

18+

Теннадий Юдин
Записки
лидировицка.
Опыт первый

1867 км

Книга вторая

Геннадий Юдин

**Записки лидировщика.
Опыт первый. Книга вторая**

«Издательские решения»

Юдин Г. К.

Записки лидировщика. Опыт первый. Книга вторая /
Г. К. Юдин — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-987385-9

Если вы считаете, что вертолёты летают пониже и поближе, вышибаетесь. В 1993 году мне пришлось выполнить перелёт на Ми-26 из Ростова в Абу-Даби, и это вылилось в небольшое приключение, длившееся полмесяца. Кроме того, что сам полёт прошёл с приключениями, было интересно пообщаться на выставке с иностранными пилотами и посмотреть вблизи нановую зарубежную военную технику. Надеюсь, из моего рассказа узнаете что-то интересное и новое об авиационной жизни для себя.

ISBN 978-5-44-987385-9

© Юдин Г. К.
© Издательские решения

Содержание

ОПЫТ ПЕРВЫЙ	6
Февраль, 1993 год	6
Конец ознакомительного фрагмента.	10

Записки лидировщика. Опыт первый

Книга вторая

Геннадий Константинович Юдин

© Геннадий Константинович Юдин, 2020

ISBN 978-5-4498-7385-9 (т. 2)

ISBN 978-5-4498-7386-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



МИ-26 на выставке в Абу-Даби

ОПЫТ ПЕРВЫЙ

Февраль, 1993 год Ашгабад – Захедан

Наш Ми-26 уже полчаса кружился в зоне ожидания, в 25 километрах от иранской границы. Мы пытались установить контрольную радиосвязь с иранским Мешхедом (это город такой и одноименный аэропорт) и получить разрешение на вход на территорию Ирана. Но Мешхед не отвечал, а ашхабадский диспетчер не разрешал дальнейший полет без получения разрешения от иранского диспетчера УВД. Так что, покружив еще минут десять на высоте 3900 метров, мы благополучно вернулись в Ашгабад. Для тех, кто плохо знает географию или хорошо помнит советские названия – Ашгабад, это бывший Ашхабад, столица Туркмении.

После посадки зашли в АДП, обсудили с руководителем полетов ситуацию. Оказывается, мы не первые, кто попал в такую ситуацию, поэтому поставили вылет в план полетов на завтра и пошли в гостиницу отдыхать.

Пока вся команда отдыхает, расскажу, что собственно происходит и зачем мы здесь.

Ростовский вертолетный завод решил отправить на военно-техническую выставку (IDEX-93) в Абу-Даби вертолет Ми-26 своим ходом, как говорится. В общем, кажется никаких особых проблемы, ведь из Ростова в Дубай на Ту-154 лететь всего четыре часа. Но, у Ми-26 скорость не та конечно, в три с половиной раза меньше – двести пятьдесят километров в час. За двенадцать часов лету, с дополнительными посадками долететь, конечно, можно. То есть, одни сутки, и ты в Эмиратах. Но не все так просто. Во первых, на прямом маршруте надо пересечь Кавказский хребет с его высокими горами, а это уже большая проблема для вертолетов, летающих на малых высотах. Да плюс зимняя погода с низкой облачностью, обледенением и плохой видимостью. Поэтому выбран обходной маршрут Ростов – Астрахань – Красноводск – Ашгабад – Захедан – Абу-Даби.

В общем, как мне сказали – два дня на перегон до Абу-Даби, два дня назад и неделя на выставке. Вот и всех делов.

Собственно, меня и пригласили по той причине, что у экипажей Роствертола нет опыта международных полетов и соответствующих допусков. Вот и надо помочь при перегонке, то есть лидировать воздушное судно, а я и есть лидировщик. То есть специалист, который обеспечивает ведение связи на английском языке, поможет выполнить все требования международных правил полетов, ну и окажет помощь при наземном обслуживании в зарубежном аэропорту. Вот так я здесь и оказался. Хотя у меня приличный опыт международных полетов и я немного поработал за границей в командировках (в Болгарии, Индии, Турции), но вообще-то это мой первый опыт лидирования. Так сказать попытка number one.

И вот, холодным и ветреным февральским утром мы вылетели из Ростова, с заводского аэродрома, в Астрахань. Хотелось бы заметить, что на вертолетах я до этого не летал. Летал на Ил-14, Ан-24, Ту-134, Ан-12 и Ту-154. Так что первый полет, а особенно взлет этого самого большого в мире вертолета, произвел на меня сильное впечатление. Длина Ми-26 сорок метров – длиннее Боинга 737, диаметр лопастей несущего винта – 36 метров, взлетная масса у него больше чем у Ту-134. И вот когда эта махина взлетает практически вертикально, а ты сидишь в кабине напоминающей застекленную беседку – это я вам скажу, впечатляет.

В Астрахани дозаправились, и с посадкой в Красноводске, долетели до Ашгабада. Прилетели уже под утро. Размесились в гостинице, немного поспали и пошли с командиром в АДП. Решили на завтра поставить в план полетов наш вылет на Захедан. Не тут то было. Оказыва-

ется, нет разрешения Ирана на перелет. Позвонили в Ростов на завод – никто ничего не знает. Решили с капитаном позвонить в Москву, в ЦПДУ (Центр производственно-диспетчерских услуг) – это такая контора, занимается получением разрешений на использование воздушного пространства других государств, то есть на пролет и посадку за рубежом. И получили информацию, что называется из первых рук – пока разрешения нет, ждите. В общем, через три дня – вылетели, и на тебе, такой конфуз.

Вот и утро. Хотя Ашгабад на юге нашей Средней Азии, в феврале тут утром тоже холодно и сыро. Поеживаясь на легком морозце (где-то минус два градуса) идем в АДП, на востоке только-только начинает алеть восход. В аэропорту совсем пусто, нет рейсов. Разруха девяностых, если помните...

На метео две сонные девчонки- синоптики, проконсультировали нас. Погода по маршруту и в Захедане (наш следующий аэропорт посадки) хорошая. Можно лететь. Когда подавали сонному диспетчеру флайт-план, пришел РП (руководитель полетов) и подсказал, что через час в сторону Ирана на одиннадцати тысячах (метров) пройдет транзитный борт. Возможно и нам поможет связаться с Мешхедом.

Так оно и получилось. Когда мы уже были в двадцати километрах от точки входа в иранскую зону и собирались стать в круг в зоне ожидания – Мешхед нас, конечно, опять не слышал, как услышали пакистанский борт и попросили передать наше сообщение диспетчеру Мешхеда. В общем – через минуту добрые пакистанцы передали нам разрешение на вход на территорию Ирана на эшелоне 150 (это 4500 метров), мы попрощались с Ашгабадом и продолжили полет на Мешхед. Погода хорошая, видимость великолепная и мы любуемся горами внизу. Если кто забыл географию, то южнее Ашгабада, практически от самого Каспийского моря на юго-восток тянется горный хребет Копетдаг. Горы здесь не очень высокие, но в районе Мешхеда есть гора высотой до 3112 метров. Так что хребет впечатление производит серьезное, тем более февраль месяц и все в снегу, видны ущелья и крайне редко какие-то горные аулы. Вот уже и Мешхед пролетели, довольно крупный город и аэропорт, все-таки столица провинции. Диспетчер Мешхеда перевел нас на частоту Тегерана. Связь, конечно, плохая, с помехами (Тегеран далеко), но это нас уже не особо волнует.

Летим практически по правилам визуального полета, на этих эшелонах сейчас никто не летает, так что ничего страшного. Подлетим к Захедану поближе, и будет связь с Захеданом.

Солнышко поднялось высоко, прогрело атмосферу, и над горами начали появляться мелкие кучевые облака. Местами даже в болтанку попадаем, как летом. Решили перекусить, попить чайку с бутербродами, пока болтанка не усилилась, да и проголодались уже. Все-таки уже три с половиной часа летим. После завтрака меня разморило, солнышко пригревает, мерно режут двигатели, в наушниках тихо, слава богу, все нормально – все-таки получилось, несмотря на все проблемы – мы уже над Ираном! А из Захедана до Абу-Даби рукой подать. С такими приятными мыслями и в благодушном настроении я вместе со всем экипажем посмеивался над вторым пилотом, который вдруг озаботился небольшим кучевым облаком прямо по нашему курсу полета, правда, немного ниже нас. Чем-то оно ему не понравилось, и он это высказал вслух. В общем комментарии были разные, вплоть до того – не нравится, не ешь. Понятное дело, перекусили, все хорошо, проблем нет, можно и пошутить. Вот мы уже и пролетаем над этим самым «нехорошим» кучевым облаком. Нас слегка качнуло, видать облачность развивается, и мы попали в восходящий поток. Как только мы пролетели это облачко, вертолет вдруг начал снижаться. Сначала с маленькой вертикальной скоростью – 2—3 метра в секунду, но скорость снижения все время увеличивалась. Вот уже 7, затем 10 метров в секунду. Командир отключил автопилот и попытался уменьшить снижение. Никакой реакции. Так, 10 метров в секунду, и снижаемся. Второй пилот тоже взялся за управление. И вдруг, после нескольких попыток что-то изменить, наш второй пилот выдал по внутренней связи: «Полный отказ управления!».

Однако, это уже серьезно. Мы продолжаем снижаться со скоростью 10 метров в секунду и уже потеряли 500 метров высоты. Да, похоже ситуация аварийная. Я робко поинтересовался: «может Mayday дать? (международный сигнал бедствия)». То есть сообщить диспетчеру по радиосвязи об аварийной ситуации.

В ответ услышал: «Да погоди ты, успеем, где тут поблизости сесть можно?». Быстрый взгляд на карту – ага, в 36 километрах маленький местный аэропорт Бирджан. «Нормально, дотянем» – заявил второй пилот. «Запроси Бирджан об аварийной посадке» – скомандовал командир.

Пока я пытался вызвать Бирджан, а он молчал на всех частотах, может у них там намаз или вообще выходной, между пилотами шел какой-то непонятный диалог. У меня проскочила мысль – молодцы, однако, спокойно так обсуждают, что и как. Профессионалы.

Вдруг второй пилот сказал капитану: «Васильич, а ну брось управление!». Капитан положил руки на колени и убрал ноги с педалей. И вдруг случилось чудо. Второму пилоту удалось вывести машину в горизонтальный полет, и мы остановились на высоте 3000 метров.

Однако, за две с половиной минуты потеряли 1500 метров! Вообще-то мне показалось, что прошло полчаса. Как минимум. Как скоротечно протекают такие экстрасобытия, а время вроде как замирает. Тут тебе и мысли бегом бегут: что случилось, как спасаться будем, что делать в аварийной ситуации по инструкции, наше место определить, прикинуть куда сядем – дотянем или нет до ближайшего аэродрома, и т. д. Смотрю, я уже и ботинки одел (сидел в тапочках, так комфортнее), видать подготовился к аварийной посадке.

Ну, вроде все о'кей, отдышались. Но ведь надо что-то делать, что-то надо предпринять. Ведь мы летим не на своем эшелоне 4500 метров, а на 3000. То есть мы нарушаем безобразие, как говорил в училище, где я учился, товарищ полковник, обучавший нас основам бомбометания. Выяснилось, что набрать наш разрешенный эшелон 4500 метров мы не сможем, сожжем все топливо на набор высоты, и не хватит долететь до Захедана.

Конечно, нет ничего страшного и смертельного. Летим визуально, никаких полетов здесь нет, но порядок есть порядок. Правила надо соблюдать всегда, мало ли что. В общем, придумал. Вызвал Тегеран, сообщил, что погода позволяет лететь по ПВП (правила визуальных полетов) и мы переходим на полет по ПВП и просим разрешить занять 3000 метров и следовать далее на этой высоте. Хорошо, что нас никто не видит на локаторе, во-первых, далеко, во-вторых, горы мешают. Так что такая небольшая хитрость позволяет нам долететь до Захедана, а уж там разобраться, что это собственно было?

Тегеран нам все это разрешает, и мы продолжаем тархтеть на 3000м в пункт назначения. Погода действительно шикарная – видимость миллион на миллион, как говорят в авиации. Солнце сияет, горы под нами из заснеженных, стали зелеными. Все-таки мы уже на юге Ирана и в этих широтах, несмотря на февраль – тепло.

Что это было, мы выяснили тут же, после того, как попили кофейку. У всех пересохло от этого случая в горле, и сначала решили успокоиться и освежиться. Тем более, что герой, выручивший из беды (второй пилот), заявил – кофейку выпьем, и я вас всех повеселю. Весельчак, однако.

В общем, по объяснению второго пилота (а другой причины никто не нашёл), дело выглядит так. После того, как мы пролетели подозрительное кучевое облако, вертолёт попал в нисходящий воздушный поток, и довольно мощный (а в горах это не редкость). Естественно, вертолёт начал в этом потоке снижаться. Капитан, чисто рефлекторно, отключил автопилот и попытался прекратить снижение, но при этом не изменил шаг-газ, не увеличил обороты, не попытался увеличить скорость полета. То есть просто попытался что-то сделать, но сделал все неправильно. При этом, как мужчина очень крупной комплекции и физически очень сильный (его фигура напоминает среднего размера платяной шкаф), он так зажал в своих руках управление вертолетом, что когда второй пилот попытался вмешаться в управление, то не смог

ничего поделывать. У него сложилось впечатление, что все рычаги управления заклинило! Только чуть позже он все сообразил, попросил капитана бросить управление, и все кончилось благополучно.

Вот так неграмотный анализ метеообстановки (ведь второй пилот, оказывается, много летал в горах, но подзабыл признаки нисходящих потоков, хотя подозрения были), а также неправильные действия в нестандартной ситуации могут привести к аварийной ситуации или авиационному происшествию.

Как говорил Жванецкий – одно неловкое движение, и ты отец. А в авиации – одно неловкое движение, и нет отца.

Аяяяй на всех нас. Ну, мне то простительно, я не вертолетчик и многих тонкостей не знаю, но обидно при хорошей погоде и при исправном вертолете отчебучить вынужденную посадку, да еще и за границей, в иранских горах. Ведь все спецы смеяться будут. Слава Богу, вовремя исправились, а то попали бы в сводку смешных (и не смешных) авиационных происшествий, публикуемых инспекцией гражданской авиации для всего летного состава.

В общем, через два часа прибыли в Захедан. Находится этот аэродром на юго-востоке Ирана, совсем рядом с афганской границей. Хоть здесь приличная полоса, три километра, но аэродром какой-то захолустный. Даже в сборнике на схеме руления написано предупреждение: Осторожно при рулении, большие стаи бродячих собак в районе аэродрома! Сразу видно, что здесь совсем нет корейцев.

Зарулили на стоянку, выключились и вышли на перрон. Хорошо, солнышко, тепло +17, прямо лето. Если нас сейчас быстро обслужат, так мы сегодня и до Абу-Даби сможем долететь.

Подъехала иранская пограничная стража, и мы с капитаном и менеджером, в сопровождении автоматчиков, направились в АДП. Диспетчерский пункт и руководитель полетов находятся на самом верху вышки. Перед входом на лестницу нам показывают, что надо снять обувь, на лестнице зеленый ковер. Поднимаемся наверх, где-то этажей двенадцать. Наверху застеклённой башни сидят четыре диспетчера, в том числе и самый главный – РП (руководитель полётов). Все сидят по турецки, на полу, застеленным ковром, и пьют чай. Приглашают нас, и мы, усевшись на свободные стулья, начинаем чаепитие и выяснение отношений.

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.