

12+



Михаил Размаев

Полет из "Каменного мешка".

Михаил Размаев

Полет из «каменного мешка»

«ЛитРес: Самиздат»

2020

Размаев М. И.

Полет из «каменного мешка» / М. И. Размаев — «ЛитРес:
Самиздат», 2020

Рассказ написан о работе гражданских пилотов в непростых условиях высокогорной местности во времена гражданской войны в горах Памира.

Глава 1. Утро.

Было обычное раннее летнее утро. Солнце только взошло, окрасив покрытые снегом вершины гор Памира, в нежно розовый цвет. Отраженные от них солнечные лучи окрашивали просыпающийся город в тот же цвет. Июльский день обещал быть солнечным и жарким. Закончился «комендантский час». Люди, наслаждаясь утренней прохладой спускающегося с ущелий воздуха, спешили на работу. В республике шла гражданская война. Война непонятная многим жителям этой горной страны с ее трудолюбивыми жителями, чудной природой, чистой водой холодных, шумных, пенящихся горных рек и величественных вершин, покрытых снегом почти круглый год. Война между людьми, которые проживали в разных местах республики. И те и другие занимали и контролировали определенные территории. Одни контролировали столицу и прилегающие к ней районы, другие – горные недоступные области. Шла борьба за власть в республике. Но авиасообщение между воюющими сторонами не прекращалось. Пилоты гражданской авиации совершали полеты между воюющими сторонами как обычные рейсы только с небольшой спецификой. По сути это был «воздушный мост». Наземным путем все перевозки исключались по причине банального грабежа. Из столицы в горы по воздуху перевозились мука, сигареты, пассажиры, а обратно только женщины и дети со своим нехитрым скарбом. Рейсы были сокращены до минимума. Сказывалась нехватка керосина. В день выполнялось два рейса в город Хорог и обратно на небольших реактивных самолетах как 40, которые брали на борт до 27 пассажиров. Экипаж состоял из командира, второго пилота, бортмеханика и стюардессы или бортпроводника, но девочек обычно на этот рейс в город Хорог не ставили. Многие пилоты ждали этого рейса, потому что он давал возможность раз в месяц заработать. Были и такие, которые не любили этот рейс за сложность маршрута полета и возможность быть сбитыми ракетой «земля-воздух» выпущенной со стороны соседнего Афганистана. Но мысль о том, чем прокормить свои семьи придавала пилотам решительности. Экипажи на яках были молодые, но опытные, во всяком случае – командиры. Не каждый командир самолета имел допуск для совершения полетов на данный горный аэродром. Для этого нужно было очень хорошо знать район полетов. Вся карта горной местности, с ее вершинами и ущельями, восходящими и нисходящими потоками воздушных масс была изучена пилотами как «Отче наш». Опыт был нужен не только в профессиональном плане, но и в житейском. Этот полет, возможно, единственный в месяце, нужно было использовать с максимальным эффектом. Обычно дополнительным средством «для выживания» пилотов были сигареты «прима» в больших картонных заводских коробках. По размерам этих коробок умельцы из парашютно-спасательной службы шили брезентовые сумки, которые застегивались на специальные замки. Перепродажа содержимого одной такой сумки позволяла, с финансовой точки зрения, дотянуть до следующего рейса. Были попытки перевозить и крепкий алкоголь, но при наборе самолетом высоты содержимое плохо закупоренных пол-литровых бутылок неизбежно начинало испаряться в салон с пассажирами. Некоторым из них этот фактор не очень нравился. Эксперимент был признан неудачным и более не повторялся. Не исключались и «зайцы» – неучтенные пассажиры, оплачивающие полет наличными экипажу. Как говорят в авиации: «топливо и «зайцы» веса не имеют». Но эта поговорка впоследствии оказалась роковой. В то раннее утро на большом балконе второго этажа здания аэропорта, с которого открывался прекрасный вид на утопающий в зелени утренний город, до «синевы» выбритые пилоты и стройные весьма симпатичные стюардессы в строгой и отутюженной элегантно аэрофлотовской форме курили сигареты и весело общались между собой. Легкий запах авиационного керосина доносил ветром с летного поля. Под шум двигателей, готовившихся к вылету самолетов, авиаторы рассказывали анекдоты и курьезные случаи из своей летной жизни, короткая время перед вылетом. Напоминали о войне только, тут же на балконе, расположенные молоденькие светловолосые пулеметчики, часто «стрелявшие» сигареты у работников аэропорта, мешки с песком и пулемет. Аэропорт был под охраной Российской дивизии.

Глава 2. Воздушная трасса.

Воздушная трасса Душанбе – Хорог прокладывалась еще в тридцатых годах прошлого века советскими авиаторами. Гражданские пилоты осваивали её на поршневых одномоторных самолетах, изготовленных из сосны и фанеры. Трасса считалась по праву одной из самых сложных в мире. И надо отдать должное тем отчаянным парням, которые проложили ее. Полеты в горной местности сильно отличаются от полетов в равнинной местности. Очень много факторов усложняли работу пилотам. Не известно было наперед, что встретится в очередном полете. Чего стоила одна погода. Она как капризная барышня с её постоянно меняющимся настроением. Могла быть безоблачной и безветренной, а могла в один миг из чистого прозрачного синего неба, с редкими отдельными кучевыми облаками превратиться в огромное ослепительно белое мягкое и пушистое покрывало, покрывающего все горы и ущелья. Сквозь это покрывало прорезались только самые высокие пики. Правда, такая красота почти фиолетового неба, облаков и вершин открывалась лишь при полетах над облаками. Иногда маленькие кучевые облака в своем развитии превращались за короткое время в огромных монстров, достигающих своими верхними границами стратосферы. Точно погоду спрогнозировать было невозможно. Полеты производились по фактической погоде по метеосводкам с аэродромов, расположенных по маршруту полета. Часто экипажи, находящиеся на маршруте, по запросу диспетчера докладывали о метеоусловиях. Но обычно даже при плохих метеоусловиях экипаж докладывал о том, что погода отличная, потому что в противном случае другие борты (самолеты) могли бы заночевать в одном из многочисленных горных аэропортах и оставаться там до хорошей погоды. После некорректного доклада обычно пилоты просили другие экипажи, находящиеся в воздухе поменять частоту радиостанции (накинуть двоечку) и сообщали им уже реальную погоду. Во времена войны в Афганистане, поменяв частоту радиостанции в гарнитурах (наушниках), можно было услышать переговоры наших военных вертолетчиков, которые в основном вели радиообмен очень эмоционально, используя обычно очень крепкие короткие, емкие и доходчивые выражения (ненормативную лексику). Прямой эфир впечатлял. Официально полеты при облачности более трех баллов были запрещены. Летать по кратчайшему расстоянию в горах тоже не всегда было хорошо. Особенно на таком одномоторном самолете как Ан-2, который тоже трудился в качестве рабочей лошадки. Нисходящие невидимые и непредсказуемые вертикальные потоки воздуха в ущельях между горными хребтами могли в любой момент полета повлиять на высоту самолета. Мощности единственного двигателя иногда не хватало для предотвращения такой быстрой потери высоты. Экипажу в таких случаях оставалось ждать, когда, уже вблизи поверхности земли, этот поток ослабнет. Опытные пилоты учили молодых, показывая им свой маршрут полета вдоль южных прогретых склонов гор ущелья. Там преобладали восходящие потоки. Часто парящие в этих потоках огромные орлы с неподвижными крыльями подсказывали экипажу путь. Попадая в такие восходящие потоки (термики) пилоты с удовлетворением поглядывали на ожившие стрелки высотомера и вариометра. Необходимо было набрать высоту для того чтобы пройти перевал на безопасном эшелоне. Воздушные потоки вынуждали пилотов на самолетах Ан-2 пристегиваться креслу не только поясным ремнем, но пристегивать ремнями на педалях управления свои ступни. Ощущение невесомости было им знакомо. На реактивных самолетах при резком ухудшении погоды пилоты в долине между горными хребтами продолжали набирать высоту в облаках, зная, что где то в молочной пелене слева и справа земля. Немного успокаивал экран локатора самолета, высвечивающий «голову лошади» по которой можно было ориентироваться в пространстве. В таких случаях пилоты чувствовали себя не очень комфортно. Тогда самолеты не оборудовались системами GPS. Набрав высоту и пробив облачность, пилотам открывался вид на бело-снежное одеяло из облаков, из которого до самой линии горизонта как стражники-великаны, освещенные солнцем и покрытые белыми снежными остроконечными шапками, являлись пяти и семитысячники. Это зрелище безумно завораживало, но экипажу приходилось возвращаться

на аэродром вылета, не смотря на то, что это было плохой приметой. Пролетая над перевалом можно было хорошо разглядеть, на южном его склоне, части самолета, потерпевшего крушение еще в тридцатых годах прошлого века. И тогда к пилотам невольно приходили мысли о том, какой ценой шло освоение этой воздушной трассы. Но одно обстоятельство перевешивало почти всё. Безмятежная красота этих вечных вершин и возможность созерцать их в разное время года, пролетая над ними. К тому же за такую работу платили очень неплохие деньги. Высокогорный аэродром Хорог имел превышение над уровнем моря две тысячи семьдесят два метра. Он расположен в небольшой узкой долине реки Пяндж. Взлетная бетонная полоса была очень похожа на палубу авианосца. Длина составляла 1840, а ширина 50 метров, не очень короткая для поршневых небольших самолетов и вертолетов, но для реактивных, учитывая высоту аэродрома – не длинная. Восточнее вдоль взлетной полосы сразу через дорогу располагался горный хребет, а с севера и запада её очерчивала река Пяндж, в низовьях которой афганские жители, стоя по колено в воде мыли золотой песок, принесенный рекой с золотых районов гор. С южной стороны ВПП (взлетно-посадочная полоса) почти упиралась в огромную скалу. При неточном заходе на посадку уход на второй круг не представлялся возможным. Воздух на такой высоте сильно разреженный, особенно летом в солнечные дни. Крыльям самолетов не на что было опираться, а двигатели не могли развивать своей максимальной мощности. По этой причине вылетать из аэропорта Хорог следовало как можно раньше, пока воздух не прогреет лучами летнего солнца. Количество пассажиров при вылете обратно на базу было также ограничено по взлетной массе самолета. Поэтому в пассажирском салоне часто оставались свободные кресла. Сложна была не только посадка, но и взлет.

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.