

18+

Дмитрий Меренков
Командировка в прошлое

ВЕРТОЛЕТЫ КА 28 В ИНДИИ



Дмитрий Меренков
Командировка в прошлое.
Вертолеты Ка-28 в Индии

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=32492656
ISBN 9785449073594*

Аннотация

Книга о русских специалистах, ремонтировавших в Индии боевые вертолеты Ка-28 советского производства в 90-х годах. Книга об Индии того времени. Ироничный стиль повествования делает чтение не скучным, а приключения героев – увлекательными. Основное достоинство книги – правдивость в целом и в деталях.

Содержание

Начало	5
РЕАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ	16
Конец ознакомительного фрагмента.	19

Командировка в прошлое Вертолеты Ка-28 в Индии Дмитрий Меренков

© Дмитрий Меренков, 2020

ISBN 978-5-4490-7359-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Начало

Во время октябрьской демонстрации в одном из северных городов СССР прозвучали выстрелы! Стреляли по трибуне, где приветствовали демонстрантов руководители города и области...

Этими словами начал первую после большого праздника лекцию наш преподаватель уголовного права перед сонной (похмельное переутомление) мужской аудиторией. В начале 70-х подобное сообщение казалось такой нелепостью, что самые тяжелые головы поднялись и глаза открылись, уставились на преподавателя.

Навсегда запал автор на этот прием, ничего общего с дальнейшим повествованием не имеющий, пробуждения внимания. Просто сделать необычное, хоть мяукнуть, и вы уже перед аудиторией, а не в спальном вагоне.

В купе плацкартного вагона поезда «Москва-Минводы» общались два поколения. Старшая пара -москвичи, а вот младшая из Кумертау. Переводится как Угольная Гора, хотя уголь здесь тоже – ни при чем.

Градообразующим предприятием там КумАПП, (Кумертауское авиа производственное предприятие) -создатель летательных аппаратов тяжелее воздуха.

Но главное -люди -предприятие образующие.

Судьба свела с ними в лихие 90-е и вагонная беседа пре-

вратилась в допрос:

– Как тот, как этот?

– Как жизнь?

Довольно быстро выяснилось, что молодежь знает имена и лица

героев нашего времени, даже живет рядом, но совсем не знает их деяний.

Есть научная дисциплина – «устная история» – это интервью с современниками или участниками великих событий. Затем задававший вопросы пересказывает ответы всем-всем.

Автор своими рассказами и дает интервью. Аудитории.

У героев интервью только имена. За славой они не гонялись, а узнают их по делам.

В 90-е руководил Кумертауским авиапредприятием Борис. Он не допустил приватизации, вместо того, что бы, как многие, ее возглавить. Спас завод и город.

Только один эпизод. В 94—95 гг. московский банк выдал кредит под залог вертолета КА-32 (транспортно-спасательный вариант), якобы выкупленный и хранившийся по месту изготовления на территории КумАПП. Кредит не вернули и банк потребовал залог. Это была хорошо подготовленная липа с целью получения выкупа за фальшивые бумажки. Руководителя КумАПП пригласили в Москву на совещание в банк, где автор и познакомился с ним. На совещании в банке Борис выкурил свои и авторские сигареты, но залог

не признал.

В то время и с таким противником это было напрямую связано

с риском для жизни, но Борис все таки перевел дело под юрисдикцию арбитражного суда. Твердостью позиции он сделал автора своим сторонником.

Затем он мужественно тянул с арбитражным судом, пока банк не лопнул.

Другой герой -вертолетчик Александр (Саша) повез КА-32 в Аргентину для показательных выступлений. Ожидался контракт на экспорт, который перебили американцы. На Родине произошли известные перемены, и она Сашу оставила без денег, но вертушку у него не отняли. Он 2 года летал по всей Латинской Америке, зарабатывая себе и вертушке на дорогу домой. Следует отметить, что иностранными языками он не владел... Вернулись все. И пилот, и вертолет.

С такими людьми свела судьба.

Начиналось все в Индии. На службе во флоте состояли 13 противолодочных вертолетов корабельного базирования КА-28 советского производства. Это был экспортный вариант вертолета КА-27-с соосными -один над другим -винтами, весом до 12 тонн, вооруженный опускаемой под воду гидроакустической станцией (ГАС) и радиолокатором (РЛС), способными обнаружить подлодку на воде и под водой. Вертолет мог нести ракетно-торпедное оружие, для уни-

чтожения подводных лодок.

Как все машины, не стоящие без движения, вертушки имели ресурс до капитального ремонта, после выработки которого не могли эксплуатироваться. К описываемому времени только один вертолет еще летал.

Индийские морские летчики стучали в двери официальной России с просьбой подписать контракт на проведение капремонта, но в 90-е годы отечественные деятели были заняты личным благосостоянием.

Монополист в экспорте подобной техники «Росвооружение», стремясь отделаться от назойливых индусов за комплект лопастей запросило \$240 000 при заводской цене \$80 000. Отшили покупателя.

И купил он лопасти в Украине. Там Продавец даже на взятки пошел, всучил покупателю БУ с механическими дефектами. Наши спецы их в Индии отремонтировали, в порядке гуманитарной помощи. Ведь пилоты ВМФ взяток не брали, а летать им.

Флотские пошли другим путем – через связи. Автор к тому времени задружил с Борисом и передал отчаянную просьбу стороны Заказчика. Совместные действия вынудили «Росвор» подписать контракт.

Через несколько месяцев транспортный ИЛ-76 доставил на базу ВМФ в штате Гоа две прошедшие капремонт машины, с ними бригаду технарей из Кумертау. Еще через месяца полтора технари доложили о готовности вертолетов к облету

и передаче Заказчику.

Борис предложил автору лететь в Гоа с делегацией для проведения заключительных операций по контракту.

Собралась теплая компания представителей старой школы ценителей людей по их деяниям:

- представитель «Росвооружения» Анатолий, до того командир полка ИА;
- представитель завода Владимир;
- заводской летчик Саша;
- автор, в дальнейшем – Переводчик. В этом качестве автор, выпросив на основной работе отпуск за свой счет, был включен в делегацию.

Переводчик ранее отработал длинную (5 лет) командировку в Индии по линии внешней торговли и участвовал в передаче индийской стороне данных КА-28 после их продажи. Поэтому не мог отказать заводчанам, не имевшим опыта международной торговли и владения иными языками.

Аэропорт в Гоа двойного назначения – гражданский и военный. Приземлились, время шло к обеду.

Катясь по взлетке мы увидели наши вертушки возле больших ангаров с огромными воротами. Нас должно было насторожить отсутствие возле них наших технарей в рабочее время.

Мы встретили их в гостинице. Работу в этот день они уже закончили. И мы опять не придали этому значения. Хотели кушать.

Как знатоку, мне доверили заказ еды. Платила за питание-проживание индийская сторона, заказал сизлинг стейк - это крупный кусок превосходного мяса на жестянке, водруженной на деревянный поднос. Мясо жарилось на этой жестянке и продолжало шипеть и парить, как на сковороде. Процессия шагающих цугом официантов, каждый с шипящим -дымящим подносом на вытянутых руках (иначе брызги жира испортили бы их белоснежные рубашки) производила впечатление!

На наших технарей было смотреть жалко. Их это зрелище повергло в ступор. Мы уже начали кушать, а они все сидели, уставившись на тарелки с украинско-индийским борщом!

Разгадка их поведения таилась в борще. В день прилета хозяин гостиницы, где со времен начала военно-технического сотрудничества останавливались наши специалисты и которых не было уже 5 лет, решил угодить и накормил их борщом. Их спросили -понравился борщ- они кивнули.

Спросили -на завтра борщ – они кивнули. И так почти два месяца!

Только с нашим прибытием они увидели возможность заказывать другие блюда и попросили Переводчика ознакомиться с местной кухней. А когда узнали, что могут кушать и в китайском, и в европейском ресторанах гостиницы по системе «все включено», прокляли день, когда решили, что иностранный язык им не нужен.

Как потом выяснилось, это была не единственная про-

машка. Спецы знали, что по контракту за них будут платить только два месяца и не верили в это. Считали – куда индусы денутся? Поэтому смело тянули время, предполагая продление командировки. На собрании вечером того же дня они не поверили и своему начальству.

Убедил случай. Вечером к Переводчику пришел капитан рыболовного траулера с просьбой перевести статью в местной газете. Он поведал, что год тому индийский бизнесмен купил на наших северах 4 кораблика. Они обогнули Европу и через Суэцкий канал попали в Гоа. За время перехода изменилось местное рыболовное законодательство и суда стали непригодны. Платить за них отказались. Команды на остатки аванса улетели домой, а капитан и старпом остались искать правду. Старпом вскоре женился на местной, а капитан подрабатывал в порту. Посольство послало его подальше, денег на билет не было. Забегая вперед, скажу, ребята вывезли его с отправлявшемся на ремонт вертолетом...

Однако его пример убедил технарей, что нянчиться с ними никто не будет и подготовку к облету закончили в срок. До передачи Заказчику Поставщик должен проверить вертолет в работе и в день первого вылета в Контрольной башне аэропорта собралось все командование базы с Флаг-офицером во главе. Еще бы, ждали наших специалистов 5 перестроечных лет.

Контрольная башня напоминала трехэтажный гриб. В его ножке устроилась винтовая лестница, но морская авиация

по ней не бегала. Срочная информация помещалась в цилиндрик на веревочке и подтягивалась вверх или сбрасывалась вниз, в зависимости от вектора информ потока. Витринные стекла обеспечивали круговой обзор, светились экраны локаторов и золото погон флотского начальства. Парадные мундиры плотно обступили дежурного диспетчера. На подхвате стоял Переводчик – вдруг языковой барьер помешает связи с «Тестер 1» – такой выбрали позывной для вертушки.

Погоды стояли отличные – видимость миллион на миллион. Наблюдали загрузку экипажа-командира воздушного корабля Саши (левое кресло по ходу) и помощника – Штурманец (правое кресло), аттестованного для международных полетов, англоговорящего. Отношение к нему было неуважительным, поскольку прилетел вместе с остальными и все это время бил баклуши получая командировочные.

Первый полет подводит итог капремонту – полетит или упадет. Цена ему – жизнь экипажа плюс около двух млн. долларов США.

Штурманец запросил разрешение на взлет английским языком и «Тестер 1» пошел вверх, в выгоревшее индийское небо. Автор раньше взлет КА 28 не наблюдал и был очарован балетной легкостью.

Набрав, согласно полетному заданию 300 м высоты, вертолет пошел в заданный квадрат. Общепринятые правила пробных полетов предусматривают «коробочку» над аэродромом, но индусы перестраховались и дали квадрат подаль-

ше. Вертолет пошел по маршруту и... пропал с экрана радара, а также из поля зрения.

Болтовня в башне стихла, напряжение возросло. Население башни хорошо представляло суть такой «пропажи».

Вертолет просто ушел за красно-коричневую сопку, все видели это, но психология страха затмила очевидное. Флотская девушка – диспетчер спросила «Тестер 1» ты где?

Поскольку на запрос по-английски тестируемый не отвечал, девушка сунула микрофон Переводчику.

Повтор вопросов на русском языке только повысил напряжение в зале, т.е. -башне.

Связь была включена на громкую, ответ слышали все!

– Ай гоу хом!

Минуту-другую в башне было тихо, потом кто-то спросил по-английски:

– Он, что, домой полетел?

И грянул гром. Башня тряслась от хохота! Индусы обнимались и ликовали. Все они выросли на технике советского производства, другой не знали. Если бы «Тестер 1» не сработал, Индия могла бы перейти на закупку американского авиационного вооружения. Не имеющий аналогов по характеристикам вертолет не нужен, если не летает. Аналогично ненужными стали бы специалисты по такому вертолету. Тут на экране локатора и на фоне неба появились признаки приближающегося вертолета и все начали показывать пальцами: «Вот он!» Это было всеобщее ликование. Только наши тех-

нари, наверное, опечалились концом командировочных в валюте.

Переводчик слетел вниз по винтовой лестнице, прыгнул в закрепленный за группой автобус-кабриолет (без крыши, 18 век. В Гоа был еще дорожный указатель -вырезанная из доски рука с указательным пальцем, управлялась веревками), пересек взлетную полосу и подлетел к совершившему посадку» Тестеру 1» с вопросом?»»

Летчик Саша сдвинул дверь кабины и сообщил, что он слышал вопли в эфире и даже предложил Штурманцу ответить, пригладив кулаком по спине, но тот сидел молча, как и сейчас... Ступор...

Тут набежали поздравители-технари, офицеры и матросы ВМФ. Радость была неподдельной. Больше, чем забитый гол, это как всех на целый месяц в Гоа даже алкоголь! *ол ин-клюдид*,

О Штурманце вспомнили только вечером в гостинице, когда прозвучал тост «За тех, кого с нами нет». Хотя имели ввиду вовсе не его, но мужской треп причудлив. То, что ему летать нельзя, было очевидно.

Но летать без связи с «Берегом» тоже нельзя!

А вся программа летных испытаний и боевой работы была впереди. Летчик Саша, наливая очередную порцию, взглядом добился согласия Переводчика стать летающим. Потом этот ник-«Летающий Переводчик» закрепился среди матросов и офицеров флота.

Штурманец же просто испугался. Никто его особо не осуждал. Спецы были профи и, в отличии от Переводчика, представляли себе опасность испытательных, по сути, полетов. Учитывая качество ремонта в те времена.

Но это другая пара обуви (англ. поговор. Переводчик тоже профи).



РЕАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ



Поэт, стремясь увековечить стремительный бег времени, сказал: - «Одна зоря сменить другую спешит...»

В Индии принято любоваться зорями, и утренней, и вечерней. Иностранцу трудно понять местного жителя, который покупает тур, трясется в автобусе 80 километров от Бомбея до предгорий чтобы попасть в определенную долину в определенное время – к закату..

Весь автобус, а их там собирается десятка два, высыпается и устремляется к смотровой площадке, в течение пятнадцати минут наблюдает заход солнца и загружается в дорогу домой.

А утром на набережной Бомбея – Марин Драйв – картина иная. Со стороны моря ограждение -цепь, прикрепленная к столбикам из кирпича высотой больше метра. И на каж-

дом столбике сидит индус в позе лотоса, лицом к разгорающейся заре.

Восток-это не Запад. Хотя время от зари до зари одинаковое и за это время случается многое.

Еще вчера вечером автор только созерцал вертолет стоя рядом с ним в ангаре. Затем был дружеский ужин с тостами и «шилом» -так вертолетчики называли спирт. И были мужские разговоры о работе, о предстоящих полетах, и автор проявил понимание невозможности летать без связи с Базой. Только вчера вечером автор был произведен в ранг «Летающих переводчиков», и вот утром стоит он перед дверью в кабину КА 28 (хорошо еще – перед правой, для помощника командира, а не левой...). Отступать некуда.

/В Отечественную танкиста высокого роста спросили как он

помещается в танке. Ответил притчей:– у деда пчелы были как волю. Спросили, как они в улей влезают. Ответил дед:

– пишат, но лезут./

И Переводчик полез. В правую дверь.

Следует отметить, инструктаж был. В Контрольной Башне метеоролог рассказал о направлении ветра и дал курс на взлет -против ветра.

Руководитель полетов запретил пролетать над дворцом губернатора, вдоль береговой полосы и наказал держать высоту не менее 260 метров.

Летчики -это особый народ. И шутки у них особенные. Как выяснилось позднее, ограничения были вполне оправданными.

Местные вертолетчики практиковали атаки пляжей со стороны моря. На предельно малых высотах боевые машины скрытно приближались к берегу и проносились над отдыхающими, оставляя неизгладимые впечатления и перевернутые лежаки. Фактор внезапности исключался, если пошутить хотелось в полете «Берег-Корабль». В этом случае вертолет просто летел на высоте 20—30 метров. Эффект был тот же- струя воздуха из под лопастей гарантировано переворачивала лежаки. Как и во всех воздушных флотах мира, наказания шутников не останавливали.

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.