.е. полный вираж, и если атмосфера спокойна, ты попадёшь в свою собственную спутную струю (в поток воздуха, взбаламученный несущим винтом вертолётки), и вертолёт обязательно ощутимо вздрогнет и качнётся. А в голове весёлая «мысль»: «Виражик получился, на загляденье».

Вертолёт, даже такой тяжёлый, как МИ-6, в опытных руках может очень многое. Эта, на вид медлительная и, кажется неуклюжая машина, очень шустро может перемещаться и вперёд, и назад, и в бок, с довольно приличной скоростью. Может, перемещаясь, крутиться вокруг оси несущего винта, может делать, так называемую «воронку» (хоть носом в центр конуса, хоть хвостом). Да он всё может. Но главное не показательный пилотаж, как на чемпионатах мира по вертолётному спорту, а то, что вертолёт, как волшебный ковёр-самолёт помогает перемещаться в пространстве. А все эти перемещения, вкуче с ощущением упругого сопротивления «ручки» и «шага», вибрациями, шумом и шипением воздуха из-под лент перепуска на снижении, если ты ощущаешь спиной, когда тебя слегка прижимает к спинке пилотского кресла при резвом маневрировании, все эти колебания земли за стёклами кабины – вместе и составляют тот не передаваемый калейдоскоп красок, движений, каким и является волшебство полёта. В приоткрытый блистер доносятся запахи послегрозового неба, кажется, небо пахнет озоном,

грибами или осенней тайгой. По весне, в конце апреля в кабину врываются запахи тающего снега, а если стоишь на земле и ветер чуть сзади и сбоку, в кабину наплывает сладковато-пригорный дурманящий запах сгоревшего керосина из выхлопных труб двигателей.

А вкус?! Да, насчёт вкуса. Один хороший человек и прекрасный лётчик Витя Лобышев, царство ему небесное, в свободную минуту, пока есть время до вылета, в комнате отдыха экипажей рассказывал молодым лётчикам, только пришедшим из училища: «Я, на своей „двойке“ (вертолёт МИ-2), когда облака прижмут, иду на бреющем над озером, и поток от несущего винта взбивает над поверхностью озера водяную пыль, и она через открытый блистер садится мне на лицо. Я слизываю влагу с губ и по вкусу воды сразу определяю, над каким озером пролетаю, и какая в нём водится рыба – щука, чир, пелядь или сорога! Во, как!!!». И смотрел на ребят серьёзно, только в глазах бегали чёртики, и краешек губ чуть-чуть трогала улыбка. А мы ржали: «Витя, завязывай со своими „правдивыми“ историями. А то пацаны захотят попробовать или проверить. Пубубиваются же!».

Вроде и несерьёзно, а ведь чувство полёта, это именно смесь всех ощущений, чувств, которыми природа наделила человека.

Как я уже говорил, если летаешь долгие годы, то полёты уже воспринимаются не так, как выпускником лётного училища. Руки и ноги сами делают движения, которые за тысячи часов полётов организм лётчика запомнил и ты действуешь свободно. Ты уже не смотришь на приборы, можешь так, изредка, бросить взгляд: «Всё нормально», а голова вертится в нужную сторону, глаза находят точку в пространстве, куда нужно привести машину. И, кажется, она сама всё делает.

Снижаемся на посадочный щит. Движки облегчённо свистят, а в наушниках звучит размеренный голос штурмана: «Высота 100, скорость 100; высота 80, скорость 80; высота 60, скорость 60». Сейчас машина затрясётся, проходим переходный режим «трясучку». Штурман продолжает: «Высота 50, скорость 50». Всё, стрелка скорости запрыгала, она меньше пятидесяти не показывает, штурман продолжает: «Высота 40, 30, 20».

Ты смотришь на землю, плавно замедляющую свой бег, вот уже высота четырёхэтажного дома, до щита метров пятьдесят. Чуть добавим мощности движкам, поддержим вертолёт «шагом» и машина сама останавливается над центром посадочного щита, на высоте метров шесть. Вертолёт замер с поднятым носом и слегка опущенным хвостом, все вертолёты висят так. Тихонько опускаемся вниз. Касание основных колёс, хоть они и далеко позади меня и ниже, но даже самое мягкое касание, я всегда чувствую. Плавненько опускаем нос вертолёта и чуть прокатимся вперёд по щиту, чтобы амортистойки разошлись, и вертолёт не раскачивало перед выключением двигателей. Нажал тормозной рычаг на «ручке», двигатели на «малый газ». Охлаждение две минуты, поднял обе руки, и рычаги кранов останова, нажав гашетки, двинул на себя. Двигатели затихают, слышно, как щёлкают компрессора на выбеге. Глаз косит на стрелку секундомера. Как там время выбега? У обоих движков в норме. Затормозил огромный несущий винт. Вот и всё, полёт окончен. Сердце успокаивается, но ты всё равно живёшь ощущением следующего полёта. Только прилетел, а уже опять хочется в небо. Ещё раз испытать то самое, волшебное чувство. Седьмое.

«Выбор не велик»

Когда-то, в годы развитого социализма, как было принято писать тогда в газетах, город Печора был не велик и не мал. Когда меня, выпускника Кременчугского лётного училища, в октябре 1978 года судьба привела на берега красавицы реки с таким же названием Печора, город был в самый раз. Мы же тогда не знали, что нас впереди ждёт светлое капиталистическое будущее и перед нами откроются неограниченные возможности рынка, который сам всё отрегулирует и устроит. Не знали, и потому работали, не покладая рук на благо страны и своих семей.

В те годы в Печоре всё крутилось, гудело, гремело, строилось. Родное авиапредприятие затихало только в короткие ночные часы, да и то не всегда. Большое железнодорожное депо, составы поездов день и ночь грохотали за северным концом взлётно-посадочной полосы, за макаронной фабрикой. Печорское речное пароходство, с речным портом, краны в котором замирали только в зимние месяцы, пока река стоит. Завод железобетонных изделий, мясокомбинат, молочный комбинат, швейная фабрика, мебельная, Печорский лесосплав за рекой, где до самого неба громоздились штабеля брёвен, плоты на реке, баржи, буксиры, земснаряды, «Ракеты» на подводных крыльях, изящный водный автобус «Заря» и т. д. и т. п. Рядом с городом большой совхоз, за взлётной полосой – откормочное хозяйство, а на окраине, на фоне Полярного Урала светит красными огнями труба Печорской ГРЭС, и виден её белый корпус. Город жил своей полной жизнью. В лучшие его годы в нём проживало около 65 тысяч человек.

А потом пришли новые времена. А вместе с ними пришли, как я их называю «эффективные менеджеры». Ну, как они могут руководить, вся Россия, а вместе с ней Республика Коми, испытали на себе. За те тридцать восемь с гаком лет, что я здесь – видно, как уменьшилось население города. Кто-то уезжает в большую Россию на пенсию, кто умер, кто остался здесь. Главное, и это самое плохое, что уезжает молодёжь. Работы в городе не особо много, многие предприятия закрылись, а многие еле дышат. Если верить статистике, то сейчас в городе Печоре проживает около 40 тысяч человек.

Поскольку я хожу по одним и тем же улицам, захожу в одни и те же магазины, посещаю два наших рынка, езжу на автобусах со знакомыми кондукторами, а в городе куча знакомых, друзей, знакомых друзей и т. д. и т. п., то идёшь по городу и почти всё время с кем-то здороваешься. Кажется, что это и не город вовсе, а большая деревня, где все и всех знают. Конечно, то в аптеку пойдёшь, то в поликлинику, то на почту, и кажется, что почти все тебе знакомы.

Этих троих я знаю уже тридцать девятый год. Когда ты, девятнадцати с половиной лет смотришь на сорокалетних мужиков, они тебе кажутся, вроде ещё и не «динозавры», но где-то так, к «мамонтам» поближе. Именно такими я увидел их всех. Они были, отцы-командиры. Один – самый, наверное, старый командир вертолётки МИ-4; другой – пилот-инструктор вертолётки МИ-8, а третий – командир эскадрильи самолётов АН-2. Мы, молодые лётчики, выпускники лётных училищ, смотрели на них во все глаза. А как же, щегольские блестящие лётные кожанки, наутюженные форменные брюки, белые рубашки со строгим галстуком-селёдкой, форменные фуражки с командирскими «дубами» (дубовые листья) по краю козырька, лёгкая седина на висках. А главное – уверенность в глазах, жестах, поведении. Бывалые пилоты, которые умеют всё, летали везде, в любых условиях. А какой у них налёт, какие допуски записаны в пилотском свидетельстве, какой личный минимум! Мы были против них, как молодые щенята, против породистых, заслуженных ездовых псов, вожakov лётной стаи. Они на нас посматривали свысока, умудрённые своим опытом, и лётным и житейским.

Работа, есть работа, тем более лётная. Она сближает. Кто-то из молодых с ними познакомился поближе, попав в один экипаж, одно звено, одну эскадрилью.

Годы шли. Вот уже и мы стали на крыло. Выросли из вторых пилотов, стали командирами. Кто самолёта АН-2, кто вертолёта МИ-8, а кто (как я) вертолёта МИ-6. Вертолёты МИ-4 в 1984 году, если не ошибаюсь, списали и они стали лишь памятниками в аэропортах Вуктыл, Усинск, Инта, Воркута.

Мы набирали высоту полёта, набирались мастерства, у нас набрался довольно солидный налёт, соответствующие допуски и личный минимум, всё как у людей. Теперь уже и нам стало далеко-далеко за тридцать, уже на нас молодые лётчики посматривали, как мы когда-то на ветеранов. Уже мы передавали кому-то свой лётный опыт. Мы шли по дороге, которую до нас проложили в небе наши ветераны. И если мы умели что-то делать лучше их, так это благодаря им.

А теперь мы сравнялись. Мы все на пенсии и уже никто, никуда не летит. И теперь я гляжу на них, и ветераны служат для меня ориентирами в пространстве и времени. Признаться, грустными ориентирами.

Один отпустил шикарную, как у настоящего священника, седую бородищу, правда, аккуратно подстриженную. Круглый год живёт со своей бабушкой за городом, на даче. Это хорошо приспособленный к зимней стуже и летнему зною дом. Приусадебный участок, теплица, картошка, морковь, зелёный лук, клубника. В городе появляется редко, видимо приезжает за продуктами, лекарством и пенсией. Выглядит хорошо, такой себе степенный, крепкий дед, ухоженный. Видимо, хорошая наследственность, доставшееся от родителей здоровье и долголетие, помогают ему в его не малые годы. Как говорил бандит Абдула из кинофильма «Белое солнце пустыни»: «Хороший дом и хорошая жена рядом, что ещё нужно человеку, чтобы достойно встретить старость...».

Другой, бывший комэск АН-2, болеет и довольно серьёзно болеет, как и его бабушка. Та, по-моему, вообще из квартиры не выходит. Когда его наши ребята, кто с ним когда-то летал, привозят в нашу санчасть на капельницу, мы встречаемся на лестнице. Он потихоньку, при помощи палочки, поднимается по ступенькам, поддерживаемый с другой стороны за локоть, молодым лётчиком (сказал тоже, молодым, это лётчик почти мой ровесник, ему под шестьдесят). Мы здороваемся. Он долго смотрит на меня своими выцветшими от времени глазами, тихонько пожимает своей слабой ладошкой мою руку: «А, это ты Саня! Ну, как дела?». Я слышу этот слабый дребезжащий голос, пожимаю слабую руку, и мне становится так хреново, что хоть вешайся. Я помню, какие у него были внимательные, острые глаза, ничего не упускающие из виду, глаза старого лётчика, каким крепким было рукопожатие его сухой, тёплой и крепкой руки, привыкшей цепко держать штурвал своего самолёта, когда садился и взлетал он с подбором с таких площадок, что диву даёшься, как он это делал. Что-то давно я его не видел, надеюсь, что отлёживается дома, если бы что-то случилось, мы бы уже знали.

А третий живёт в соседнем доме. Он совсем один. Когда мы здороваемся, я иногда подозреваю, что по старости лет он не всегда вспоминает и понимает, с кем это он поздоровался. Летом на нём старые синие аэрофлотовские брюки и старая потёртая до невозможности лётная кожанка. А зимой, старые ползунки, унты, демисезонная куртка и старая каракулевая шапка, правда, на ней нет нашего авиационного «краба» (эмблема с крыльшками и листьями), но след от него, вмятина, явственно виден. Иногда он со мной не здоровается, видимо не узнаёт, а иногда смотрит, будто что-то припоминая. И всегда «Дед» (я его про себя зову «Дед», хотя прекрасно знаю, как его зовут) кормит голубей. И зимой, и летом, в любое время года. Покупает в магазине пакет пшена. Только он выходит из магазина, голуби тут как тут, ждут. «Дед» высыпает пшено на асфальт вдоль стены магазина, и стая, хлопая крыльями, и гуль-гулька, слетается к его ногам. Когда я вижу, как он кормит голубей, одна и та же мысль сверлит мою голову: «Это его последняя стая, его последняя эскадрилья...». Да, у него нормальная большая лётная пенсия, на жизнь хватает. Ну и чего толку с этой пенсией, если ты один, в пустой квартире.

Смотрю я на этих дедов, на эти мои грустные ориентиры, и думаю: «Да, Саня, выбор у тебя не велик». И тут же одёргиваю себя: «Какой, на хрен, выбор?! Ты о чём, Саня! Чего

ты можешь выбирать? Всё уже выбрано и решено, только ты пока об этом не знаешь. И, слава богу, что до поры, до времени не знаешь. Не дай бог, таких знаний. Так что, живи и надейся, что может быть повезёт». Вот живу и надеюсь.

«Страсти вертолётные»

Поскольку уже сорок лет, считая годы училищные, я имею отношение к авиации, да и продолжаю работать в этой авиации, будь она неладна, всё, что касается летающей техники, особенно вертолётов, не оставляет меня равнодушным. Сколько раз давал себе зарок не переживать, не заводиться, ан нет, всё лезу, как дурак, читаю, думаю, сопоставляю – и мысли горькие и тяжёлые заставляют ныть сердце.

В наш лётный отряд пришло официальное письмо из конторы с названием «Башнефть», это дочка «Роснефти». У этой «Роснефти» столько дочек (и «Башнефть», и «Татнефть» и т. д. и т. п.), прямо мать-героиня, а не нефтяная компания. И пишет эта «дочка» на официальном бланке, что не будет использовать для своих полётов, а также пускать на свои вертолётные площадки воздушные суда (вертолёты) возрастом более двадцати пяти лет. ПРЭЛЕСТНО! А у нас, ну вся вертолётная техника уже за этим пределом. Так чего делать, господа хорошие?! Это уже вопрос к отцам-командирам нашей авиаконторы.

А тут ещё одна «животворящая» новость! Та же «Роснефть» планирует для доставки вахт на свои месторождения на Севере, а так же на плавучие буровые использовать вертолёты «Агуста-Вестланд 189». Собираются закупить приличное число бортов. Сумма сделки почти четыре миллиарда евро, и речь идёт, по-моему, о 160 бортах. Этот вертолётник я знаю. Хорошая такая, чисто европейская, вылизанная машинка, вес полётный до восьми тонн, шестнадцать пассажиров, крейсерская скорость приблизительно 280, максимальная дальность 1100 км, практическая – 370 (т.е. туда и обратно набегает 740), цифровая система управления двигателями, оборудован системой противообледенения, т. е. может работать в условиях низких температур. Но это всё данные, так сказать рекламные, для завлечения публики. И вот уже Миша Леонтьев, да-да, тот самый Леонтьев, ведущий программы «Однако», он теперь подвизается в «Роснефти» специалистом по связям с общественностью, вещает на страницах прессы, что эта самая «Агуста-Вестланд 189», именно тот вертолёт, без которого «Роснефть» жить не может, именно эта машина идеально подходит для смены вахт, перевозки высокого начальства в суровых условиях Арктики. А МИ-8МТВ дорог, тяжёл. А в России нет вертолёта, чтобы закрыть эту нишу – полётный вес от шести с половиной до восьми тонн. Просто плакал, читая эту песнь крупнейшего «знатока» вертолётной тематики.

Вертолёт Агуста детище европейской фирмы с итальянскими корнями, имеющей трудно произносимое название типа «итальяно аэронавтико механико...». И тут выясняются забавные подробности: тридцать процентов акций этой вертолётной конторы приобрёл холдинг «Вертолёты России», ещё тридцать процентов приобрела «Роснефть», ну, и естественно сорок процентов осталось у потомков гордого Рима. Вот интересно, почему, к примеру, та же «Роснефть» не купила тридцать процентов акций Казанского или Ростовского авиазаводов? Знающие люди нам объясняют, что за этими действиями стоит высокая политика. Мол, итальянцы первыми во всей Европе заговорили об отмене санкций против России, да и Сильвио Берлускони, как-никак, личный друг САМОГО. Ну, надо же понимать! Я понимаю. Но Владимир Владимирович заявил иностранным журналистам: «Я не друг, не жених, я, прежде всего Президент РФ и отстаиваю интересы всех ста сорока семи миллионов граждан моей страны!». И это правильно сказано. А вот интересно, среди этих ста сорока семи миллионов россиян, как быть с интересами коллективов Милевского КБ, Камовского КБ, заводов Ростова, Казани, Улан-Удэ, Кумертау и многих других предприятий смежников, кто поставляет комплектующие.

Ведь судя по логистической схеме – фюзеляж этой Агусты будут клепать в Казани, редуктора делать в Перми, винты – в подмосковном Ступино, двигатели «Джэнерал-Электрик» будут ехать из самой Америки, а собирать всё это «счастье» в кучу будут в подмосковном Томилино. И стоять будет одна такая «птичка», аж тридцать миллионов североамериканских денег. А ведь

ещё надо подготовить лётчиков, инженерно-технический состав, плюс тренажёрная подготовка (а, тренажёр, поди, в Европе), а всё это тоже деньги, и не малые. Интересно, а кто проводил расчёт, во сколько обойдётся доставка вахт на нашем МИ-8МТВ (всё наше, отечественное, экипажи переучиваются здесь, тренажёр здесь, запчасти наши) и такой же расчёт для импортной машины. Ведь у нас получается, хоть и не отвёрточная сборка, но всё же... Хотелось бы сравнить эти расчёты. И, как всё-таки поведёт себя этот красивый импортный вертолёт в условиях реальной русской зимы, русского севера, со всеми этими перепадами температур, метелями, обледенениями, и лютым морозом до минус сорок градусов. «Агуста» эта ангарного хранения, или её можно оставить под открытым небом, допустим, при минус тридцать пять на неделю?

Я почему задаю такие дурацкие вопросы? «Газпромavia», наши соседи и коллеги в Ухте, приобрели года три назад четыре изящных еврокоптеровских изделия ЕС-135. Очень симпатичная машинка. Этакий «Мерседес», но только с винтом вместо колёс, и летает. Имел удовольствие познакомиться с ним поближе. Полётный вес максимальный примерно 2900 кг, крейсерская скорость – 260, дальность примерно 630—650 км, два лётчика, четыре-семь пассажиров, стоимость от 4,2 миллиона евро. Внутри, ну сами понимаете, европейский комфорт, соответствующая отделка, я же говорю – чисто «Мерседес». Одна беда, хранить его надо в ангаре, как куда полетит, особенно в стужу, обледенеет, потом его нужно долго и нудно отогревать. В общем, всю зиму стоят в ангаре. Правда летает этот вертолёт сам. До высоты десять метров сам зайдёт, зависнет, тебе только надо тихонько его посадить. Правда, колёс у него нет, он на полозьях, и экипаж изображает руление, перемещаясь на высоте трёх метров над рулёрной дорожкой и перроном. А над заснеженным перроном, особенно если зимняя маркировка не просматривается, можно запросто попасть в снежный вихрь. Сам наблюдал. Ведь у нас тут север, зима, снег иногда бывает, поэтому вихрь тут как тут. Но это уже детали.

Я к чему всё это рассказываю? У нас ведь теперь «Роснефть» и «Газпром» решают, какие им вертолёты покупать и куда тратить деньги, которые у них остались после уплаты налогов. То ли на вертолёты, то ли на зарплату топ менеджеров, такую, что даже Президент слегка смутился, когда ему на прямой линии народ начал задавать неудобные вопросы про эту самую зарплату: «А я им говорил, что как-то неудобно получать по несколько миллионов в день, когда такие пенсии и зарплаты в стране...». Они, конечно, послушались, засмутились и скинулись по несколько миллионов на больницы и медоборудование. Я сам видел по телевизору, как они отрывали от себя последнее. Был тронут, чуть не прослезился.

Когда начинаешь строить дом, самое главное, сама основа – это фундамент. Точно выбранное место, правильно, без перекосов заложенный фундамент, из хороших материалов – и дом будет стоять крепко и долго. То есть, не решив фундаментальные вопросы, в частности мы будем наступать на одни и те же грабли.

В СССР государство планировало, где и как разведывать нефть, газ и другие полезные ископаемые. Министерство гражданской авиации (МГА) прикидывало, какие для этого нужны вертолёты. Здесь я слегка слукавил, ведь в СССР основным «Заказчиком» вертолётов были военные, а «Аэрофлоту» давали те же машины, только в гражданской раскраске, только кое-какие блоки снимут, да поставят заглушки на приборной доске и уберут некоторые тумблеры. Я имею в виду, вертолёты МИ-1, МИ-4, МИ-6, МИ-8, МИ-2, МИ-10, Ка-15. Ведь не зря говорят, что вертолёт – это продукт «двойного назначения». Поставил пулемёты, пушки, бомбодержатели, прицелы, перекрасил – и вой. Это потом появились сугубо «военные» машины – МИ-24, МИ-28, Ка-50, Ка-52, Ка-29, Ка-31. Единственным, чисто гражданским вертолётком в СССР, был Ка-26. Он первым и получил международный сертификат. А министерство авиационной промышленности (МАП) решало, где, на каких заводах и как будут производить всю эту вертолётную армаду. Управление учебных заведений готовило для этой армады лётчиков и техников. Система работала, как часы.

Уж сколько людей, соображающих в авиации и радеющих за её судьбу, просят Президента РФ возродить МГА и МАП. А бесполезно. Авиацией, я имею в виду гражданскую, кто только не командует. Есть министерство транспорта, в нём департамент воздушного транспорта, есть Росавиация, есть МАК (межгосударственный авиационный комитет), есть ОАК (объединенная авиастроительная корпорация), есть ОДК (объединенная двигателестроительная корпорация), есть холдинг «Вертолёты России», скоро, говорят, появится АК – авиационная коллегия, совет конструкторов и директоров авиазаводов. Как говорится, у семи нянек дитя без глазу. Уже есть авиация «Газпрома» (Газпромавиа), будет авиация «Роснефти», есть авиация МЧС – это вообще отдельная империя. Такое раздолье делить деньги на потоки, ручьи и ручейки. И вот что интересно, деньги, которые зарабатывают «Газпром» и «Роснефть», качая сырьё со старых месторождений, обнаруженных геологоразведкой при помощи ещё старых советских вертолётов, они всё-таки норовят, ну хоть часть, таки потратить на иностранного производителя. Видимо импортозамещение и лозунг «Покупай российское!», относится больше к овощам, сыру, пиву и колбасам. Если Дмитрий Анатольевич Медведев несколько лет назад не выкашивал особого расположения к нашим Илам и ТУ, а говорил, что обеспечим пассажирские авиаперевозки при помощи «Боингов» и «Аэробусов». А через несколько лет, тот же Дмитрий Анатольевич, присутствуя при выкатке первого экземпляра лайнера МС-21 в Иркутске, заявляет: «При помощи этого самолёта мы будем завоёвывать долю в рынке авиаперевозок...». Во как! Сначала уходит с рынка, гробя свои авиазаводы, а теперь собирается вернуться на этот рынок. Есть у него такой министр Денис Мантуров. Тот тоже хочет совместно с китайцами делать широкофюзеляжный самолёт типа ИЛ-96. Такими технологиями владеем только мы, ещё американцы (со своим «Боингом» и «Локхид») и европейцы («Аэробус»). Когда-то умела моя родная Украина, КБ Антонова – АН-22, АН-124 «Руслан», АН-225 «Мрия», АН-70, но там свои «патриоты» уже убили авиапром за деньги американцев. На хрена Америке такой конкурент в лице Украины. Ой, не зря Дмитрий Rogozin зовёт авиастроителей Украины в Россию, чтобы не пропала школа великого конструктора Олега Константиновича Антонова. Главный «антоновский» конструктор Кива – уже в Азербайджане, будет помогать им создавать авиацию.

Выделило государство огромные деньги на производство ИЛ-114, ИЛ-96-400, но ушлые дельцы деньги напрямую авиапроизводителям не дают, размещают в «своих» банках, заставляя брать их под ну очень «интересные» проценты. А потом невинно интересуются и удивляются, а чего так удорожается производство самолётов?

На горизонте нарисовалась какая-то мутная компания с загадочным названием «Мубадала» откуда-то из ОАЭ, со смешным уставным капиталом, очень интересуется акциями холдинга «Вертолёты России». До фида же нарисовалось любителей половить рыбку в мутной воде, за счёт государства.

Миша Леонтьев ляпнул, что у нас эта ниша – российские вертолёты с полётной массой от 6,5 до 8,0 тонн, на 14—16 пассажиров свободна. Ну да, если не вспоминать про несчастный КА-62, сверкающий как рояль на авиасалоне «HeliRussia», но с иностранными движками. Он всё никак не дойдёт до потребителя. А МИ-54, который только в виде макета был на паре авиасалонов в Жуковском. На НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы) по этому вертолёту денег нет. Так откуда же они возьмутся, если господа из «Роснефти» предпочитают вбухать денежки в «Агусту». Это ведь так приятно летать на заключение сделок в Италию, Англию, Германию, а не в какие-то Казань, Ростов, Улан-Удэ. И авиационные начальники тоже прикидывают, ездить переучиваться, на тренажёр, всё это за границу, где командировочные платят в валюте, а это вам совсем две большие разницы, как говорят в Одессе.

Вон Индия у нас хочет заказать большую партию вертолётов КА-226Т. Молодцы! Но они хотят, чтобы мы им ещё и завод на их территории построили, их людей научили делать эти

вертолёт. Они один раз такой номер уже провернули. Французский «Алуэтт-2» (Жаворонок) у них производится под названием «Лама». Хороший вертолёт, ничего не скажу.

Вот и хочется спросить, так что, на гражданском вертолётостроении России будем ставить крест?! Мы, которые умели делать всё, начиная от первого МИ-1 и заканчивая шедевром мирового вертолётостроения МИ-12, мы что, так и отдадим всё это?! И пойдём к иностранным дядям: «Продайте, научите делать вертолёт, а то мы, лапотные, сами ничего не умеем!». Я не зря говорил, что вертолёт – это продукт двойного назначения. Когда проектировали МИ-38, его тоже рассчитывали под импортные двигатели, и когда уже был виден край работы, американцы запретили поставку двигателей, и пришлось всё переделывать заново. Уже больше двадцати с гаком лет доводят машину, и вот только теперь она получила сертификат. Интересно, сколько будет стоить одна машина, и какую нишу на рынке она собирается занять?

Я ведь в вертолётную авиацию не с улицы пришёл. У меня болит душа за всё, что происходит с ней. И вопросы в моей голове теснятся и не дают толком спать по ночам. Ау-у-у!? Ответьте, хоть кто-нибудь? Спросить бы, да не знаю у кого.

«В болоте»

Как говорится, ничего не предвещало. Накануне мы с грузом на Варандей. Это маленький посёлок на берегу Баренцева моря, за 420 км на север от Печоры. Та ещё дыра, этот Варандей. Четыре площадки на берегу, у самой воды, а посёлок западнее по берегу где-то в километре. Даже в солнечную погоду на него взглянешь, плакать хочется. Бараки, мостки-тропуары поверх отопительных труб, магазин, дизельная электростанция. Сейчас, говорят, он разросся и теперь сияет огнями посёлок-красавец. На юг бескрайняя тундра, а на север – свинцовые воды Баренцева моря. Короче, отвезли груз, заночевали. С утра был туман, к обеду распогодилось, выглянуло солнышко, и мы покатали к себе домой, на юг, в Печору. Прилетели, собрались сдавать машину и заканчивать полёты, а тут в наушниках раздался бодрый голос диспетчера ПДСП: «... 133-й, работа срочная появилась. Сходите на Тереховейскую буровую, надо с площадки Белый-Ю оттащить тальканат, шесть тонн!». Вот не было печали, работы то всего часа на полтора, но ничего не сделаешь, надо так надо. У нас экипаж усиленный, с нами летали командир звена Витя Выгузов и пилот-инструктор Юра Пискун. Я у него когда-то летал вторым пилотом. На Варандей начальники со мной летали для проверки и для налёта. Проверяли меня и друг друга. Витя Выгузов говорит: «Чего тут летать, до этого Тереховея? Слетаете без меня, я пока пойду в Пискуновском гараже поляну накрою и вас подожду». И ушёл. Мы завалились по-быстрому, до четырёх с половиной тонн. Девочки «Заказчика» принесли заявки и справки на груз, мы запустились и поехали. До площадки Белый-Ю ехать пятнадцать километров, она на север от Печоры. Пришли, зацепили тальканат и покатали на Тереховейскую буровую. Она примерно в шестидесяти трёх километрах на запад – северо-запад от Печоры. Летим, солнышко светит, птички поют, небо синее, тепло – лето всё-таки как-никак. Тальканат идёт на подвеске хорошо. Он похож на большую приплюснутую сверху катушку ниток. Только вместо ниток толстый, просмоленный металлический трос, плотно-плотно намотанный на мощный деревянный барабан. И весит это «удовольствие» шесть тонн. Тяжеленный зараза, но ходит хорошо, на любой скорости. Ну, мы наглеть не стали, нечего истребитель изображать, едем на скорости 150, и хватит. Прикатили на Тереховейскую, зашли, поставили эту катушку на грузовую площадку, отцепились и взлетаем. Буровая стоит на краю болота с романтическим названием Ольховейнюр. Болото, как болото. Едем, до Печоры осталось километров тридцать, мы уже предвкушаем: завтра не в наряде, Выгузов в гараже, поди, уже всё приготовил, только нас не хватает.

Чего это за дела?! Гаснут оба зелёных табло сигнализирующих о нормальной работе обеих (основной и дублирующей) гидросистем. Зато загораются два красных: «Отказ основной гидросистемы»; «Дублирующая включена» (она включается автоматически). В основной давление упало, о чём свидетельствуют показания манометра, зато ожил манометр дублирующей. Я сразу щёлкнул тумблером выключения основной гидросистемы. Из всех неприятностей, которые могут произойти на борту, отказ гидросистемы не оставляет выбора, необходимо подобрать площадку и немедленно произвести посадку, неизвестно, через сколько откажет управление, если уходит гидрожидкость. Без гидросистем управлять вертолётном невозможно. Нагрузка на педали три тонны (это, чтобы их только сдвинуть), на «ручку» – пять тонн; на «шаг» – двадцать тонн. Сами понимаете, если даже весь экипаж вцепится в «ручку», он её не сдвинет, максимум – отломает. Радист метнулся в грузовую кабину посмотреть, не капает ли где с потолка, а может и течёт гидрожидкость. Тогда, нам вообще каюк, там же давление от 120 до 160 атмосфер, уйдёт гидравлика, не успеешь глазом моргнуть. А нам надо садиться по любому, счёт идёт на секунды. Под нами деревья высокие, на них садиться – лопасти несущего винта поломаем. До берега реки Печоры не дотянуть, управление откажет, будем беспорядочно кувыркаться прямо в тайгу.

Впереди показалось болото. Небольшое, без названия, да нам на фиг не надо его название. На борту нарастает напряжение.

– «Штурман, доложи Печоре, заходим на вынужденную на болото, отказ основной гидросистемы, дай координаты посадки...».

Всё делаем аккуратно, быстро. Глянул через левый блистер на это болото, ещё раз прикинул его размеры, ага, подходит, и шустро завалив левый крен, одновременно сбрасывая высоту и гася скорость, поехал к земле. Как говорится, разворот вокруг колена. Скоренько так приткнулись на болото, поближе к его краю, к деревьям, надо же место оставить для вертолётки со спасателями, которые придут к нам на помощь. Штурман ещё на снижении и развороте успел выдать Печоре координаты этого болота, будь оно неладно. Приткнулись колёсами, молотим на «шаге», топлива на борту около двух тонн, значит, мы сейчас весим, где-то тридцать с половиной тонн. При посадках с подбором «шаг» запрещается сбрасывать ниже четырёх с половиной градусов, но это на грунт, а здесь болото. Видно, как колёса основного шасси уходят в воду между кочками по самые оси. Мы проседаем, надо добавить «шаг». Добавил до пяти градусов с небольшим, вроде просадка прекратилась. Стоим, покачиваемся, молотим лопастями воздух, как говорится: не могу я ни лежать, ни стоять, ни сидеть, надо будет посмотреть, не смогу ли я висеть. Во-во, самое оно!!! Не стоим, не лежим, не сидим, а, типа, висим.

У нас на козырьке приборной доски пилотов есть ещё один, маленький такой, щиток. Там тумблер включения вспомогательной гидросистемы. Его тоже нужно включить, чтобы она помогала дублирующей. Раньше этой доработки не было, мы летали и так. А до этого у меня уже было два отказа гидросистемы, и обходились без вспомогательной. Смотрю я на этот тумблер, и мне не хочется его включать. Раз дублирующая гидросистема справляется, то мне не хочется, вот не хочется, и всё, подключать ещё один участок. Неизвестно, будет ли от этого лучше. Юра Пискун тоже смотрит на этот щиток. Оба молчим. И не трогаем.

Глянул на часы, сколько сидим, интересно, когда придёт помощь. Время бежит, вертолёт гудит на краю болота, выключиться мы не можем, иначе перевернёмся. В наушниках раздаётся голос: «21133, я вас вижу, я над вами, встал в круг на 900 метров, буду работать ретранслятором». И даёт свой позывной. Ага, над нами кружится самолёт АН-26. Тогда у нас в Печоре были свои АН-26. Один из них тренировался, летая по кругам. Вот его и послали нас поискать, посмотреть, что происходит, да и поработать ретранслятором, обеспечивая связь. Хоть до Печоры всего семнадцать километров, но с земли, тем более что обе антенны УКВ-радиостанций расположены на брюхе вертолётки, а мы этим самым брюхом уже в болоте, нас не услышат. Правда есть второй канал, его антенны сверху, но зачем нам дальняя связь, когда над нами кружится самолёт. Он, этот АН-26, время от времени участливо спрашивает: «... 133-й, ну как дела?!». Как дела, как дела! Нормально дела, тонем. Ну, пока ещё не тонем, двигатели работают, винт держит вертолёт. Сколько там прошло времени? Полчаса?! Нормально, топлива ещё стало меньше на борту, мы стали легче, чуть уменьшил «шаг», чтобы вертолёт не елозил по болоту, а то можем завалиться.

Сидим, глазеем по сторонам, смотрим на приборы, не разговариваем. А о чём разговаривать? Разговаривать не о чем, надо терпеливо ждать. Этот, который сверху: «... 133-й, уже готовы вертолёт-спасатель, собирают спасательные средства, ждите». А мы чего делаем? Ждём-с! Интересно, долго они будут телиться? Лето, тепло, мы всего в семнадцати километрах, над нами висит самолёт, искать не надо. Это же не зима, минус тридцать, когда надо греть вертолёт, да и мы не за тридевять земель в белой тундре.

О, уже час прошёл, как мы героически торчим среди болота. Вот интересно, что раньше произойдёт, придёт подмога, или у нас кончится топливо? Сколько там его? «Механик, остаток?». Ага, не бог весть сколько, но ещё можно потерпеть. Если движки станут, вертолёт начнёт заваливаться на бок и рубить лопастями кочки. Об этом думать не хочется.

Подал голос наш небесный друг: «...133-й, вертолёт-спасатель взлетел, идёт к вам!». Отлично, сколько уже сидим? Ага, час двадцать, минут через шесть он будет над нами.

Во-о-о-н, он, красава!!! Прёт со стороны Печоры. Снизился, прошёл над нами, начинает заход. В наушниках голос командира МИ-8: «...133-й, я сяду слева от тебя, поближе, чтобы людям недалеко таскать...». О, да это Андрюха Денисов, мой однокашник. Одна тумбочка на двоих в кубрике. МИ-8 приткнулся рядом, из него высыпала куча народу, и начали выгружать из «восьмёрки» и таскать к нам специальные щиты-поддоны, чтобы подсунуть под брюхо вертолёта. Я поддёрнул «шаг», чтобы им можно было подсунуть щиты под вертолёт. На людей дует поток от моего винта, они проваливаются в воду, между кочками, но таскают, торопятся, у нас топливо уходит. Наконец всё уложили под брюхо вертолёта, под полуоси и подкосы шасси. Перемазались, мокрые, а мы на них смотрим из сухой кабины. Я говорю в эфир: «Андрюха, забирай людей, взлетай и отойди подальше. Я сейчас начну выключаться прямо с режима, если щиты не удержат и начну переворачиваться, обломки лопастей полетят чёрте куда, поэтому забирай людей и уходи!». Он всё понял, забрал людей, взлетел и кружится над лесом, не выпуская меня из виду. Сверху за всем этим наблюдает АН-26.

Ну, родимая, не подведи! Положил обе руки на краны останова, нажал гашетки и потянул краны на себя. Движки смолкли, винт теряет обороты, вертолёт начинает проседать и раскачиваться. Мы вцепились в кресла. Болото чвакает, из-под щитов и брюха вертолёта выбивает воду, колёса всё глубже уходят в болото. Постепенно раскачка и чваканье затихают, машина успокаивается, винт вращается всё медленнее, движки дымят. Я их выключил с режима, без охлаждения. Наконец-то всё затихло. Над деревьями носится вертолёт Андрюхи, а вверху гудит над нами АН-26. Вертолёт погрузился в болото почти до уровня пола грузовой кабины, может чуть меньше. И уже больше не погружается. У-ф-ф!!! Кажись всё. Выключили все тумблеры, АЗСы, обесточили машину. Отстегнули привязные ремни, начали вылезать из кресел. Вышли в грузовую кабину, разминая ноги и спины.

Неподалёку подсел МИ-8 и мы по кочкам, проваливаясь в болотную жижу, почапали к нему. В вертолёте нас встретила озабоченная медсестра. Перекрикивая рёв движков «восьмёрки», она предложила нам спиртику по чуть-чуть. Ноги у нас мокрые, мы же в туфлях, а не в броднях, а вода и жижа в болоте холодная, несмотря на лето. Тут из кабины «восьмёрки» вылез однокашник Андрюха и вспомнил, что он уже не только спасатель, а ещё и пилот-инспектор по безопасности полётов, запретил давать нам спиртик. Потому что, как только он нас привезёт в аэропорт, нас тот час потащат в стартовый медпункт сдать кровь и мочу, потому, а как вдруг... Может гидросистема отказала потому, что у нас в крови остаточные явления. Мы же ведь ночевали не на базе, и санчасть перед вылетом не проходили, а потому может быть всё что угодно. Вот тебе и одна тумбочка на две кровати.

Гидросистема, как потом выяснилось, отказала из-за попадания микроскопического элемента целлофановой плёнки под исполнительный золотник гидроусилителя. Там много всякой премудрой механики в этих железках. Потом долго разбирались в технической среде, что и как, и кто виноват. Ну, это детали. К вертолёту на болоте на следующий день подвезли немного топлива, чтобы хватило его крутануть и перелететь на аэродром. Заменяли гидроагрегат, экипаж Виталия Матаева открутил вертолёт, а потом выдернул его из болота. Полётный вес маленький, но машина долго не хотела покидать полюбившееся ей болото. А потом всё-таки с адским «чпоканьем», присосало-таки болото, как пробка от шампанского подпрыгнула на высоту, хорошо винт раскрутили на большие обороты заранее. Виталия молодец, всё сделал аккуратно и перенёс вертолёт на базу. За что ему огромное спасибо от нашего экипажа.

А нас тем временем привезли на аэродром, и повели к медикам. Вокруг нас носился командир звена Витя Выгузов: «Ну, никуда вас нельзя послать, кроме как на; топлива взяли на полтора часа, а прошло уже три, и вас всё нет, пришлось закрыть гараж и переться

в аэропорт. Ну как дети малые!». Ну, переться в аэропорт, это громко сказано, до гаража триста метров.

Сдали кровь, мочу. Экспресс-анализ, дыхание в трубочку показали, что мы чисты, как ангелы небесные. Андрюха от нас отстал и вот теперь мы уже со спокойной совестью попёрлись в гараж, благо поляна накрыта. Пришли, жажнули по первой. Хорошо пошла, да и закусь соответствующая. А как хорошо сидеть в гараже, разговор душевный, а водочка такая вкусная, закусон мировой и все вокруг родные-родные, до боли знакомые. Когда поздно вечером пришёл домой, жена сказала: «Ни фиги себе, улетел вчера утром, ни слуху, ни духу, а сегодня к вечеру заявился хорошо поддавши! Что это за дела и где тебя носило!?». На что я умиротворённо ответил: «Где, где, в болоте...».

«Штурману посвящается»

Я уже говорил, штурман, одна из главных профессий в авиации. По крайней мере, так было до последнего времени, пока на сцену не вышли достойные дети прогресса – спутниковые навигационные комплексы. В гражданской авиации они успешно расправились со штурманами. Правда, в полярной авиации и военной, штурмана остались. В сложных условиях Арктики-Антарктики, при выполнении боевых вылетов, да и в сложнейших полётах «дальников» (самолётов дальней авиации) без штурмана пока не обойтись. Не зря же штурмана называют «глаза экипажа». Профессия довольно романтическая, ведь она пришла к нам из эпохи парусников, каравелл Колумба, чайных клиперов, броненосцев и стремительных эсминцев. На всех на них были штурмана. Даже у капитана Флинта был свой штурман Билли Бонс, который один знал, как привести шхуну с «Весёлым Роджером» к острову сокровищ. МИ-6, конечно, не пиратская шхуна, но штурман на его борту имеется.

В хорошую погоду, когда всё видно, мне штурман нужен был только для ведения задания, штурманского бортжурнала и связи. Местность я знаю, расстояния помню, часы бортовые перед носом, считать в уме научили хорошо. Поэтому сидишь, крутишь баранку, смотришь и считаешь. Приятно, когда всё в уме посчитал путевую скорость, время прибытия, остаток топлива, видишь, что идём точно по линии пути, а штурман это подтверждает. Но вот когда погода серенькая, или не дай бог, вообще «бьяка», вот тогда одна надежда, только на штурмана. Мне некогда смотреть за борт, да там всё равно почти ничего не видно, разве что только под собой, вот тогда без штурмана, как без рук. Ну и само собой в перегонке, при дальних перелётах, когда в воздухе находишься более четырёх часов, идёшь на эшелоне в облаках или над ними, и только штурман ведёт тебя по трассе, пользуясь расчётами, радионавигацией и подсказками диспетчеров. Я же говорю, хороший штурман в экипаже, это спокойная душа командира, значит, прилетим вовремя и куда надо.

За время полётов в нашем экипаже сменилось четыре штурмана. Постоянных, именно тех, с которыми летаешь по несколько лет. Временных штурманов, на день, на три, на неделю, я не считаю. Первые два – это Вячеслав Ванефантьевич Скржидлевский и Иван Иванович Винник, это опытные, сформировавшиеся штурмана, с большим опытом работы и по возрасту старше меня. Поэтому я у них учился, наблюдал, запоминал. При Иване Виннике я иногда откровенно расслаблялся. А чего, штурман от бога, можно даже по сторонам не смотреть, делай всё, как говорит штурман, штурманский бортжурнал и задание можно не проверять. Так, окинул взглядом, и можно ставить подпись. Когда в командиры МИ-6 вводили моего коллегу, комэск забрал у меня моего штурмана Ваню Винника, чтобы отдать в тот экипаж. Сколько я не возмущался, не возмущался, ничего не помогло. Мне было заявлено: «В новом экипаже нужен сильный и грамотный штурман, а тебе, Александр Владимирович, дадим нового штурмана, он только окончил Кировоградское высшее училище штурманов, вот и будешь с ним летать и доводить до ума». Конечно, не сам буду доводить, есть для этого штурман-инструктор, штурман лётного отряда, вот вместе мы и будем из нового алмаза делать штурманский бриллиант.

Так в нашем экипаже и появился Игорь Сергеев, по прозвищу «Драконя». Как он нам объяснил, что это его в училище называли «Дракон», уж не знаю почему. Глянул на него внимательнее, он был ростом мне до плеча (во мне рост – 184 см), я сказал: «На дракона ты, пожалуй, не тянешь, а „Драконя“ будет в самый раз!». Он мне потом, через года полтора полётов, подарил маленького забавного трёхголового дракончика с крылышками и довольными мордами, ехидными глазками на всех трёх головах. Дракончик стоит у меня в книжном шкафу за стеклом, когда я прохожу мимо и бросаю взгляд на забавную игрушку, всегда вспоминаю своего штурмана.

Открытое улыбочливое лицо, в глазах скачут маленькие бесенята, характер – этакий живчик, шустрый, как ртуть. Экипаж (механик, радист, второй пилот и я) внимательно посмотрел на него, мы вдохнули и про себя решили: «За ним нужен глаз да глаз!». Начали мы летать вместе и начали друг у друга пить кровь. Я у штурмана, он у меня. Началось с оформления заданий. Почерк у «Драконы» отвратительный, пишет, как курица лапой. Не поймёшь, что это за цифры и буквы написаны в штурманском бортжурнале и задании на полёт. В командировке я говорю: «Не буду подписывать задание на полёт, пока оно не будет, как конфетка. Всё чётко, ясно, никаких подтирок, подчисток и исправлений». Задание на полёт, это документ, который потом проверяет штурман отряда и подписывает комэск. А мне стыдно им в глаза глядеть. Между прочим, по этому заданию начисляется зарплата (километровые), а это деньги! Не подписывал, а просто рвал задание на четыре части. Штурманёнок становился на дыбы, не буду переделывать. Не переделывай, экипаж без зарплаты останется. Сопит, три дня ходит, в мою сторону не смотрит, глядишь, к концу командировки сидит до ночи, переделывает задания. Я научил его, заставил писать задания печатными буквами. Корил, ты же штурман, а штурмана отличаются умением писать грамотно и красиво в любых условиях. Давил на самолюбие, водил за ручку к штурману лётного отряда Сане Комлеву, и мы разбирались «келейно», при закрытых дверях. Не к комэску же его водить, а тем паче, к командиру лётного отряда. Долго долго воевали, я говорю: «Ты же окончил высшее училище, значит штурман профессиональный, ну и куда это годится: вот здесь ошибка в две минуты, тут топливо не сходится, посмотри, какой взлётный вес, почему в правой графе не указана скорость ветра у земли, ты хочешь, чтобы за этот вес нам прокурор голову отвинтил?». Наконец начало получаться то, что нужно. «Драконя» повеселел, успокоился, но посматривал на меня с некоторой опаской, до чего ещё командир докопается. Я улыбался и говорил: «Мне нужен штурман, который мысленно летит на много впереди вертолёта, предвидит, что будет дальше, считает все варианты сам, предлагает мне, командиру, чтобы нам всем было легче и безопасней летать». Штурман начал входить во вкус, стал рождаться профессионал. Но иногда чего-нибудь отчебучит, хот стой, хоть падай.

Базируемся в Инте, таскаем подвески с загрузочной площадки «Шахта» на буровые. Подцепили нам подвеску досок и потащили мы её на одну из буровых «Макариха». Их там несколько, они все под разными номерами. Буровые эти находятся примерно в ста километрах на запад-северо-запад от Инты, за рекой Усой, недалеко от того места, где река Большая Макариха впадает в Усу. Привозим первую пачку досок, подходим к буровой, осматриваем её сверху и начинаем заход. У меня сомнение: «Штурман, эта буровая? Может вон та, что в двух километрах на северо-восток виднеется?!». «Драконя» уверенно заявляет: «Командир, у меня на карте обозначена эта!». Заходим, положили дрова, какие-то мужики показались из-за крайних балков, посмотрели и ушли обратно. Мы взлетели, сходили на заправку, притащили вторую подвеску дров, кладём рядом с первой. Я опять за своё: «Навигатор, чую сердцем, не наша это буровая, наша, скорее всего, вон та, что я тебе показывал на первом заходе!». Игорёк уверенно гнёт своё: «Нет, наша эта!». Снова прилетели на заправку, на стоянку прибегает «Заказчик» и ещё издали начинает орать: «Вы чего, охренели, две подвески положили не на ту буровую. Вот сейчас повезёте третью и переложите на место те две. За ваш счёт, между прочим!». Я внимательно «добрым» взглядом рассматриваю штурмана. Он сопит, потом начинает: «Владимырыч, вот клянусь, у меня на карте... да я отмечал... да вот...». Я говорю: «Мне что, ещё и карту у тебя проверять?!». Поехали с третьей подвеской, топлива взяли чуть побольше, чуть добавили скорости, привезли эти дрова, положили куда надо. И поехали переделывать свои косяки. Мы, конечно, и сами можем подцепить подвеску, без подцепщиков, если можно к ней подсесть, но я говорю бортоператору: «Вот пусть первую подвеску нам штурман подцепит, здесь грязи нет, вокруг мох, ножки он не замазает, но дай ему рукавицы, чтобы он руки о троса не поранил, вот пусть посмотрит на родную «шестёрку» снизу и осознает, Сусанин, куда он нас заводил!». «Драконя» взял рукавицы, выпрыгнул в заднюю дверь, благо мы стоим

на «шаге» возле самой подвески, значит, на него сильно дуть не будет. А то, не дай бог, сдуем нашего маленького штурмана. Слышен хлопок закрытой бортоператором двери, и мы зависаем. В наушниках слышен весёлый голос бортоператора Вити Таранченко: «Ты глянь, наш штурман, как заправский подцепщик, машет рукой. Да не хватайся за крюк, пока он земли не коснётся. Командир, а давай, пониже зависнем, напугаем его, вон он как пригибается и косит одним глазом на вертолёт!». Не будем пугать человека, он и так переживает. Подцепили подвеску, трос в замке, мухой, не набирая высоту, пронесли над деревьями и болотом, положили дрова, отцепились и сразу за второй подвеской. Заходим повыше, чтобы на штурмана сильно не дуть, приткнулись рядом с дровами, оператор выпустил трос лебёдки, накинули троса на крюк, закрыли защёлку. Штурман заскочил на своё место, напялил авиагарнитуру на голову, мы зависли, подцепили доски и шустренько переместили их куда надо. Когда ехали на базу в Инту, экипаж подначивал штурмана: «Сегодня, по твоей милости, мы лишились пятнадцати минут полёта. А знаешь, сколько это будет в деньгах? Это будет очень дорого, аж две бутылки коньяка, нам на четверых. Тебе наливать не будем, поскольку ты наказан!». Игорёк только улыбался из своей кабины, пришлось показать ему под нос кулак.

«Драконя» очень любил тяжёлую музыку. В его комнате, на подоконнике, стоял здоровый магнитофон с бобинами. Он как врубит «хэви металл», мол, пусть все слышат, что он проснулся, а сам пойдёт бриться, умываться. Я из своей комнаты, за лестничным пролётом и кухней, слышу, что штурман проснулся. Иду к нему, комната пуста, колонки магнитофона, аж подпрыгивают на подоконнике. Уберу звук и иду к себе. Следом он прибегает с зубной щёткой наперевес и ржёт: «Раз звук уменьшился, значит, командир заходил!». Потом он женился, мы гуляли на его свадьбе, застолье закатили в нашем лётном зале, что возле здания аэропорта.

Сидим как-то летом на очередном разборе. До нас доводят всякие приказы, информацию, где, чего натворили, чего поломали, где накосячили. Сидим мы поэкипажно, плечом к плечу, внимаем. С трибуны зачитывают, что экипаж такого-то вертолёта, где-то в Сибири, перед вылетом не снял чехлы с ПВД (это приёмник воздушного давления, от него питаются все анероидные приборы – высотомер, указатели скорости и вариометр), и поэтому после взлёта все вышеозначенные приборы ничего не показывают. Экипажу пришлось вернуться на аэродром вылета, где всем и раздали «слоников» – и больших, и маленьких. Штурман сидит и себе под нос комментирует: «Каким это надо быть раздолбаем, они что, карту контрольных проверок не читают?». Мы со вторым пилотом и механиком только ухмыльнулись. А напрасно ухмылялись. Прошло ровно три дня. Утром вылетаем за подвеской, турбобурами, на площадку Белый-Ю. подцепим и потащим далеко на север, на 230 км, к Командиршорским буровым. Бортрадист читает карту контрольных проверок: «Чехлы ПВД?». Штурман докладывает, что они сняты. Он перед запуском обходит вертолёт и снимает чехлы. Эти чехлы, два обрезка резинового шланга с металлическими заглушечками, связанные тросиком, а на них маленькие красные лоскуты, чтобы было виднее. Их снимает именно штурман и, поднявшись в грузовую кабину, кладёт в дерматиновый мешок на стене грузовой кабины рядом с входной дверью. Он за них отвечает при чтении контрольной карты. Запустились, прогрелись, прочитали карты после запуска, перед вырубиванием, на исполнительном старте. Зависаем, всё путём, взлетаем. Машина набирает скорость и высоту, а высотомер, указатель скорости и вариометр показывают цену на картошку в Браззавиле. То есть ничего не показывают, а стоят на полях. А штурман на взлёте должен мне читать скорость и высоту. Именно тот штурман, который глубокомысленно молчит и тарашится на свою группу приборов, которые тоже ничего не показывают, ведь чехлы не сняты с обоих ПВД. Эти ПВД у нас почти под кабиной, по левому борту. Этакие две блестящие изогнутые кочерги с дырочками. Я внимательно смотрю на краснеющий затылок «Драконы» и потом задаю вопрос: «А чего это мы молчим, как партизан на допросе?». Второй пилот хрюкает от удовольствия: «Токмо три дня после разбора прошло...». Штурман смотрит на меня, мол, как полетим? Молча полетим, до площадки Белый-Ю, поставлю режим двигате-

лям, высоту буду держать по радиовысотометру, здесь нет перепада высот, на площадку зайдём на глазок, без показаний скорости и высоты, потом штурман выскочит на землю, снимет чехлы, и куда он должен засунуть их после этого, сказать?! Когда это «чудо» после посадки сняло чехлы, положило их на место и залезало в свою кабину, мне очень хотелось дать ему пенделя.

А вообще, хорошо нам леталось вместе, всё получалось, мы притёрлись друг к другу. Но Игорю хотелось больших скоростей и высот. Стал он просить, чтобы его отпустили переучиваться на маленькую «Тушку» (самолёт ТУ-134). Мечта у человека такая. Грех мешать мечте. Отпустил я его с лёгкой душой. Нормальный такой штурман получился, не стыдно людям показать.

Летел я как-то пассажиром из Сыктывкара в Москву (Шереметьево) на «Тушке». Поднимаюсь по трапу на борт самолёта, только шагнул в самолёт, красивая стюардесса со мной поздоровалась, как из-за её плеча вопль: «Владимырыч, командир, привет, это я, мы тебя повезём в Москву!». Гляжу, ба-а-а, знакомые всё лица, «Драконя» собственной персоной. Обнялись. После взлёта, когда уже отстегнули ремни, стюардесса подходит: «Командир приглашает вас в кабину». Спасибо за приглашение, прошёл, лётчики знакомые, вместе в УТО учились. Игорёк сидит внизу, в своей кабине и зовёт к себе, там есть такое дополнительное место позади штурмана. Я спросил у командира самолёта: «Ну как тут, наш специалист, не сильно позорит мою седую голову?!». «Драконя» насторожился, а командир, выдержав паузу, улыбнулся: «Нет, не позорит, нормальный штурман...». Игорёк облегчённо вздохнул и до самой Москвы в свободные минуты мне всё рассказывал и показывал. Я был искренне рад за него, я видел, что он на своём месте и работа у него спорится. Заход в Шереметьево, вид из кабины самолёта, тем более, когда ты сидишь в самом носу самолёта, эта скорость посадочная, несравнимая с вертолётной – завораживает. Красота и ощущения не передаваемые. Но мне всё-таки ближе вертолёт, у нас другая специфика. После посадки я поблагодарил экипаж и отдельно «Драконю» и довольный пошёл на выход.

Кстати, о Шереметьево. Возвращались мы как-то с тренажёра из Тюмени. Наш рейс на Сыктывкар. У соседней стойки регистрации оформляют пассажиров на Ригу. И летят туда красавицы-баскетболистки из рижской команды. Все девахи ростом под два метра, ну мне так показалось. А тут рядом мой экипаж, мы все в форме, при погонах, при полном параде. Мой штурман говорит: «Командир, а давай мы с ними поближе познакомимся?». Я засмеялся: «Игорёк, ты не обижайся, ты что, берега потерял? Я, при росте 184 им только до груди достаю, а ты им будешь до пупка. Ну и что это будет за знакомство?!». Мы поржали, посмотрели на красивых баскетболисток, и пошли на свой рейс.

Годы летели быстро, у Игоря родилась и подрастала дочь, он всё продолжал летать на «Тушке». Когда я начал работать на земле, иногда ПДСП (производственно-диспетчерская служба предприятия) или как мы говорим «приют для списанных пилотов» вызывала меня по ГГС (громко говорящая связь): «Саня, поднимись на башню, тебя вызывают на связь». Я подымался и слышал в эфире, на частоте ПДСП: «Командир, привет. Мы идём на Воркуту. Как ты, всё путём? Порядок? Мы полетели дальше, удачи!». Я выходил на балкон башни, и если позволяла погода, видел высоко вверху на фоне синего неба инверсионный след самолёта и маленькая, блестящая в лучах солнца «Тушка» уходила за горизонт. На душе становилось чуть полегче: «Мой штурман летает. Удачи ему и его экипажу!».

А потом «Драконю» списали, и он стал работать на земле. В группе планирования в аэропорту Сыктывкара. Мы изредка созванивались, но увидеться всё не удавалось. Если я приезжал в Сыктывкар, то его не было в городе. Если он приехал в Печору, то я где-то далеко, в отъезде. Всё не удавалось состыковаться и накрыть поляну. А, времени, мол, ещё впереди целое море. Так и созванивались, откладывая встречу. А потом не стало нашего маленького весёлого штурмана по прозвищу «Драконя». И остался только маленький трёхголовый дракончик с забавными мордашками, на полке моего книжного шкафа.

«Земной резонанс»

Вот такое слово неприятное – резонанс. Как пишут в газетах и говорят по телевизору «общественный», «политический» резонанс. То есть событие, вызвавшее бурную реакцию в общественной или политической жизни. Ну и причём здесь вертолёт? А вот причём. Именно к вертолёту имеют отношение оба эти слова – земной резонанс. Как раз, когда вертолёт соприкасается с земной поверхностью (бетонным щитом, бревенчатым, да хоть с плотно утрамбованной землёй) и может встретиться эта «бьяка», под таким, вроде бы нейтральным названием «земной резонанс».

С самолётами такой «радости» не случается. У них там есть своя изюминка, под названием «прогрессирующий козёл». В интернете можно увидеть, как самолёт на посадке начинает «козлить». Он отделяется от полосы на пробеге, задирая нос, подпрыгивает, приземляется и опять подпрыгивает. Причём каждый прыжок всё больше по длине и высоте. А потом машина без скорости может свалиться на крыло, ломая шасси. Ну, это их, самолётные развлечения.

У нас на вертолётах тоже имеются свои «изыски». Дело в том, что вертолёт довольно сложная штука. В нём много вращающихся деталей. Втулка несущего винта с пятью огромными лопастями, главный редуктор, на оси которого и сидит несущий винт, плюс две свободных турбины от двигателей к редуктору и ещё трансмиссия, целый ряд валов на опорах, к промежуточному редуктору, далее – к хвостовому редуктору, на оси которого закреплён хвостовой винт. Ну и ещё система тяг, качалок, гидросилителей, которая позволяет управлять всей этой хитрой механикой. Всё это вместе вращается, вибрирует, имеет свою собственную частоту колебаний, когда совпадает частота колебаний несущей системы, управления и шасси, вот тогда и начинается весёлая жизнь под названием «земной резонанс». Чтобы хоть как-то противодействовать этому безобразию, на вертолёте МИ-6 умнейшие люди в лице работников конструкторского бюро Михаила Леонтьевича Миля предусмотрели кое-что. Во-первых, наши воздушно-гидравлические амортизационные стойки основных колёс шасси сделали двухкамерными. Во-вторых, под полом грузовой кабины в районе люка внешней подвески установлен специальный гидроцилиндр, через который гидрожидкость перетекает от стойки шасси одного борта к стойке другого борта. Одна нога обжалась, другая вытянулась, чтобы вертолёт касался земли обоими толстенными колёсами одновременно. Плюс, надо смотреть за величиной выхода штоков амортистоек. Он должен соответствовать температуре наружного воздуха: резко потеплело, стойки разжались, и машина приподнялась, надо стравить давление. И ещё, прилетел, сел на щит, не ленись, пожалуйста, прокатись до заправочного пистолета метров пять-шесть, пусть пневматики колёс обожмутся нормально и стойки разойдутся, чуть увеличив колею. Тебе же потом спокойней будет.

В интернете можно увидеть чудесный ролик, который очень впечатляет. Американский вертолёт «Чинук» продольной схемы (два несущих винта, один спереди, а другой сзади, на высоком пилоне) гоняют на земле. И вот видно, как машина входит в резонанс. Она начинает подрагивать всё больше и больше. Частота и амплитуда колебаний увеличиваются, причём резко. Хоть вертолёт и на привязи, его специально загнали в этот режим, для испытаний, видно, что он начинает прыгать, как козёл. Адская сила гнёт, корёжит, скручивает фюзеляж. При съёмке сзади чётко видно, как начинает мотаться из стороны в сторону задний пилон, наконец, он ломается и задний несущий винт лопастями лупит по фюзеляжу, а потом и по земле. Дымят уже выключенные двигатели, а машина развалилась на куски. Впечатляет?! Ещё как! Несколько секунд, и куча дров. Так то кино. А тут практика, вживую.

Два раза я поймал самое начало «земного резонанса». Вроде и прокатились по земле, как положено, стойки и колёса стали нормально, но при уборке режима на «малый газ» машина начинает раскачиваться. Иногда достаточно двинуть «ручку» чуть по центру, пошевелить ею,

и раскачка прекращается. Иногда можно чуть добавить двигателям оборотов и всё успокаивается. Это, если колеблется только несущая система. А вот если совпала частота колебаний всего того, о чём я говорил, тут ни секунды промедления!!! Частота и амплитуда колебаний нарастают так быстро, что дай бог поймать руками краны останова и вырубить двигатели. Вертолёт прыгает, как козёл. Представляете? Тридцать пять тонн железа, длиной тридцать три метра прыгают, как дикий мустанг. Вертолёт, как живой, стонет, двигатели дымят, амортизационные стойки лязгают (и передняя и основные), обжимаясь до упора. Мама моя родная! Хоть бы не вылететь из кресла, хорошо, что привязные ремни притянуты плотно. Только бы при очередном прыжке вертолёт не завалился набок. Ужас господен! Кажется, это никогда не кончится. «Ручку» ловить бесполезно, она руки поотшибает, лучше не хватать её. В одном экипаже приборную доску правого лётчика сорвало с барашков крепления и швырнуло на поворотной оси ему прямо на колени.

Прыжки и лязг затихают. Попрыгала «ласточка» и успокоилась. Вертолёт несколько раз качнулся на амортистойках и затих. Только воняет горелым маслом, и дымят двигатели, выключенные без охлаждения. Мы сидим, как веслом по башке приголубленные. Сейчас сердце успокоится, сделаем двигателям «прокрутку», чтобы выдуть всю эту гарь. Потом осмотримся, механик посмотрит двигатели и редуктор, а мы осмотрим весь вертолёт. Со всех сторон и очень внимательно. Потом попробуем запуститься. Не дай бог, ещё раз такие качели. Это же родить можно с испуга. А такое бы, казалось, безобидное словосочетание – «земной резонанс».

«СеверА»

Ну что это за идиотское слово – северА? Придумали тоже: «Ах, у нас на северАх...». Все нормальные люди знают, что правильно нужно говорить «на севере». Да, именно на севере, куда показывает стрелка компаса. На него же указывает вернейший ориентир ночного звёздного неба – Полярная звезда. Что приходит в голову обычному человеку при слове «север»? Какие ассоциации оно у него вызывает? Наверное – льды, снега, мороз, олени, белые медведи, Арктика, северное сияние, полярная ночь, чукчи, Якутия, тундра... Этот ряд можно продолжить, всё зависит от начитанности, образования, возраста человека, его житейского опыта. Некоторым в голову приходят названия городов: Мурманск, Архангельск, Нарьян-Мар, Воркута, Салехард, Норильск, Ленск, Тикси, Певек, Якутск, Анадырь. Я прошёл по цепочке городов от Кольского полуострова до Берингова пролива. Россия страна огромная и, примерно, пятьдесят процентов этой огромности можно назвать северными территориями. И надо же было матушке-природе так исхитриться, чтобы все наши главные богатства – нефть, газ, алмазы, угли, руды ценных металлов спрятать именно там, на этих самых северАх.

Я родился и вырос на Украине, почти на границе её центральных и южных областей, в городе Кривой Рог. Всё моё детство и юность меня окружала благодатная природа, погода, прекрасный климат и щедрые дары полей, садов моей родной Украины. Так нет же, подросток захотел стать лётчиком. Ладно бы лётчиком (пилотом самолёта), летал бы себе над полями и садами, причерноморскими степями. Но я усугубил своё положение, захотел стать вертолётчиком. И вот где-то за полгода до окончания училища в моей голове, да и не только в моей, но и в головах моих друзей-приятелей, всех курсантов-выпускников возникали мысли и планы: «А что дальше, куда дальше?». Советский Союз был огромен, работы хватало везде. Ребята, поступавшие из южных республик, возвращались домой, в свои родные края. Армяне – в Ереван, азербайджанцы – в Баку, кто в Ашхабад, кто в Тбилиси (я имею в виду региональные управления гражданской авиации). Кто приехал с Чукотки, из Якутии, с Камчатки, с Дальнего Востока, тот туда и возвращался. Ну, понятно, там мама, там родина, возвращение в свою родную, привычную среду. А мне куда, с моей Украины? Ведь я вертолётчик. Ну, какие вертолёты на Украине, где развита сеть дорог, где самолёты АН-2 летают по всем городам, это помимо автобусов и железных дорог. Есть немного КА-26 и МИ-2, но это всё не то. Я выпускался на вертолёте МИ-4, с перспективой переучивания на тяжёлый МИ-6. А где у нас вся эта техника используется? Правильно – Архангельск, Республика Коми, Салехард, Тюмень, Сургут, Нижневартовск, Нюрба, Мирный. Как говорится, всё это далеко-далеко от экватора, всё в ту же сторону, о которой я говорил, т.е. на северА. Красный диплом по окончании училища давал право выбора – куда хочешь, работа везде найдётся. Тем более, начитался всяких книжек о покорителях севера, полярных лётчиках и т. д. и т. п. Глянул на карту СССР, аж глаза разбегаются. Ехать в Якутию, на Чукотку, честно говоря, забоялся, уж больно далеко от родной Украины. В Тюмень едут все, очень много их «покупатель» (представитель Тюменского управления гражданской авиации) выпускников к себе забрал. Тут товарищи посоветовали, а попробуй в республику Коми. Тоже север, и там есть вертолёты МИ-4 и МИ-6. Глянул по карте, так это же совсем рядом, всего-то почти три тысячи километров от родного Кривого Рога. А то что-то я боюсь далеко от мамки уезжать. Вот и попёрся в даль светлую. Как там Кола Бельды пел? «Мы поедem, мы помчимся на оленях утром ранним и отчаянно ворвёмся прямо в снежную зарю. Ты узнаешь, что напрасно называют север крайним, ты увидишь – он бескрайний, я тебе его дарю...». По-моему так. Вот примчались и отчаянно ворвались прямо в снежную зарю, только не на оленях, а на вертолёте. Конечно, Печора, это не Крайний Север, а районы, приравненные к Крайнему Северу. Этаким себе «хитрый» север. Снега, леса, морозы, мошка и комары, всё, как на Крайнем Севере, но у нас есть железная дорога и районный коэффициент

меньше. А в остальном, всё, как у людей, и долгие зимние ночи, короткие дни, а летом сумерки всю ночь – солнце только чуть нырнёт за горизонт и опять тут как тут. За те, почти 39 лет, что я здесь, север как-то незаметно вошёл в меня, или это я прирос к нему? Я всё также люблю поля, сады, степи родной Украины, люблю её восходами и закатами, вдыхаю запахи её цветов, наслаждаюсь видами могучего Днепра, когда доводится бывать на его берегах. Но мне уже привычны и дороги просторы тундры, бескрайние леса, Уральские горы на горизонте, бодрящий хруст снега под унтами и буйство красок осенней тайги.

Вот так, потихоньку, незаметно Север стал менять меня, мой характер. Здесь другие люди, другой характер отношений между ними. Видимо, суровая природа и климат заставляют людей относиться друг к другу бережнее. Люди более открыты, несмотря на внешнюю суровость. Я всё время, каждый год приезжая на Украину, смотрю, сравниваю, и мне кажется, что одна из многих причин, по которым моя нэнька Украина попала в столь плачевное положение – это особенность национального украинского характера, менталитета, что ли. Моя хата с краю, нам и так хорошо, та чего там думать, как-то оно будет и т. д. и т. п. Вот и получилось то, что получилось, и выхода никакого из этого положения пока не видно. Но вечно этот бардак продолжаться не может!

Ах, северА, северА! Как они затягивают. Приехал после окончания училища, думал, заработаю пенсию и уеду обратно на юг, на свою малую родину. Если хочешь насмешить Бога, расскажи ему про свои планы. По-моему, очень верно сказано, жаль не помню, чьи это слова. Вот и мои планы полетели коту под хвост. Распад Советского Союза, хотя я всегда считал, что это не распад, а планомерное уничтожение, и резкий рывок моей Украины к «самостийности» привели к тому, что я остался на севере навсегда. Я это чётко осознаю, но во мне нет ни горечи, ни сожаления. Так, лёгкая грусть, как ароматный запах дыма от горящих в костре листьев осеннего сада.

Да и о чём жалеть? Вся моя жизнь прошла здесь. Здесь была главная работа моей жизни – когда я был лётчиком. Я и сейчас лётчик, говорят, бывших лётчиков не бывает. Я помню все эти просторы, над которыми довелось летать. Знаете, у меня возникали интересные ощущения-сравнения. Когда летал в училище курсантом, потом пассажиром самолёта над Украиной и глядел вниз на землю, всегда думал: как же на Украине много людей, нет ни одного клочка земли, не обустроенной или не обработанной людьми. Квадраты и прямоугольники полей, садов, огородов, аккуратные лесопосадки, пятна лесов и роц, переплетение дорог, развилки, линий электропередач, сёла и посёлки. Кажется, что всё это идёт сплошь и рядом. Смотришь с борта вертолётки вниз, и не понятно, вроде только одно село возле дороги кончилось, и тут же начинается другое, они идут сплошь рядом. Когда едешь по земле, вроде между ними есть какой-то просвет, а с воздуха кажется, что это одно большое село. Как же здесь ориентироваться, чтобы не перепутать одно с другим? Что это – Ивановка, а может Михайловка, или Антоновка?

На северАх, прежде всего, поражают просторы. Час летишь над землёй, а под тобой только лес с редкими речушками или сплошная тундра с озёрами и болотами. Какие там сёла! Они остались на берегах рек, далеко сзади, да и то между ними километров по двадцать, а то и больше. Вот если впереди показалась подбаза сейсмозаземки у неприметного ручья, ты знаешь – она одна такая на всю округу и в радиусе километров восемьдесят от неё больше ничего нет. Увидеть на горизонте одинокий столбик буровой, это такая радость, как будто Америку открыл. Значит штурман у тебя молодец, точно вывел, да и ты постарался, держал курс и скорость с точностью до градуса, до километра, поэтому пришли в расчётное время.

А зимой, когда после долгих километров, оставшихся за спиной в белом безмолвии, на побережье возникает какая-нибудь Фариха или Вангурей, или пара избышек в устье реки Чёрной у мыса Чёрная Лопатка, а дальше уже не берег, а такой же белый заснеженный лёд – возникает лёгкое удивление, как нас занесло в эту глухомань?!

Когда летаешь за Уралом, на восточной стороне – поражают нескончаемые леса до самого горизонта. Деревья такой высоты и мощи, что когда плывёшь над этим сплошным зелёным ковром, помимо восхищения ещё возникает опасливая мысль: «Если движок сдохнет, куда же тут садиться?!». Величавая могучая Обь несёт свои воды на север к Салехарду. А дальше, на восток, к Надыму и Новому Уренгою, просторы не мереные. На берегах Обской губы пригнулись Новый Порт, Мыс Каменный, а дальше на север и запад весь полуостров Ямал. Вот же местечко придумала природа!!! Ровная поверхность, почти сплошь состоящая из болот, озёр, речек и ручьев. Летом кажется однообразным, серовато-зелёным, с рыжеватыми краями болот. Овражки, впадины, небольшие бугры. Кажется, ничего особенного, но есть в этом северном просторе какая-то притягательная манкость, что ли. В хорошую солнечную погоду, кажется, накрыло весь полуостров прозрачная бездонная чаша синего хрустально-чистого неба. А когда солнце садится и твой вертолёт снижается сверху на тонкий слой облаков, залитых розовым светом уходящего солнца, и уродливая тень вертолёта бежит совсем рядом по этой невесомой пелене, думается: «Господи, красота-то какая! Спасибо, боженька, что привёл всё это увидеть и насладиться ощущением полёта и видом этой красоты земной!».

Когда солнце почти уже легло на горизонт и виден его огромный красный шар, вся заснеженная тундра становится голубовато-розовой, буровые видны чётко-чётко, как вырезанные из чёрной бумаги, и только белые дымы над трубами дизельных тянутся параллельно земле, показывая, ветерок у земли приличный, повнимательнее на посадке.

Раньше говорили: «Поехали на северА за длинным рублём, деньги заколачивать!». Да и мои друзья-приятели на моей малой родине, если заходил разговор, под рюмку-другую, тоже говорили: «У вас там хорошо, деньги приличные платят...». Из-за суровых условий окружающего климата людям платят деньги – северные, районный коэффициент и т. д. Да, длинный рубль! А вы попробовали на вкус, как он достаётся, этот длинный рубль!? Как-то мои друзья детства, ещё только я начал летать на севере, в отпуске за хлебосольным столом спросили меня: «Саня, у тебя есть вот эти унты, ползунки, шуба? Конечно, есть, на складе выдали. Это интересно, в них ходить, романтика, наверное?». Я им объяснил насчёт романтики, когда вечером приходишь после полётов в тёплую комнату и снимаешь с себя всю эту «романтическую» сбрую, то просто чувствуешь себя лошадью, которую распрягли после целого дня работы. А деньги эти северные, их зря не платят. Их должно хватить на тёплую одежду твоей семье – жене и детям, да и цены на продукты не сравнить с ценами в средней полосе или на юге. От этих денег и меняется характер людей. Северяне щедрее, что ли, более открытая душа у них. Достались эти деньги не на дурняка, за ними стоит тяжёлая, порой опасная работа, настоящая, мужская. А такая работа вытравливает, выжигает в душе человека всё мелочное, напускное. Вы не видели, как гуляют в ресторанах на северАх шахтёры, геологи, моряки, полярники, лётчики. Нет вот этого мелочного крохоборства. Живём широко и гуляем широко.

Я как-то прочитал в «Комсомолке», что если сейчас у кого-то из офисного планктона московских контор возникает хандра, то ему можно устроить этакий экстремальный тур в Воркуту, для психологической разгрузки. Три часа полёта от Москвы, и вот оно, Заполярье. Бывшая всесоюзная кочегарка. Посмотрит он на эти дома, на эти зарплаты, на тундру вокруг, и всего-то через пять дней ему, как обухом по голове: «Господи, как же хорошо я живу в столице, какого рожна мне ещё не хватает!». И быстренько обратно, в первопрестольную, бодрый и просветлённый.

Те, кто приезжал за длинным рублём, давно уехали, они здесь долго не держатся. Сейчас осваивают север вахтовым методом. Наберут на югах или в средней полосе людей и везут к северным оленям. Пока едут на вахту, пьют в поезде – мама не горюй, да и обратно, после вахты, ещё похлеще. Там-то на работе нельзя, выгонят, как шелудивого пса. Я людей не осуждаю, в родных местах работы нет, а семью надо кормить, вот и едут на северА. А многие люди не представляют себе жизни без этих мест. Всю жизнь здесь проработали, заработали северные

пенсии и по программе переселения из районов Крайнего Севера уехали на Большую Землю. Я знаю многих, кто, пожив там, на юге и в средней полосе, возвращались снова сюда на север. Или стараются укрепиться на новом месте, чтобы рядом были такие же северяне, шахтёры Инты, Воркуты, геологи, лётчики, нефтяники. Видимо, Север сделал с ними какую-то странную штуку, как сейчас говорят, переформатировал их, и они ищут родственные души, чтобы было с кем пообщаться, поговорить на одни темы, или о том, что понимает только тот человек, который долгие годы прожил и проработал там, на северАх. Ну как объяснить человеку, который знает о севере только из книг или телевизионных передач, что такое северное сияние, что такое низовая метель, пурга, какие ощущения испытывает человек, когда ветер двадцать пять метров в секунду и температура при этом минус двадцать пять. Один раз попали на Ямале, до сих пор во сне вздрагиваю от ужаса. Хоть на тебе сто одежек, а обжигает, как паяльной лампой в лицо, и ты будто голый, ничего не спасает. Как в мороз под пятьдесят, лопаются деревья, да что там деревья, железо становится хрупким. А город скрывается в морозном тумане, ни машин, ни людей и редкие прохожие передвигаются перебежками, от магазина к магазину. А летом можно в час ночи сидеть на балконе и загорать, если не до сна. Что комары?! Это ещё не всё, есть ещё мошка (гнус), которая не кусает, а выгрызает кусочки тела. Вот чем мне нравится север, что здесь под ногами ничего не ползает – ни змей, ни тарантулы, ни скорпионы. Вот если бы не мошки и комары, то летом было бы счастье.

Как объяснить человеку, для которого главный зверь – домашняя кошка, как выглядит вблизи белый мишка (хоть из кабины тяжёлого вездехода), какой наглый полярный песец, как великолепна белая полярная сова, какие забавные тундровые лемминги, как лоси переплывают реку, как огромное стадо оленей идёт по тундре в белую бесконечность.

Что такое строганина из нельмы, оленины. Какие ощущения, если после обжигающего спирта положить на язык нежные стружки из нельмы, предварительно макнув их в соль и перец. А рыбка хариус, только что выловленная из горной реки, и как «скоросолка» приготовлена и употреблена тут же, на берегу. Царская ягода – морошка, хотя мне больше по вкусу брусника и клюква. Печорская сёмга, запечённая с картошкой на большом противне в печи. Мой бортмеханик угощал наш экипаж этим кушаньем под водочку, когда мы базировались в Усть-Цильме, на его малой родине. После баньки, перед выходными, да такое застолье, потом пирог с брусникой и крепкий чай. Избы на севере другие, как крепости, сделаны на века, кажется, в них остановилось время.

Я всегда восхищался оленеводами. Несколько раз был в чуме, пил чай. Это же надо, научиться жить в этом холоде, в этих бескрайних просторах. Оленина, рыба, дичь, ягоды – и всё это здесь, в тундре. Сахар, муку, соль, патроны – это всё им на вертолётах привозят. К сожалению, водку и спирт тоже. А маленьким народам нельзя привыкать к этой заразе. Нет у северных народов того фермента, который расщепляет алкоголь, поэтому они более беззащитны перед спиртным.

Вы знаете, когда идёшь на небольшой высоте, метров пятьдесят-семьдесят и с небольшой скоростью, то сверху хорошо видны грибы. Я сначала думал, что экипаж меня разыгрывает, но потом присмотрелся – точно, видно. Иногда такие россыпи видишь, что хоть садись и начинай собирать грибы. Правда, из меня грибник ещё тот, я только мухомор хорошо отличаю. В лесу я чувствую себя неуютно, поскольку родился и вырос в украинской степи. Поэтому, если изредка и попадал в леса севера, то только, чтобы видеть напарников-грибников, или не отходить далеко от просеки, на которой стоит машина. Грибы грибами, но на машину постоянно глазом косишь. Я не большой любитель грибов, но как закуску – одобряю.

Может здесь, на севере, время течёт как-то по-другому? Неброская, неяркая природа севера располагает к неторопливости, созерцательности. Да, здесь краски немного приглушены, разве что только безумно красивая осенняя тайга полыхнёт багрянцем и желтизной лиственных деревьев на фоне тёмной стены хвойного леса, да и то не долго. Быстро уходит

эта красота, даря незабываемые минуты, когда твоя машина невесомо скользит в прозрачном небе, а ты сидишь в пилотском кресле и наслаждаешься всем великолепием открывающихся перед тобой просторов.

Даже церкви здесь, на северАх, не такие яркие, как на юге и в средней полосе. Купола не сверкают позолотой или яркими голубыми или зелёными красками. Чаще, это сероватое железо и не беленькие стены, а потемневшие от времени срубы. Пролетаешь над селом, в котором когда-то жили люди, и только на бугре, ближе к реке, видны три потемневших и покосившихся креста. Странное ощущение вызывает их вид. Да и мысли в голове какие-то непонятные, о вечном покое, что ли?

Только на полётных картах северных безлюдных мест можно увидеть такие обозначения. Глядишь, а где-нибудь в глухом углу тайги на берегу малой речушки или рыбного озера нарисован махонький чёрный квадратик, а возле него такими же малюсенькими буквами написано: изба Артеева, изба Денисова, изба Лыжа-Керка, изба Верхняя, а то и просто – изба. Эти избы давным-давно ставили охотники-промысловики, хозяева здешних мест. Иногда, зная, где находится эта изба, люди находили в ней спасение, кров, тепло очага. Там есть запас дров, спички, соль, крупа. Север суров, поэтому только взаимовыручка и нормальные человеческие отношения помогают выжить людям. Здесь не бросят человека в беде и всегда придут на помощь.

Говорят, что северяне удивительно неиспорченные люди. А вы попробуйте испортиться при минус пятьдесят два. Шутка. Когда я смотрю на осенний перелёт птиц, то вижу, как птичий клин, поймав попутный северный ветер, уходит на юг, туда, где далеко-далеко осталась моя родина – Украина. И мне хочется улететь вслед за птицами с этого севера, ощутит тёплый ветерок причерноморских степей с их разнотравьем. Повидать маму, друзей, пройтись по городу моего детства. А когда я бываю дома, на Украине – через пару недель начинаю ощущать какое-то беспокойство. Будто чего-то не хватает. Ну чего мне не хватает? А потом я начинаю потихоньку скучать по всему тому, о чём я только написал. По заснеженным крышам домов, по ароматному дымку из труб, по хрусткому снегу под ногами, по запаху апрельского снега и нежному-нежному аромату, которым пахнет весна только здесь, на севере. Как то я увидел картинку в интернете – заснеженные улицы, избы, деревья стоят в инее, как в сказке, лёгкие дымы над печными трубами. И подпись к этой картинке: «Посмотришь новости по телевизору, а там – теракты, наводнения, митинги, госперевороты, беженцы, и думаешь – наша северная глухомань, это не у чёрта на куличках, а у бога за пазухой!».

Где меня только не носило, но всё-таки не зря судьба привела меня в эти края, которые тоже теперь мой дом. Края эти занимают в моём сердце такое же место, как моя Украина, мой родной город Кривой Рог, моя малая родина – село Узин, что под Киевом. И края эти, ни какой-то там правильный «север», а именно – северА, и ничего с этим не поделать.

«Кормилица»

А вот и не угадали – это не моя любимая «ласточка» вертолёт МИ-6. Хотя его тоже можно с полным правом назвать кормильцем. Ведь он долгие годы позволял мне зарабатывать на жизнь, и неплохо зарабатывать, он позволял мне содержать мою семью, помогать родителям, бабушке и бабушкам, пока те были живы.

Кормилица – это корова. А причём здесь корова? А при том, что все, кто родился и вырос в селе, или провёл там всё детство, по крайней мере, все-все зимние каникулы и каждое лето, вплоть до поступления в лётное училище (это я про себя), знают – именно так называют корову. Кормилица она и есть кормилица. Как говорила моя бабуля Фрося (мамина мама): «Деточка, если у дворе есть корова, то семья и дети с голоду не пропадут. Она и себя прокормит и людям не даст пропасть...». Бабуля знала, о чём говорила, она с тремя малыши детьми на руках пережила две голодовки. А кто сомневается, что корова настоящая кормилица, пусть посмотрит прекрасный советский фильм «Неуловимые мстители». Там есть пронзительная сцена, когда бандиты атамана Бурнаша уводят из двора дойную корову, и как баба, хозяйка этой коровы, валяется в ногах у атамана, говоря, что детишки малые пропадут с голоду.

Я ещё до появления этого фильма знал, что без коровы – не жизнь. Мне доверили бабушка и дедушка самостоятельно пасти корову с тех пор, как я пошёл в первый класс. До этого работал подпаском у бабули. Так что мой первый «самостоятельный вылет» в качестве «командира» коровы состоялся летом 1966 года. Хотя, это громко сказано – «командиром». Корова своим поведением чем-то напоминает вертолёт, за ней нужен глаз да глаз. До этого я прошёл стажировку с утями, гусями, козами, поросятами, кроликами, и вот мне доверили корову. Ну, это примерно, как «дальнобойщики» среди водителей. Это солидно, весомо, ответственно.

Почему-то дед с бабулей любили (предпочитали) именно эту породу – «цементалка», дед её так называл, но правильно, по-моему, симментальская порода. Это мясомолочная порода. Крупное и красивое животное, и цвет такой – кофе с молоком, с крупными белыми пятнами. До сих пор помню имена двух моих подопечных – «Беризка» (Берёзка) и «Квитка» (Цветок). Были ещё тёлочки, бычки, но этих я не запоминал. Этакое маленькое стадо под моим управлением.

Может показаться странным, что в воспоминаниях лётчика нашлось место корове. Вертолёты, полёты – это понятно, но причём здесь корова? Начну пояснения издалека.

О чём сейчас больше всего беспокоятся родители? О том, что ребёнок ведёт малоподвижный образ жизни, почти не бывает на свежем воздухе и его практически невозможно оторвать от компьютера. Так вот, корова решала эти три проблемы на раз. Во-первых, компьютера тогда не было! Свежий воздух? Да, пожалуйста – две смены на свежем воздухе: с половины шестого утра и почти до полудня, это первая смена, и с четырёх часов вечера до половины девятого вечера, это вторая смена. Одиннадцать-двенадцать часов ребёнок находится на самом свежайшем сельском воздухе, если в день по улице проедет одна машина, это целое событие. Дышит ребёнок всеми ароматами трав, цветов, садов, огородов и полей родной Украины. Если выпала только одна смена, в другую смену корову пас дед, то я тоже в хате не засиживался, это же село, один шаг и ты во дворе, в саду, в огороде, на ставке (на пруду).

Ну, какой малоподвижный образ жизни? Каждый день гонишь её на поле, с поля. А это смотря где пасёшь, можно и поближе, а бывает и подальше. На поле она всё время перемещается, когда просто щиплет травку, это медленное перемещение, а когда ей в голову какая-нибудь дурь взбредёт, то за ней ой сколько надо походить, а то и побегать. Короче, нагуляешься за день, ночью спишь, как убитый.

Я же говорил, что корова кормилица? Утренняя, дневная и вечерняя дойка, это три эмалированных ведра парного вкуснейшего и полезного молока. После дойки бабуля процеживает молоко и, хочешь-не хочешь, никто тебя не спрашивает, а будь добр выпей здоровенную кружку парного молока. Я потом прикидывал, получалось литра два, а может и больше – в день. А ещё сметана, сливки, творог – это всё тоже дары нашей кормилицы. И ещё натуральный мёд с дедовой пасеки со свежим хлебом, который бабушка испекла. Вот скажите, дорогие мои, такой образ жизни и такое питание полезны для здоровья ребёнка, подростка, будущего лётчика? Можете не отвечать. А фрукты и овощи со своего сада и огорода, и свежайшие яйца от курей, которых бабуля кормит отборной пшеницей. Думаю, не проходил бы я лётные медкомиссии (при поступлении в училище, потом полугодовые и годовые, пока летал) без сучка и задоринки, да и не пролетал бы эти годы в северном небе, если бы не получил в детстве такой царский подарок в виде здорового питания и нормальной подвижной жизни. Сейчас не многие молодые люди, те, кто захотели стать лётчиками, могут пройти медкомиссию. Вы посмотрите, какой отсев по медицинским показаниям при поступлении, да и при обучении. Так, что корова, очень положительно влияет на здоровье и состояние нервной системы будущего летуна.

А само общение, хоть и с домашним, но крупным и, довольно, норовистым животным? Это вам не покемон, не кукла барби, не трансформер какой-нибудь! Я как-то у взрослых мужиков, лётчиков, в разговоре в шутку спросил: «Корову все видели? А скажите, от носа её – ближе к хвосту, что зачем идёт? Глаза, уши, рога? Или как?!». Конечно, люди технически грамотные, поэтому с уверенностью ответили, что первыми от носа идут глаза. Правильно! А вот с рогами и ушами, тут сложнее, запутались мои небесные собратья. Дал домашнее задание: посмотреть в интернете на корову, а завтра в курилке мне доложить. И ничего, ни хи-хи и ха-ха! Посмотрели, разобрались. То взрослые дяди, а детям малым ой, как не хватает всех этих кроликов и поросят. Простого общения с таким живым организмом, его надо и покормить, и напоить, и убрать за ним.

Время, рань-ранющая, половина шестого утра. Мы с моей «Квиткой» вырुливаем со двора. Я уже выпил свою кружку парного молока, сунул за пазуху футболки штук шесть-восемь яблок, краюху хлеба, взял в руки сложенную плащ-палатку, хворостину и поплёлся за коровой. В утреннем лёгком туманчике низкое солнце мягко просвечивает, его лучи кажутся размытыми, ранние пташки щебечут в кронах деревьев, на кирзовых сапогах мокрый след от росы. Да-да, именно на сапогах. Кроссовок тогда никаких не было, а целый день ходьбы по полю, кустам за коровой, никакие кеды не выдержат. Дед давным-давно научил меня мотать портянки на ноги, поэтому нога во фланелевой портянке, как в коконе, ничего не мешает, не трёт. Можно шагать долго и быстро. Правда, быстро не получится, моя «манюня», девушка не торопливая, шагает, как пава, а вот долго шагать придётся, будем гулять на свежем воздухе до обеда, это точно.

Мы плетёмся на военный аэродром Узина, где базируются самолёты дальней авиации ТУ-95. Надо пройти половину улицы, повернуть направо, по небольшой улочке прошагать полкилометра до колючей проволоки, которой огорожен аэродром. В этой проволоке дыра, как раз под размер коровы, там же тропинка, по которой ходим мы, и ездят на велосипедах гражданские вольнонаёмные, работающие на аэродроме, и некоторые офицеры, живущие в соседних «финских» домиках. Вот за дырой, по тропинке ещё с километр, и мы между складами, авторотами, и капонирами для спецмашин. Из-за деревьев видна верхушка башни КДП аэродрома, а чуть в стороне, сверкают в лучах восходящего солнца высокие кили самолётов. На стоянках слышен свист запускающихся двигателей. У всех начинается рабочий день – им летать, а мне корову пасти.

«Квитка» очень любит яблоки, пока все у меня не выщипанит, толком пасть не начнёт. Подойдёт, вытаращится и смотрит на меня своими «сливами». Глаз коровий имеет здоровенный зрачок, как блестящая слива, а вокруг глаза светлые реснички. Вот этой красотой

неописуемой она уставится на меня и стоит, сопит, пока не достанешь из-за пазухи яблоко и не отдашь ей. Слизала с ладони, схрупала, пять минут пощипала травку и опять ко мне, за яблоком. Когда остаётся одно яблоко, я его передвигаю по футболке над поясом за спину и показываю: «Больше нет!». Стоит, смотрит, думает, чего-то там считает в своём коровьем уме. Потом обойдёт вокруг меня, ткнётся носом в спину, унюхает яблоко, слегка толкнёт меня рогом по заднице, мол, отдавай, не дури! Отдал, слопала, лизнула в благодарность щёку, а после коровьего языка щека полдня горит, и наконец-то начала пастись. Это она ещё не вспомнила о краюхе хлеба у меня за пазухой, подойдёт позже, вымогательница, – придётся делиться.

Много лет спустя, когда я учился в лётном училище, преподаватель аэродинамики Николай Васильевич Чернов, бывший начальник училища, шутя нам говорил на лекциях: «У вертолёта аэродинамика очень простая, как у коровы – чем выше хвост, тем больше скорость». Я, сидя на лекции, про себя улыбался, вспоминая «Квитку». Она, если ей чего-то не нравилось или просто дурной взбрык приходил ей в голову, носилась по полю на приличной скорости, высоко задрав хвост. А я старался перехватить её, чтобы она сдуру не влетела в какую-нибудь ямку, не дай бог ногу сломает. Когда её мухи достают, садятся в уголки глаз, а она только сильно повернув голову назад, пытается достать их краешком копыта задней ноги, жалко на неё смотреть. Подойдёшь, отгонишь мух, протрёшь ей глаза чистой тряпочкой, она в благодарность – опять лизаться. Ох уж мне эти телячьи (коровьи) нежности!

Вечером, когда солнце начинает касаться края огромного осокоря (чёрного тополя), ты понимаешь, что пора заканчивать вечерний выпас и потихоньку направляться домой. Часов никаких нет, но солнце над осокорем означает, что уже восемь часов вечера. Идём-бредём потихоньку. Я плетусь сзади, ноги гудят, нагулялся я сегодня на свежем воздухе по самое – не могу! Коровье брюхо, как огромный круглый шар и здоровенное вымя покачивается из стороны в сторону. Сейчас добредём и будет вечерняя дойка. Поворачиваем на свою улицу, изда-лека видно моего деда, стоящего возле калитки. Мы прибываем во двор, как тяжёлый грузовой состав на станцию. Во дворе, возле колодца, стоит на специальной поставке корыто с чистой водой для коровы, а на широкой доске колодца, ведро с водой и кружка рядом, для меня. Но перед корытом на земле стоит ведро с водой, в котором размочены пара буханок хлеба, и всё это чуть присолено. «Квитка» любит эту смесь до одури. Она на некоторое время замирает, решая, с чего начать: пить или хлебать. Мы – я, бабушка и дед, улыбаемся, глядя на её муки «творчества». Наконец решила, сунула морду в ведро, в два хлебка прикончила лакомство, а потом начала пить. Я пью тоже, как корова, не трогая кружку, опускаю лицо в воду и, видя своё отражение на дне ведра, хлебаю, наслаждаясь вкуснейшей колодезной водой, которая гасит пожар жажды. До сих пор я помню вкус этой воды, воды моего детства из нашего колодца.

А потом вечерняя дойка. Вы когда-нибудь пробовали доить корову?! Нет?! Вы много потеряли, ощущения очень интересные, струи молока сначала звонко бьют в дно ведра, а потом, по мере его заполнения, звук становится всё глуше и глуше и уже под самый верх только слышно: «ш-ш-ха, ш-ш-ха». Потом бабушка процедила молоко и разлила его по банкам. Завтра утром дед погонит корову в поле, а я повезу молоко на велосипеде в военный городок и буду разливать его по банкам, стоящим в подъездах, возле дверей. Я хорошо запомнил каждый подъезд и каждую дверь, хотя только окончил первый класс. Дедов велосипед большой, под названием «Украина» (Харьковского велосипедного завода), поэтому, ввиду малого роста едешь не на велосипеде, а под рамой, кто ездил, тот знает. Это потом, по мере роста я научился ездить на раме, на седле, на багажнике, задом на перед, без рук. А в конце месяца, под каждой банкой будут лежать деньги, и никто не тронет ни копейки, а что вы хотите – 1967 год, «тоталитарный режим», «совок» – это вам не нынешняя свобода и демократия, я соберу деньги и, зажав их в потной ладонке (волнуюсь, чтобы не потерять), привезу их бабуле. Она пересчитает их и, может, выделит мне немного на конфеты. Я же говорю, корова-кормилица. Она себе зарабатывает на две машины сена и на машину жом на зиму. Жом, это отходы от переработки свеклы

на сахар. Такие тяжёлые, грязно-серые вермишелины сладковато-приторного вкуса (сам пробовал), и кисловато-бражным запахом. Кормилица и сама будет сыта, и мы с ней не пропадём. А когда по весне грузишь тяжеленный коровий навоз вилами на тачку, растаскиваешь тачкой этот навоз по всему огороду и при этом морщишься, мол, воняет, то дед незлобиво бурчит: «Как потом лопать всё с огорода, то ему не воняет! Давай, таскай, не ной!».

А после сытного ужина сидишь на пороге дома, солнце уже давно село, опускается на землю тихая украинская ночь. Звёздное небо над головой, прокричит ночная птица, слышен дальний лай собак и чья-то весёлая песня за огородами в поле. А ты уже хочешь спать, глаза слипаются, набегался за день.

На повитке (хлеву), всё горище (чердак) забито душистым сеном, для неё же, кормилицы, запасённым. Вот туда и забираешься по шаткой лестнице, прихватив два одеяла, одно под себя, на сено, другое сверху, и подушку. Бабуля снизу предупреждает: «Деточка, Сашик, не свались с крыши (верандочка пристроена к хлеву), когда утром сонный будешь вылезать обратно!».

Постелил одеяло, бросил подушку, плюхнулся на них, укрывшись другим одеялом, ночью бывает прохладно. Дверка чердака открыта настежь, одуряюще пахнет сено, в котором шуршат мыши где-то в углу. В открытую дверь видна луна и край яблоневого ветки, на которой висит яблоко, тускло поблёскивающим боком в лунном свете. Зашуршало сено, это кошка Машуня залезла ко мне на сеновал, чтобы поспать под моим боком. Причапала, привалилась ко мне тёплым бочком и замурчала, как маленький трактор. Слышно, как внизу, в хлеву подо мной, сонно вздыхает «Квитка». Корова тоже устала.

Благословенная тишина окутывает всё вокруг, и ты медленно погружаешься в сладкий сон, в котором синее небо без конца и края, огромный самолёт и я, за его штурвалом. Мне ещё только восемь лет, но сдаётся мне – буду лётчиком!

«Некоторые нюансы»

Я уже упоминал, какие грузы приходилось таскать на внешней подвеске вертолѐта. Список внушительный, каждый груз требует внимательного подхода и серьёзного отношения. Мы старались работать на совесть, но работа есть работа, а в ней не всё получается без сучка и задоринки. Вот и выплывают некоторые нюансы, порой досадные, порой смешные, а порой и не очень.

* * *

Посреди площадки стоит груз, который вертолѐт МИ-6 сейчас будет брать на подвеску. Груз этот – тальканат, тяжёлый, деревянный, приземистый барабан, на который плотно-плотно намотан толстый стальной трос. Конец этого троса хорошо прикреплѐн к краю барабана, чтобы в полѐте, не дай бог, не сошѐл с барабана. В центральное отверстие барабана пропущен стальной трос, он под барабаном огибает стальную трубу, расположенную поперѐк барабана и отверстия, оба конца троса выходят наверх этой гигантской катушки. В отверстие забиты деревянные клинья, чтобы троса не болтались и эта катушка не начала «играть» в полѐте. Петли тросов будут накинута на крюк внешней подвески. Мы оторвѐм этот увесистый груз, всё-таки в нём шесть тонн и потащим куда надо. Под груз мы заглянуть не можем, он стоит в траве, пробивающейся меж бетонных плит, но если пригнуться, то видны только края трубы. Еѐ длина чуть меньше диаметра барабана.

МИ-6, который будет брать груз, это моя «шестѐрка», это мы сейчас потащим груз. Мы его осмотрели, как могли, зависли, подцепили, убрали трос, гидрозамок сработал, и вот, потихоньку отрываем тяжѐлую «катушечку» от земли. Подцепщики отбежали, запас мощи есть, взлетаем. Движки заходятся в неистовом рѐве, лопасти винта, изогнувшись таким «тюльпанчиком» тянут тяжѐлую машину в небеса. Ф-у-у!!! Взлетели. Набрали 150 метров высоты по прямой, естественно против ветра. И начинаем плавный разворот, с небольшим креном. С таким грузом всё нужно делать плавно и аккуратно, ведь известно, что спешка нужна только при ловле блох. Разворачиваемся, продолжаем набор высоты и выходим на реку, плавно продолжая доворот. Впереди виден песчаный берег, отдельные деревья на нём, мутная рыжеватая вода реки и на середине, по фарватеру, обозначенному красными и белыми бакенами, ползѐт дымящий буксир, тащит за собой баржу с грузами. На север пошли, к Нарьян-Мару. Я прикидываю, что закончу доворот на курс, и линия моего пути пройдѐт где-то в метрах пятидесяти от борта буксира. Мы разойдѐмся на встречных курсах.

Заняли высоту триста метров, я чуть сбросил «шаг», переходя в горизонтальный полѐт. У-й-ю-ю-ю!!!! Резкий рывок и одновременно в наушниках вопль оператора: «Твою... тальканат ушѐл!!!». Знаете, какие ощущения, когда у вас с крюка мгновенно уходят шесть тонн?! Не передаваемые!!! Вертолѐт, который моментально стал на шесть тонн легче, а режим у двигателей остался прежним, ведь ты не успеешь изменить его сию секунду, летит вверх, как камень из рогатки, тебя вдавливают в кресло и ты уже почти на сотню метров выше от того, как... Весело! Сбрасываю режим и начинаю разворачиваться в свою, левую сторону, заваливая приличный крен. И вижу, как возле борта буксира поднимается чуть ли не до меня здоровенный фонтан рыже-белой пены и со дна реки поднимается вся эта «каламуть». Ни хрена себе бултых!!! Мы то, в каком восторге, а они там, на буксире, могли «обделаться лёгким испугом». В наушниках успокаивающий голос оператора: «Троса остались на крюке, слегка болтаются и отходят назад, по полѐту».

По спине ледяной холодок с ознобом. Попади я в буксир, тальканат с такой высоты разнёс бы его, как авиабомба. Они бы и пикнуть не успели. Уже не весело. Полетели домой

писать объяснительные, хорошо, что троса у нас на крюке. При разборе и раздаче «слоников» и «дынь» выяснилось, что где-то при перегрузке или выгрузке этого тальканата при помощи крана, им пристукнули или стукнули и троса на перегибе через трубу попали на какой-то камень или железку. Образовался такой «наклёп», или по научному – концентратор напряжений. Он ждал своего часа и дождался, пока мы на своей «шестёрке» не заявили к месту тросового подвига. Элегантно получилось: фонтан до неба, публика «неистовствует». Хорошо, что публика, а не прокурор.

* * *

Сию в пилотском кресле, развернувшись вправо и слушаю, что мне бубнит заказчик Мишаня. А бубнит он следующее: «Саня, надо две пятидесятикубовки (ёмкости объёмом 50 метров кубических) со старой буровой перебросить на новый Сандивей. Там всего километров десять между точками. Я уже и заявку принёс, подцепщики со мной, троса захватили, я с вами слетаю, посмотрю, что и как...». Вот, когда он так мягко стелет, так и жди какую-нибудь подлянку. Спрашиваю: «На ёмкостях «уши» (такие приваренные скобы для фиксации тросов от смещения) есть?». Начинаются пространные речи про то, что сварщика у него нет, эти «уши» приварить, да там всего десять километров везти, обмотаем два раза стропами, они у него по двенадцать метров, новые, маркированные и т. д. и т. п. Я говорю: «Миша, это всё песни ни о чём! Выскользнет ёмкость, что ты мне запоёшь?!». Начинает по новой, мол, надо срочно, до зарезу, перебросить сегодня и он за всё отвечает, заявку подпишет по любому. И поёт, как соловей: «Саня, ну ты же можешь аккуратненько, тихонько затянуть стропа на ёмкости, чтобы она не шелохнулась...». Послушал я его, послушал, тем более на сегодня никакой другой работы нет, в общем, согласился, пошёл на поводу.

Прилетаем, смотрим сверху на это озеро, рядом на берегу место старой буровой и на краю площадки лежат эти две огромные «сардельки» – ёмкости на 50 кубов. Красно-рыжие, здоровенные цилиндры, горловинами кверху, под них подложены толстые брёвна с боков, чтобы не покатались, и сделаны канавки для пропуска тросов. Подсели чуть в стороне, чтобы поток воздуха от винта не давил на ёмкости. Оператор со вторым пилотом сбегали, посмотрели, как подцепщики увязывают ёмкость, пропустив троса, обматывая два раза и накидывая петлю в петлю. Мы на крюк подцепили «паук» (такая четырёхлучевая система тросов с карабинами на концах). Крюк сразу загнали в гидрозамок, двери закрыты, зависаем. Поднялся повыше, тихонько зашёл на груз сверху, завис точно над ним. Слушаю оператора: «Паук разобрали, карабины зацеплены, два метра выше, подцепщики слезают с ёмкости, убирают лесенку, отошли. Строим точно по центру, можно тихонько затягивать троса!». Плавненько-плавненько, по дециметру, поднимаю вертолёт вверх, оператор докладывает, что троса затянулись, всё симметрично, стоим точно над ёмкостью, можно отрывать. Отрываем, метр, полтора, два. Замерли. Теперь можно чуть вниз, но земли не касаться, не дай бог троса сдвинутся. Хотя, такой вес – шесть тонн, не должны. Стальной цилиндр длиной около десяти и диаметром около двух с половиной метров висит неподвижно под вертолётном. Поехали! Плавно добавляю движениям взлётный режим, разгон скорости и набор высоты. На высоте сто метров и скорости восемьдесят километров в час по вертолёту проходит дрожь, и я слышу такой неприятный железный звук: «В-у-у-м!». В наушниках напряжённый голос оператора Вити Таранченко: «Троса ползут!». Потом раздаётся ещё один «в-у-у-м!», сильная дрожь, рывок и прыжок вертолёта вверх. Поймал машину «шагом», остановил набор высоты и слышу доклад оператора: «Ушла, троса в норме, висят под нами!». Я уже и сам чувствую, что ушла ёмкость. В кабину влетает взъерошенный и раскрасневшийся заказчик Миша, он же вызвался летать с нами, чтобы непосредственно руководить процессом. Этот деятель наклоняется ко мне, и мы вместе смотрим влево и вниз через мой блистер. Я плавно заваливаю машину в левый вираж. С высоты сто

метров и на скорости восемьдесят, всё очень хорошо видно. Внизу открывается прелестная картина. То, что несколько секунд назад было ёмкостью, теперь лежит посреди тундры, недалеко от озера. Чудовищная сила удара о земную твердь, а падение шести тонн железа с высоты сто метров, это вам о-го-го, превратила огромную ёмкость в разорванную калошу, вывернутую на изнанку. Полюбовались, помолчали, я спрашиваю Мишаню: «За второй ёмкостью поедем?». Тот мотает головой – мол, не надо. Найду сварщика, приварим «уши», потом перебросишь, а заявку подпишу, как договаривались. Славненько поработали, ничего не скажешь.

* * *

Денёк изумительный, солнышко светит, снежок блестит, заснеженная тундра просматривается до самого-самого горизонта. Морозец, градусов двадцать пять, и ровный ветерок, метров восемь, дует с севера без порывов. Условия для работы идеальные. Машина у меня мощная, недавно из ремонта. Двигатели новые, по тысяче часов ресурса, такой же главный редуктор и лопасти новые. Красота, зверюга, а не машина, «ласточка» под бортовым номером СССР-21016.

Работа простая, перетаскиваем балки на другую буровую, километров за пятьдесят. Всё, как обычно, цепляем «пауком» за петли в верхних углах балка, оторвали и потащили. Доходит очередь до следующего балка. Он необычный, мы их почему-то называем «бранденбургами». В два раза длиннее обычного, обшит металлом, дверь посередине, а слева и справа от неё по два окна, размером побольше, чем в обычных балках, и стоит он на каких-то полозьях. На глаз видно – чушка тяжёленькая. Бурмастер велел своим «нукерам» (подцепщикам), чтобы подцепили его на толстые, 22-миллиметровые троса. Они длинные, новые, просмоленные, с контрольными бирками испытаний возле петель. Поскольку троса длинные, обойдёмся без «паука». Зависли, наехали на «бранденбург», замерли точно над ним по центру. Я удерживаю машину на месте, кручу головой по сторонам, поглядываю на землю и слушаю доклады оператора: «Петли накинута, защёлка закрыта, подцепщики слезают, отбежали, трос в замке, горит зелёная, отрываем!».

Отрываем, так отрываем. Ага!!! А вот ни хрена не отрываем. Груз не шелохнётся. Троса натянуты, топлива в вертолёте немного, везти недалеко, ветер у земли хороший, а оторвать груз не можем. Может в нём чего лишнего нагрузили? Второй пилот говорит, что осматривал его через окна, балок, а это будущий красный уголок, пустой. В нём даже стульев и столов нет. Непонятно, почему я его оторвать не могу?! Чуть ослабил натяжение тросов, повисим, дадим двигателям чуть отдохнуть и ещё раз попробуем. Быть того не может, чтобы мы его не оторвали.

Вторая попытка. Чуть взял «шаг», троса натянуты, а стоим неподвижно. Да что это за чертовщина?! И вдруг вертолёт плавно так пошёл потихоньку вверх. Метр, два, три. Оторвали, что ли? Оператор молчит, только слышно его сопение в наушниках.

– «Витя, ты чего молчишь? Оторвали?!». В ответ слышу: «Ага, оторвали! Разрезали на три части, как торт ножом. И теперь красный уголок состоит из трёх частей. А троса вышли сверху, как две петли висят под нами!». Ни фиги, себе!

Переместились на шит, сели, выключились, пошли разбираться. Оказывается, этот «бранденбург» намертво примёрз к тундре, бурмастер не догадался толкнуть его бульдозером, а его подцепщики, поскольку в полозьях нет отверстий, ничего лучше не придумали, как просунуть троса прямо под него, в зазор между полозьями и балком. А тут мы, со всей дурью своих одиннадцати тысяч лошадиных сил. Красный уголок сопротивлялся, сколько мог, но не долго. Куда ему против мощи гражданской авиации СССР. Пришлось бурмастеру срочно из трёх частей опять делать одно целое. Благо мы его разрезали аккуратно, ювелирная работа.

Ведь умеем же, когда захотим. На следующий день «бранденбург» уехал, куда надо, и был, как новенький, не считая каких-то полосок по стенам и крыше.

* * *

Чтобы никто не подумал, будто мы уроды какие-то косорукие, мол, за что не возьмёмся, всё в хлам или в дрова, немного похвастаюсь. Мы тоже кое-что умеем.

Прилетаем на одну из Осовейских буровых. Привезли груз, отцепили, сидим на щите, ждём, когда притащат троса. Приходит бурмастер и просит: «Командир, помоги, если сможешь! У нас кран сломался, а надо поставить стрелу установки на станину. Может, посмотришь и попробуешь? Выручай, во, как надо!!!». Поглядел на часы, спросил остаток топлива, глянул на ветер ещё разок. На заходе видел, что ветра почти нет. Ладно, выключаемся, пойдём смотреть.

На земле лежит мощная рама – станина с моторами, на неё надо пристроить такую стрелу. Ферменная конструкция длиной одиннадцать метров, сама метр на метр и весом, где-то, полторы тонны. Надо её поднять, поднести к станине и аккуратно вставить вилкой в проушины. Зазоры с обеих сторон где-то по четыре сантиметра, ну может пять. Стоим, смотрим, думаем. Второй пилот Колюня начинает: «Не, ничего не получится, мы же не кран...». Я ему отвечаю: «Не каркай, не ты же будешь ставить, мы ещё даже не пробовали!». Честно скажу, с другим бы бортоператором я даже пробовать не стал бы. Но с Витей Таранченко я летаю уже более тринадцати лет, и почти десять из них – командиром. Мы с ним настроены на одну волну, он знает мою скорость реакции, привык к моему глазомеру, к моей выдержке. Я, соответственно, тоже, знаю, как он командует, какая у него реакция и глазомер, я реагирую даже не на его команды, а на оттенок и тембр голоса. Работаем мы с ним, как одно целое, и поэтому, надеюсь, что всё получится. Осмотрели, подумали, как её тросами обмотать, чтобы она, эта ферма висела, чуть опустив один конец, тот, где вилка, ближе к земле. Где привязать верёвки, чтобы четыре мужика-подцепщика чуть помогли нам, если понадобится. Определили, где будет стоять бурмастер, контролируя завершающий этап. Всё оговорили, чтобы никто не сунулся под тяжёлый груз. Слава богу, ветер совсем стих, он не будет мне мешать. Только я и машина, и команды оператора.

Начинаем. Запустились, зависли, подцепили груз, трос в замке, замок закрыт. Тихонько отрываем от земли эту «дуру», чтобы она не качнулась, а то придётся долго ждать, пока она успокоится. Подошли к станине, висим точно над ней, мужики тихонько разобрали верёвки, отошли по местам, но никуда не тянут, пока не надо. Теперь только оператор и я. Витя находится в десяти метрах позади меня и сейчас его глаза, это мои глаза, я же груз не вижу, он далеко сзади и внизу. Движения «ручкой» и «шагом» миллиметровые. Кажется, что и не двигаешь, а только думаешь двинуть. Педали, боже упаси, не трогать совсем, а то раскачаешь груз.

В наушниках напряжённый голос Вити: «Чуть вниз, замер, чуть вперёд, ещё чуть вниз!». Здесь команды типа: «Метр вправо, полметра вниз...» не проходят. Это вам не балки на брёвна ставить. На часы я не смотрю, мне не до часов, только на землю, контролируя малейшее смещение машины в стороны и по высоте. Секунды тянутся до-о-о-лгие. Большой палец левой руки постепенно немеет на кнопке стопора левого (моего) «шаг-газа». По СПУ (самолётно-переговорное устройство) говорю второму пилоту: «Нажми кнопку стопора на своём «шаге»...». Я буду работать только кистью левой руки.

– «Чуть вниз..., нет..., мажем..., опять вверх чуть...».

Вите тяжело, он должен, глядя в люк внешней подвески, поймать малейшее смещение груза, который висит метрах в восьми под вертолётном. Хоть я не вижу часов, но чувствую, что возимся мы уже минут десять.

– «Так..., замер! Чуть вперёд..., чуть вниз..., вл-е-е-во немного..., вниз. Есть!!! Держи, держи!!! Сейчас они вставят крепления! Держи..., ещё немного! Всё, всё! Опускай стрелу понемногу. Всё, она лежит, как надо! Ослабить трос, метр вниз! Трос отцеплен, крюк убран, можно перемещаться!».

Уф-ф-ф!!! Правая нога дрожит, прыгая в колене, но это ерунда. Мы свободны, нас ничего не держит, мы можем перемещаться, куда хотим.

Подскочили к щиту, сели на него, выключились и пошли смотреть, что получилось. Получилось, как надо, то, что доктор прописал. Стрела стоит, как патрон в патроннике. Мы с Витей довольно хлопаем друг друга по плечам: «Ну, могЕм же!». Всё-таки классный у меня экипаж, сработали, как часы. Бурмастер доволен, как слон, обещал магарыч поставить. Бог с ним, с магарычом, главное, что у нас получилось.

Обратно летели, второй пилот крутил баранку, а я расслабленно откинулся в кресле и балдел от ощущения хорошо сделанной работы. Штурман мне потом сказал, что от взлёта и до посадки, пока мы возились с этой фермой-стрелой, прошло всего восемнадцать минут. Всего восемнадцать, но каких! Кое-что мы умеем, а это дорогого стоит. Потом, на базе, недели через две, я получил втык от своих отцов-командиров (видать, кто-то из моих гавриков в курилке похвастался): «Саня, тебе что, делать нечего? Чем ты там, в командировке занимаешься?! У тебя допуск к монтажным работам есть? Нету!!! Вот и не лезь, куда не положено!».

Да ладно, переживём втык. Главное, работа сделана. Не зря же меня чему-то учили эти самые отцы-командиры. Спасибо им за это.

«Слепой полёт»

Я уже говорил, что примерно 90—95 процентов налёта на вертолёт, это визуальные полёты. Визуальные, это когда ты постоянно видишь землю, опознаёшь ориентиры на ней, точно знаешь своё место, а отсюда уже можно посчитать путевую скорость, точное время прибытия, остаток топлива. Но бывает так, что для полётов вблизи земли нет условий – низкая облачность, туман внизу или метель такая, что горизонтальная видимость, ну очень смешная, типа «дальше носа не видно». А лететь надо. Тогда вертолёт забирается на высоту, так называемый эшелон. Они, эти эшелоны, начинаются с высоты 900 метров по давлению 760 мм ртутного столба, если ты летишь, грубо говоря, в северо-восточном, восточном и юго-восточном направлениях. И с высоты 1200 метров, если полёт происходит в юго-западном, западном и северо-западном направлениях. То есть, встречные эшелоны разведены на триста метров, чтобы воздушные суда могли безопасно разойтись по высоте. С подъёмом на большие высоты расстояние между встречными эшелонами увеличивается. Небо напоминает слоёный пирог и в каждом слое этого пирога своя вишенка – самолёты и вертолёты. На эшелонах летают по приборам, всё равно ведь земли не видно, а надо как-то ориентироваться в пространстве. Вот здесь на помощь и приходят приборы. В полётном задании с внутренней стороны на правой странице предпоследняя вертикальная колонка обозначена словами «приборный налёт». Вот туда и вписываются эти цифры, минуты приборного налёта по участкам полёта. Приборный налёт учитывается в лётной книжке каждого лётчика. И чем больше у тебя этого налёта, тем увереннее ты себя чувствуешь в кабине вертолёта. Есть ещё налёт ночью, но это несколько другое, ведь бывают такие чудные ночи, когда сияет луна и светят звёзды, а внизу видны огни посёлков, земные ориентиры и т. д. и т. п.

Полёт по приборам на эшелоне, это или перегонка воздушного судна в ремонт – из ремонта, когда ты идёшь от аэропорта к аэропорту по трассе, или возвращение на базу с дальней точки в тундре, когда погоды для визуальных полётов нет, поэтому забираешься на эшелон и поехал к родному дому, где тебя любят и ждут. При полётах на эшелонах всегда выбирают запасной аэродром, ведь надо же куда-то уйти, если по погоде нельзя сесть на аэродроме назначения. Ещё приборный налёт набирается при тренировочных полётах на родном аэродроме. А вот теперь постарайтесь представить себе ощущение лётчика (экипажа) при слепом полёте или полёте по приборам.

Вертолёт только оторвался от бетонки при взлёте по-самолётному. Земля замедляет свой бег, низкая облачность тяжело нависает над аэродромом. Несколько секунд, и машина оказывается в сплошной серой мути. Она непроницаемо охватывает кабину, и куда бы ты ни глянул, хоть в лобовые стёкла, хоть в блистер – вниз и в стороны, ты ничего не увидишь, кроме этой однообразной субстанции, у которой нет ни низа, ни верха. Всё, вестибулярный аппарат теперь отсечён от привычных ориентиров, нет ни земли, ни горизонта, ни солнца, нет ничего. И только приборы, привычные навигационно-пилотажные приборы помогут тебе не потерять себя в пространстве и спокойно довести свой вертолёт к аэродрому назначения. В слепом полёте главным прибором для нас являются авиагоризонты, их на борту целых три штуки. У этого прибора живой силуэт самолётника покачивается над линией искусственного горизонта, показывая, как ведёт себя вертолёт, какое положение занимает он в пространстве. Задирает или опускает нос, кренится ли влево-вправо. Аккуратными короткими сдвоенными движениями «ручки» ты удерживаешь машину в ровном положении, не давая ей отклониться. Если вертолёт более современной серии, с автопилотом, то умная машинка помогает, поддерживает вертолёт по крену и тангажу (продольному наклону). А если включены каналы стабилизации высоты и скорости, тогда можно убрать руки и ноги с органов управления и немного расслабиться.

Сегодня у нас машина старой серии, обыкновенная «шестёрка» (МИ-6), без автопилота. Вертолёт немного моложе меня, я ещё ходил в детский сад, а его выкатили из цеха Ростовского вертолётного завода. Хотя и старая, но надёжная «ласточка» с бортовым номером СССР-21856. В кабине вместо красного подсвета приборов и панелей стоят ультрафиолетовые светильники. Такие чёрные цилиндрики, закреплённые на «ручках» пилотов, на задней стенке кабины лётчиков, в кабине штурмана, на потолке у верхнего щитка АЗСов, за перегородкой у механика и радиста. Свет ультрафиолетовых ламп в этих светильниках регулируется специальным поворотным колпачком. Мы летим на эшелоне в облаках, да ещё и ночью (взлетали в сумерках, теперь наступила ночь), поэтому в кабине все приборы, надписи на приборных досках, панелях и пультах светятся зеленоватым таинственным светом. Красиво, но через некоторое время начинает приедаться. В ультрафиолетовом свете, кажется, что и лица экипажа начинают отливать этакой зеленоватостью. Прямо пять «Шреков» в одной кабине.

Машина устойчиво идёт в наборе высоты, я старательно выдерживаю курс, заданный штурманом, мы должны выйти на трассу. Вариометр (указатель вертикальной скорости) показывает набор высоты – три метра в секунду. Стрелка скорости замерла на третьем делении от цифры двадцать, значит идём со скоростью 230 километров в час. Стрелки высотомера, толстая и тонкая, плавно движутся по циферблату, пока не замрут: толстая – у цифры один, а тонкая – у цифры восемь. Это и будет наш эшелон или высота 1800 метров. Все приборы: указатель курса, высотомер, вариометр, указатель скорости – расположены вокруг авиагоризонта. В слепом полёте он, авиагоризонт, центр мироздания. Ты смотришь на все эти приборы, охватывая их одним взглядом, а не бегая глазами от одного к другому (хоть и в определённом порядке), как это делает молодой лётчик. С опытом начинаешь смотреть на приборную доску, как на лицо знакомого человека, понимая сразу, что он хочет тебе сказать. В нижней части авиагоризонта, в изогнутой стеклянной трубочке, в её центре, покачивается чёрный шарик, показывающий боковое скольжение вертолёта. При развороте, крен постоянный, шарик замер в центре, значит вираж нормальный, без внутреннего и внешнего скольжения.

Мы идём вслепую. Только цифры – 230 на указателе скорости говорят о том, что мы движемся с довольно приличной для вертолёта скоростью. А цифры – 1800 метров на высотомере намекают нам, что мы почти в двух километрах над землёй. Глаза видят эти показания, мозг осознаёт их, но всё равно такое ощущение, будто мы, как муха в янтаре застыли навечно в этой серо-чёрной субстанции, которая со всех сторон обнимает вертолёт. Только лёгкая болтанка, даже не болтанка, а так, движение воздуха чуть качнёт вертолёт, и ты плавно и аккуратно возвращаешь свой корабль к заданным параметрам полёта. Постоянно таращиться на приборную доску нельзя, глаза устанут от напряжения. Поэтому, не торопясь осматриваешь кабину, взгляд вниз – на штурмана, потом взгляд пробегает по целому ряду табло на центральной приборной доске, попутно сверяя показания своего авиагоризонта с резервным и авиагоризонтом второго пилота. Горят зелёные табло гидросистем, бегают туда-сюда стрелка на манометре основной гидросистемы, второй пилот смотрит куда-то сквозь лобовое стекло. Оглянувшись, бортрадист работает по второму каналу (дальней связи). В наушниках слышно эхо его голоса: «Сургут-радио, Сургут-радио...». Механика не видно, он у меня за спиной, за своей приборной доской, но время от времени я слышу его размеренные доклады: «Расход – 2250, остаток топлива десять с половиной тонн...». На борту порядок, мы уже второй час летим в ночном облачном небе и впереди ещё три часа полёта. Сейчас передам управление второму, пусть он покрутит баранку, а я передохну малость. Я же говорил, что вертолёт без автопилота, поэтому так и будем пилотировать поочерёдно, «в рукопашную», не давая уставать друг другу.

– «Взял управление», – это второй пилот.

– «Передал управление», – это мой доклад.

Я переключил на него управление триммерами (специальными механизмами, позволяющими снять нагрузки с «ручки»). Когда машина правильно оттриммерована, то если убрать

руки с «ручки» управления, её никуда не тянет. Она только упруго отзывается на движения твоей руки. Это работают пружины в системе управления. При слепом полёте это очень важный момент, ведь земли не видно и лётчик может не понять – это вертолёт куда-то тянет, или «ручку».

В темноте за блистером чуть отсвечивают красные вспышки нижнего проблескового маяка, да виден пунктирный круг контурных огней несущего винта. А то и этих проблесков не видать. Я сижу расслабленно в кресле, отдыхаю. Штурман дал команду второму пилоту: «Влево – пять, курс двести семьдесят...». Отозвалась земля, в наушниках голос диспетчера: «21856, на трассе, удаление подтверждаю...». По второму каналу слышен красивый женский голос: «21856, Сургут-радио, пишите погоду по...». Покрутил головой туда-сюда, покивал вверх-вниз, разминая шею. Вроде всё нормально, ощущения правильные, да и все три авиагоризонта синхронно покачивая силуэтами самолётиков, подтверждают – всё нормально, вертолёт летит без крена и не вверх колёсами. В слепом полёте ни в коем случае нельзя доверять своим чувствам, только показаниям приборов, постоянно сверяя их. Хорошо, что я в годы училищные до одури крутился на лопингах и «рейнских колёсах» (это такие специальные снаряды для тренировки вестибулярного аппарата). Поэтому я спокойно себя чувствую в длительном слепом полёте, и мне ничего не кажется такого, необычного. Только через много лет, на пенсии, мой родной бортмеханик за рюмкой чая признался: «Знаешь, Саня, несколько раз бывало. Едем мы в облаках или в снегу по белизне, и вдруг чувствую – вертолёт заваливается на борт. Ужас господен! Потом выгляну из-за своей приборной доски, посмотрю на авиагоризонты, потом на тебя – ты сидишь, спокойно крутишь баранку, я потрясу башкой и всё стало на место!». И грустно улыбнулся. Хотя ничего смешного здесь нет. Просто вестибулярный аппарат запаниковал от недостатка информации, поэтому и стал врать человеку. Кто попал в такие ситуации, поймёт, о чём я говорю.

Минут через сорок забрал управление у второго пилота, буду сам крутить баранку, а он пусть отдохнёт. Штурман дал команду разворота на новый курс. Плавно поворачиваем вправо, с небольшим креном, градусов десять. Шарик послушно замер в центре трубочки авиагоризонта. Указатель курса медленно проворачивается, курсозадатчик подходит к нужной цифре. Плавно выводим машину из крена, и вертолёт замер на новом курсе, указанном штурманом. Через некоторое время штурман по радиокompасу и запросом пеленга у диспетчера проверит, на трассе ли мы, и скажет диспетчеру расчётное удаление, а тот подтвердит. Приятно слышать в наушниках голос земли: «...856 – й, удаление подтверждаю, на трассе...». Время от времени я слышу доклад механика: «Осмотр грузовой кабины!». Второй пилот открывает на своей приборной доске специальный щиток, под ним скрываются приборы контроля работы двигателей и главного редуктора. Пока механик будет осматривать вертолёт изнутри фюзеляжа, второй будет смотреть за этими приборами. Слышен хлопок дверей в пилотскую кабину, механик плюхнулся на своё место, второй закрыл щиток и в наушниках я слышу успокаивающий доклад Вити Поздеева: «Грузовая осмотрена, системы герметичны, борт – порядок, остаток топлива 9200...».

Где-то там, далеко внизу земля. Она закрыта от нас толщей облаков, которая начинается в ста метрах от земли и тянется до высоты почти четырёх километров. Там, за облаками есть луна и звёзды, но мы их не видим, мы по-прежнему идём в неприветливой тёмной мгле. Потолок (максимальная высота полёта) вертолёта МИ-6 – четыре тысячи пятьсот метров, я мог бы забраться на эту верхотуру, но зачем? Там скорость придётся убрать до 160 километров в час, согласно руководству по лётной эксплуатации, а значит, я резко потеряю путевую скорость и буду понапрасну жечь топливо. Обледенения в облаках сейчас нет, температура воздуха за бортом нормальная, поэтому едем на своей высоте – 1800 метров. Впереди горы, вот перед ними мы и полезем на высоту три тысячи метров, а пока сохраняем скорость на своём эшелоне.

Нам со вторым хорошо, мы хоть можем меняться и время от времени отдыхать, а вот штурману сейчас туго. Он один в своём «стакане» (застеклённой штурманской кабине в самом носу вертолёт), вот и крутится, глядя на свои приборы, сравнивая показания радиоконуса, периодически запрашивая пеленги у земли. Ему надо точно вести машину по трассе, не уклоняясь с неё, карта ему сейчас не помощник, ведь земли то не видно, мы идём вслепую.

Начинаем набор высоты три тысячи метров. Добавил режим двигателям и стрелка вариометра показывает устойчивый набор высоты около четырёх метров в секунду. Вот так мы будем ехать вверх пять минут. Я уберу скорость по прибору до 195 километров в час, на такой высоте надо идти с этой скоростью. Вот и забрались мы на трёхкилометровую высоту, приближаемся к горам. В хорошую погоду, да ещё и днём, мы с удовольствием полюбовались бы их величественным видом, но сейчас ночь и облака, мы слепы, как кроты, за стёклами кабины всё та же пелена, которая нам уже порядочно надоела, ведь истекает четвёртый час полёта.

Мы переходим на связь «по направлению», то есть устанавливаем частоту своих печорских диспетчеров. А вот и «здрате вам», мы уже на своей, западной стороне Уральских гор. Всё-таки приятное ощущение, лететь ещё сто километров, а вроде, как и дома уже.

Вышли из зоны гор, можно снижаться. Диспетчер подтверждает удаление, что мы на трассе, разрешает снижение. Поехали, поставим снижение три метра, скорость – 200 километров в час и катимся, как с невидимой гигантской горки. В ушах начинает покалывать, привычно делаешь глотательное движение. Мы прослушали погоду нашего аэродрома, знаем видимость, высоту нижней кромки облаков, направление ветра у земли. На высоте перехода установили давление аэродрома (штурман, второй пилот и я), сверили показания высотомеров, курсозадатчики установлены на посадочный курс. Штурман, глядя на показания радиоконуса и слушая подсказки диспетчера, заводит нас по схеме. В наушниках слышен спокойный голос диспетчера: «...856-й, радиальное двенадцать, подходите к третьему, продолжайте заход, к четвёртому занимайте четыреста метров...».

Мы идём по, так называемой, «коробочке» (прямоугольному маршруту захода на посадку). Когда между курсозадатчиком, установленным на посадочный курс и стрелкой радиоконуса, настроенного на частоту дальнего привода останется небольшой угол, градусов около четырёх, начинаю плавный правый разворот с небольшим креном. Мы знаем ветер по высотам, а его почти нет в этой облачной массе, ветер у земли слабый и дует строго по полосе. Поэтому на глиссаде нас не будет сносить туда-сюда и заход, хотя и по приводам плюс локатор, для нас не представляет сложности.

Вертолёт подходит к точке входа в глиссаду, и я продолжаю заход.

– «856-й, удаление шесть, на курсе, на глиссаде...».

– «856-й, подходите к дальнему, на курсе, на глиссаде...».

Высота двести метров, зазвенели звоночки, и замигала лампочка, проходим дальний, до полосы четыре километра. Мы снижаемся на скорости сто шестьдесят километров в час. Земля где-то рядом, но мы её пока не видим. С этим курсом захода нестандартное положение ближнего привода, река мешает, и он установлен всего в семистах метрах от торца ВПП, вместо положенных тысячи метров.

Быстро-быстро звякают звоночки маркера ближнего привода, в наушниках зуммер сигнала опасной высоты радиовысотомера. Из мутной пелены выплывают огни подхода. Включаем и выпускаем посадочные фары, раньше бы они слепили меня отражённым светом от облаков.

Я чётко вижу огни подхода, огни порога полосы, боковые огни, убегающие вдаль, аж, на тот конец аэродрома. Я плавно гашу скорость, штурман начинает отсчёт: «Скорость сто – высота сорок, скорость восемьдесят – высота тридцать, скорость шестьдесят – высота десять, скорость пятьдесят – высота пять, высота четыре, три, два, один, посадка!». Чуть заметный толчок колёс основного шасси, плавно опускаю нос вертолёт, вот уже колёса носовой стойки коснулись бетонки и вертолёт, замедляя скорость, бежит по полосе. Я выдерживаю направле-

ние пробега и начинаю притормаживать машину. Слышно шипение тормозов и тяжёлый вертолёт останавливается, завершая свой пробег. Красота какая! Огни полосы, тёмные деревья за ней, низкое небо над головой, видны огни аэропорта, вертолёт на стоянках, прожектора на осветительных мачтах, свет в окнах домов города. Это же просто праздник какой-то! Организм радуется, вот теперь всё встало на места и можно уже не тарачиться на приборы до боли, до отвращения. И ещё одна мысль радует и вызывает гордость: «Ни одна птица не летает вслепую, это может только человек!».

«Командир»

Тут недавно наше телевидение побаловало нас, телезрителей. На 23 февраля канал «Россия» выстрелил широко разрекламированным фильмом «Экипаж», новейшего, так сказать, производства. Смотреть эту авиационно-компьютерную «хрень» на трезвую голову и без непарламентских выражений практически невозможно. Жаль хороших актёров, они не очень разборчивые люди, им семьи кормить надо, вот и снимаются, в чём попало. Как говорила великая Фаина Раневская: «Сняться в плохом фильме, всё равно, что пукнуть в вечность – деньги проешь, а стыд останется!». Смотреть такой фильм мне, человеку более сорока лет работающему в авиации, долгое время пролетавшему в небе, да ещё в качестве командира воздушного судна на трезвую голову, как я уже говорил, невозможно. Тем более праздник – 23 февраля, да и хороший коньячок под рукой, так, что занимательное кино для подростков я всё же досмотрел. Пацанам, возможно, всё понравится, спецэффектов полно, компьютерщики постарались. Да и видно, что авторы фильма смотрели тот, старый советский фильм «Экипаж», и очень старались изо всех сил переплюнуть его. Ну что сказать, не доплюнули!

А тут бац, и через три дня, как контрольный выстрел в голову, и уже первый канал крутит фильму с названием «Экипаж», тот фильм моей молодости, о котором я говорил. Так сказать, для сравнения, чтобы народ почувствовал разницу. Как говорят в Одессе: «Это две большие разницы». Я понимаю, что и в старом фильме всяких «плюх» авторы допустили немало. Я не сравниваю эти два фильма, это бесполезно, тем более я не кинокритик.

Я о другом. Меня всегда трогала сцена, хотя я человек довольно жёсткий, в аэропорту «Бидри» (старый фильм). Вокруг всё горит и валится, а командир большой «Тушки» (ТУ-154), эту роль исполнил прекрасный актёр Георгий Жжёнов, без малейшей патетики, спокойно говорит: «Значит так. Взлететь невозможно, оставаться – погибнем. Отсюда вывод – будем взлетать». У меня всегда возникает комок в горле. Такие фильмы я смотрю только трезвым. Хочется ещё раз окунуться в атмосферу фильма и счастливо долететь до аэродрома назначения. Да ещё ностальгия по старой советской лётной форме, в которой я сам пролетал долгие годы, где фуражка на голове командира такая же, как та, что хранится у меня в шкафу. Именно командирская фуражка, а не та западная «хрень», чем-то напоминающая фуражку Жириновского. Стыдоба, прости господи! Но мы же старательно, как обезьяны, копируем просвещённую Европу и Америку. У нас даже самолётов своих скоро не останется, вон какой хай поднялся в либеральной прессе, мол, новый ИЛ-96-400Т сожрёт весь керосин в России, придётся залезать в Госрезерв или отбирать у военной авиации. Мол, этот ИЛ очень прожорливый, не ровня «священным» «Боингам» и «Аэробусам». И самая крутая авиакомпания России – «Аэрофлот» всеми ручками и ножками держится за импортную авиатехнику, не надо нам никаких «Илов», нам и так хорошо. Одни такие «патриоты» под названием «Трансаэро» уже были. Потом объясняли причину своего банкротства ошибочной ставкой лишь на импортную технику, хотя я подозреваю здесь подковёрные игры. Одна акула при помощи государства сожрала другую. Прощу прощения за столь пространное отступление.

Какая уверенность в себе, в своём экипаже, в своей машине должна быть у человека с этими самыми дубовыми листьями («дубами») на козырьке фуражки, в КОМАНДИРЕ. Она, эта уверенность, не приходит вот так, сразу, стоит тебе занять левое (командирское) кресло в кабине экипажа. Хоть по всем бумагам, приказам ты формально командир экипажа воздушного судна, но необходимы долгие годы полётов, чтобы выковался человек, которого так достоверно показал Георгий Жжёнов. Я верю в тот образ лётчика, командира, который донесли до меня с экрана.

Когда ты уже полетал какое-то время молодым командиром, когда с тебя уже слетела вся эта напускная шелуха, ты переболел этими детскими «командирскими» болезнями, о которых

я писал ранее в своих записках, вот тогда в твоей голове и душе возникает такое понятие, как ОТВЕТСТВЕННОСТЬ. Конечно, она и раньше была, но с годами приобрела какой-то, более убедительный вид, как танк посреди огорода. Именно ответственность заставляет тебя быть внимательным, тысячи раз внимательным ко всем людям, которые с тобой в одной кабине, к твоему экипажу. К тем людям, которых ты взял на борт своего вертолёт (самолёт). Они тебе доверили самое дорогое, что у них есть – жизнь. И ты обязан сделать всё от тебя зависящее, всё возможное и невозможное, чтобы оправдать их ожидания и привезти их живыми и здоровыми туда куда надо. Я уже говорил, что в авиации налёт часов, количество перевезённых пассажиров и тонн груза, регулярность полётов, экономия топлива – это всё, конечно, важно, но во главе угла всегда стояла и стоять будет – БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ. А на неё, эту самую безопасность, ничто так не влияет, как ответственность экипажа, технического персонала, авиадиспетчеров и, конечно, его – командира.

Не зря на флоте, подводном и надводном, командира (капитана) называют «первый после бога». В авиации то же самое, и я с этим полностью согласен. Как говорится, хоть и в шутку: «Нигде так истово не молятся богу, как на борту воздушного судна». Это две большие разницы – хороший лётчик и хороший командир. Я видел многих хороших пилотов, летают красиво, все параметры полётов в норме, ни к чему не придерёшься, а доверить им экипаж, а тем более пассажиров, машину – нельзя!

Я не хвастаюсь, просто осознаю, что за долгие годы полётов вырабатывается какая-то требовательность, в первую очередь к себе, к своим поступкам, а потом уже к своим ребятам, к своему экипажу. И потом уже возникает то, что я называю – авторитет командира. Когда они смотрят на тебя, и ты во взглядах читаешь: «Командир, что делать будем?!». А иногда и вслух спрашивают. Они ждут твоего решения и принимают его, как должное. Бывают такие мгновения в полёте, когда счёт идёт на секунды. У меня нет времени убеждать их в своей правоте. Они должны верить, что я не ошибся, и это – единственно верное решение, предпринимает благополучный исход полёта. Это уже потом, на земле, наступит демократия и можно будет устроить маленький вечер вопросов и ответов. Я верю своему экипажу, они профессионалы и ничего не перепутают, сделают всё, как надо в сложные минуты полёта. Как говорил знаменитый советский подводник времён Великой Отечественной войны Магомед Гаджиев: «Нет нигде такого равенства перед лицом смерти, как у экипажа подводной лодки. Они или погибают вместе, или побеждают вместе». Вертолёт, конечно не подводная лодка, иногда кто-то может уцелеть. Но лучше, чтобы все выжили и увидели завтрашний день. А это зависит только от тебя, командир! Только от тебя и никого другого.

Целую неделю телевизор аж дымится от новостей о маленьком несчастном вертолётчике «Робинсон-66» и людях, оказавшихся на его борту, к огромному сожалению, уже покойных. Я слышал только одно толковое замечание специалиста, жаль не успел прочитать его фамилию на экране телевизора, и оно больше касалось техники: «Не очень подходят эти вертолёты для наших краёв, тем более для таких полётов и условий, в которых оказалась эта машина...». Я с ним полностью согласен. Нельзя летать на вертолёте без противообледенительной системы, с одним авиагоризонтом, ночью, в условиях обледенения над озером, где погода меняется в течение пятнадцати минут. Не хочу ничего говорить о лётчике, о покойных – либо хорошо, либо никак. Журналисты уж такой «сироп» развели: лучший вертолётчик России, облетал всё и вся на этих «Робинсонах», пролетел через все континенты и т. д. и т. п. Правда, мне, как профессионалу, хотелось бы взглянуть на его лётную книжку, внимательно изучить и получить ответы на следующие вопросы: какой налёт по типам воздушных судов, налёт на этом типе вертолёт конкретно, приборный налёт, ночной налёт, дата последней (крайней) тренировки на данном типе вертолёт, его личный минимум и т. д. и т. п. У меня много вопросов к организации полётов в этой компании, которой принадлежит вертолёт. Метеообеспечение

этого полёта, подача заявки на полёт и много чего другого хотелось бы выяснить. Мёртвых уже не спросишь, но к живым то, надеюсь, вопросы у прокурора найдутся?

Я снова возвращаюсь к вопросу о командире. По показаниям очевидца, этот вертолёт пришёл вечером на кордон, приземлился, людям предложили попить чайку, переночевать, поскольку погода плохая. Пилот не хотел лететь дальше, но одна из пассажирок (подозреваю, что это его работодательница) настояла, и они взлетели. Тот же очевидец утверждает, что в темноте ночи машина ушла на озеро, попыталась вернуться, и вновь попёрлась дальше, а потом огни вертолёта резко пошли вниз, и бултых...

Даже если поднимут со дна озера все обломки вертолёта, вплоть до последнего, ничего не узнают, поскольку на машинах такого типа нет, так называемых «чёрных ящиков» и речевых самописцев. Во сколько обошлась сама поисковая операция, я уже не говорю, но прикидываю, что сумма с большим количеством нулей после единицы. Хоть это и звучит жестоко, но хочется спросить, а за чей счёт устроен этот «аттракцион неслыханной щедрости»? Боюсь, что за наш, с вами.

А всего этого ужаса не было бы, если бы человек за «штурвалом» этого, пусть и маленького, но всё же вертолёта вспомнил или осознал, что он всё-таки командир, и в ответе за всех, кого он взял на борт. Может быть, у него потом и были бы неприятности, но главное – жизнь человеческая была бы вне опасности.

Сейчас в прессе опять подняли тему гибели руководства Польши при посадке самолёта ТУ-154 под Смоленском. Я понимаю, что полякам, которые задыхаются от «большой любви» к России и её народу, вот уже более четырёх веков очень хочется, чтобы злые «москвиты» специально устроили туман на аэродроме посадки, при помощи спутников увели самолёт с глиссады, на худой конец, берёза должна перебежать дорогу самолёту и подпрыгнуть повыше, чтобы он таки зацепился за неё крылом.

А ларчик просто открывается. Человек за штурвалом, пилот этой самой, злополучной «Тушки» забыл главное, он, прежде всего командир, отвечающий за всех, кто есть на борту. И он должен вернуть их на землю живыми и здоровыми. Всех – и президентов, и министров обороны, да хоть обыкновенную стюардессу. Но парень оказался слабоват, за что и заплатил своей жизнью, жизнью своего экипажа и всех-всех.

Я смотрел передачу о президентском авиаотряде. О тех лётчиках, которые возят Президента и первых лиц государства. Они говорят, что глава государства с пониманием относится к словам командира корабля, если тот объясняет, что невозможно произвести посадку в таких условиях и лучше уйти на запасной, не подвергая опасности жизнь людей. А старшее поколение пилотов, возивших Ельцина, рассказывают о посадке в лондонском аэропорту «Хитроу» в сплошном тумане, когда наш гарант упёрся рогом, как поляк Качиньский – садись, понимаешь-шта, а там хоть не рассветай!!! Я смотрел в глаза этого командира правительственного самолёта и, не смотря на его улыбку, прекрасно понимал, чего он не договаривает. Нашим повезло, великолепное лётное мастерство и чуть-чуть везения не позволили сыграть в «польскую» рулетку.

Мой родной МИ-6, конечно, не большая «Тушка» (ТУ-154), всё-таки это вертолёт, а не самолёт, посадочные скорости несоизмеримы. Но поверьте, садиться в тумане при видимости 300 метров, почти без топлива (когда уйти уже никуда не получится), да ещё мороз минус сорок три, это ещё то «удовольствие». Мне было легче, у меня на борту был только мой экипаж, а не пассажиры. Но всё равно эта посадка оставила несколько седых волос на моей голове и зарубку на сердце. Это я ещё был молодым командиром. А полетай лет на десять больше, приобрети побольше опыта и командирского, и человеческого, я бы ни за что не пошёл в этот полёт. Сидел бы на земле и терпеливо дождался, пока привезут аккумуляторы, подогреватели, приведут вертолёт в порядок и т. д. и т. п. Но, как говорится, все мы крепки задним умом. Это потом мне уже довелось попадать в ситуации, когда мне трепали нервы и грозили,

типа – партбилет на стол положишь. Всё это ерунда, главное, что я помнил – мне отвечать за всё, я командир. И если сказал, что мы не летим, или здесь, в таких условиях я не буду садиться, значит, так тому и быть. И хоть кол мне на голове теши, а будет по моему. Или не будет никак! Я не хвастаюсь, признаюсь – в молодые годы давал слабину, спасибо господь уберёт от беды, да мамины молитвы.

Иногда жена шутит: «Взгляд у тебя какой-то не добрый, милицейский!». На что я отшучиваюсь: «Не милицейский, а командирский и не недобрый, просто внимательный, цепкий». Видимо годы лётной работы приучили ко всему относиться внимательно и серьёзно. Мелочей в лётном деле быть не может, поэтому и взгляд такой стал, изучающий. Я должен понять, что за человек передо мной, можно ему доверять или нет, как он поведёт себя в той или иной ситуации. Нет в авиации такой должности – «хороший парень». Я должен доверять тому, с кем иду в полёт.

Господи, какие полёты? Всё уже давно осталось там, за спиной и в небе. Уже никто и никуда не летит. А себя то уже не переделаешь, эта привычка всё проверять, просчитывать разные варианты развития событий, вплоть до самых худших, никуда не делась и останется со мной навсегда.

Поэтому я повторяю – командир, это не только красивая форма, погоны на плечах, которые иногда отдираются с кровью, не только командирские «дубы» на козырьке фуражки. Командир, это, прежде всего, состояние души и огромная ответственность, независимо, большой ли у тебя воздушный корабль или маленький вертолётик, сотни людей на его борту или всего один человек. Ты командир, а поэтому отвечаешь за ВСЁ!!!

Дай бог вам, мои летающие собратья, жить в небе и на земле долго и счастливо и никогда не произносить спокойным тоном простую фразу: «Значит так. Взлететь невозможно, оставаться – погибнем. Отсюда вывод – будем взлетать». Это только в кино всё кончается хорошо. А в жизни не всегда так получается. Удачи, командир!

«Забавно вспомнить»

Далёкое-далёкое лето 1987 года. Почти тридцать лет пролетело. Вечером зарулили на стоянку, выключились, провели послеполётный разбор, сдали машину авиатехникам и прогулочным шагом экипаж поплёлся через реденький лесок от стоянок в аэропорт. Пришли, посмотрели наряд на завтра, мы в наряде. Прежде, чем разойтись, остановились на крыльчке аэровокзала перекурить. Мой штурман Ваня Винник, уже ныне покойный, закуривая сигарету, говорит мне: «Саня, ко мне братан двоюродный в гости приехал. Вот хочу завтра взять его с собой на полёты, покатасть на вертолёте МИ-6, пусть он на нашу работу взглянет, так сказать, изнутри. Ты, не против?». Я отвечаю, что конечно не против, о чём разговор, только мы завтра уйдём с базы с утра и на целый день, вернёмся только часам к пяти вечера, целый день летать, три дозаправки на подбазах, работа с подвесками, мол, выдержит ли твой братан, штурман? Иван с улыбочкой отвечает: «Командир, да он в полтора раза больше меня, здоровый, как бык, чего ему сделается, крепкий мужик, не пацан же!». Всё равно я велел Ивану, чтобы всё объяснил брату, и если тот не передумает, то пускай приходит.

На утро погода, как по заказу. Лето, солнышко, теплынь, в небе редкие облачка. С утра обычные процедуры: предполётный медосмотр, дозаправка вертолёта, метеоконсультация и т. д. и т. п. Мы пошли на вертолёт, а Иван со вторым пилотом проведут нашего гостя через второй, резервный КПП, где служба «Заказчиков» и все заявятся на стоянку.

Возле вертолёта познакомились с гостем, к сожалению имени уже не помню. Нормальный весёлый мужик, лет под сорок ему, и, правда, крупнее нашего штурмана. Поболтали на стоянке, пока штурман водил брата вокруг вертолёта, а тот восхищался, задирая голову: «Ну и махина, какой огромный винт, а какой вертолёт здоровенный изнутри!».

Всё, подъезжает аэродромный пускач (АПА), мы забираемся по трапу в вертолёт, занимаем свои места, пристёгиваемся, и дальше всё, как обычно. Запуск, прогрев, выруливание, зависание и взлёт. Начался обычный лётный день экипажа тяжёлого вертолёта. Братан штурмана сидит рядом с ним в кабине, в самом носу вертолёта. Внимательно слушает объяснения, мы ему дали пару наушников и подключили к линии штурмана через тройничок. Ему всё интересно, он крутит головой по сторонам, оглядывается назад, смотрит на нас снизу из штурманской кабины, наклоняясь вперёд, через плечо Ивана, глядит на прекрасную землю, проплывающую под вертолётном. На загрузочной площадке мы подцепили на подвеску балок и поперлись далеко на северо-запад от Печоры, в сторону Денисовки, Юрьяхи, Пашшора и Командиршора.

За бортом лето, солнышко греет, от того и болтанка чувствительная, да ещё балок выпендривается, качаясь туда-сюда, короче, полный джентльменский набор. Но наш пассажир крепеньким оказался. Половину дня как-то держался, правда, от обеда на подбазе отказался, потом посмурнел. Я говорю штурману: «Иван, пусть он посидит на стуле между мной и вторым пилотом, а если устанет сидеть, то пусть ляжет в грузовой кабине на боковое откидное сидение (оно широкое, как лавка) и покимарит!». Наш гость так и сделал. Посидел на стуле, посмотрел на целый иконостас приборов в кабине, поглазлел по сторонам. А мы летаем, взлёты и посадки, подцепка и отцепка груза, грузы болтаются, земля, то стоит прямо, то кренится куда-то, вертолёт, то прыгает вверх, то проваливается к земле. Наш гость сидел-сидел, потом прилёг на скамейку, но не лежит ему спокойно, всё что-то мешает. Видно, о чём-то перекивается с оператором. Витя по СПУ нам со смехом объясняет: «Не может он лежать вперёд ногами – это, как покойник в катафалке. И лечь головой вперёд тоже не может, неудобно, вертолёт летит вперёд со слегка опущенным носом, кровь приливает к голове!».

Я, шутя, говорю штурману: «Ваня, помрёт твой родич, я тебя первого за борт выброшу!». А тот в ответ только улыбается, мол, ничего с ним не случится, он здоровый мужик, тем более сам напросился с нами полетать.

Завершающие полчаса полёта перед базовым аэропортом наш гость сидел на скамейке, привалившись к борту вертолётa, и тупо смотрел перед собой. Я этого, конечно, не видел, мне потом радист рассказал. Приземлились, зарулили на стоянку, выключились. Ваня с радистом и вторым пилотом аккуратно извлекли пассажира из грузовой кабины, осторожно спустили по трапу на землю и бережно усадили на колесо вертолётa, чтобы малость отошёл, слава богу, его не тошнило. Он сидел на колесе и громко объяснял своему двоюродному братику – штурману Ване, что: «В гробу он видел эту нашу летающую бетономешалку, после таких полётов и такой работы в гробу он видел эти деньги, сколько бы их не платили, и... ой, а чего это бетонка и лес покачиваются?!». А мы стояли вокруг и ржали. Я спросил у штурмана: «Вань, а чем же мы его отпаивать будем, чтобы он пришёл в нормальное состояние? Разве только водкой!».

Несмотря на горбачевскую дурь с талонами на водку и смертную давку в очередях за этой самой водкой в водочных магазинах, мы всё-таки достали означенный продукт. Благо впереди три дня выходных, поэтому процедура реанимации Ваниного брата была проведена на высочайшем уровне и без каких-либо дурных последствий для организма человека, случайно попавшего в руки этих отморозков-вертолётчиков.

Потом, через Ивана, он приветы передавал и наш штурман говорил, что теперь его двоюродный брат предпочитает вертолётa видеть только на картинке. Слава богу, что на картинке, а не в гробу. Ну, хоть за это ему большое спасибо!

* * *

Мы заканчиваем работу в Усть-Цильме. Приземлились в квадрат, отмеченный белыми флажками, выключились. К вертолёту подъезжает топливозаправщик, мы заправим машину под завтрашнюю работу. Завтра из Печоры привезут сменный экипаж, и он продолжит работу, а нам сегодня надо улететь домой, на базу. Смотрю, на соседней стоянке стоит самолёт АН-2. В кабине виден его командир Иван Макарович Звенигородский, один из старейших лётчиков Печоры, классный пилот и большая умница. По радио спрашиваю: «Макарыч, ты куда собрался?». Отвечает: «В Печору, порожняком. А ты чего хотел?». Уточняю, не заберёт ли он экипаж МИ-6 на базу, вещи с нами, ждать не надо. Да не вопрос! Мол, подгребайте ребята, сейчас запустимся и полетим.

Сдали вертолёт техбригаде, похватали сумки и бегом к самолёту. Макарыч и его второй пилот уже в кабине самолётa на своих местах. Мы забрались в салон самолётa, захлопнули дверь, поставили на защёлку, разместились на откидных сидениях. Запустился, зарокотал двигатель самолётa и через некоторое время АН-2, слегка покачиваясь на неровностях грунта, покатил к взлётной полосе. Я с интересом смотрел в иллюминатор, сидя на переднем сидении и повернувшись лицом по полёту. Машина докатила до дальнего конца полосы, развернулась против ветра и замерла на месте.

Неожиданно второй пилот самолётa вылез из своего кресла и вышел к нам в салон. В открытые двери пилотской кабины появилось улыбающееся лицо Ивана Макаровича. Он, повернув голову, перекрикивая рокот двигателя, сказал: «Саня, хочешь полетать на АН-2? Садись на место второго, взлетим вместе, я тебе покажу!». А я люблю летать на всём, что летает – до одури. Забрался в правое пилотское кресло, пристегнулся ремнями, надел на голову авиагарнитуру и положил ладони на подрагивающие «рога» штурвала. Сзади, из пассажирской кабины, вопил мой экипаж: «Макарыч, не давай ему штурвал, он отмороженный, семь часов на МИ-6 не налетался, так ему ещё и АН-2 подавай!». Макарыч, обернувшись, успокоил жестом моих гавриков, не бойсь, пацаны, усё под контролем.

Конечно, взлетал сам Звенигородский, а я только мягко держался за штурвал. Сектор газа вперёд, движок вышел на взлётный режим, наддув в норме, опущены тормоза, и маленький биплан резво трогается с места, набирая скорость. Необычно большие движения педалями для

выдерживания направления на разбеге, «рога» штурвала ходят влево-вправо. Небольшой разбег и мы уже в воздухе. В наушниках весёлый голос Макарыча: «Давай теперь, Саня, сам крути баранку до Печоры!». Я быстро приспособился к пилотированию самолёта. Движения штурвальной колонки и педалей большие, это вам не на вертолёт. Закрылки убрали, как снимать нагрузку триммерами тоже понятно. Набрали высоту, легли на курс, штурман мне не нужен, маршрут я знаю. Крути себе баранку и балдей. Красота-то какая!!! Земля внизу всё та же, места знакомые, но ощущения от полёта совсем другие, не такие, как на вертолёт, тем более тяжёлом. Все колебания воздуха тут же отдаются на педалях и штурвале, ведь никаких гидросистем нету, ты сразу ощущаешь упругость воздуха непосредственно руками. Обалдеть!!! Кабина у самолёта маленькая, уютная. Глянешь вправо – два крыла, глянешь влево – два крыла, а впереди – за лобовым стеклом, лобастый капот двигателя с воздухозаборником карбюратора и прыгает маленькая крышечка на этом воздухозаборнике. А впереди винт молотит синеву неба. Глянешь вниз из кабины и видно, как над лесом плывёт правое колесо твоего самолёта. В кабине пахнет бензином Б-91-115, эмалитом, нагретым металлом, резиной. Приборы все родные, знакомые.

Я начал хохотать, и на недоуменный вопрос Макарыча, объяснил ему: «Всю жизнь летаю на вертолётах и только теперь понял, почему инструктор в училище при выполнении виража, говорил, мол, смотри на капот и горизонт. А теперь я увидел, что лобастый капот двигателя касается верхней кромкой окружности линии горизонта, и всё понятно стало, как белый день!». Иван Макарович засмеялся и сказал: «Ну, выполни пару виражей, для усвоения и проверки на практике». Я начал крутить штурвал, выполняя правый, а потом левый вираж. Ну, точно, слава тебе господи, наконец-то увидел и почувствовал, что такое капот-горизонт. Из пассажирского салона донёсся вопль моего экипажа: «Макарыч, забери у него штурвал, тут и так тошнит, а этот паразит ещё виражи крутит!». Действительно, болтанка на АН-2, по этим воздушным ямам, несколько противная, он же за небо крыльями держится, а не как вертолёт – несущим винтом. Поэтому, комок то подкатывает к горлу, то норовит упасть куда-то в живот. Но мне-то легче, я делом занят, кручу баранку, а мой славный экипаж вопит, что я специально раскачиваю самолёт, чтобы их сильнее тошнило.

Со смехом, воплями и болтанкой доехали до Печоры. Макарыч говорит: «Заходи на посадку, я тебе помогу!». Зашли, выпустили закрывки, я прибрал «газ», прицелился носом в «зэбру» порога, и самолёт поехал вниз, как с горочки. Очень приятные и необычные ощущения. Я правильно определил высоту выравнивания и начал тянуть штурвал на себя.

– «Добирай, добирай!», – в наушниках звучит спокойный голос Звенигородского. Куда тут добирать, штурвал уже на животе. Вытянул шею, пытаюсь за капотом увидеть полосу. Плюх..., и покатились по бетонке, замедляя бег под скрип тормозов. Макарыч смеётся: «Для первого раза – нормально!». А из пассажирской кабины вопль: «Вот же убивец, всё никак он не налетается!». Мне потом довелось ещё летать на АН-2 с другими командирами, но полёт с Иваном Макаровичем Звенигородским, к большому моему сожалению, уже ныне покойным, я помню все эти годы. Спасибо ему, старому лётчику за этот незабываемый полёт. Может, поэтому я до сих пор люблю самолёт АН-2, хотя вся моя лётная жизнь связана с вертолётами. Неважно на чём, лишь бы летать, ведь это главное в жизни лётчика.

«Училище»

Как-то так получилось, что вот уже шестой год я пишу эти свои «Записки пилота «свинтопруля», а до периода обучения в училище всё руки не доходили. Так, упоминал некоторые эпизоды, вроде экзаменов, парашютных прыжков, первого самостоятельного вылета, а вот о самих этих двух годах жизни в стенах и на аэродромах училища подробнее не вспоминалось. И вот видимо пришло время. Нужен был импульс. Вот этот импульс я на днях и получил. От нечего делать ползал по интернету и бац, вижу на мониторе красивую такую синюю табличку, а на ней золотыми буквами написано «Кременчугское лётное училище гражданской авиации (КЛУГА)». Ниже наша аэрофлотовская «курица», извиняюсь, родной до боли знак – крылышки с серпом и молотом. А ещё ниже, подпись под картинкой: выпуск КЛУГА 1976—1978 г. г. Батюшки светят!!! Да это же мой выпуск! И заколотилось сердце, запрыгало. Ну-ка, глянем, что там? Глянул, на свою голову. Клип, на четыре с половиной минуты. На экране виден двор родного училища, видимо, снято с квадрокоптера. Правда вместо старого здания УЛО (учебно-лётного отдела), где на первом этаже ещё была санчасть, стоит новая коробка, но основное, П-образное здание УЛО сохранилось, видна родная казарма, гостиница, клуб-столовая. Потом пошли чёрно-белые фотографии, видимо выкладывали фото и делали клип ребята, которые учились вместе с нами на самолёт АН-2. Но лица попадаются знакомые, да и наших, с вертолётов МИ-4, несколько человек на фото узнал. Фотографии на аэродроме Большая Кохновка, возле самолёта. Мы там совместно базировались и обучались. Наши вертолётные стоянки в юго-западной части аэродрома, а их – самолётов АН-2, восточнее, напротив казармы, УЛО и столовой. Посмотрел клип, послушал песню. Хорошая песня, мелодия приятная и слова правильные. Хотел всплакнуть по своей ушедшей молодости. Шучу, не всплакнул, конечно, хотя с годами стал немного сентиментальным. А рюмочку накатил, потихоньку.

Достал и полистал старые фотографии, какие есть здесь, в Печоре. Посмотрел на них, ещё раз увидел до боли знакомые лица. И подумалось, – а ведь почти тридцать девять лет прошло, как покинул стены родного училища и пошёл своей дорогой в авиацию большой страны, которая называлась СССР. Какими они стали, те ребята, с фотографий? Живы ли они? Многих, поди, и не узнаю. Я своих школьных одноклассников, с которыми не виделся сорок один год, а ведь проучились вместе целых десять лет, и то на видеозаписи не узнал. А здесь, всего два года проучились вместе. Да, всего два года. Но каких! Вот и решил оставить на бумаге, пока склероз ещё не буйствует, этикие пунктирные намётки. Как яркие вспышки в ночи, как старые фотографии в альбоме – некоторые впечатления от жизни училищной.

* * *

28 августа 1976 года я прилетел на стареньком АН-2 из моего родного города Кривой Рог в Кременчуг. Полтора часа болтанки в августовском небе родной Украины, и вот он, аэродром Каменные Потоки, почти рядом с училищным аэродромом Большая Кохновка. Именно тем самым аэродромом, самым лучшим в мире, где меньше, чем через год я совершу свои первые и последние два парашютных прыжка, здесь же впервые поднимусь в небо на вертолёте МИ-4, здесь будет мой самый первый «первый» самостоятельный вылет, и с этого неба начнётся мой долгий полёт в северных небесах.

Заявился в училище, оформился, из нас сформировали учебные взводы по 30 человек в каждом. Выдали обмундирование, переодели, ещё одна медкомиссия, как контрольный выстрел в голову, и поехали. Учебная рота – 120 человек, состоит из 4 взводов. Состав народу примерно пятьдесят на пятьдесят. Половина, как я, поступили после школы, а половина – после армии. Правда, у нас было несколько человек, которым далеко за 22 года, а это предельный

возраст для поступления в лётное училище, но те поступали по индивидуальному разрешению управления учебных заведений МГА. Хотя в училище порядки армейские, но так называемой «дедовщины» не было. Здесь же ещё и учиться надо, а не только быковать. А у «дедов» после армии знания немного повыветрились, а «школьники» ещё соображают. Ведь из армии за неуспеваемость не выгоняют, а из училища – запросто. Вот и пришли к консенсусу.

Во-первых, дисциплина. Форма, строевая подготовка, внутренние наряды, караулы, хозяйственные работы, самоподготовка, личное время, увольнения, наряды вне очереди. Для армейцев всё это привычно, а нам-то в диковинку. Перемещения только строем. На завтрак, обед и ужин – только строем. Ежедневное утреннее построение, все четыре роты стоят в каре. В центре, в сопровождении свиты, солирует комбат майор Свириденко. Развод на занятия строем, мимо того же комбата. Каждый взвод приближается к комбату и по команде старшины: «Взвод!», будущие лётчики лупят по асфальту дорожки своими «гадами» (это такие кирзовые ботинки с идиотскими шнурками) так, что в окнах гостиницы, перед подъездом которой стоит Свириденко, изображая из себя военачальника, стёкла дрожат. Не знаю, как кому, а мне дисциплина давалась легко. Как говорится: «Наш кот сначала боялся пылесоса, а потом ничего – втянулся». Я в чём-то понимаю любителей армейской жизни. А чего, думать в строю не надо, когда надо – построют, куда надо – приведут, когда надо – накормят, спать уложат и подымут вовремя тоже. Как говорится: «Подымет утром не петух – прокукарекав, сержант подымет – как человека!». Утром, конечно, будит не сержант, а дневальный на тумбочке, орёт, как резаный: «Рота-а-а, подъём-м-м!».

Любимая команда: «Отбой!». Ещё не долетел до подушки, а уже заснул в полёте. Кажется, будто и не спал вовсе, а этот ненормальный уже орёт: «Рота, подъём!». Когда сам стоишь на тумбочке, то дождавшись команды старшины, с лёгким злорадством и в отместку за своё рассветное бдение, тоже орёшь, не слабо так. Мол, я не сплю, вот и не хрен другим спать.

Утренняя пробежка на зарядку с голым торсом, если погода и температура наружного воздуха позволяют, очень впечатляет и бодрит. Полусонные «коробочки» (строй такой), прижимаясь, друг к другу плечами, ни свет, ни заря, вылетают за ворота училища и, грохоча «гадами», несутся вдоль стен и заборов училища, поворачивают на улицу Красина, а она выложена брусчаткой, поэтому топот множества ног несколько меняет тон. Потом поворот налево, по набережной – вдоль Днепра, потом обратно к училищу, ещё один поворот и мы влетаем в ворота стадиона, он точно напротив училища. Армейский комплекс зарядки, обратно в казарму летишь бодрый, как снаряд, выпущенный из пушки.

Заправили коечки. Кстати, насчёт коечек: видимо, на этих одеялах специально сделаны три полоски. Для эстетического удовольствия. Заправленные койки выглядят, как угловатые ровные ящички, а если присесть на корточки, то полоски на одеялах одного ряда коек уходят вдаль, как будто их под линейку провели. Ну, в армии любят «шоб усё було параллельно и перпендикулярно». Потом водные процедуры, зубки почистили, умылись, побрились, оправились и строем на завтрак.

В столовой тоже всё по этикету. Зашли по команде, сели по команде, к приёму пищи приступили по команде и закончили трапезничать тоже по команде. Вы не поверите, но накормить здоровую ораву молодых, голодных мужиков можно за очень короткое время. Ну, накормить, это громко сказано, просто, они за короткое время уничтожают всё съестное, что есть на столах.

Между прочим, о еде. Несколько первых месяцев учёбы мне постоянно хотелось есть. Конечно, молодой, здоровый организм «ишшо» растёт, нагрузки большие, вот кушать и хочется. Хорошо, хоть хлеба давали вволю. Конечно, если есть деньги, можно что-нибудь купить в буфете. Мама иногда присылала в письме рубль, вы не смеётесь, в 1976 году это были деньги. Мы на этот рубль с моим другом Вовой Семёновым взяли в буфете два треугольных пакета молока, кто помнит – были такие пирамидки, и восемь тёплых пирожков с повидлом,

по четыре на брата. В один момент всё это проглотили. Поскольку была суббота, но в увольнение нас по каким-то причинам не пустили, мы решили пойти на стадион, он прямо перед воротами училища, туда пускают без увольнительной, и покрутиться на лопинге. Лопинг – это, как качели, только делают полный оборот, а если отпустить стопор, то эта штука крутится в двух плоскостях. Взяли подвесные системы от парашютов, пристегнулись, и давай, как два идиота, крутиться, кто кого перекрутит. А за сеткой-забором гуляли две симпатичные девицы, поглядывая на нас. А мы на них. Вот и выпендривались перед ними почти сорок минут. Девчата ушли, мы прекратили крутиться, отцепились, сдали на хранение подвесные системы и пошли в клуб кино смотреть, поскольку суббота. Сидим в зале и экрана не видим, нам дурно стало. От лопинга пирожки с молоком стали в желудке поперёк и ни туда, ни сюда. Сидим потные, тошнит, чуть ли не заворот кишок. Это же надо было додуматься, наглотаться, как утки пирожков, почти не жуя, набухать молока, и на лопинг – крутить «солнышко»! Идиоты! Ну, ничего, организмы молодые, справились. Где-то часа через полтора полегчало. Я эти пирожки и лопинг до сих пор помню. Мама тоже помнит, как «дитё» приехало в первый отпуск (новый год с 1976 на 1977 год). Ночью она проснулась от того, что меня не слышно в соседней комнате. Пошла, глянула, чуть не заплакала: сын сидит в трусах, на корточках, возле приоткрытой дверцы холодильника, не включая на кухне света, из кастрюли выгребает ложкой салат «оливье» без хлеба, при этом чуть не мычит от удовольствия. Наголодался в своём лётном училище.

Хотел уже закончить о еде, да вспомнились два эпизода. Когда начали летать, то кур-сантам положен, так называемый «стартовый» завтрак. Это кусок колбасы, хлеб, булочка, два яйца и пакет молока или кружка горячего чая. Вот мне всегда было интересно, почему, когда на аэродроме жара, то привезут горячий чай в большом термосе, а когда холодный ветер или дождик накрапывает, обязательно привезут холодное молоко. Попьёшь его и потом, аж колотить начинает, подойдёшь к вертолёту МИ-4, работающему на малом газу и греешься у выхлопных патрубков. Вся эскадрилья летает и одним глазом посматривает, поехала ли машина за стартовым завтраком или нет? И как только машина показывается на краю лётного поля, все уже знают: «Везут! Сейчас поедим!». Пилотов-инструкторов кормили в отдельном автобусе, раскрашенном в красно-белые квадраты, им блюда подавала официантка. А мы на лавочках едим или в кабине вертолёта. Я помню, летим в пилотажную зону, я кручу баранку, а мой приятель Андруха Денисов пьёт молоко из треугольного пакета.

А когда перешли на военные сборы на аэродром Глобино, это февраль – начало марта 1978 года, то кормили в столовке отвратительно. И вот три роты отказались принимать пищу. На завтрак не пошли, на обед не пошли. Сначала нас пугали, а потом дело приняло нешуточный оборот. Стоят три роты по 120 человек, молчат и в столовую – ни ногой. Примчалось из Кременчуга начальство, а это за 60 километров, орали, искали зачинщиков, говорили, что выгонят из училища с треском, а мы стоим, как стена и ни гу-гу! Всё-таки коллектив – сила! К вечеру выгнали начальника столовой, кое-кого из поваров и кормить стали лучше. Ну и хватит о хлебе насущном.

* * *

Теорию нам преподавали хорошо. Учили на совесть, крепко вбивая в наши головы науки авиационные. В аудиториях разнообразные стенды, наглядные пособия. В кабинете двигателя стоит на мощной раме настоящий мотор вертолёта МИ-4 – АШ-82НВ. Он так хитроумно разрезан, что видны все его внутренности. Места среза выкрашены красной краской. На полках вдоль стен кабинета стоят запчасти от двигателя, на стене огромная схема – тот же двигатель, только в разрезе. Мы с моим другом Колей Арнаутом масляными красками и обновляли эту схему. Пока малевали – выучили движок. Иван Иванович Сухих нам и преподавал этот движок.

Натерпелись мы от него. Он говорил: «Кто не объяснит мне на графике, откуда берётся такое напряжение на свечах, чтобы появилась искра – сгною!». Мне этот двигатель по ночам снился.

Доски в учебных аудиториях не такие, как в школе. Толстенное витринное стекло, обработанное абразивом, напоминает зелёное поле, по которому отлично пишут цветные мелки. И этими мелками «дядя Кориолис», такое прозвище было у преподавателя теоретической механики, изумительно точно рисует схемы распределения сил.

Самолётовождение преподавал Трускалов. К сожалению имени и отчества уже не помню. Сухой, подтянутый, с густыми бровями, вид очень суровый. Он нам при первом же знакомстве объявил: «На пятёрку навигацию знает только Бог, на четвёрку – я, а вот знаете ли её на тройку вы, мы ещё посмотрим. Я вобью вам в голову науку навигацкую». И мы получили сполна. Магнитное склонение, компасное, девиация, ППМ, КПМ, ЗМПУ, КУР, расчёт безопасных высот, температурная поправка, полёт на радиостанцию, от неё, расчёт «коробочки», прибор УГР, навигационная линейка НЛ-10М, расчёты в уме топлива и времени. Всё получили по полной программе. Дядя Трускалов влетал в аудиторию, шёл вдоль парт и каждому давал свой вариант задачи, прямо из головы. Возвращался к первому, смотрел на листок с задачей и говорил: «Фигня, опять фигня, это тем более фигня...» и т. д. Доходил до последнего и с улыбочкой говорил: «Ну всё, одни бестолочи!». И двадцать восемь двоек, против каждой фамилии, выставлял в журнал. Одним столбиком – двадцать восемь «пар». Командир роты, глядя в этот журнал, за сердце хватался. Потом постепенно пошли и тройки, и четвёрки, наконец, дошло до пятёрок. Я всю эту навигацию – самолётовождение, перенёс в маленький блокнот, аккуратно, схемы, таблицы, формулы, ключи расчётов на НЛ-10М. Пока сидишь, вычерчиваешь, пишешь – легче запоминается. На выпускном экзамене по самолётовождению получил «пять» и подсунул дяде Трускалову этот блокнот для автографа. Он написал – «Чистого неба» и поставил число и подпись. До сих пор храню этот блокнот, изредка смотрю. Как молоды мы были.

Я помню всех преподавателей военной кафедры. Хоть училище гражданской авиации, но при выпуске присваивается звание младшего лейтенанта. Поэтому пришлось освоить все эти науки – тактика ВВС, общая тактика, бомбометание, боевое применение и т. д. и т. п. Секретные конспекты – общая тетрадь в 96 листов, которые сам пронумеровал, сам прошил, опечатал печатью и поставил подпись. 6 сентября 1976 года, только начали учиться, как эта гнида – лётчик Беленко угнал МиГ-25 в Японию, и началось. Бдительность, секретность. На занятиях или на самоподготовке дежурный получает все конспекты под роспись, раздаёт их курсантам, а после занятий сдаёт в секретную часть. До сих пор не могу понять, что там было такого секретного в этих конспектах. Я помню всех преподавателей военной кафедры, всю так называемую нашу «хунту», – майоров Граждана, Кострова, Личмана, Морозова, комбата Свириденко, капитана Васю Данильченко, высказывания которого мы заносили в записные книжки и цитировали наизусть. Вся наша славная и родная «хунта». Доброе было время и вспоминается только что-нибудь забавное и весёлое. У майора Личмана первая машина была – белые «Жигули» («Копейка»). Регистрационный номер 00—20 ПОМ. До сих пор помню. Так мы на зелёной тачке, на которой возят мусор, написали белой краской этот номер. За вредность Личмана. Тачка на трёх авиационных дутиках (маленькие колёса от самолёта), одно спускает всё время, поэтому, когда тачку тащишь, она не едет по прямой, надо корректировать курс.

Если попадёшь на самоподготовке в аудиторию АН-2, там под потолком висит здоровенная модель самолёта АН-2, курсанты делали, размах крыльев метра под три. А в стороне стоит кабина АН-2, без стёкол, но штурвалы, педали, приборные доски на месте. Лазаешь по ней, щёлкаешь АЗСами, двигаешь штурвал и сектор «газа». В аудиториях пахло мастикой от паркетных полов, краской и ещё бог знает чем – авиационным.

Азбука Морзе, мне казалось, что я никогда не выучу все эти точки-тире. Ничего, выучили напевы к каждой букве, и пошли все эти «ти-ти-таа-таа». Каждое утро в аудитории контрольная «морзянка». Вот так, потихоньку, и освоили все эти науки авиационные.

* * *

Письма из дому. Это сейчас, когда у каждого в кармане мобильник, айфон, айпад и т. д., все эти смс-ки, ммс-ки не составляет никакого труда связаться с родными и близкими. А тогда – только письма или междугородняя телефонная связь. На переговорный пункт ещё надо попасть, это только в субботу или в воскресенье, в увольнении. А там толпа, пока дождёшься, докричишься. Поэтому, главное средство связи – почта, т.е. письма. Ты оторван от дома, от родной, привычной обстановки, пока ещё не привык к людям, это потом они станут твоим взводом, твоей лётной группой, появятся закадычные друзья-приятели, с которыми можно поговорить по душам обо всём. Но всё равно, письма из дому – это что-то! Ты их ждёшь. Может, сам себе и не говоришь, но всё равно ждёшь. Когда стоишь в строю и видишь, как посыльный пошёл за почтой, в голове одна мысль – будет письмо или нет. Вроде обычная штука – письмо. Конверт, а в нём пара листочков исписанных знакомым, родным почерком мамы или бабушкины каракули. Бабуля прошла только ликбез (курсы ликвидации безграмотности). А письмо от девушки?! Ещё только почтарь-посыльный показался из-за угла, а весь взвод косит на него глазами, не слушая, о чём там распинается старшина или командир роты.

Наконец-то письмо у тебя в руках. Все люди читают письма по-разному. Одни сразу распечатывают конверт, быстро пробегают письмо глазами. А я, например, дождусь личного времени, когда можно заняться своими делами, и где-нибудь в укромном уголке, не торопясь, с чувством, с толком, с расстановкой, рассмотрю знакомый почерк, представлю, как там мама одна по мне скучает, чего там накарябала бабуля с дедом любимому внуку, что пишет аккуратными округлыми буквами девушка из твоей юности. Письмо потом можно много раз перечитать. Оно лежит в нагрудном кармане твоего комбинезона, и вроде всего-то листки бумаги, а письмо имеет какую-то необъяснимую силу и притягательность, несравнимую ни с какими смс-ками. Как только выдали форму, все обязательно сфотографировались у училищного фотографа и каждый отослал родным письмо с фотографиями с обязательной подписью на обратной стороне. Я тоже отослал маме фото, где слева и справа в овальной рамке моя улыбающаяся мордуленция в кителе с погончиками, на которых наша аэрофлотовская «курица» и буква «К», а как же – курсант, фуражка набекрень, а между овальными рамками – вертолёт МИ-8. Да, по-моему, у каждого курсанта, всех училищ Советского Союза, есть подобные фотографии. Все письма, которые я писал маме, она сберегла. Я вижу их пачку в ящике шкафа на самом дне, когда приезжаю в отпуск. Она их перечитывает. А мы в старости, что будем перечитывать – смс-ки?

* * *

Увольнение. Наверное, более притягательного слова за все два года учёбы в училище, я не знал. Человеку, который живёт на гражданке, не подчиняясь строгим законам службы и учёбы, трудно объяснить, что такое увольнение. Когда ты можешь в любой момент пойти куда захочешь – хоть к друзьям, хоть в кино, хоть погулять с девушкой. Да просто побродить по городу, куда глаза глядят. В лётном училище этот номер не проходит, увольнение ещё нужно заслужить. В течение недели надо хорошо учиться, не нахватать «пар» или, по крайней мере, успеть их исправить к пятнице; не иметь нарушений дисциплины; не попасть сдуру в наряд или в караул на выходные и т. д. и т. п. И вот, когда выполнены все эти условия, а в субботу ты всё прибрал, выполнил всякие работы, но это ещё не гарантия, что увольнение состоится. Училищное начальство вместо увольнения запросто может отправить всю эту «Колоссальную Универсальную Рабочую Силу Абсолютно Не желающую Трудиться», – в просторечии именуемую словом «курсант» на какие-нибудь хозработы: на овощную базу, на стройку, на щебёноч-

ный завод, на мясокомбинат, в пригородный колхоз (совхоз) на уборку урожая, на рытьё ям под деревья возле базара, на выколупывание булыжников из центральной площади перед гостиницей «Кремень», да хоть куда угодно, хоть к чёрту на кулички. И вот тогда ты можешь услышать: «Всем переодеться в робу, построение на плацу!». И ты обречённо понимаешь: «Всё, капец, накрылось увольнение!». А свидания уже назначены, и не предупредить, и ничего не изменить, поскольку до ближайших «мобильников» осталось ещё лет двадцать пять-тридцать.

Но вот если всё сошлось, и раздалась команда: «Увольняемым, строиться!», то если всё пройдёт нормально, есть «шанец» оказаться за воротами родного училища – на свободе!

В строй становишься в выглаженной форме, чисто выбрит, аккуратно пострижен, чистый подворотничок тщательно подшит на кителе. Кителя тогда были со стоячим воротником и двумя крючками на нём, которые должны быть во всё время увольнения застёгнуты, иначе в городе можно нарваться на патруль, и тогда раздастся голос офицера: «Товарищ курсант, подойдите ко мне, почему расстёгнуты, почему нарушаем?». И можно запросто лишиться увольнения. Небось, для нынешних слушателей авиационных колледжей покажется, что я несу бред, но так оно и было на самом деле в те далёкие годы.

А тут ещё смена модных тенденций. Как говорят стилисты: «Вы не в тренде». В те годы вся страна как раз переходила с брюк «дудочек», ну не совсем «дудочек», а нормальных штанов – на брюки «клёш». В десятом классе мы все уже ходили в «клевашах». А тут выдали форму в училище не модную. Китель, ладно, сидит, как влитой. А вот штаны! Позор, а не штаны. Отстаём от Парижу в модном тренде катастрофически. Как мы только не изгалялись, и вставляли деревянный клин в брюки снизу, распаривая их на пару, и вшивали клин из материи снизу штанины, чтобы не отставать от моды. А училищное начальство боролось с такими штанами нещадно. На голове у нормального курсанта должна быть не «кулповка» (от аббревиатуры КУЛП – курс учебно-лётной подготовки), т.е. фуражка, выданная на складе, приличные люди такое на голове не носят, а «мицуха», т.е. мичманка – фуражка, переделанная собственными руками. Другой, самодельный козырёк нужного размера, острые края тульи, всё лишнее сам выбросил, распотрошив фуражку, в общем, не головной убор, а «произведение искусства».

Плюс обувь. Можно конечно выйти в город и в «гадах». Ну, это вообще позор. Нужны нормальные чёрные туфли. И вот, в строй увольняемых становишься одетый, как положено: в уставных брюках, ботинках, фуражке. Получив из рук старшины увольнительную, под строгим оком командира роты, ждёшь отпуска строя. Бывало, что прямо в строю у тебя на глазах твою увольнительную рвут. Или какой-нибудь «косяк» вскрылся, или выплыла «пара» (оценка, не исправленная тобой), или внешний облик отцам-командирам показался недостойным, и «усё»!!! Накрылись твои планы и переживания «медным тазом».

Но даже когда увольнительная получена и, казалось бы, можно уже выходить, надо тихонько вернуться в казарму, переодеться во всю нормальную одежду – брюки, туфли, фуражку, всё, что предназначено для выхода «в свет», и только после этого, стараясь не попадаться отцам-командирам на глаза, проскользнуть через КПП мимо наряда и дежурного офицера и оказавшись за воротами родного училища, отойти от этого самого училища на безопасное расстояние, ну хотя бы метров сто. Только после этого расслабленно выдохнуть, сдвинуть на затылок «мичманку», расстегнуть оба крючка на воротнике и небрежной походкой бывалого «летуна» вместе с закадычными друзьями-приятелями начинать покорять город, который весь твой – до самого вечера. Не передаваемые ощущения!

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.