

16+

Валерий Токаренко

Игра в самолётики

Валерий Токаренко
Игра в самолётики

«ЛитРес: Самиздат»

2017

Токаренко В. К.

Игра в самолётики / В. К. Токаренко — «ЛитРес: Самиздат»,
2017

Книга по мотивам воспоминаний рядового авиационного инженера. На точность изложения и последовательность событий в связи с их давностью не претендую и прошу извинить. Книга написана для молодежи, выбирающей свою дорогу в жизни. Так уж получилось, что жил я в сельской местности, вырос на библиотечных книжках сначала морских, потом авиационных о дальних путешествиях, о покорении Серного полюса и Южного, Северного морского пути. Поэтому мечтал то стать моряком, то летчиком, а потом морским летчиком. В жизни близко ни кораблей, ни самолетов не видел...

Содержание

Часть 1 Предисловие	6
Трещины в углах	6
Часть 2 Откуда начал появляться авиационный опыт	9
Армия. Начало	9
Замерзшие рукава (шланги)	13
Летающий фонарь	14
Вода в топливе	15
Странный бюллетень	16
Багаев, ты горишь	17
Наша пожарка	18
Отказ датчика пожарной сигнализации	19
Универсальная отвертка	20
Китайские будни	21
Сгоревшие лопатки	22
Лишняя деталь	23
Раздутый миг	24
Человек в воздухозаборнике	29
Хитрый карабин скс	30
Шуба для жены	31
Конец ознакомительного фрагмента.	32

Моим наставникам и всем моим товарищам по авиации посвящается!

Книга по мотивам воспоминаний рядового авиационного инженера. На точность изложения и последовательность событий в связи с их давностью не претендую и прошу извинить.

Книга написана для молодежи, выбирающей свою дорогу в жизни.

Так уж получилось, что жил я в сельской местности, вырос на библиотечных книжках сначала морских, потом авиационных о дальних путешествиях, о покорении Северного полюса и Южного, Северного морского пути. Поэтому мечтал то стать моряком, то летчиком, а потом морским летчиком. В жизни близко ни кораблей, ни самолетов не видел. Когда стал постарше мне попалась книга «Записки авиаконструктора» А. Яковлева, отсюда и развилась новая тропинка, стать авиаконструктором. Реально в деталях в чем заключается работа авиаконструктора я все равно не знал, да и книги об этом почему-то мне не попадались. Может их не было. Своей книгой я постарался устранить этот пробел. Буду рад, если она кому-то поможет.

Автор.

Часть 1 Предисловие

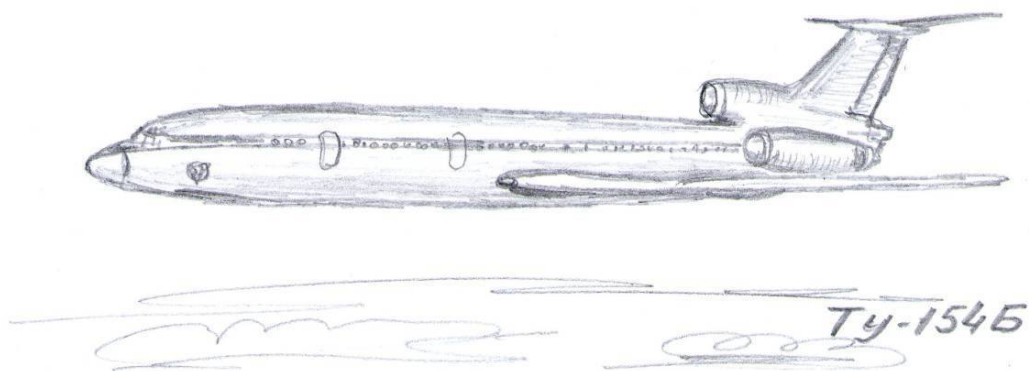
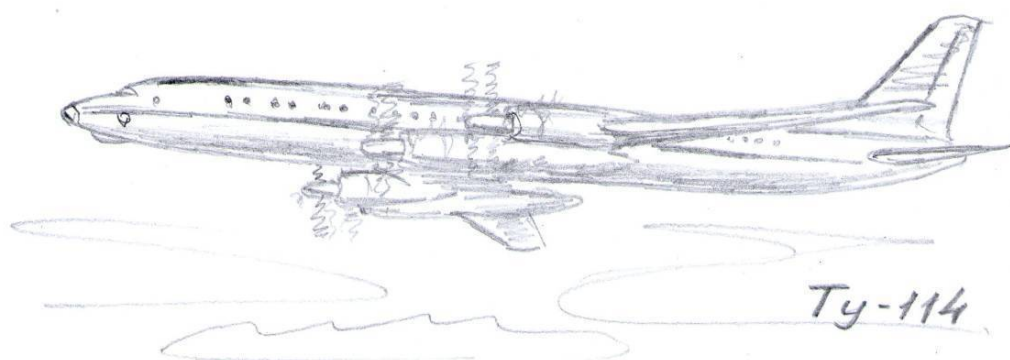
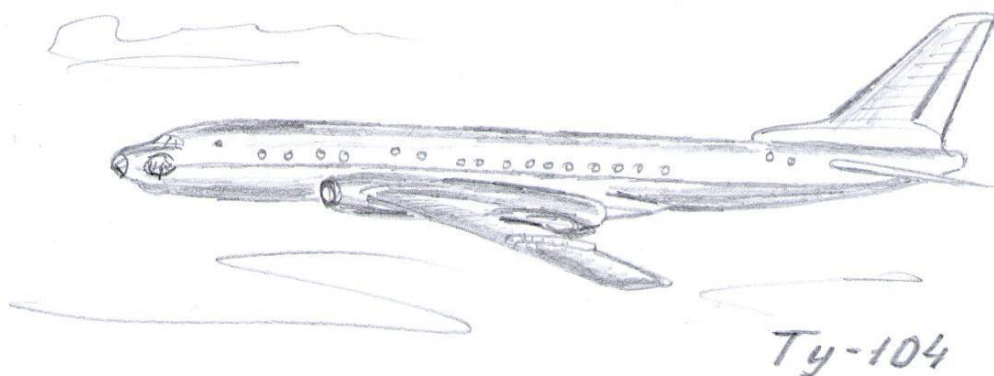
Трещины в углах

Лето. Солнечное раннее утро освещает Т-образный огромный старый, когда-то лакированный стол начальника АТБ Барнаульского авиапредприятия. Идет стандартная планерка. Все ведущие специалисты спокойно слушают руководителя-начальника АТБ Мироненко Анатолия Андреевича. Все идет как всегда, никаких ЧП не предвидится. Все давно обкатано и накатано. Десятки бортов, от огромных Ил-76 и Ту-154Б до малышей Ан-2, Ми-2 готовы и готовятся к полетам по всей стране и миру. Всего около сотни бортов.

Почти сонную тишину нарушает резкий звонок многоканального телефона. Анатолий Андреевич снимает трубку, слушает. Видно, что вскипает весь. Стальным раздраженным голосом, почти кричит, в трубку: «Что-о? Все три? Да кто их пустил на самолеты»? С остервенением бросает трубку, злой взгляд его находит начальника ПУНиД (меня)... «Твои диагносты остановили все Туполя, вы что там, охренели совсем, на чем на Москву прикажешь?»

Сжимаюсь в комок: «Анатолий Андреич, разрешите, я пойду на большой перрон, выясню, в чем там дело». Бегом мчусь к бортам. Вижу, у передней стойки шасси одного из Туполей склонились два моих самых педантичных надежных диагноста: инженеры Валерий Федорович и Юрий Гаврилович.

«Валерий Кузьмич, (они хоть и старше меня, но всегда ко мне только по имени-отчеству) при выполнении токовых контролей верхнего звена шлиц-шарнира передней стойки шасси Ту-154Б по бюллетеню... обнаружены глубокие трещины, уходящие в тело звена. Метод красок подтверждает наличие дефекта. И так на всех трех бортах. Размер трещин не позволяет выпустить самолеты в полет».



А в аэровокзале сотни пассажиров на Москву.

Эти ребята зря не говорят, никогда. Бывшие авиатехники, бывшие бортмеханики, а у нас у диагностов все такие, имеющие огромный опыт. Это благодаря им я во многом наконец понял, что такое гражданская авиация, да и профессионально вырос. Это они меня тыкают носом постоянно в недостатки работы участка (производственный участок надежности и диа-

гностики-ПУНиД), и я вынужден это все исправлять, улучшать, быть в постоянной готовности... Им за это отдельная благодарность.

Запасных звеньев нет, самолетов тоже. Как потом выяснилось, дефект в Аэрофлоте массовый, результат конструктивной ошибки. Можно заказать на завод, но когда это будет?

Еще раз рассматриваю через лупу красную от проникающей краски ниточку трещину. Видно, что идет она от верхнего резьбового отверстия, крепления «спецовской» коробочки, и уходит в тело звена шарнира. Расположение трещины удивительно напоминает трещины фитингов под «мышками» крепления центроплана Су-25. Я в свое время волей судьбы, а точнее волей начальника бригады фюзеляжа Сергея Андреевича был неофициально назначен ведущим («смотрящим») за испытаниями самолетов «Су» в Сибирском научно-исследовательском институте авиации им. С.А. Чаплыгина (Сиб НИА). За что ему огромное спасибо. Из памяти приходит очередной вызов в статзал СибНИА. На повторно-статических испытаниях штурмовика Су-25 испытателями СибНИА обнаружено начало развития усталостных трещин фитингов крепления центроплана к шпангоутам с левого борта фюзеляжа. Сходил, благо институт рядом с заводом, зафиксировал на пергаменте (фотоаппараты проносить в статзал было запрещено) расположение, размеры трещин и доложил начальнику бригады «Прочность» Роберту Андреевичу.

Он внимательно выслушал и внезапно для меня предложил: – «Давай мы выберем шарошками трещины на всю их глубину, заполируем, и если возможно, продолжим испытания». Сказано, выполнено. Испытания были продолжены и успешно, потому что заметили во время в самом начале развития трещин.

Да, но там стат. зал, где самолеты реально не летают, а тут «Туполя» сегодня повезут людей. Мелькает шальная мысль, оставить все так, летали же до сегодняшнего дня, но нет концентраторы напряжения это катастрофически опасно, надо убрать. Даю своим мужикам задание: подготовить слесарный инструмент, аккуратно выбрать трещины, заполировать. Выбирать до тех пор, пока дефектоскоп не перестанет «реветь». А я оценю как бывший конструктор и прочнист, можно ли с такой остаточной прочностью звена выпустить борт в полет.

Возвращаюсь к месту планерки, по пути встречаю главного инженера АТБ, докладываю ему и прошу разрешение на применение опыта фирмы «Сухого» на выведение трещин. Получаю добро. Место дефекта покрываем тонким слоем белой краски. После каждого полета контроль ТВД повторяем, немного хлопотно, но есть определенная гарантия не пропустить повторное возникновение и развитие трещины. Трещины больше не возникли. Но звенья надо менять, чем скорее, тем лучше.

Одновременно обзваниваем другие АТБ, ищем нормальные звенья со списанных самолетов. Находим. Посылаем гонца Василия Ивановича. Он привозит звенья, проводим входной контроль, ставим, летаем, ждем с завода-изготовителя звенья первой категории...

Откуда такая моя уверенность в возможности такого ремонта? А появилась она не на пустом месте, просто все прежние годы моей жизни в авиации были подготовкой к таким решениям.

Часть 2 Откуда начал появляться авиационный опыт

Армия. Начало

Мне крупно повезло, что школу я заканчивал в п. Троицкое Алтайского края. Там я и получил прекрасную первоначальную профессионально-техническую подготовку на базе сельского профессионально-технического училища (СПТУ №26) по профессиям тракторист–машинист широкого профиля и шофера профессионала III класса. Всю сельскохозяйственную технику от поля до элеватора мы знали досконально, и своими руками перебирали в прекрасных учебных цехах до последнего болтика. Там же много часов мы водили различные трактора, автомобили. А вот комбайны мы не водили, хотя их было полно, было все же недоверие к нам «пацанам». Комбайн, машина высокая и мы запросто по бесшабашной молодости могли перевернуться. А до училища нас три года учили на уроках труда пилить, строгать, работать на токарных станках и по дереву и по металлу. Девчонки наши за эти годы тоже получили профессии: швей, поваров, медсестер, воспитателей детских садов. Так нас готовила страна к вступлению во взрослую жизнь.

В Новосибирском электротехническом институте (НЭТИ) на самолетостроительном факультете мы учились строить самолеты, а на военной кафедре института, нас же учили сбивать эти самолеты, как командиров стартового взвода ракетных комплексов средней дальности, хорошо показавших себя во Вьетнаме и других странах. После защиты диплома мы проходили двухмесячную стажировку в ракетном дивизионе. Вся подготовка и теория и практика была очень серьезная.

На всю жизнь запомнилась первая тревога (наверняка учебная, но мы-то об этом не ведали). Июль месяц 1971 года, день жаркий, солнечный, к вечеру, красный закат, завтра будет ветренно. Дивизион ракет С-75, оберегающий небо г. Барнаул и его аэропорта мирно дремлет, только многоярусные антенны дальнего обнаружения круглосуточно плавно вращаются вокруг своей оси. Мы в лагере около своих палаток, нас человек 50 будущих лейтенантов, занимаемся своими делами. И вдруг сработал ревун. Срываемся все на позиции ракет. Стаскиваем пятнистые маскировочные сети с обваловок стартовых позиций. Весь дивизион оживает, антенны, пусковые установки с боевыми ракетами начинают хищно шарить по небу. Мы сами разглядываем красный горизонт, где, где это агрессор? Мы здесь, мы готовы, мы ему сейчас зададим жару. Не знаю, что творилось в душах моих товарищей, но я был готов воевать до конца за свою Родину, как бы это напыщенно теперь не звучит.

Будучи еще на IV-м курсе, мы уже знали, кого призовут на два года в армию. В сентябре 1971 года все мы уже лейтенанты, но без формы, перед службой получили возможность отдохнуть бесплатно, с проездом тоже бесплатным, где мы пожелаем. После отдыха, получив повестки, прибыли в штаб Армии ПВО в Новосибирске. И тут нам внезапно предложили в качестве альтернативы, службу авиатехниками в разных местах СССР. Не все приняли это, часть осталась ракетчиками. Стоим в полутемном коридоре довольно-таки узком штаба армии, кругом полковники, все солидные, мы вжались в стену, чтобы дать проход. И вдруг в коридоре появляется низенький, но очень широкий в миделе мужичок. Это точно генерал, мы чуть стену спинами не выломали. Генерал надвигается и превращается в капитана в сшитой в пояс двойной портупеей. До сих пор не могу понять, на какой должности он там был? Предложили Алма-Ату и Иркутск. Зачем нам Алма-Ата с ее песком, мы поедем в Иркутск, там снег, там лыжи, «балбесы». Ракетчиков направили на Украину. В зависимости от рода войск нам выдали форму. Техническое получили уже в полку. Потом нас отправили из Иркутска еще дальше на юг Забайкалья, почти на границу. Оказалось, там снег вперемешку с крупным песком и

холод собачий, аж земля почти голая трескается, трещины глубокие и шириной сантиметров по пять. Лыжи пришлось оставить в кладовке, но мы не жалели, молодые были. Летом по этому песку среди реденькой травы бегали сантиметровые муравьи и прочая живность. И не жалеем. Армия многому нас научила.

Ну так вот, продолжаю, в октябре 1971 года шестеро бравых, как нам казалось, лейтенантов-двухгодичников, только что окончивших самолетостроительный факультет электротехнического института, прибыли в Забайкалье в истребительный полк дивизии ПВО. Естественно военных навыков у нас был фактический ноль. Распределили нас всех во 2-ю эскадрилью авиатехниками самолетов МиГ-17. Первая эскадрилья уже летала на новеньких Су-15. Третья ждала Су-15. Зато в нашей эскадрилье этих МиГов скопилось, наверное, штук 20, если не больше, от простых семнадцатых, до форсажных с локаторами, у которых и то и другое было отключено. Были и две спарки УТИ МиГ-15. Поисково-спасательным самолетом был Ан-14 «Пчелка». Кадровыми авиатехниками были три деда-старшины, тогда еще, а потом прапорщички, закончивших когда-то после войны школы младшего авиационного состава (ШМАС), но имеющих огромный опыт эксплуатации реактивной техники от начала ее зарождения в СССР. Еще было два младших лейтенанта после училища ГА, и два лейтенанта уже служивших когда-то срочную. Было два кадровых лейтенанта по радио и электро-оборудованию. Вооруженец был старший сержант срочник. Еще были два старлея, один старый был инженером эскадрильи, второй помоложе, старшим техником. О них расскажу позже. В институте по предмету «Конструкция самолетов» мы на третьем курсе на практике могли видеть конструкцию МиГ-19, крыла МиГ-17 и их двигателей, в том числе и РД-45. Авиационные системы мы тоже изучали, но без привязки к конкретному самолету, да и практика была всего несколько часов.



Автор принимает присягу. 1971г

Поскольку МиГ-17 мы практически толком не знали, а уж обслуживание мы вообще не проходили в принципе, дали нам две книжки без корок пятидесятих годов издания Оборонгиза. Ни схем, ни плакатов не было. Назначили срок экзаменов через две недели, но уже через день привели на аэродром к разлужкованному МиГу, показали куда что заливать, на что

обращать внимание при осмотре и подготовке к полетам. Продемонстрировали как одевать парашют на летчика, и запуск двигателя. И все, вперед на ночные полеты. Удивительно, но два года мы отслужили без происшествий, по крайней мере, по нашей вине. Конечно здесь больше заслуги не нашей, а самого МиГа, самолета простого и надежного, действительно «самолета-солдата».

Замерзшие рукава (шланги)

Подошло время обслуживания моего МиГа в ТЭЧ (Технико-эксплуатационная часть). Что с ним делать я естественно не знал, никаких документов, кроме формуляров с наработкой у наших МиГов почему-то не существовало. Да и в ТЭЧ я был всего два раза за два года. Просто почему-то давали именно мне очередной самолет с ресурсом и вперед. Берегли меня что-ли от этой ТЭЧ? Притащили МиГ на площадку перед ТЭЧ. Проконсультировали: «Осмотри все шланги на самолете, точнее их маркировку с датой выпуска, прибавь пять лет это и будет год замены. Затем на складе подыщи замену». Дело было забайкальской зимой, температура за минус 30. Самолет на площадке, шланги естественно были дубовыми, тем не менее, кое-какие удалось оценить. Бог ты мой их нужно было менять еще в прошлом веке. Пошел со списком на склад. Складом руководил один из складских прапорщиков. Дал мне ключ от здоровенного старого сарая. Захожу, на дырявом полу продуваемого всеми ветрами склада, лежат «аккуратно» сваленные в единую кучу как змеи несколько тонн шлангов. Они все давно перепутались и смерзлись, покрылись многовековым слоем забайкальской пыли. Мои тщетные попытки найти и вытащить из этой кучи морских узлов хотя бы один похожий на мои не увенчались успехом. Зато по маркировке на некоторых шлангах я смог сделать вывод, что шланги на моем самолете просто новье по сравнению с хранящимися. Возвращаюсь, докладываю. По глазам и словам понимаю: «Ты не первый такой умный. Не майся дурью, шланги на МиГах меняют только в ремонте на заводе, а до завода они легко дохаживают». На второй день меня вернули в эскадрилью, и дали другой самолет. Так и долетала машина до ремонта, а там или на списание, или на мишень. За два года ни одного случая разрушения шлангов не было. Вроде нехороший, но какой-то опыт я приобрел.

Летающий фонарь

Летом 1973 на одном из МиГов меняли шланг герметизации фонаря кабины. После замены стали проверять кабину на герметичность и дошли до регулировки замков фонаря. Опять же не помню, занимались этим почему-то я и мой друг Алексей, точнее Леха и я под руководством стартера Виктора, приехавшего недавно из-за бугра, из одной из стран Африки. Подсоединили баллон со сжатым воздухом через редуктор к штуцеру кабины, Виктор залез в кабину, расконтрил и подрегулировал замки, закрыл фонарь. Мы дали давление в кабину, дальше смотрим, как падает давление, засекаем время. Стоим на крыльях с обеих сторон, склонившись к фонарю, и следим за показаниями на приборной доске. Тут кто-то Леху позвал, он повернулся и разговорился о чем-то с позвавшим. Меня тоже что-то отвлекло, я выпрямился и отвернулся от фонаря. И в это время взрыв, краем глаза вижу, сдвижная часть фонаря подлетает метра на полтора вверх и аккуратно на три точки падает на фюзеляж назад, сделав роликами три вмятины на нем. Виктор схватился за голову и стонет от боли в ушах. Повезло, барабанные перепонки у Виктора не лопнули, боль в ушах прошла, фонарь не упал на бетонку, да и наши морды и сами мы не получили ни царапинки. Далее очень аккуратно, со всеми предосторожностями закончили работы. Тоже опыт. Представляю, какой удар был бы по нам, конечно, нас снесло бы на бетонку, и последствия могли быть печальными.

Вода в топливе

Весна 73-го, на улице погода переменная: то метель, то оттепель. Мы все в отапливаемой буржуйкой будке-кунге. Виктор зачитывает очередной бюллетень о замене фильтров очистки топлива. Суть следующая: нужно осмотреть фильтр, оценить его состояние и при необходимости заменить. Вон свежие фильтра на замену в ящике. (Поясняю тем, кто не имел дело с двигателями РД-45 и ВК-1. Топливный фильтр имеет размеры литровой банки. Стоит в нижней части двигателя, на коробке приводов. Доступ снизу через люк на двух винтовых замках). Все кивают головами с пониманием и продолжают сидеть в тепле. Кому охота лазить на боку и спине по бетонке в тяжелой шубе под МиГом, да еще и облиться керосином. Я как, наверное, самый исполнительный, или осторожный выхожу на холод и начинаю снимать фильтр. Слил остатки топлива, снимаю стакан фильтра, что-то он необычно тяжел. Ничего себе, да он забит на 90% замерзшей водой, почти доверху, еще чуть-чуть и будет 100% перекрытия подачи топлива. Показал Виктору. Отсюда, уже не пожелание, а приказ: «Всем поменять фильтра без исключения». Тоже опыт.

Странный бюллетень

Обычный день технической подготовки. Очередной бюллетень. Необходимо осмотреть такой-то узел и оценить его состояние. Вскрыли соответствующий лючок, но там ничего похожего не нашли. Выбрали один МиГ, вскрыли все лючки, какие только можно было найти на самолете, но и там похожий узел не нашелся. Делать нечего. Приказ осмотреть есть приказ. Во все формуляры сделали запись: «Такого-то числа, бюллетень такой-то выполнен в полном объеме, замечаний нет». Тоже опыт.

Багаев, ты горишь

Летом 1973 пара МиГов выполняла обычный 40-минутный полет. Ведущий, комэска майор Шпатов Николай Васильевич. Ведомый, лейтенант Багаев, имя не помню, был на моем самолете, бортовой №57. В полете ведущий увидел, что за самолетом своего ведомого тянется широкий черный шлейф, явно самолет Багаева горел. «Багаев, ты горишь, немедленно на посадку»! – прогремело в эфире. Прервав полет, самолеты сели и зарулили на стоянку, туда же подъехали пожарка и санитарка. Мы, конечно, удивились, что наши самолеты так быстро вернулись и встречали их встревоженно. Но ничего внешне не было необычным, только за моим МиГом тянулась широкая дорожка, бьющего из дренажа основного бака струей керосина, правда на земле она уже не дымила и не горела, как в полете при контакте распыленного топлива из дренажа с горячими выхлопными газами на срезе сопла двигателя. Самолет зарулил, выключил двигатель, струя исчезла.

Подставляю стремянку, поднимаюсь к Багаеву, видно, что вся кабина сзади даже под фонарем в керосине, на дне кабины целая лужа его, несколько литров. Мне показалось, что и унты Багаева купались в топливе. Даже шланг герметизации кабины мокрый от керосина. Удивительно, но пожара не было. Повезло Багаеву, да и нам.

Собралась вокруг машины вся инженерная мысль, все вскрыли, облазили, обнюхали все. Все в норме. Запускаем, и тут же вновь струя в палец бьет из дренажа. Глушим двигатель, струя прекращается, значит, почему то идет сильный наддув основного бака, но почему. Снова, все осматриваем, стучим, как принято в авиации по подозрительным агрегатам. И наконец, очередной запуск и... все в норме. И так раз за разом. На этом все и закончилось, дефект самоустранился и больше никогда не проявлялся. Казалось бы, нет ничего проще топливной системы МиГа, а вот какое-то сочетание вызвало такой дефект. Сейчас, когда по СМИ становится известно о каком-нибудь трагическом случае с самолетом, знакомые спрашивают о конкретной причине случившегося. И очень удивляются, когда к таким последствиям могли привести всевозможные варианты причин, даже непредсказуемые.

Наша пожарка

В полку была своя пожарная служба, а в ней старенький красный ЗиЛ-157 с одноосным черным прицепом ОУ-400 с восемью черными углекислотными баллонами. Эта пожарка на всех полетах постоянно солидно стояла на спецстоянке, гарантировала нас от развития пожаров. Все «о,кей». Но почему-то сама пожарка подозрительно текла из всех щелей, а может так и должно было быть? А если глянуть на прицеп, то сразу было видно, что ни одного раструба не было в наличии и все трубки, соединяющие баллоны исковерканы или сняты. Такой же прицеп и в таком же точно состоянии я через двадцать лет увидел в службе ГСМ аэропорта.

Никаких огнеопасных ЧП на полетах в мою бытность не случилось, если не считать, что сами реактивные самолеты источники огня, поэтому в пожарке необходимости не возникало. Только помнится один случай, при запуске произошел выброс с поллитра горящего топлива из сопла «Сухаря», но мы его махом потушили, забросав ногами снегом.

Очередные полеты были рано утром, к обеду закончились, мы топаем в столовую. По нашему маршруту строится очередной 4-х этажный панельный дом для командного состава полка. Около дома толпа женщин, смотрят, как из окна второго этажа идет, дым. Там была бытовка военных строителей (стройбат) с буржуйкой, вот там что-то и горит. От горящего окна до пожарки метров сто не более. Доблестные наши пожарники подъезжают, разворачиваются и оп-па, воды то в баке пожарки нет. Не страшно, до водокачки еще сто метров, они едут туда на заправку. В это время прибывают два новеньких с иголки 130-тых ЗиЛа из танковой дивизии, стоящей за железной дорогой. Разворачиваются, начинают тушить мощными струями воды. А тут и наши подъехавшие после заправки решили блеснуть. Размотали рукава, взревел мотор, жалкая струйка воды не смогла преодолеть земное притяжение и высоту до подоконника второго этажа, била как раз ниже его. Смеялся весь гарнизон.

Через несколько недель, смотрю, стоит у пожарки новенький ЗиЛ-131 в красном исполнении, любо-дорого смотреть, не стыдно теперь будет перед нашими женщинами. Теперь заживем. Назавтра полеты, а на спецстоянке вновь старый знакомый с тем же прицепом. Спрашиваю: «А что новую машину еще не успели подготовить»? Появившись, коллеги признались: «Когда ты видел новый ЗиЛ, ребята решили в ночь поохотиться на зайцев с фарой-искателем. И все шло хорошо, но попала на нашем пути единственная на всю забайкальскую степь канава. Вот машина и перевернулась. Приволокли ее тягачем, теперь вот лежит в старом японском ангаре, восстановлению не подлежит. Хорошо, что хоть никто не пострадал. Такие дела». Главное, что ни я, никто другой особо не горевали и совсем не задумывались о пожарной безопасности, наверное, молодые были.

Отказ датчика пожарной сигнализации

Весна-лето 1973. Работаем отдельной эскадрилей в Чите. На нас тренируются ракетчики. Сильная жара. На моем МиГе срабатывает сигнализация «Пожар в двигательном отсеке». Машина экстренно садится. Осматриваем, запускаем, горит «собака» сигнализация. Хорошо, что сам МиГ не горит, и даже никаких признаков пожара нет. С нами молодой нагловатый капитан, по моему, из вооруженцев. Потрогав руками фюзеляж, уверенно провозглашает свой вердикт: «В верхней части фюзеляж очень горячий, значит там и есть прогар камер сгорания двигателя. Надо менять двигатель». Пытаюсь объяснить ему, что горячий воздух всегда поднимается вверх, поэтому спина и горячая. Он мне категорически не верит, чему его в школе учили только, не знаю. Наконец, добыли смотровое зеркало, осмотрели все камеры сгорания насколько могли, ни трещин, ни следов копоти не обнаружили. Дождались ночи, отгоняли движок на всех режимах, ничего подозрительного не обнаружили. Так, ну и что делать, ПВОшники ждут самолет, а летать с горящей пожарной сигнализацией как-то не очень. Спецы, стали еще раз прозванивать свои цепи, и наконец нашли неисправность правого датчика сигнализации. Заменить без расстыковки самолета этот датчик было невозможно, поэтому просто отключили его до конца работ и перелета на базу. Так и летали. Как то и не волновались особо. С этими датчиками на Су-24 были серьезные пожары, но об этом в другой раз.

Универсальная отвертка

В ноябре 1971 года, когда мы только стали штатными авиатехниками, произошло ЧП. Китайцы тогда часто проводили ядерные испытания. Наши Ту-16 и наши МиГи со спецконтейнерами естественно проводили разведывательные полеты вдоль границы. И вдруг тщательно подготавливаемый полет нашего МиГа сорвался, самолет не выпонив задание вернулся домой, у него не хватило топлива на его выполнение. Отцы-командиры закручинились: «Теперь наш полк будут трепать до следующего ЧП в другом полку». А дело было так. Мы служили первую неделю. Перед полетами, особенно ответственными мы гоняли движки, прогревая их, чтобы исключить всякие заморочки в дальнейшем. Естественно после каждой гонки нужна дозаправка топливом. Но опытные старшие товарищи подсказали, если после гонки двигателя в фильтре заправочной горловины основного бака плещется топливо, можно не дозаправлять, топлива хватит на стандартный полет, помнится, 45 минут. Правда, заправлять через этот сетчатый фильтр в горловине было неудобно, топливо не успевало уходить в бак, поэтому у большинства машин его изначально не было. Или его использовали просто как мерную линейку (длина его около 200 мм), а во время заправки убирали. Здесь же было две коротких гонки и Гена, так звали моего товарища, посчитал, что топлива достаточно и так. Ради справедливости стоит сказать, парень этот очень порядочный не пострадал и служил нормально дальше. Так вот нашлись и рационализаторы, упразднившие не просто фильтр, но меряющие уровень топлива Т-образной отверткой, которая была у каждого авиатехника. Просто опускали длинное жало отвертки в бак и она, покачиваясь на ручке, указывала достаточно топлива или надо дозаправлять. Естественно рукоятка была много длиннее диаметра горловины и Т-образная отвертка не могла провалиться в бак. Идут ночные полеты, мой «корешь» Павел, в простонародии Павло, такой же лейтенант как и я, немного приборзев, не просто опускал отвертку в горловину, а просто мастерски бросал, и она сама находила свое место в горловине, и исправно служила мерительным инструментом. И вдруг после очередного виртуозного броска отвертка только булькнула в бак емкостью 1200 л. И это на межполетной подготовке, время ограничено. Эта новость мгновенно стала всем нам известна. Что делать, помчались искать магнит. Нашли у кого-то, не помню, привязали на длинную контровку и стали рыбачить как на зимней рыбалке. Магнит прилипал в баке к чему угодно, там ведь и клапана и насос, хорошо еще весь бак резиновый. «Нарыбачили» какие-то куски проволоки, болты, гайки разного происхождения. Наконец к нашей радости показалась отвертка. Но радость быстро погасла, она «сволочь» в горловину не пролазила, причем категорически. Как мы ее ни позиционировали, она не пролазила в горловину. Сколько мы с ней возились не помню, но, ура, наконец, она пролезла, как непонятно, но пролезла. Больше Павло ею не пользовался как линейкой.

Китайские будни

Я уже упоминал, что наши самолеты летали близко от границы с Китаем. Причем у нас полеты чаще были ночью при любых сложных метеоусловиях (ну почти при любых, по крайней мере за два года полеты ни разу не отменяли). Я всегда поражался как наши ребята ночью в «сложняке» точно выходили на полосу. Китайцы тогда летали чаще днем в простых метеоусловиях, поэтому нас частенько поднимали по тревоге после наших полетов. В те советские годы на нас вещало круглосуточно на средних волнах их радио, которое настойчиво предлагало нам переходить на их сторону. Перешедшим, постоянно обещали ежедневную миску с рисом и овощами. Тогда все это было смешно, мы чувствовали свою мощь и готовы были защищать свою Родину. Между нами и нашими соседями, танковой дивизией проходила железная дорога, по которой ходил поезд «Москва-Пекин», делавший остановку на нашей станции. Я неоднократно, так получалось, был свидетелем этих остановок. Китайцы не выходили из вагонов, но в окна и двери тамбуров было видно, все были в одинаковых синих или серых глухих костюмах, и таких же по покрою одинаковых фуражках. Причем те, кто был в серых костюмах, казалось явно, были выше рангом, это и по качеству ткани было заметно. У всех на груди были какие-то эмалевые таблички с ихними надписями и значки с портретом вождя. Но не это главное. Пропуская поезд, я вынужденно часто стоял на перроне и разглядывал их, надеясь хоть на какой-то человеческий контакт, они же все, без исключения держали головы вдоль состава, меня для них не существовало, небольшая их часть в тамбурах смотрела сквозь меня. Я для них не существовал вообще.

В двухтысячных годах (кажется в 2013 году) во время совместных российско-китайских учений на Урале к нам на аэродром Барнаул села группа китайских самолетов и вертолетов. С ними транспортник Ил-76 наш, но с китайскими опознавательными знаками (мы тогда смеялись, что на грузовике они точно везут пограничные столбы на Урал). Сразу стало видно как далеки они от нас. Весь личный состав был в чистых белых перчатках, у нас такого не было и в помине. Отглаженная чистенькая форма, такие-же чистенькие «с иголочки» самолеты истребители-бомбардировщики JH-7A, чем-то напоминающие французские «Ягуары» В группе были вертушки двух типов. После посадки сразу установили свой биотуалет на стоянках, для наших военных небывалая вещь. Но это все внешняя бижутерия. Это все конечно хорошо, но не столь важно. А вот другое было важно. Наши посредники заранее согласовали с китайской стороной размещение самолетов и вертушек на стоянках. Естественно мы как добросердечные хозяева встречали их и пытались зарулить на согласованные стоянки. Как самолеты заруливали не отложилось, а вот вертушки встали не на согласованные места, а так как им захотелось, несмотря на наши энергичные жесты. Нас для них не существовало. На второй день они улетели. Наши многие ребята частенько летали за рубеж, в том числе и в Китай. Китай по «минутам» изменялся в лучшую сторону, но отношение к нам русским было, по крайней мере внешне, очень доброжелательное. А здесь, их военные были полная противоположность... Выводы делайте сами.

Сгоревшие лопадки

Зимой 1972-1973 года при осмотре лопаток турбины «Мигаря» в лучах фонарика обнаружили разрушение лопаток направляющего аппарата турбины. Вообще с фонариками в армии была беда, особенно с батарейками. Батарейки на морозе садились очень быстро, поэтому на полетах фонарики часто подогревали на огромной железной печи в домике техсостава, где вдоль стен сидели все летчики и техники, кто между полетами, кто ждал свой самолет. Сейчас вспоминаю, что летчики сидели вперемешку с технарями, многие курили, не заботясь о своем здоровье, кто в ГШ, кто в ЗШ. Наши ребята двухгодичники не курил ни один. Шлемофоны, кислородные маски и перчатки тут же лежали. Те, которые в ГШ, готовились к полету «на чердак», т.е. в стратосферу, курили сигареты в длинных-предлинных мундштуках, иначе пепел мог попасть внутрь костюма. Здесь же находились наши летчики, молодняк с «Мигарей» в простых кожаных шлемофонах. Шел треп вперемешку с русским языком. Звания здесь не упоминались, только имена или отчества. Правды ради, стоит сказать, командира полка и его замов здесь не бывало почему-то. Хотя командир полка полковник Бобровников, был золотой, справедливый мужик. Мы все его уважали, любили и вообще по доброму не боялись, хотя это был здоровенный мужик. Любили его, за то, что ни высокомерия, ни подлости за ним никто не замечал. А вот матерился он виртуозно, и как-то так выходило, кого он так «строгал» считали это как особую отметину, награду что-ли. На разборе полетов приятно было его такого слушать и наслаждаться нашей летной жизнью в его изложении. Ни замполит, ни его первый зам таким уважением не пользовались. Комэски тоже вроде мужики были нормальные. Старший инженер полка был тоже под стать «Бобру» по характеру, нормальный мужик, плохо, что астма его изводила, а вот его зам. по СД (самолет-двигатель) тоже не пользовался уважением. Все высшее летное и инженерное руководство полка, вероятно, находилось на втором этаже или у руководителя полетов, не помню, короче.

Так вот, на МиГе обнаружили разрушение лопаток направляющего аппарата, самолет отстранили от полетов, вызвали кого надо с завода. Те приехали. Погоняли несколько раз двигатель на всех режимах. Движок работал как часы, да и жалоб от летчиков не было. Расстыковали самолет, сняли реактивную трубу, вот турбина как на ладони. Лопатки турбины как новенькие, зелененькие, это покрытие у них такое, эмаль высокотемпературная, а вот от лопаток направляющего аппарата остались одни лобики, а хвостиков вообще нет, т.е. примерно половины лопатки нет. Лопатки эти пустотелые продуваемые. Вероятно продувка чем-то засорилась. Движок сняли, увезли, дальнейшую судьбу и причину разрушения лопаток до нас не доводили. Тоже опыт.

Через пятнадцать лет я вновь столкнулся с двигателями ВК-1, уже на спецмашинах аэродромной службы аэропорта Барнаул. Столкнулся с варварской эксплуатацией, с полным незнанием конструкции этих чудесных двигателей. Они многое прощали и выдерживали все. Но об этом в другом рассказе.

Лишняя деталь

Идет обычный парковый день, это обычно суббота, выделенная для разных незавершенных дел на технике, но не каждая. Иногда просто по хозяйству. У моего МиГа немного подтекло масло по стыку заправочной масляной горловины, тянули до формы. Масло скапливалось на нижнем люке, я его эпизодически снимал и сливал масло, и дозаправлял свежим. И вот открываю люк, а на нем лежит аккуратный такой раструб с крупной решеточкой, черный такой лакированный в цвет коробки приводов двигателя. Размером сантиметров 8 на 5. Ну, точно от коробки приводов двигателя и похоже на что-то типа сапуна. Осмотрел всю коробку и двигатель по сантиметрам. Ничего ответного не нашел. Спросить помощи у ребят было почему-то стыдно (дурак), да и деталь какая-то несерьезная, неответственная из тонкого металла, сварка решеточки не очень аккуратная, да и сапун на месте, и все патрубки. Так и летал МиГ без этой детальки теперь, и на душе было как-то беспокойно. А на форме в ТЭЧи смотрю, на подоконнике лежит фонарь-переноска и у него точно такой насадок, чтобы лампочка не разбилась, как раструб от моего двигателя. Вот такой опыт, стыдно такого не знать. Ну не было у меня базовой подготовки авиатехника. Хорошо, что в полетах этот вольный раструб не попал в тяги управления самолетом и двигателем, МиГ ведь истребитель и высший пилотаж его любимое занятие... Хорошо бы шею намылить тем в ТЭЧи, кто забыл этот раструб-насадок в отсеке двигателя, ведь явно уронили при осмотре, а найти не смогли или не захотели. А доложить трусили, Пришлось-бы расстыковывать самолет. А не подумали, что могли быть очень печальные последствия. Ну и я конечно хорош, наверняка надо было доложить сразу о находке. В авиации мелочей не бывает.

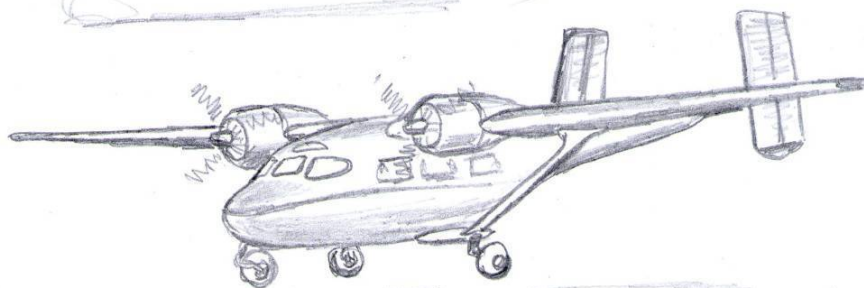
Раздутый миг

Лето-осень 1972 года. Пока еще тепло и солнечно. День технического обслуживания. Задание всем. Продуть топливные дренажные трубки. Технология проста. За два года ни одного документа с разработанной технологией не помню. Подтаскиваем баллон со сжатым воздухом, без редуктора подсоединяем шлангом к трубке дренажа, предварительно открутив горловину бака, чтобы не раздуть последний. Даем воздух на несколько секунд и всего делов. Переходим к следующему дренажу или самолету. Спокойно завершил работы. Бойцы потащили баллон к следующему МиГу. Я проводил их взглядом и занялся своими делами. Вдруг слышу странный треск, смотрю Игорь (техник того самолета, куда потащили баллон, тогда младший лейтенант, потом через годы однополчане говорили, стал уже майором) машет руками, ругается. До него метров двадцать, подхожу и не я один. Смотрим, заглядываем в воздухозаборник, а каналы воздухозаборника оба: левый и правый перекрыты полностью оторвавшимися боковыми панелями первого бака. Причина проста, Игорь дал команду открыть бак, а боец оказывается, не знал, чтобы добраться до заливной горловины нужно сначала открыть круглый лючок, а под ним уже заливная горловина. Вот боец верхний лючок открыл и все, посчитал, что этого достаточно. Все, самолет полностью выведен из строя. Повезло, что боковые панели бака выполнялись просто из двойной клепаной обшивки без набора. А на свалке как раз стоял целый, но списанный МиГ. Сняли с него (отверлили) и приклепали на раздутый. Панели эти большие-большие, но легли ровно на свои места. Так никто и не узнал, какую беду и какой ремонт пережила эта машина. Конечно, это незаконно. Кстати, оценивая эту замену уже с высоты прожитых лет, ничего страшного там не было, я имею ввиду замену, на общую прочность фюзеляжа, думаю, это практически не повлияло, все нагрузки держали внешние обшивки и шпангоуты, а это просто часть канала воздухозаборника, правда испытывающая давления из канала воздухозаборника и от давления внутри бака. Но мужики из ТЭЧи на совесть выполнили ремонт. Это тоже опыт.

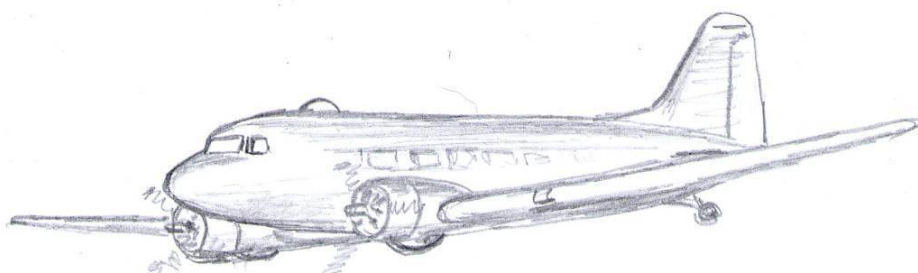
Чтобы было совсем ясно, там, на спине МиГа рядом располагались три таких одинаковых лючка, под одним заливная горловина бака №1, а через два других открывается доступ к быстроразъемным тягам системы управления рулями высоты и направления. Эти тяги разнимались при расстыковке самолета на две части при замене двигателя и для других работ. Не очень удачное решение по унификации лючков, правда, на них надписи пояснительные были, но они со временем выгорали, стирались, да и в темное время их плохо было видно.

С этими лючками был еще один серьезно-курьезный случай. Несколько наших МиГов отрабатывали полеты с посадкой на чужом аэродроме. Четверка их перелетала на аэродром в Иркутской области. Мы, техники летели параллельно на зеленом Ли-2. В этом Ли-2 было установлено впереди справа роскошное по советским временам домашнее кресло, покрытое ковром, сейчас это назвали бы ВИП-местом. Других удобств, кроме ведра за задней переборкой фюзеляжа не было. В этом кресле в самолете вместе с нами летел командир нашей дивизии ПВО полковник, имя не помню. Весь полет, а он не один час, наш комдив ни разу не обернулся к нам и слова не проронил. Ребята сначала «прижали уши» сидели тихо, а потом видят, «полкан» на нас вообще не обращает внимания, разместились на полу на шубах и стали играть в карты. Вообще мы нашего комдива не уважали, это мягко сказано, за два года был он у нас всего два или три раза. И все разы неудачно. Генералом он не был, но вся одежда его была сшита и вышита как у генерала, кроме лампасов конечно. Даже звездочки на погонах были крупнее и шиты золотом. Одно это уже у меня вызывало неуважение. Лето 1972. Мы сидим вальяжно в курилке перед штабом эскадрильи. Кто в чем, кто в техничке, кто в форме, авиация же... Видим недалеко от нашего штаба останавливается пара УАЗиков, выходят несколько полковников, подполковников, идут мимо нас полужакрытых деревьями нашего сада. Пет-

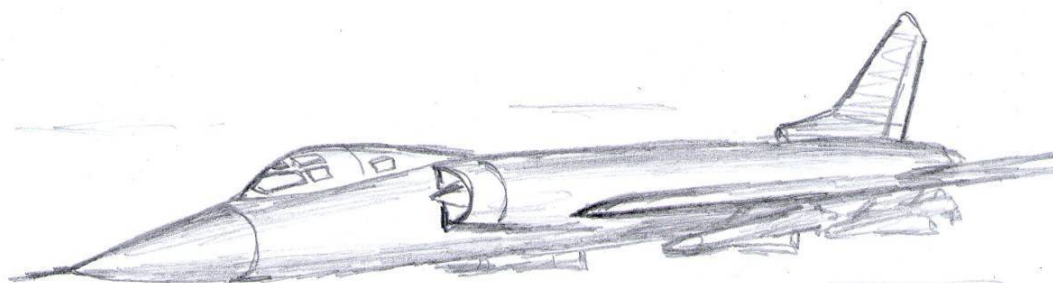
лицы черные, ясно артиллерия, пе-ехота. И вдруг один «Полкан», дергая головой орет: «Встать! Смирна-а!»! И это нам авиаторам, элите можно сказать? Естественно никто даже не шелохнулся. Дергаясь еще сильнее, вновь еще громче заорал: «Вста-ать!! Смирна-а»!! Наша реакция без изменения та же. Чем бы это кончилось, один бог знает, но на шум на крыльцо выскочил наш начальник штаба капитан Морис, золотой мужик и внезапно продублировал команду этого психа. Немало удивляясь, ее мы выполнили. Выслушали доклад нашего капитана этому чужому полковнику. «Полкан» приказал наказать нас всех, со свитой развернулся, и уехал. Морис объяснил нам, что это был наш командир дивизии, и что в состав нашей дивизии ПВО входят два истребительных полка и полк ЗРВ, и почему-то комдив у нас, полковник артиллерии толи больной, толи контужен, поэтому постоянно дергает головой. Теперь все встало на свои места. За такое массовое нарушение дисциплины офицерами наказали только одного нашего сержанта сверхсрочника, за красные неуставные носки, кажется. Тот три дня отсидел дома под домашним арестом.



Ан-14



Ли-2

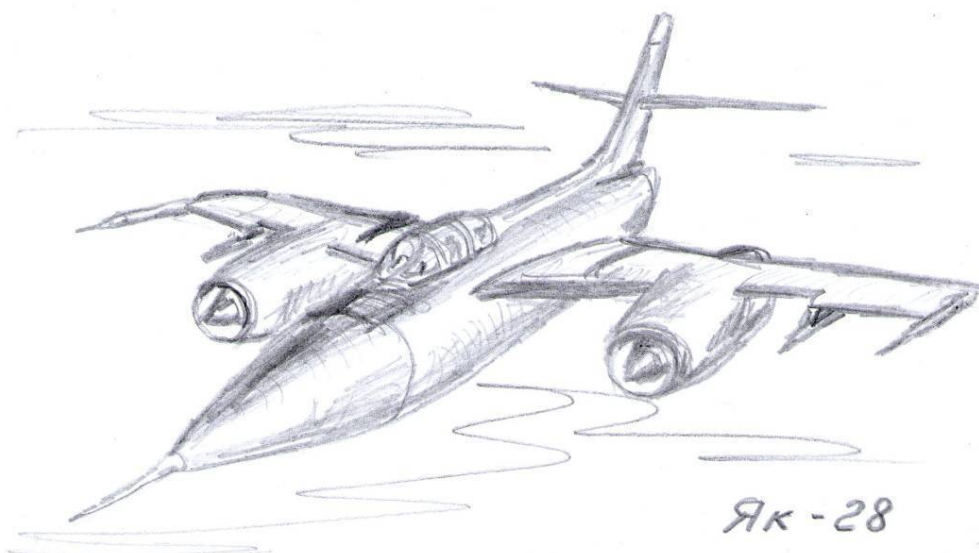
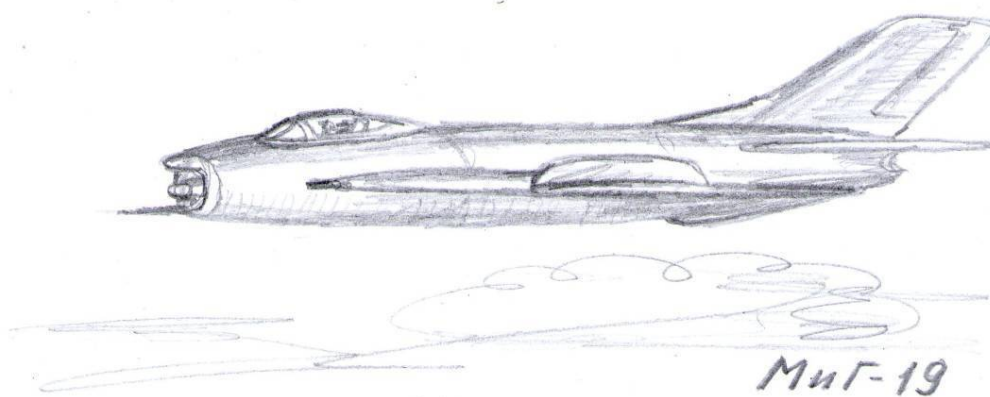
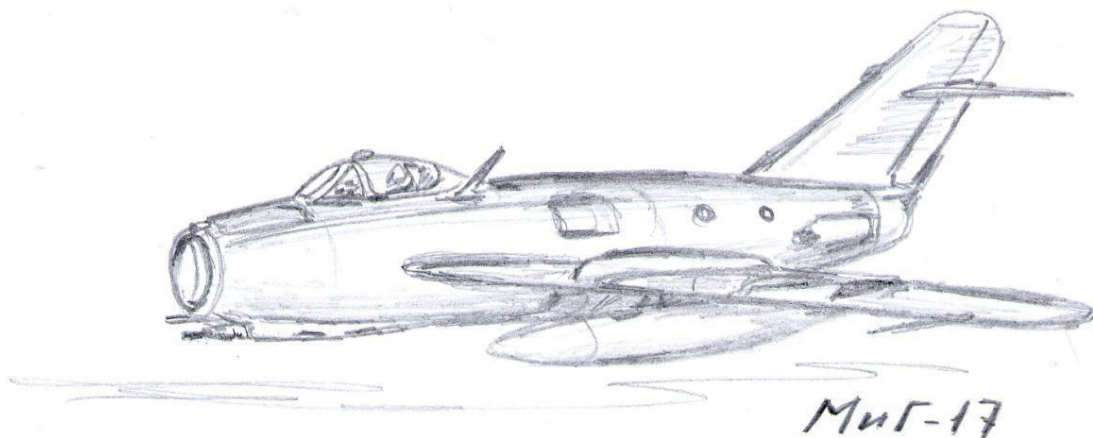


Ту-128

Ли-2 уверенно гудел уже несколько часов в зимней ночи. Штурман самолета покормил комдива каким-то пайком в маленьких баночках, на подносе с салфетками, наверное, вкусным. Доложил, что через ...надцать минут будем на месте. Но минуты прошли, а мы все не шли на посадку. Наконец, движки сбросили газ, мы снижаемся, сели, зарулили. Командир самолета извинился перед комдивом за опоздание, объяснил сменой ветра. Выслушал раздражение комдива. Комдив оделся, и спустился по ступенькам трапа, даже не взглянув на нас. Мы тоже покинули борт и заспешили голодные в поисках пункта питания. Попавшийся по пути офицер пояснил, столовая скоро закроется, надо вам спешить. Подбегаем по снегу к нашим

незачехленным МиГам, выстроившимся в ряд с пустыми баками. Рядом стоит топливозаправщик (ТЗ) и ходит боец. Спрашиваем: «Заправлять умеешь»? «Умею». «Тогда заправляй под пробку все, а мы на ужин». Все просто и ясно. Сытые (кстати столовая там была не ахти, не сравнится с нашей) и довольные возвращаемся к нашим самолетам. ТЗ ревет двигателями и насосом, боец на крыле с заправочным пистолетом. Кругом темно, почему-то нет освещения. Но на белом снежном фоне все же видно издалека огромное темное пятно под крайним МиГом. Подходим ближе, под ногами керосиновая каша со снегом. Срочно глушим ТЗ. Боец докладывает, что давно льет керосин в бак, а он никак не заполняется. Матерясь в душе, понимаем, парень открыл не тот лючок (помните три одинаковых сверху), заправочную горловину он не отрыл, просто вставил заправочный пистолет в открытый лючок отсека двигателя, было же темно, и гнал туда керосин, который тут же вытекал через щели в «пузе». Сколько тонн он вылил на бетонку, одному богу известно, а кто его тогда считал. Перекатали МиГ на сухое место, заправили, отгоняли мокрый аппарат. Домой на нем полетел наш комэска майор, дед по нашим меркам, Николай Васильевич Шпатов. Молодому не доверил, уважаем.

А с раздутым самолетным баком через много лет я столкнулся под новый год на Су-24М, но об этом в другой раз.



Человек в воздухозаборнике

С Игорем еще была два случая, но уже не с его самолетом, а непосредственно с ним. Один мелкий опускаем, а вот второй заслуживает внимания, правда произошел в мое отсутствие, поэтому изложу с чужих слов, но участников. Так вот, на полетах все машины стоят в линию, одни выруливают, другие заруливают, третьи заправляются всем, чем нужно, четвертые осматривают. Шум, конечно серьезный, нужно быть внимательным. Игорь же парень молодой, немного взрывной, короче шустроват. Вот он и шел мимо чужого МиГа, а тот собирался выруливать, только непонятно, где техник-то выпускающий был. Поравнялся Игорь с воздухозаборником и чуть не улетел туда. МиГ-17 хорош тем, что на входном аппарате двигателя имеются защитные сетки, не позволяющие глотать что попало под лопатки компрессора. Мы, откроем секрет, бросали на спор свои шапки-ушанки в воздухозаборник и с ними ничего не происходило. Потом откроешь нижний лючок и вот она твоя шапка целая и невредимая. «Балбесы», конечно. Короче, Игоря начало засасывать в воздухозаборник, он едва успел руками зацепиться за губу и центральную перегородку воздухозаборника. Кто-то из ребят заметил это и успел дать команду летчику на останов двигателя. Потом Игоря спросили, что он чувствовал, и он поделился своими ощущениями: «Было очень холодно и казалось, сейчас все из меня высосет». Тоже опыт. В истории авиации, были случаи и с худшим концом, похуже, правда, чаще с винтовыми машинами. Потом, когда через много лет приходилось работать в воздухозаборнике центрального двигателя «Туполя», было не по себе, а вдруг кто начнет прокрутку двигателя, а перед тобой море титановых сабель-лопат и длиннющий кривой воздухозаборник, из которого не так-то просто выбраться.

Хитрый карабин скс

Стоянки самолетов конечно охранялись круглосуточно от вероятного противника. Днем это был дежурный по стоянке, боец экадрильи с повязкой и карабином, он же истопник зимой. Самозарядный карабин Симонова (СКС) за спиной. А ночью, если не было работ или полетов охрану осуществлял батальон охраны. Дежурный по стоянке с карабином внушал уважение, правда, патронов ему не давали, зато у него был примкнутый штык на карабине. Но если взять карабин в руки, то была видна еще одна его особенность, ствол был серьезно изогнут в сторону, что превращало карабин в обычное копьё. Видать его использовали в качестве рычага. Поэтому все это была бутафория и цирк. Был случай, когда пьяные буряты гоняли бедного парня по стоянке, пока кто-то из наших не помог ему. Буряты успели вскрыть «Пчелку» и забрали ракетницу. Правда, это со слов других, я был в командировке.

Шуба для жены

Зам. командира нашей дивизии полковник Назаров был отличный летчик, да и мужик нормальный, старался поддерживать свой налет, поэтому мы ему перегоняли частенько «Мигаря» с авиатехником на аэродром «Белая», где зам. командира на нем летал. А летать он любил и не боялся. Моим словам служат следующие подтверждения. Поздней осенью 1972 года так получилось, что решили послать мой МиГ, наверное, ресурс позволял, ну и меня в придачу с ним, хотя женатых старались не посылать от семьи.

Самолет угнали, а я не помню уже как, возможно, тем же Ли-2 улетел вслед. Между перегоном самолета и моим появлением на «чужом» аэродроме прошло, наверное, дней восемь. Аэродром в «Белой» был огромен, но полк расположен был, на мой взгляд, крайне неудобно в трех местах. Из городка, где все жили, нужно было добираться автобусом или мотовозом до штаба полка. Там было построение, все в повседневной зеленой форме. А дальше непосредственно к самолетам подвозили нас на тягачах. А вот, где ребята переодевались в технички, я и не помню. Я-то прибыл к ним в нарушение всех правил сразу в техническом. Только вместо берета или шапки на голове была лихо заломленная повседневная фуражка с золотой кокардой, даже не полевая. Что вызвало немалое неудовольствие местных отцов командиров, и мне запретили находиться в общем строю на построениях. К чему я в общем-то не стремился, а просто посиживал на одной из скамеек на плацу сзади всех.

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.