



Александр Шевчук

ЗАПИСКИ ПИЛОТА «СВИНТОПРУЛЯ»

Книга 1

Александр Шевчук

**Записки пилота
«Свинтопруля». Книга 1**

«Издательские решения»

Шевчук А.

Записки пилота «Свинтопруля». Книга 1 / А. Шевчук —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-834689-7

Записки пилота «Свинтопруля» — это воспоминания из личного опыта автора, пилота вертолётa Ми-6, о лётной работе на севере Республики Коми, о людях, с которыми летал. Воспоминания весёлые и грустные. Книга содержит нецензурную брань.

ISBN 978-5-44-834689-7

© Шевчук А.
© Издательские решения

Содержание

Часть первая	6
«Вертолёт и трактор»	6
«Не судьба»	14
«Ночной полёт»	17
«Повариха и балок»	21
«Белое проклятье»	24
«Шестёрка»	27
«Мутный Материк»	32
«Командировка»	37
«О пользе диетического питания»	45
«Себе для памяти»	48
«Бычки в томате»	50
«Старый бортмеханик»	53
«Без топлива»	55
«Полёт в грозе»	59
«Без названия»	63
«Чёрный ящик»	67
Часть вторая	68
«Экипаж»	68
«Колвато»	74
«Авария»	78
«Зарисовки»	83
«Перегонка»	91
Конец ознакомительного фрагмента.	92

Записки пилота «Свинтопруля»

Книга 1

Александр Шевчук

*Моей маме,
Шевчук Ольге Севастьяновне —
посвящается*

© Александр Шевчук, 2018

ISBN 978-5-4483-4689-7

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

В середине декабря на аэродроме Печора темнеет рано. Около трёх часов дня за окнами густая темень. В славной Республике Коми уже давно зима. На улице метель. Ветер воет за стёклами. В свете двух осветительных мачт видно как кружатся снежинки. Если бы не свет от прожекторов на мачтах, постороннему и не понять, что перед ним аэродром. Ни огонька на стоянках, на рулёжных дорожках. Не горят огни на полосе и в посадочном квадрате. Прямо партизанский аэродром в тылу врага. Что вы хотите – 20 лет креативного, как сейчас принято говорить, руководства авиацией, принесли свои плоды. И только редкий самолёт или вертолёт рёвом двигателей и свистом лопастей распугает тишину старого аэродрома. Это или рейс на Сыктывкар, правда, только в дневное время, или санзадание. Тогда загораются огни, по аэродрому ползёт топливозаправщик, из динамика слышны объявления для пассажиров.

Когда аэродром затихает, слышно, как ветер свистит в проводах антенны за окном. Где-то там, на северной оконечности лётного поля, в самом конце третьей рулёжной дорожки, еле различимы два огромных тёмных вертолёта, полузасыпанных снегом. Их тёмные силуэты не видны в наступающей ночи. Но я точно знаю – они там. Один из них без лопастей несущего винта, другой пока с ними. Это всё, что осталось от могучей армады. Их только два уцелело из тринадцати. Два в музеях, два разбили, остальные пошли на металлолом.

Вот об этих славных машинах я хочу рассказать. Это вертолёт МИ-6 или «шестёрка». Многие годы моей жизни связаны с ним. И не только моей. Сколько прекрасных, умелых лётчиков работали в нашем северном небе на этих надёжных машинах. Годы уходят, память человеческая несовершенна, и за далью лет многое забывается. Поэтому некоторые, самые яркие впечатления надо оставить на бумаге, хотя бы для себя.

Часть первая

«Вертолёт и трактор» (всего один полёт)

*«Послушай, Мимино, —
если связать цепью самолёт и вертолёт,
кто победит?
– Цепь»*

(из кинофильма – «Мимино»)

В километрах пятнадцати на северо-восток от того места, где северный полярный круг пересекает реку Колва, есть славное местечко-Возей-51. Сейчас он называется подбаза «Верхнеколвинск». А двадцать лет назад – именно Возей-51. Там, где река Колва выписывает своеобразный зигзаг, на её левом берегу, между бугром и низиной и расположился Возей-51.

Четыре бетонных щита для посадки вертолётов, жилой посёлок, ёмкости базы ГСМ, загрузочная площадка и подъездные дороги. А вокруг, до самого горизонта тайга, болота, далее, на север – тундра. Вот в этом примечательном местечке и проходят дни наших командировок. Дни складываются в месяцы, месяцы – в годы. Короче, идёт обычная жизнь вертолётчика.

Итак, середина лета 199...года. Очередная командировка на Возей-51. Третий день осады. Почему осады? Потому что представитель вышкомонтажной конторы (ВМК) – Вова, именуемый громким именем «Заказчик», а именно на ВМК работает наш экипаж в этот раз, третий день достаёт меня. Ещё три дня назад, когда мы выпрыгнули из вертолёта Ми-8, доставившего нас на Возей-51, мой бортоператор Витя Таранченко, оглядев загрузочную площадку, увидел одну штуку, которая ему очень не понравилась. Я её тоже увидел, и она не понравилась мне ещё больше. Штука эта-трактор. Да не простой трактор, а «трелёвочник». Если кто видел и помнит хороший советский фильм «И это всё о нём» (по повести Виля Липатова), то главный герой фильма Женька Столетов, работал именно на таком.

И раз мы работаем на ВМК, а именно эта контора строит и сдаёт буровые вышки, то, скорее всего, этот трактор придётся везти на какую-нибудь строящуюся буровую нашему экипажу. И вот третий день мы работаем. Таскаем на подвеске брёвна, балки, иногда солярку в ёмкостях, детали буровой вышки, но трактор, как дамочков меч, висит над нашими головами. Ладно бы этот меч висел молча! Но третий день Володя, с упорством назойливой мухи, достаёт меня с утра до вечера.

– «Командир, у нас план горит! Мы без этого „трелёвочника“, как без рук! Буровую не сдадим в срок!» И т. д. и т. п.

Третий день у меня отговорка только одна, – жарко, тихо (ни ветерка), и мне эту махину не утащить. Я знаю, что по паспорту трактор весит 9800 кг. Это когда он чистенький, новенький. А этот-с тросами, с бочкой солярки привязанной за кабиной, да на нём, на его гусеницах, катках и плите на которую втягиваются хлысты ещё полтонны грязи. В общем, вся эта радость тянет где-то под одиннадцать тонн. Можно конечно стать в позу: ничего не знаю, разбирайте свой трактор. Снимайте гусеницы, катки, лопату, и тогда его вес станет приемлемым. Но и Вова, и я знаем, что никто этого делать не будет. Кто там, на буровой, без крана, его обратно, вручную соберёт. Вот поэтому мы ждём, когда поменяется погода. Подойдёт циклон, жара спадёт, подует ветер. И вот тогда, может быть – попробуем.

Утро четвёртого дня. Ранний подъём, умываемся, бреемся. Я поглядываю в окно. На небе пошла облачка, чуть пасмурно, деревья за окном покачиваются, ветерок потягивает. Не сильно, но потягивает. Мне этот ветерок и чуть более прохладная погода должны помочь. Идём по коридору на выход из спального комплекса в столовую. На глаза попадает закрытая дверь с надписью «Фельдшер». Когда-то перед вылетом мы проходили обязательную процедуру медосмотра. За этой дверью сидело «чудо» по имени Даша. Мне всегда было интересно, где они её откопали? Накрахмаленный белый халатик очень провокационной длины с расстёгнутой верхней пуговкой. Как поётся в песне: «По моей, по глухоте, не слышны её рулады, но такое декольте, хочешь – стой, а хочешь, падай!» Голливудская улыбка, слегка ехидная. Прикосновение прохладных пальчиков к запястью и сладкий голосок: «Командир, а чтой-то у вас пульс немного частит? И как почивали сегодня?» «Дашенька, при виде вас не только пульс зачастит. А почивали мы сегодня вашими молитвами». Да-а-а..., нет теперь фельдшера на оперативной точке. Сегодня наши верховные авиационные «жрецы» контроль за состоянием экипажа и присмотр за его предполётным отдыхом возложили на меня, командира экипажа. Теперь я задаю дурацкие вопросы своим орлам и внимательно нюхаю их ответы. Хотя чего их нюхать, они у меня всё время перед глазами. И устраивать шоу по поводу пьянок, накануне дня вылета я не собираюсь. Мы все мальчишки взрослые, поэтому правило простое – хочешь выпить, пожалуйста, но если ты из-за вчерашнего не сможешь работать, тогда прибью сам. Вообще-то понять логику наших авиационных «богов» не сможет ни один самый продвинутый компьютер. В базовом порту, где вокруг десятки глаз (и АДП, и Метео, и СОП, и т. д. и т.п.) медконтроль обязателен. А в глухомани, где до ближайшего доктора лететь и лететь, а спирт у нас с собой всегда (по крайней мере в холодное время года), фельдшером в экипаже становлюсь я. То есть, мне доверяют экипаж, техбригаду, машину. А на базе я такого доверия лишён. Чудны дела дела твои, господи!

Поэтому, проходя мимо закрытых дверей медпункта, только вздохнёшь вслед своим мыслям. Внутренний голос тихо и ехидно напоминает: «Ты бы, балбес, не о Даше вспоминал и не рассуждал о тонкостях медицинского обеспечения экипажей, а думал, как трактор утащить!» А чего думать, – утащим как-нибудь. Но себе то, я отдаю отчёт, что как-нибудь-не получится. Надо крепко думать всем экипажем.

Выходим на улицу, идём завтракать. «Заказчик» Вова-тут как тут. Ну!? Чего, ну? Сейчас будем посмотреть, как говорится. Пока экипаж пошёл в столовую, я полез на вышку КДП – к Валерке-диспетчеру. Почитал прогнозы, послушал фактическую погоду. Больше всего меня интересует направление и сила ветра у земли, здесь, на Возее-51, скорость и направление ветра на высоте полёта и температура воздуха. Слава богу, пока ещё не жарко и ветерок у земли немного тянет как раз с той стороны, куда я буду взлетать. Он хоть и не очень сильный, но уже кое-что. Смотрю на диспетчера Валерку (уже ныне покойного), а он на меня: «Чё, трактор будете брать?» – «Попробуем!» Глядя на Валеру, я всегда думаю, как он на эту вышку, в этот свой скворечник попадает? Я, худой и длинный, пока пролезу по этой лесенке, потом под трубами отопления, вечно за что-нибудь зацеплюсь или стукнусь обо что-нибудь. Я сильно подозреваю, что Валерку краном поставили на крышу (в нём на глазок центнера полтора), а потом вокруг него соорудили КДП, оббив Валерку досками и застеклив вокруг. И он со своей рацией и матюгальником вечный домовый. Этакий домовёнок Кузя, но только очень большой и добрый. Поэтому я и не помню, – видел ли я Валеру где-нибудь на твёрдой земле (вне его скворечника). Он, наверное, там и спит. На завтраке машинально проглатываю кашу, запивая чаем, а в голове всё крутятся варианты, что и как сделать. По пути к вертолёту экипаж рассеивается. Штурман и бортмеханик – к вертолёту, второй пилот – в контору «Заказчика» за заявкой, а мы с борт оператором и подпрыгивающим от нетерпения Вовой – к нашему любимому трактору, глаза бы мои на него не глядели.

Пришли, дошлёпали по подсохшей грязи, и стоим вместе с такелажниками вокруг этого груза. Хорошо стоит, как памятник! Я смотрю в ту сторону, куда будем взлетать, место открытое, никаких подвесок, препятствий не попадает. И местность немного понижается в сторону леса. Это хорошо. Ветерок здесь на открытом месте чуть посильней, три метра в секунду, порывы может до четырёх, пяти. Правда часто ослабевает и на какое-то время становится почти тихо. Бортоператор, Витя Таранченко, залез на кабину трактора и руководит такелажниками. Они протягивают троса под машину, пропуская их через катки и выводя наверх. Подкладывают доски, чтобы мы не смяли кабину. Витя сам подтягивает троса над кабиной и смотрит на меня. Мы летаем вместе лет 15, поэтому нам не надо разговаривать, всё понятно без слов. Я киваю головой, Витя соглашается. Длина подвески оптимальна. Если будет длиннее, мы её не утащим. Если короче, при посадке могу сесть брюхом вертолёт на трактор. Троса сходятся над кабиной в метрах двух. Когда вытянутся (а они очень толстые-22 мм), будет метра 3,5—4. Самое то! Бредём по загрузочной площадке к вертолёту. Володя, забега вперёд, спрашивает: «Ну как, командир, увезёшь?». «Попробуем». Я тоже, глянув ехидно на Вову-заказчика, спрашиваю: «С нами полетишь?». «Не-е-е, я со стороны за вашим взлётом посмотрю». Ну-ну, со стороны оно конечно виднее. Как говорится, каждый мнит себя стратегом, видя бой со стороны. Подходим к вертолёту. Хорошо, что с вечера машину не заправляли (ЦЗС была неисправна), и в вертолёте сейчас минимальный остаток топлива. Возле вертолёт идёт неспешная подготовка.

– «Штурман, прикинь топливо. Только без всяких кругов, туда и обратно по минимуму». Штурман у нас молодой. Зовут Игорем. Мы его ласково называем «Драконя». Молодой, но соображающий. Как-никак, окончил Высшее Кировоградское штурманское училище, чем несказанно гордится и эта гордость отражается на его светлом облике. Прикинули мы с ним, покумекали, и сошлись на общей цифре. Вам это число ничего не скажет, но закон здесь простой: много возьмёшь топлива, не взлетишь; мало возьмёшь, не прилетишь обратно. А теперь мой славный бортмеханик, Витя Поздеев. Я его знаю давно, ещё, когда он был авиатехником. А в одном экипаже мы летаем более десяти лет, с тех пор как я стал командиром «шестёрки». У Вити золотые руки, светлая голова, я за ним, как за каменной стеной. Если бортмеханик сказал: «машина в норме», значит можно спокойно подниматься в воздух. Он в кабине сидит за моей спиной, отделённый от меня своей приборной доской и я точно знаю, Витя не упустит ничего. Одним словом, хозяин вертолёт. Так вот, этот хозяин, смотрит сейчас на меня выжидательно, и с некоторой опаской. Мы друг друга хорошо знаем, и Витя понимает, о чём я его сейчас попрошу. «Механик, добавь по пять щелчков». Витя ещё раз внимательно посмотрел на меня и, вздохнув, полез наверх, к двигателям. То, что сейчас произойдёт, мы между собой называем «кошунством и святотатством». Сейчас бортмеханик своими умелыми ручками и с помощью обыкновенного перочинного ножа вмешается в настройку топливных насосов-регуляторов обоих двигателей и, крутя коронную гайку, добавит по пять щелчков на каждый двигун. А каждый щелчок-это 25—30 оборотов турбокомпрессора. Тем самым наши мощные движки Д-25В станут ещё мощнее. Ну, вот кажись и всё. Машина заправлена, капоты закрыты, пора за работу.

Поднимаюсь по шаткому трапу в грузовую кабину и первое, что бросается в глаза: надпись полуметровыми чёрными буквами по правому борту изнутри кабины: «Максимальный груз на внешней подвеске 8000 кг!» Эта надпись сделана для особо одарённых идиотов, вроде меня. Чтобы прочитал и задумался. А чтобы я не воротил от этой надписи рожу и не поворачивался к ней спиной, такая же точно и такого же размера написана и по левому борту грузовой кабины.

Экипаж пошёл на поводу у командира и вступил с ним в преступный сговор, поэтому: «Экипаж, занять места, согласно купленных билетов».

Занимаю привычное левое кресло, ноги на педали, привязные ремни щёлкают замком. Сиденье и педали давно подогнаны, как мне удобно (всё-таки четвёртый день летаем на этой «ласточке»). Ребята заняты тем же. Слышно как загрохотал убранный бортмехаником трап, и хлопнула входная дверь. Всё. Экипаж на местах.

Начинается, выверенная до мелочей процедура. Сухо щёлкают тумблеры АЗСов (автоматов защиты сети). Экипаж включает нужные выключатели, нажимает привычные кнопки, загораются призывными огоньками зелёные и жёлтые табло, оживают стрелки приборов. Загудела ВСУшка (вспомогательная силовая установка). Тренаж в кабине по особым случаям в полёте. В наушниках привычная читка карт контрольных проверок:

- включено... бу-бу-бу
- выполнено... бу-бу-бу
- в норме и т. д. бу-бу-бу

Жму кнопку запуска. В камерах сгорания загудело пламя, пошли обороты двигателя, ожил несущий винт и огромные лопасти винта (всё-таки диаметр 35 метров, это вам не игрушки) медленно, потом всё быстрее побежали слева направо, огромный вертолёт начал раскачиваться на своих мощных стойках шасси, обутих в толстенные колёса.

Двигатели запущены, прогреты, системы проверены, редуктор в норме, техбригада, привычно осмотрев вертолёт и приветливо помахав на прощание рукой, шустро убегает по дощатой дорожке прочь от площадки, пока вертолёт не так сильно дует винтом.

Как говорил Остап Бендер: «Лёд тронулся, господа присяжные заседатели. Командовать парадом буду я». Зависаем над площадкой и шустро перемещаемся на груз. Вот он слева впереди. Груз быстро приближается и исчезает из моего поля зрения. Лёгким движением ручки останавливаю вертолёт, и он замирает примерно, прямо над трактором. Мне его сейчас не видно. Вертолёт очень большой, поэтому сейчас его видит через открытый люк внешней подвески бортоператор, Витя Таранченко. Сейчас я слушаю только его команды: «Метр влево, вперёд... ещё полметра влево... Хорошо! Над грузом! Теперь четыре метра вниз... замерли!» Хорошо, что Витя не молчит. Он комментирует всё происходящее внизу. И мне так легче, я хоть ориентируюсь, что там внизу происходит. Поглядываю вниз, через блистер, контролирую положение машины. Так, на курсе 210 градусов, высота в норме, обороты в норме. Висим и терпеливо ждём. Подцепщики зацепили троса за наш крюк, закрыли защёлку крюка, поправили троса и, спрыгнув с трактора, отбежали в сторону, но недалеко, вдруг что-нибудь надо будет подправить... Нет, ничего поправлять не надо. Трос с крюком при помощи лебёдки плавно поднимается вверх и, наконец, с лязгом вершина троса крюка, так называемая «балда» запирается в гидрозамке. В наушниках бодрый голос бортоператора; «Трос в замке, замок закрыт». Передо мной на приборной доске гаснет белое табло и загораются зелёные, о чём я с радостью и сообщаю бортоператору. Теперь наш огромный МИ-6 крепенько-крепенько соединён с окаянным «трахтуром» тросами.

А вот теперь начинается самое интересное. Натянув троса, медленно отрываем от земли тяжёлый трактор и лезем вверх. Интересно, насколько вытянем? – метр, два, три, четыре! Всё! Теперь этот недоделанный «танк» со всей дури своих одиннадцати тонн, потянул нас вниз. Шесть-восемь секунд, и трактор коснулся земли. Ещё разок попробуем. Вроде ветерок подул. Тянем. Бортоператор Витя монотонно читает:

– Метр, два, три, четыре, пять (это расстояние от низа груза до земли). И опять вниз за десять секунд. Ну, что же, всё ясно, назад отходить не будем, с таким грузом сильно не отойдёшь, да и впереди места достаточно, впереди площадка, далее низина с кустиками, а за ней лес. Вертолёт замер над грузом, троса натянуты, но не со всей дури. Надо дать машине отдохнуть, а то в кабине начнёт пахнуть сковородкой, давно забытой на газу. Бегут секунды, сыплются доклады экипажа:

Штурман: «на курсе 210 градусов, впереди свободно»,

Второй пилот: «обороты в норме»,

Бортоператор: «троса натянуты, груз в центре».

Я сижу, слушаю и жду. Интересно, чего это я дожидаюсь? Глаза смотрят вперёд и влево на кустики и лес, и я вижу, как по верхушкам кустов и деревьев пробегает порыв ветерка, и они покорно склоняясь ему, показывают мне какой он силы и сколько времени длится. Я жду. Секунды бегут. Правая педаль выдвинута чуть вперёд и нога, уставшая держать вертолёт, предательски начинает подрагивать в колене и слегка подпрыгивает на педали. Слава богу, запас для правой ноги ещё есть и он мне понадобится совсем скоро. Вот над дальними верхушкам и появился порыв ветерка, судя по тому, как он идет и откуда, это то, что мне надо. Не нажимая на кнопку СПУ (самолётного переговорного устройства) ору: «Коля, держи коррекцию». Второй пилот, Колюня, зажимает своей крепкой ручкой коррекцию на правом «шаг-газе». Я левой рукой до упора вверх вывожу рычаги управления двигателями (РУДы). Движки взвывают и заходятся в неистовом грохоте и рёве. Несущий винт стремительно набирает обороты-85%... 88, 89,90,91.... Дрожат натянутые до предела тросы. В кабине уже пахнет целой кучей раскалённых сковородок. Всё! Мы пошли! Экипаж всегда чувствует, когда я решился. Вертолёт плавно отрывает трактор и с рёвом устремляется вперёд. С таким грузом взлёт должен быть динамичным, мы должны набрать скорость быстрее, чем груз встретится с землёй. Теперь для меня главное, голос бортоператора Вити Таранченко и свой собственный глазомер, реакция и терпение. Вообще-то голос у Вити, прокуренный баритон с хрипотцой, но в наушниках его тон меняется, соответствуя расстоянию до земли, которое он мне докладывает. И вот я слышу: «Три метра, два, полтора, метр, полметра-полметра-полметра!!!» Голос Вити звенит, как натянутая струна. Витюля, какие нафиг полметра, я спиной, пятой точкой, пятками, всем нутром чувствую, как набравший скорость трактор своей лопатой срезает кустики и бугорки. Трактор скорость набрал, но вертолёт ещё не прошёл «трясучку» (не перешёл несущий винт на режим косо́й обдувки). Обороты несущего винта падают. Я уже выбрал шаг, нас выручает огромная масса вращающихся деталей (как говорил в моём любимом фильме «Разрешите взлёт» Димка Соломенцев: «На МИ-6 одних крутящихся железок 10 тонн). Обороты всё меньше: 85%, 82,80,78,76,75, а минимально допустимые-78%. И теперь, по образному выражению бортмеханика соседнего экипажа МИ-6: «каждая лопасть несущего винта медленно выплывает из-за левого уха, проплывает перед носом и исчезает за правым ухом, а ты грустно провожаешь её взглядом, видя на ней каждую заклёпку, накладку и царапину». Ну и где же мой, так долго ожидаемый порыв ветра? Неужели я ошибся, и всё было напрасно, и за ошибку придётся заплатить очень дорогую цену? В напряжённый мозг врывается размеренный, спокойный доклад бортмеханика: «Режим взлётный. Обороты в норме». Родимый, я вижу, какие они «в норме» Ага-вот оно! Всё-таки расчёт был верный. Порыв ветра дошёл до нас именно в ту секунду, когда и был нужен. Каким-то шестым, двадцать шестым чувством, кончиками пальцев, нервом я ощущаю, как вертолёт на разгоне вздрогнул, просадка прекратилась, и мы пошли, пошли, по-о-о-шли! Вывози родимая «ласточка», я так в тебя верю. Ты не можешь меня подвести. Краем правого глаза вижу напряжённое лицо Колюни, второго пилота. В штурманской кабине, впереди ниже меня, голова штурмана крутится влево и вперёд. Он с опаской смотрит то на стремительно приближающийся лес, то на указатель скорости, то на меня. Спокойно, ребята. Мы поймали ветер и уходим от земли. Пока ещё только по сантиметру, по дециметру, – но уходим! Перестала прыгать от тряски на переходном режиме приборная доска и стрелка на указателе скорости уже не дёргается туда-сюда, а уверенно поползла к цифре 50 и далее. Подал голос штурман: «скорость 50, 60...». Голос оператора Вити Таранченко переходит от юношеского дисканта в привычный прокуренный хриловатый баритон: «полметра, метр, полтора, два, три...» А вот теперь можно сказать: «экипаж, взлетаем». Надо сбросить чуть-чуть «шаг», дать хоть маленькое облегчение двигателям и редуктору. Обороты винта быстро восстанавливаются: 78%, 80-уже хорошо. Но лес стремительно приближается. Перед ним, из-за высоких деревьев ветерок

может исчезнуть, но мне уже не страшно. Мы уже набрали скорость и несущий винт выше деревьев. Тихонько тяну ручку на себя, и перегруженная машина набирает высоту, верхушки деревьев мелькают под самым брюхом вертолётки и сквозь рёв двигателей чувствуется, как трактор своей лопатой-скребком ломает верхушки деревьев. В наушниках ехидный голос повеселевшего оператора: «Командир, лес ломаем, лесник догонит, мало не покажется!». Чуть ослабляю нажим на правую педаль и машина послушно потихоньку, «блинчиком» с набором идет плавно с левым разворотом над лесом. Ещё чуть-чуть уменьшил режим и вертолёт, кажется, облегчённо вздохнул. Перехватив ручку левой рукой, правой поглаживаю козырёк приборной доски: «Спасибо, моя ласточка! Не подвела умница...». Кажется в ответ «ласточка» отвечает: «Господи, каких только воздухоплателей не наберут в авиацию. Как в песне – дело было не в бобине, раздолбай сидел в кабине!». Я долго это рассказывал, а на самом деле с момента, как вертолёт двинулся вперёд и до моей команды: «экипаж, взлетаем» прошло около 25 секунд. Но в этих секундах вся наша жизнь, спрессованная в мгновения, слаженная работа экипажа и многие часы полётов проведённых в одной кабине. Эти секунды и укорачивают жизнь, но именно ради них и стоит жить. Я всегда думал, насколько мне легче на взлёте, а экипаж должен мне верить, моему глазомеру, терпению, опыту. Верить в то, что «тот, который во мне сидит» не промахнётся, всё верно оценил, всё учёл и не подведёт их. Ведь за мою ошибку расплачиваться придётся всем. Иногда-жизнью. Постепенно набрали 400 метров, разогнали скорость до 150 км в час, развернулись на курс, точно на буровую, куда хочет прилететь трактор. Колпачки аварийного сброса на ручке «шаг-газ» закрыты, можно передохнуть, успокоиться. Передал управление Колюне, снял ноги с педалей, откинулся в кресле. Правая нога в коленке уже не прыгает, но Колюня показывая на ногу ухмыляется. Всё – то он видит, змей глазастый, а кажется, смотрел только вправо и вперёд. Оглянулся назад, в грузовую кабину, через открытые дверки видно, как над ограждением подвески на скамейке присел, сгорбившись, бортоператор. Он расслаблено закурил свою «беломорину» и, встретив мой взгляд, поднял вверх большой палец, улыбнулся и опять внимательно поглядывает вниз на наш любимый трактор, висающий под вертолётком метрах в четырёх. Троса подвески под тяжестью груза и напором скорости гудят от напряжения. Летим. Мы летим, как пущенный умелой и сильной рукой, боевой топор. Летим по кратчайшей прямой от Возея-51 до буровой. Никаких разводов, поворотных. Хорошо, что зона свободна, нет ни встречных бортов, ни попутных, ни на пересекающемся курсе. Сейчас у нас главный герой, штурман «Драконя», он нас приведёт в нужную точку по самому кратчайшему пути. Тогда не было ни каких GPS-ов, поэтому штурман, глядя на карту, на землю, двигая бегунком навигационной линейки, творит живую музыку самолётовождения. Выдав нужный курс, высчитав путевую скорость и определив время прибытия, он тоже слегка расслабляется. Летим, как говорится, только деревни мелькают. Ветер на высоте попутный, он нам сейчас помогает. Поглядывая вниз, засекаю направление и силу ветра у земли. Его можно определить по дымку на буровой, которая прошла под нами, по ряби и полосам на воде озёр. В пункте назначения нам некогда будет нарезать круги над буровой, топлива в обрез. Стрелки на часах бегут неумолимо. Через определённое время на горизонте появилась буровая. Это наша цель. Именно сюда хочет попасть трактор. Начинаем готовиться ко второй части «марлезонского балета». Читаем карту перед посадкой, выставляем давление на площадке, слава богу, мы там были уже не раз, хорошо её знаем, заходить будем сразу, левым разворотом. «Пилотирую слева, контроль справа, и т. д. и т.п.». Нет, ну всё-таки где справедливость?! Вокруг голимая тундра на десятки вёрст вокруг, так надо же было поставить буровую в лесочке, откуда он взялся? Да ещё и деревья высокие и площадка: колодец. «Ну, хватит Саня бухтеть», – говорю сам себе. И, начали. Плавным левым разворотом выходим на предпосадочную прямую, строго против ветра. Прицелились, подошли к точке начала снижения и плавно поехали вниз. Из-за этой площадки глиссада не пологая, главное не разогнать вертикальную скорость и точно гасить поступательную. Место, куда нужно поставить трактор,

не перемещается в лобовом стекле, только увеличивается в размерах. После высоты 20 метров, штурман замолкает, а расстояние до земли начинает докладывать бортоператор. Его голос мерно звучит в наушниках: «двадцать, пятнадцать, десять, пять, три, метр, полметра, касание». Я движки заранее вывел на взлётный режим, раскрутил обороты несущего винта, потому, что, как скроемся за деревьями, и ветерка в этом колодце не станет (а там ещё наверняка и жарко, и влажно), мы посыплемся. Главное, подойти к точке зависания, убрать движение вертолёта вперёд и не дать разогнаться вертикальной скорости. Всё, – вертолёт недовольно взвыл, движки ревут, лопасти со свистом рубят воздух, и тяжеленный груз сам притягивает нас к земле. Шлёп! Стоим как раз там, где надо. Как говорится: «то, что доктор прописал». Хорошо, что сделали запас по длине подвески, машина просела, но до кабины трактора ещё метра два. Всё, всё моя «ласточка», потерпи маленько, сейчас уберу режим. Успокоится бешено крутящийся трос подвески, чтобы бортоператор мог отцепить крюк. Если сунуться раньше, то рукоятка ручного сброса пальцы поотшибает или руки оторвёт. У нас этот сброс гордо именуется «полуавтомат». Чисто по-русски, по-нашему, нажал кнопку, спина вспотела. Слышу голос бортмеханика Поздеева (он смотрит назад): «груз отцеплен, крюк в кабине». Всё, ни секунды не мешкая, ручку от себя и домой. Но это ещё не конец сказки. Теперь мы несёмся в обратном направлении, на Возей-51. Только по кратчайшей прямой, топлива в обрез. Поставил скорость 230, обороты вывел до минимальных-79—80% и понеслись. Может показаться, что если полететь быстрее, то будет лучше. Нет, лучше не будет, резко увеличится расход топлива, а оно у нас и так дефицит. Едем и считаем. Ветер, который помогал нам по пути сюда, теперь наш враг. Он съедает добрых 30 км скорости. Считает штурман. Я вижу, как он мечется по своей кабине, собирая в кучу ручьи, озёра, определяя путевую скорость и остаток топлива. Считаю я. В голове как будто таймер включился, прямо физически ощущаю, как прожорливые движки высасывают из баков керосин. Едем-едем и вот на приборной доске загорается такое маленькое и паскудное табло: «аварийный остаток топлива». Сам знаю, что аварийный. Это табло вижу я, второй пилот и бортмеханик. Мог бы увидеть и бортрадист (он же бортоператор), но он присел на своё сиденье за перегородкой позади второго пилота, привалился к рации, и то ли отдыхает, то ли слушает что-то в эфире. Хорошо, что табло не видит наш «Драконя». Он и так «весь на нервах», хватит-нехватит керосина. А увидит, вообще не успокоим. Эти люди, травмированные «высчим» образованием, ужасно нервные. Видимо сказываюся пять лет грызения науки. То ли дело мы, лётно-неподъёмный состав, за плечами которого только авиационно-цирковое училище с аварийным уклоном и элементами изучения азбуки «морзе». Чтобы успокоить штурмана, спрашиваю: «Навигатор, нам хоть «карасину» хватит? Или если не хватит-то чуть-чуть?!». Он в ответ криво улыбается, кивает, что хватит. Но на лице видны глубокие сомнения. Его линейка аж дымится, так он старательно пересчитывает путевую скорость. Механик Витя Поздеев докладывает на магнитофон остаток топлива. О, этот мифический остаток-если бы он у нас был!. А сдвинув наушники на моей голове, через рёв движков, орёт мне на ухо реальные цифры. Вот едрёна мать! Как интересна жизнь и многообразна. Вертолёт один, а остатки такие разные. Когда загорается табло «аварийный остаток», это у нас называется: придти на лампочках. Но это уже не лампочки, это уже какой-то прожектор перестройки. Сияет посреди приборной доски гад и как бы вопрошает: «Куды едем?». Показался вдали наш долгожданный Возей-51. Вот она теория относительности старика Эйнштейна в действии. Вроде и летим, скорость 230, а ни хрена этот Возей не приближается. Но уже чётко понимаю, что дотягиваем. Придём, конечно не на честном слове и на одном крыле, но придём. Это уже понял и штурман. Бросил карту, линейку, откинулся на своём сидении и заулыбался. Успокойся, родимый, конечно дотянем, мы же не самоубийцы. Снижаемся сходу, с прямой. Подбаза сверху видна как на ладони. А вот и родимый заправочный щит номер три, с которого весь этот «марлезонский балет» и начался полтора часа назад. Господи, всего-то полтора часа! Зависаем, мягко касаемся колёсами бетонки и чуть подкатываемся вперёд к заправочному

щитку. Тормоза, малый газ. Охладились две минуты. Вырубает движки. Вертолёт чуть оседает на шасси, слегка покачиваясь вслед за теряющим обороты несущим винтом. В открытый блистер в кабину врывается тёплый ветерок, доносящий запахи керосина, пыли и каких-то цветов. Ромашек, что-ли, так они вроде не пахнут. Или пахнут, а я не замечал. Бортмеханик хлопком открывает верхний люк и я слышу, как щёлкают на выбеге компрессора и потрескивают остывающие двигатели. Со скрипом останавливается заторможенный мной несущий винт, вертолёт вздрогнул-и тишина. Тихо говорю бортмеханику: «Вить, убери щелчки обратно». Он кивает и лезет наверх к двигателям. Всё, приехали. Отстегнул привязные ремни, вылез из кресла и по трапу на бетонку. Господи, хорошо-то как! Но чего-то не хватает. А-а-а-а, понял! Как говорил мой любимый Винни-Пух-была именно та пора дня, когда завтрак давно прошёл, а до обеда было ещё очень далеко. Это же надо, за полтора часа так проголодаться. А впереди ещё целый день работы.

«Не судьба»

*Из пункта А в пункт Б вышел поезд.
Одновременно, по тому же пути, навстречу ему из пункта Б
в пункт А вышел другой поезд.
И они не встретились. Почему?
– Не судьба.*

(анекдот)

В среднем течении реки Печоры, примерно на половине пути между Усть-Усой и Щелья-юрмом на высоком правом берегу расположилось село Денисовка. В красивом месте стоит Денисовка. В хорошую погоду с высокого берега Печоры видны заречные дали, с болотами и тайгой в сиреновой дымке. На север от Денисовки больше болот, леса всё реже. Дальше до самого синего моря сплошная тундра. Вот там, на севере от Денисовки, почти за последним одиночным деревом, стоящим на краю тундры, торчит посреди равнины буровая Командир-Шор-51. На эту буровую уже почти целую неделю мы возим солярку. Короче, работаем «танкером». Эти трансатлантические рейсы по маршруту Денисовка-Командир-Шор 51-Денисовка за пять дней уже, малость, поднадоели. Но ничего, завтра шестой день командировки, отлетаем, и даст бог, будет попутный борт МИ-8, идущий с севера через Денисовку на базу. Может, наша родная «шестёрка» пойдёт домой в Печору. Хотя, чего гадать, надо работать. Денисовка, довольно большое село, с магазином, клубом, фермой и т. д. На западной околице притулился маленький аэродром для самолётов АН-2. На краю аэродрома, ближе к лесу, два бетонных щита. На них мы заправляемся, закачиваем солярку. Рядом небольшая загрузочная площадка, с неё мы берём подвески. Живём в метрах ста от заправочных щитов в балках. Рядом столовая. В общем, так называемая оперативная точка «Денисовка». И вот пятый день мы работаем «танкером». Внутри вертолёта стоит огромная ёмкость на шесть кубов объёмом. Мы её затащили на полозьях и закрепили растяжками. День с утра не задался. Конец сентября в этих местах редко балует хорошей погодой. С утра был туман, потом он потихоньку рассосался, но облачность висит низковато, не более ста метров, и мелкий нудный дождик для полного «удовольствия». Я уже думал, что день прошёл даром. Но часам к десяти утра облачность чуть приподнялась, дождик пошёл с перерывами, и метеопрогноз пришёл лётный. Видимость два километра, нижняя кромка облаков двести метров. По-моему, синоптические боги малость промахнулись с видимостью и облачностью, но нам подходит. Поэтому, начинаем работать. Машина заправлена, солярка в ёмкости залита, заявку «Заказчик» выписал, прогноз подходит, так что «по коням!». Запустили двигатели, прогрели редуктора, проверили системы и аккуратно (всё-таки взлётный вес почти на пределе для этих условий) взлетели. Легли на курс. Как я и предвидел, погода по маршруту серенькая, или как у нас говорят «на любителя». Мы идём на высоте 100 метров, цепляя облака. За стёклами кабины-то серая муть, то разрывы облаков. Капли дождя стекают по лобовому стеклу, блистерам. Стеклоочистители с противным скрипом пытаются создать нам видимость за стеклом. Второй пилот крутит баранку, штурман в такой серенькой погоде почти лежит на полу своей кабины, пытаясь хоть через нижнее стекло в обрывах облаков поймать надёжный ориентир. Под нами мелькают рыжевато-серые края болот, тёмная мрачная тайга, отдельные ручьи. Редко-редко промелькнёт яркое жёлтое пятно лиственного дерева. В холодном воздухе, без болтанки, вертолёт сидит плотно, как утюг. Рейс до буровой и обратно, вместе со скачкой дизельного топлива из ёмкости занимает полтора часа. Это у нас сегодня первый рейс. А сколько получится за день, не будем загадывать.

Вышли точно на изгиб реки Юрьяхи. На северном берегу, на склоне характерная проплешина треугольной формы. Значит, идём точно. Сейчас чуть подвернём влево, а там и до Командир Шора 51 рукой подать. В это время в эфире, сквозь потрескивания и шорохи раздался

доклад какого-то борта. Внимательно вслушиваюсь в доклад: «21136, вошли в зону, следуя на Юрьяху-10, высота 250, расчётное время во столько-то».

Ага, наш собрат МИ-6 идёт на буровую Юрьяха-10. Судя по времени, сколько он будет идти от рубежа до буровой, и высоте полёта, ребята «ташут» какую-то подвеску. Интересно, как они там с подвеской ковыряются при такой погоде, если мне на «танкере», и то не сильно весело. Хотя с той стороны, откуда они идут, может погода получше. Правда, придут они в ту же «бьяку», в которой болтаемся сейчас мы. Говорю штурману: «Доложи в эфир, чтобы они тоже нас слышали». Штурман послушно, чётко выдают в эфир: «21856, следуем на Командир Шор-51 на сто полсотни метров приведённого, прошли поворотный; точку рассчитываем во столько-то». Я машинально отметил про себя, что пока будем сливать солярку на буровой, воздушные собратья как раз зайдут на Юрьяху. На Командиршоре снизились, осмотрели площадку, выполнили стандартный разворот и тихонько плюхнулись на бревенчатый щит. Мы уже приспособились, дизтопливо сливаем не выключаясь. Ставишь правое колесо ближе к краю щита, там, где возле него в ямке установлена такая же ёмкость, как у нас в вертолёте. Чуть шаг поддёрнешь, ручку на себя, тормоза зажаты. Машина чуть приподняла нос, и шесть кубов солярки уходят через широкий сливной рукав за девять с половиной минут со свистом.

Как и планировали, быстро слили топливо, закрыли вентиль, правую заднюю дверь и взлетаем. Штурман доложил в эфир: «21856, взлетаю Командиршор-51 с курсом 180». А чуть погодя, после набора высоты 150 метров, опять доклад в эфир: «...856, с Командиршора-51 на Денисовку сто полсотни приведённого (давление, приведённое к уровню моря, выставлено на высотомерах, по нему мы и заняли 150 метров), точку рассчитываю во столько-то!». Теперь управляю вертолётом я. Второй пилот крутил баранку сюда, пусть отдохнёт, а я пока поруюлю. Обстановка на борту привычная, каждый занят своим делом. Путь на Денисовку проходит точно через Юрьяху-10, на которой уже должен сидеть со своим грузом наш собрат МИ-6 с бортовым номером 21136. Судя по часам и его докладу, он уже должен сидеть на буровой. Облачность, провисая, своими лохмами задевает вертолёт, дождик накрапывает. И тут ловлю себя на мысли, что пока мы сливали топливо, я не слышал в наушниках доклада этого «21136» о посадке на Юрьяхе. Или я на минуту снимал наушники или отвлёкся, или с земли просто не слышно. Перебросив тумблер на щитке СПУ (самолетно-переговорное устройство), зову в эфире: «...136-ой, уже сидишь на Юрьяхе?». В ответ тишина. Тогда полным позывным: «21136, ты уже зашёл на Юрьяху-10?». Такое же молчание. И тут сквозь сетку дождя, в разрывах облаков навстречу выплывает буровая Юрьяха. Через мелькание стеклоочистителя внимательно осматриваю площадку. Ничего нет. Таковую дуру, как МИ-6, не увидеть невозможно. Тем более он очень приметный: жёлтый верх, белый низ (он у нас один такой). Я про себя называю его «яичницей». И тут в голове вспыхивает последовательная такая цепочка мыслей: доклада я не слышал, на буровой его нет, а подходить он должен слева, спереди и сверху (если точно идёт по заявленному маршруту и никуда не уклонился). И пока ещё эта цепочка догорала в мозгу, край левого глаза за обрезом блистера почувствовал какое-то движение. На МИ-6 кабина сделана как на бронепоезде: стёкла маленькие, стойка кабины толстая, блистер, по самому краю очень искажает изображение. Обзор, не то, что на МИ-8. Заметив, краем глаза, движение какого-то серого пятна, сунул голову в блистер. Мама моя родная! Время остановилось..... Вернее оно не остановилось, а потекло по каким-то другим, космическим законам. Каждая секунда замедлилась и превратилась в нечто – бесконечное. Слева и спереди на мои лопасти надвигалась электростанция, польская «Воля-Н», серая как призрак. Тяжёлая дура, пять с половиной тонн. От неё вверх тянулись толстые троса и где-то, чуть выше над тросами угадывалось грязно-белое, промасленное брюхо «шестёрки» – 21136. В разрывах и космах облачности моргал мне кроваво-красный проблесковый маяк на брюхе «136-го».

Ни орать, ни командовать времени не было. Руки и ноги сами сделали всё на автомате. Завалил машину вправо, сбросил шаг и сунул левую педаль. Получилось что-то похо-

жее на классический противоракетный манёвр «а-ля истребитель». Когда-то, я, шутя, говорил своему экипажу, что с точки зрения осмотрительности, хорошо бы иметь лётчику голову, как у хамелеона. Оба глаза по разные стороны головы и каждый крутится на 360 градусов. Вот сейчас моя голова и превратилась в такую же, как у хамелеона. Левый глаз, как замороженный, смотрел на сходящуюся с моими лопастями электростанцию. А правый видел, как стремительно нарастает правый крен-15,30,45,60 градусов..... И рванула вниз, побежав влево против часовой, стрелка высоты.

Но меня сейчас интересовала только одна вещь, разойдемся или нет. В голове какие-то обрывки мыслей: До чего же, здоровенный несущий винт у нашей «шестёрки»! «Интересно, куда ударят лопасти? По электростанции или по тросам, на которых она висит? Если по тросам, то скорее 136-му повезёт, и он уйдёт, а нам „кажысь“ не уйти». Как в замедленном кино я видел, что расстояние между концами лопастей и электростанцией уменьшается. Но видимо в тот день у Бога в отношении нас были другие планы. Я увидел – расходимся... Точно, расходимся, и теперь вся эта махина пронеслась над нами. Радости-то, радости...

А радоваться пока нечему. Лежим на боку (так мне со страху показалось), крен вправо большой, но трудно считывается с авиагоризонта, режим двигателей сброшен, и мы боком валимся в тайгу. Что характерно, всё происходит в полнейшей тишине. Экипаж сидит тихо, без комментариев, вцепившись, кто во что. Только свистят лопасти и подвывают движки. Решив, что сейчас самое время для сольного выступления, и чтобы разрядить тишину и себя, заорал в микрофон: «Твою мать, 136, эфир слушать надо!!!».

А теперь всё в обратном порядке. Крен убрать, педали нейтрально, ручку на себя, движкам взлётный. И сидим, курим. Ждём, как движки взвоят, выйдут на максимум и потянут за взятым мною «шагом» нашу многострадальную «ласточку» вверх. Но пока мы со свистом сыплемся вниз, и тайга приближается к нам со скоростью курьерского поезда.

Спасибо тебе, гениальный конструктор Михаил Леонтьевич Миль, и конструктор наших Д-25В, Соловьёв. Не подвели, гении Вы наши. Всё работает, как часы. Уехали мы таки от леса и от другого вертолётa, с его недоделанной электростанцией. Опять набрали свои 100 метров и поехали на Денисовку... Первым нарушил тишину бортмеханик: «Это мы чуть не того?!». На такие вопросы можно не отвечать. Бортрадист встал, наклонился ко мне: «Закурить дать?». Передал управление второму пилоту и кивнул бортрадисту. А потом понял, что сигаретой в рот не попаду (не потому что не курю, а потому что ручки дрожат). Витя Таранченко это видимо тоже понял, поэтому раскурил сигарету сам и сунул мне в рот. Вот так, в дыму сигаретном и с неторопливыми затяжками доехали до Денисовки.

Сели, выключились, время к обеду. Но что-то после этих кульбитов не до еды. Говорю радисту: «Витя, сними кассету с магнитофона, поставь новую. А эту мне в карман. Приедем на базу, поговорим за жизнь с экипажем „яичницы“, – будь они неладны». На следующий день прилетели попутным бортом на базу, встретились, послушали кассету, поговорили. Дебаты закончились в гараже. Наутро после дебатов, понял, лучше бы не встречались. Голова болит и очень пить хочется!

«Ночной полёт»

*По небу полночи ангел летел,
Стальными винтами вращая,
В далёкие хоры космических тел,
Натурщию песню влетая.
Куда ты стремишься, большое дитя,
Багровыми вспышками ночь осветя?
Забота влечёт, – но какая?*

Н.С.Заболоцкий

Как говорил мой первый командир: «Саня, улететь и дурак сможет, главное, прилететь обратно». Обратно, сейчас это значит вернуться домой в Печору. А пока мы в Усинске. Привезли сюда ну такой «дифьсит», такой «дифьсит», как говорил товарищ Райкин. Дефицит, это три тонны варёной колбасы и три тонны водки. За неделю до Нового года, когда вот-вот начнутся праздники, такой груз, по круче золотого запаса Батки Махно. Ещё на снижении мы видели на перроне два рефрижератора, приветливо мигающие нам оранжевыми огоньками на кабинах. Не успели остановиться винты, как машины подогнали с обоих бортов и две бригады грузчиков накинулись на разгрузку, будто это последние водка и колбаса во всей Вселенной.

Вот это темпы! Глядь, а грузовая кабина уже пуста, будто ничего и не привозили. На прощанье, пыхнув синим дымком выхлопа, фуры скрылись с глаз. Теперь предстоит обратная дорога. Погода начинает портиться на глазах. Снежок пошёл, позёмок крутит по бетонке перрона. Чем дальше, тем веселее. Топая унтами и ёжась в воротники курток, бредём в здание аэропорта, на метеостанцию. Пришли, читаем прогнозы, смотрим погоду аэродрома назначения (Печора) и запасного (Инта). В Печоре снег, метель, облачность, видимость на пределе (по моему минимуму). На запасном в Инте пока хорошо. Эта «бьяка» идёт с юго-запада. Печору накрыло, начинается непогода в Усинске, но пока дойдёт до Инты, время ещё есть. Быстро со штурманом прикидываем заправку, даю команду послать топливозаправщик к вертолёту. Расписываюсь в журнале на метео, дальше в АДП. Принимаю решение, пойдём на эшелоне (верхом), запасной, Инта.

Пока дошли до вертолёта, заправка закончилась. Второй пилот уже здесь, он и передал механику, сколько заправлять. Подъехал «пускач» (АПА), запустились. Машина ещё не успела остыть, поэтому прогрелись быстро, и, выполнив святой ритуал читки контрольных карт, показали по рулёмной дорожке к взлётной полосе.

На полосе уже прилично намело снега, разметка местами не просматривается. Вырулили, стали по осевой с курсом 137 градусов. Фары пришлось убрать и светить точно под вертолёт. При зависании поднимается приличный снежный вихрь. Выполнили контрольное висение, вертолёт поставил на взлётную полосу. Доложили: «взлетаем по самолётному». На разбеге снежный вихрь отстал, машина мягко оторвалась от полосы и с низким рокотом лопастей полезла в небо.

Через несколько секунд мы уже в облаках. Идём в устойчивом наборе заданного эшелона (высоты полёта). За стёклами кабины, за блистерами непроглядная темень. Лёгкая болтанка покачивает тяжёлый вертолёт. В кабине вертолёта тускловатый красный подсвет приборов и панелей. Вообще-то полёт по приборам (так называемый приборный полёт) это очень интересная штука. Ничего не выдаёт, что мы куда-то летим. Кажется, что всё замерло в непроглядной забортной тьме. Только иногда в облачности виден пульсирующий отблеск нижнего проблескового маяка, изредка качнётся вертолёт, да контурные огни лопастей сливаются в желтоватый пунктир над кабиной. В таком полёте надо верить только приборам, а не своим обман-

чивым ощущениям. Поэтому лётчик смотрит на приборную доску, как на лицо хорошо знакомого человека, одним взглядом охватывая целую россыпь стрелок на приборах. Мягкими сведенными короткими движениями ручки чуть-чуть помогаешь машине идти в небе по той невидимой линии, которую задаёт штурман. Он выводит тебя на трассу, указывая нужную скорость и курс. Глаза привычно контролируют показания авиагоризонтов, высотомера, указателя курса, вертикальной скорости, оборотов несущего винта и т. д. и т. п. Вот и забрались на нужный эшелон, перешли в горизонтальный полёт и взяли курс домой, на Печору.

В кабине обычная рабочая обстановка, каждый занят своим делом. В наушниках слышно, как радист берёт фактическую погоду Печоры. Бортмеханик докладывает параметры работы двигателей, систем. Краем глаза вижу два зелёных успокаивающих табло, стрелку манометра, бегающую туда-сюда. Чтобы командир вертолётки Ми-6 ни делал, как бы не крутил головой, но эти два табло и манометр под ними всегда в поле зрения. Это сигналы гидросистем. Это наша жизнь. Без гидросистем вертолётком управлять невозможно. За стёклами кабины темнота неуловимо изменилась. Кажется, мы попали между слоями облаков. Точно, – идём как подводная лодка в толще моря. Если включить посадочные фары и чуть выпустить их вперёд, открывается захватывающее зрелище. Слой облаков внизу, как дно моря, несётся под нами со скоростью 220 км в час, верхний слой над вертолётком проплывает, как нижняя сторона паковых льдов. В свете фар снежинки, как огненные мотыльки на огромной скорости несутся навстречу, но в лобовые стёкла почти не попадают. Тупая морда вертолётки раздвигает воздух перед собой и за долю секунды до столкновения снежинки улетают вверх или в бок, мелькнув очаровательным видением. Наша «ласточка» – Ми-6, как огромный вентилятор перемешивает винтами снег, тьму, облака и мороз за бортом. Я иногда вертолёт называю «свинтопруль». А чего, – с винтом и прёт. Ну а я «соосъевсьевенно» – командир «свинтопруля».

Так, хватит любоваться снежинками, выключил и убрал фары. Едем дальше. Оглядел свой родимый экипаж, – подустали ребята, сегодня был трудный день. С утра мы успели налетать пять часов, работали с подвесками и думали, что уже конец работы. Но тут ПДСП подкинула этот водочно-колбасный рейс и вот болтаемся между небом и землёй. Ничего, совсем мало осталось, скоро будем в Печоре. Прошли рубеж, уже работаем с базой. Погода там весёленькая, – снег, метель, высота облачности как раз по моему минимуму и видимость соответствует. Минут через десять приступим к снижению. Штурман считает элементы захода, время начала снижения и т. д. и т. п. Прослушали по метеоканалу фактическую погоду на аэродроме назначения, т. е. в Печоре и вот подъехали к нужной точке в пространстве. Перешли на частоту круга, доложили о себе. Мол, погоду прослушали, заход РСП + ОСП. Диспетчер указал эшелон перехода, давление аэродрома. Приступили к снижению, на эшелоне перехода установили давление аэродрома и снижаемся до высоты круга. Лететь осталось всего несколько минут, но это будут сложные минуты и особенно секунды непосредственно перед посадкой. Прослушав погоду аэродрома, и я, и штурман чётко представляем, ветер с высотой меняет скорость и направление. Поэтому на снижении нас сначала будет тащить влево с посадочного курса, а по мере приближения к земле, ветер, изменивший направление и скорость, нас потащит вправо и уже у самой земли скорость ветра ослабнет и будет около 8 метров в секунду, будет давить в левый борт и спереди. Заход РСП+ОСП означает, что диспетчер при помощи курсового и глиссидного локаторов следит за нашим положением в пространстве, а удаление до полосы и направление на неё мы контролируем по двум приводам, ДПРМ-дальний и БПРМ-ближний. От дальнего, до торца полосы – 3700 метров (потому он и дальний), а от ближнего – 1070 метров (потому он и ближний). На них настроен наш радиоконпас и его стрелка чутко подрагивает, показывая направление на привода. В наушниках чёткий голос штурмана: «Приступил к снижению, к посадке готов». Диспетчер разрешает посадку. У меня штурман Иван Иванович Винник, большая умница и настоящий профессионал. Мне только нужно точно и чётко выполнять его команды, и мы по глиссиде скатимся к полосе, как санки с горочки.

Лёгкими движениями ручки и «шага» удерживаю вертолёт на глиссаде. А ветер за бортом беснуется, пытаюсь нас или подбросить вверх, или кинуть вниз, или утащить в сторону. Штурман сейчас для меня, как поводыр для слепого. «Вправо пять, курс 165 градусов, вертикальную уменьши!» Выполняем. Диспетчер подтверждает: «21147, удаление пять, на курсе, на глиссаде». А вот и дальний привод (удаление 3700, высота 210 метров). В наушниках зазвенели сигналы маркера. Продолжаем заход. Штурман командует: «Курс 160, вертикальная в норме». Диспетчер бубнит: «...147-ой, уклоняйтесь вправо». Сейчас исправим, курс уменьшим ещё чуть-чуть. До полосы километра полтора. На высоте начала визуальной оценки (ВНВО) штурман даёт команду: «Оценка». Второй пилот сразу докладывает: «Держу по приборам». Теперь, он, мягко держась за управление, пилотирует (вернее помогает) глядя только на пилотажные приборы. А я потихоньку начинаю шарить глазами за лобовым стеклом, пытаюсь в непроглядной тьме разглядеть землю, как говорится установить с ней визуальный контакт. Штурман резко бросает: «Влево три!». Господи, на этом приборе (УГР-указатель курса) самая маленькая градуировка. В свете красной подсветки трудно рассмотреть шкалу с ценой деления два градуса. Чуть-чуть влево, даже не дал ножку, а только подумал: «вроде хорош!». Голос штурмана звучит замедленно, с растяжкой: «Р-е-ш-е-н-и-е...?». Кажись, за стёклами мелькнул какой-то огонёк. По-моему, это огонёк на мачте над ближним приводом (БПРМ). Точно в подтверждение, зазвенели часто-часто звоночки маркера. Краем глаза, в темноте штурманской кабины, вижу чёрный силуэт штурмана. Он только что был, согнут, и наклонён вперёд. Иван сидит впереди и ниже меня, значит, он за землю зацепится раньше. Мне тоже очень хочется согнуться, наклонить голову вниз и поискать хоть что-нибудь на земле, хоть огонёк, хоть проплешины снега между деревьев. Но это делать ни в коем случае нельзя. Это смертельно опасно. Уйдём под глиссаду, и земля сама тебя найдёт (она совсем рядом, высота 60 метров). Как у нас говорят: «Нет земли, нет земли, и бац, полный рот земли!». Так же краем глаза вижу, как штурман облегчённо выпрямился. За эти короткие секунды после его команды «решение», вертолёт уже проскочил достаточное расстояние, и я уже вижу первый огонёк, скользящий на встречу. Это первый из огней приближения. Коротко выдохнув, командую: «Полосу вижу, садимся!». Самой полосы вообще-то ещё не видно, но по огням приближения, по приборам я вижу, что идём мы нормально. В этом снегу попробовал включить фары, но тут же выключил. Бесплезно, образуется мощный световой экран – ни черта не видно. В снежной круговерти мелькают огни подхода, полоса уже рядом. Штурман: «влево ещё два». Начинается быстрый отсчёт скорости и высоты. Из темноты выплывают огни порога ВПП. Такие зелёные, добрые фонарики. Они, кажется, приветливо зовут: «Сюда-сюда, ребята! Вы идёте правильно!». Штурман читает: «Скорость 100, высота 30!, скорость 80, высота 20!, скорость 70, высота 10!». Земля совсем-совсем рядом. Слева и справа от вертолёта бегут желтоватые огоньки боковых границ полосы. Скорость не буду уменьшать, ветер спереди и слева, поэтому на этой скорости 70 км/ч и будем садиться. До земли последние метры, штурман читает высоту: «Пять, три, метр». Чуть-чуть поддержал «шаг-газ», и вертолёт мягко-мягко коснулся основными колёсами заснеженной полосы. Чуть придержал ручку, и уже передняя стойка плавно опустилась, прижав колёса к земле. Машина быстро теряет скорость на пробеге.

– «21147-посадка!».

И вот мы уже медленно катимся по полосе, время от времени включая и выключая фары. Снег пошёл гуще, метель беснуется, погода становится всё хуже. Вовремя мы прилетели. Ещё чуть-чуть, и пришлось бы лететь на запасной в Инту. Никаких, чуть-чуть, мы уже на земле, осталось дорулить до стоянки.

Плавно поворачиваем на пятую рулёжную дорожку. Машина повернула влево на 90 градусов, и теперь, в снежной круговерти, чуть видны окна общежития. За их тёплым светом нас ждут. Выпускаю посадочную фару и две мощных белых вспышки, сквозь снег летят к знакомым окнам. За одним из них моя жена Татьяна сейчас ждёт меня и эти вспышки фар для неё

этакий сигнал: «Я уже здесь, я почти дома, и, через минут 30—40, приду домой. Так что, родная, начинай собирать на стол!».

В темноте ночи вспыхивает фонарик встречающего техника, он призывно машет нам. Последние метры руления, и мы приехали. Скрипят тормоза, малый газ, несущий винт теряет обороты.

Охладили двигатели, выключились. Теперь слышно, как воет метель, толчки ветра лупят по вертолёту. На магнитофон, послеполётный разбор. Быстренько затормозил винт. Машину заправлять не надо, вокруг вертолёта спустилась тьма. Через неё почти не пробивается свет прожекторов с осветительных мачт. Уже поздно, поэтому автобуса не будет. Бредём через лесок от стоянки в аэропорт. Чего-то устал я сегодня. Санчасть мой экипаж прошёл 12 часов назад. Если завтра не в наряде, напишем рабочее время 12 часов. А если в наряде (чего-бы не хотелось) – только 11 часов 30 минут. Такая мелкая хитрость для учёта рабочего времени.

Топоча обледенелыми, заснеженными унтами, поднимаемся по лестнице на второй этаж. Смотрим наряд. Завтра моего экипажа в наряде нет. Ну, так это совсем другое дело! Быстро заполнили бумаги, мои подписи в задании на полёт и по домам. Спасибо экипажу за работу. Мы с радистом живём в одной общаге, бортмеханик чуть дальше, в следующей. Поэтому экипаж распадается и в темноте наши фигуры бредут домой. Вот и пришли. Подымаюсь тяжело по лестнице. Унты эти пудовые, ползунки, лётная куртка. Ну, вот и мой этаж. Жена встречает в коридоре, пробегая из общей кухни в нашу комнату. На ходу чмокает в щёку: «Чего-то ты сегодня так поздно? Я уже который раз собираюсь разогревать ужин!»

Работа у нас такая. Водить в небесах вертолёты. В комнате тепло, уютно. Вкусно пахнет ужин. И тут же в голове мысль: «а сто грамм с мороза, самое то!».

«Повариха и балок»

*«Вихри враждебные веют над нами,
тёмные силы нас злобно гнетут»
(старые «песни о главном»)*

Работа вертолётчика сложная, интересная, требует серьёзного отношения к себе, полной самоотдачи. Но среди тысяч часов полёта бывают минуты, о которых спустя много лет, без смеха вспомнить невозможно.

Лето 198... года. Работаем на базе, т.е. в Печоре. Работа очень простая. Заправляем четыре с половиной тонны керосина, взлетаем в Печоре, идём на площадку Геолог. Эта площадка находится в семи километрах на северо-восток от аэродрома. Там цепляем на подвеску «балок» и тащим его по воздуху на строящуюся буровую «Восточный Аранец-1», и потом домой в Печору на заправку. Каждый рейс занимает часа полтора. В общем, никаких трансатлантических перелётов. Простые суровые будни вертолётчика. Таких рейсов за день можно сделать четыре-пять. Как будет нужно «заказчику» или как пойдёт груз.

О грузе – особо. «Балок» – это деревянный домик бурильщика, обшитый по краям металлическими уголками. Одна или две двери и пара окон. Снизу приварены сани, сделанные из труб. Этаким, «параллельнопипед» (выражаясь языком учёных-юмористов). Весит эта «вершина» архитектурной мысли вместе с санями около пяти тонн. Характер имеет крайне паскудный. Ну не хочет «параллельнопипед» летать по небу. И будучи подвешен под вертолётком на «пауке» (это четыре троса, соединённые одним узлом, а на концах тросов специальные карабины) ведёт себя, как последняя скотина. Везти его можно только на скорости 80—90 км/ч, и при этом, «балок» старается показать, что он сам по себе, а вертолёт сам по себе. Правда иногда попадаются смиренные экземпляры и едут, как вкопанные со скоростью до 100 км/ч.

Вот этот был третий за день – и самый шустрый. Чего только он не вытворял. И поперечно раскачивался и продольно, и какие-то сложные пируэты выписывал. Мы его уже по-всякому пытались везти. И скорость гасили, и вверх-вниз давили потоком. В общем, кровушку он из нас попил. На такой скорости МИ-6 трясется (но на нём и так вибрации не маленькие), а на скорости 70—60 приборная доска ходит ходуном. Ну, это всё лирика. Слава Богу, ехать от Геолога до Восточного Аранца километров пятьдесят. Правда, ветерок в лоб, поэтому будем примерно за час. Так что час этот «параллельнопипед» можно и потерпеть.

Восточный Аранец-1 находится в 50 км на юго-восток от Печоры. Погода – миллион на миллион. Красота! На горизонте видны Уральские горы. Воздух прозрачный. Картина изумительная. Внизу тайга с проплешинами болот, ручьи, а на востоке стоят дальней стеной горы. До них от Аранца километров сорок пять. Хорошо видны заснеженные вершины гор. На самом верху белый снег, ниже – рыжеватые выступы скал с резкими тенями, а ещё ниже, предгорья и увалы, покрытые тайгой.

Всё-таки прекрасен Приполярный Урал. Вот впереди показалась нужная нам буровая. Сверху, строящаяся буровая, похожа на гантель. В одном кружке этой гантели уже стоит вышка со всеми атрибутами. А в другом кружке гантели мы ставим балки. Там будет жилой городок. И соединяет эти два кружка ручка гантели, такая своеобразная перемышка.

Первыми на буровую приезжают по воздуху котлобак (столовая) и баня. Они самые тяжёлые и самые нужные людям в таёжных условиях. Еда и баня – это святое.

Постепенно, балок за балком, мы выстраиваем целую улицу. Мужики уже стоят в нужном месте, мы зависаем над этим местом. Такелажники, упираясь палками, разворачивают балок, как им надо, и мы ставим его плавно. Быстро и чётко. Не надо крана, не надо таскать балки трактором, перемалывая тундру и превращая буровую в рукотворное болото.

В этот раз наш груз надо было поставить рядом с котлобаком. Ну, не рядом, а в метрах пятнадцать. Плавно подходим, высота метров пятнадцать, потом десять.

На крылечке котлобака стоит повариха. Видимо после обеда выдалась свободная минута, вот она и вышла на крыльцо отдохнуть на солнышке и полужгать семечки. Женщина, выдающаяся во всех отношениях. Таких красавиц писали на своих полотнах Рубенс и Кустодиев. Молодая, красивая, кровь с молоком. Выдающийся бюст, семечки в полных руках так и летают в рот.

При висении вертолётчик выбирает точку на земле и, относительно её, контролирует все перемещения вертолёта (влево, вправо, вверх, вниз, курс). Если выбранная точка никуда не перемещается, значит, вертолёт стоит, как на постаменте, т.е. висит в воздухе неподвижно, слегка покачиваясь.

Глядя через открытый блистер на впечатляющий бюст поварихи, понимаю, лучшей точки для контроля устойчивого висения не бывает. Так бы и висел, тем более что вид сверху, как в журнале «Плейбой». Но, понимая, что сейчас произойдёт, снял левую руку с рычага «шаг-газ» и помахал поварихе: «Уйди, дурёха, в котлобак!».

Но, видимо девушке не объяснили, что значит стоять почти под висающим вертолётком, тем более под таким, как МИ-6. Либо она хотела поближе рассмотреть весь процесс установки балка, либо просто не понимала, что дальше произойдёт. Даже ещё успела пренебрежительно помахать мне рукой, свободной от семечек. Мол, занимайся своим делом и не отвлекайся на такую красоту неопишемую.

Когда вертолёт висит, от несущего винта несётся вниз поток воздуха со скоростью 35 м/сек. (почти 125 км/час). Этаким рукотворный торнадо. Причём, этот торнадо чуть опаздывает. Сначала над вами появляется вертолёт, а через секунды, вихрь. Вот такие дела.

Сначала улетели семечки. Затем повариха. Причём улетели недалеко. Всё-таки она девушка в теле, на глазок килограммов по сто. Поэтому вихрь её снёс с крыльца котлобака, развернул ко мне спиной, поставил на четвереньки. Всё, как в сказке: «Избушка, избушка, встань к лесу передом, а ко мне задом». На этой «избушке» задрался подол до самой головы, открылось нежно-салатное бельё и две полные белые ноги, которые эротично суетясь, пытаются вернуть тело в вертикальное положение. Вы когда-нибудь пробовали встать с колен, когда вам в попу дует ветерок 35 метров в секунду? Лучше не пробуйте. Всё равно ничего не получится.

Со мной случилась истерика. В наушниках голос оператора:

«Командир, влево-вперёд три метра. Метр вниз!». Я понимаю, что от смеха ничего пока сделать не могу. Главное, не раскатыть балок, ни за что не зацепиться, поэтому взял три метра вверх. Оператор сердито: «Я говорю метр вниз, а ты три верх». На моё молчаливое хрюканье сквозь зубы, оператор справедливо заметил: «Что происходит?» Здесь уже и бортмеханик, который сидит позади меня, тоже сунул голову в свой блистер и увидел картину внизу. На борту стало два хохочущих и хрюкающих идиота. Штурман в нижней кабине насторожился, оторвался от своих бумаг и, перехватив мой взгляд, тоже посмотрел влево и вниз. Нашему полку прибыло. Нас уже трое. Бортоператор, отойдя от люка в полу, метнулся к левому борту, глянул в иллюминатор и тоже влился в шумную компанию ценителей прекрасного. Хуже всего второму пилоту. Он сидит справа, привязанный ремнями к своему креслу и ничего не видит. Ему обидно. У людей такая весёлая жизнь на борту, а он, как бедный родственник. Но все попытки его покинуть кресло и посмотреть, что происходит, я пресёк на корню. Должен в экипаже оставаться хоть один серьёзный человек.

Пока успокаивали вертолёт, ставили на нужное место балок, я потерял из виду прекрасную повариху. То ли она заползла под крылечко котлобака, то ли умудрилась встать и убраться в свою кухню, не знаю.

Переместились на площадку, забрали «паук» внутрь, подошёл бурмастер. Он тоже всё видел и тоже получил положительный заряд эмоций.

Когда привезли часа через три очередной балок, бурмастер передал «привет» от поварихи. Сказала, что если эти гады попробуют прилететь обедать на буровую, накормит стрихнином. Я её видел довольно близко, поэтому верю. Такая накормит! Домой летели весело перешучиваясь. И лишь второй пилот сидел с кислым видом. В кои-то веки радости, полные штаны, а он пропустил. Не горюй, Колюня, будет и на твоей улице праздник!

«Белое проклятье» (враг, который всегда рядом)

*«Такого снегопада, такого снегопада —
Давно не помнят здешние места,
А снег не знал и падал,
а снег не знал и падал —
Земля была прекрасна,
прекрасна и чиста»
(эстрадная песня)*

Если стороннему наблюдателю доведётся оказаться зимой в аэропорту, он может наблюдать (если повезёт) взлёт вертолёта. Машина медленно рулит по заснеженной рулёжной дорожке к взлётной полосе. Не доехав до неё, вертолёт поворачивает влево и скоро оказывается в квадрате для взлёта. Его можно определить по белым и красным огням, проглядывающим в снегу по краям квадрата. Вот вертолёт замер на какое-то время. Затем звук двигателей усиливается, и вертолёт медленно зависает. Одновременно с этим, клубы снега, поднятые винтом, всё увеличиваются, уплотняются и скоро большое белое пятно полностью скрывает от глаз наблюдателя висящий вертолёт. В этом пятне что-то гудит, свистит, изредка мелькнёт вспышка красного проблескового маяка. Потом огромное пятно крутящегося снега начинает смещаться в одну сторону, вытягивается. И вот, с той стороны, куда пятно вытягивалось, как чёрт из табакерки выскакивает вертолёт. Он уверенно набирает высоту и скорость. Взлетел.

Вот это клубящееся, белоснежное пятно, ещё тянущееся за взлетевшим вертолётom, называется «снежный вихрь». Красиво звучит. Так вот, эта красота погубила десятки жизней, покалечила много людей, оставила кучу разбитых вертолётom. Снежный вихрь на висении укрывает от взгляда лётчика земные ориентиры. И человек становится беспомощен. Как висим, куда смещаемся и смещаемся ли? А неконтролируемый вертолёт ползёт в какую-то сторону и цепляется за что-то, ломает винты, переворачивается на бок. А дальше, как повезёт. Может, выскочите, хоть и покалеченные. Или вертолёт сгорит, унося с собой жизни экипажа и пассажиров. Потом, в сухих строчках приказа, можно прочесть: «Из-за потери пространственной ориентировки произошла авария (или катастрофа, это если есть покойники)». Вот такой красивый «снежный вихрь».

А поскольку зима в Республике Коми длится долго, и снега всегда выпадает по самое не могу, то и встреча с этой гадостью под названием «снежный вихрь» возможна на любой площадке. И хоть площадки должны быть укатаны, на них установлены фонари и ёлочки для визуального ориентирования экипажей (так называемая маркировка), всё равно нужно быть готовым к тому, что на посадке или взлёте может образоваться снежный вихрь, и ты потеряешь землю.

Спасибо судьбе, что она свела меня с настоящими отцами-командирами, которые сами летали, как боги, и могли научить других. В авиации действует очень простой закон. Какие бы не были на тебе погоны, должности и т. д. и т. п., лётчики уважают только тех, кто сам может летать. Как бы красиво не говорил авиационный командир или начальник, веры ему, как лётчику не будет, пока он на практике не докажет своё право называться «Лётчиком!».

Мне очень повезло. Я встретил такого лётчика. Зовут его Владимир Аркадьевич Пау. Когда-то я попал к нему зелёным вторым пилотом, сразу после училища и переучивания на МИ-6. Тогда мне было чуть больше 19 лет, а ему ближе к сорока. Тогда он мне казался древним, как динозавр и мудрым, как сова. Он и сейчас, дай бог ему здоровья, мудрый.

А насчёт древности, – теперь я понимаю, что у Владимира Аркадьевича был самый золотой возраст вертолётчика.

И вот, когда я стал молодым командиром МИ-6 (это было весной 1985 года), подошла моя первая командирская зима. Тогда, и сейчас действовало и действует мудрое правило – в сложных условиях молодой командир летает с «нянькой» (т.е. проверяющий на правом пилотском кресле). Вот такой «нянькой» для меня оказался Владимир Аркадьевич. За его спиной огромный опыт полётов в любых условиях. Вот этот опыт он по крупице передавал мне, молодому командиру. Это как раз то, чего современной авиации отчаянно не хватает. Разрывается связь времён. Уходят те, кто могут, умеют и знают. А передать этот опыт не кому. Нет на подходе сотен молодых выпускников лётных училищ. А те несколько десятков молодых вертолётчиков, выпускников Омского лётного колледжа, погоды не делают. Ладно, не будем о грустном. Вернёмся к «снежному вихрю». Владимир Аркадьевич учил просто и понятно, а потом и показывал на практике.

Первое: «Саня, не дёргайся. Контролируй не только поведение вертолёта, но и свои эмоции, не напрягайся».

Второе: «Никогда не шути с посадочным весом. Вес вертолёта на посадке должен быть таким, чтобы, даже зависнув над щитом, если потеряешь землю, мог уйти на второй круг».

Третье: «Расчёт на посадку должен быть очень точным. Вертолёт должен погасить поступательную и вертикальную скорость, т.е. замереть в воздухе у левых передних знаков посадочной площадки. Как раз у тех знаков (фонарей или ёлочек), на которые будешь смотреть на висении».

Четвёртое: «Курс захода на посадку должен быть выбран с таким расчётом, чтобы если накроет вихрем над щитом, можно было уйти на второй круг, не рискуя влететь во что-нибудь. То есть, чтобы впереди не было буровой вышки с её растяжками, ни антенн, ни труб, ни балков. Ничего такого, за что можно зацепиться вертолётom или лопастями, когда будешь уходить на второй круг вслепую».

Пятое: «На посадочной прямой, на снижении, когда скорость вертолёта будет примерно 80 км в час, на авиагоризонте под силуэт самолёта подведи черту искусственного горизонта. Если вихрь накроет капитально и потеряешь землю – двигателям плавно взлётный режим, ручку от себя (плавно), но не перестарайся, чтобы самолётик не ушёл ниже выставленного тобой искусственного горизонта (иначе зароешься носом в землю). И постарайся удержаться на выбранном курсе без кренов. И терпи, терпи – не дёргайся! Машина сама вынесет тебя из вихря».

Вот за этими, вроде не сложными рекомендациями и порядком действий на всех этапах захода и ухода, и стоит огромный практический опыт вертолётчика. А теперь практика. Зима, снежок сыплет. Вроде не густой. Но пока мы летим до нужной буровой, он успел хорошо присыпать площадку, и ветерок у земли слабый, значит, вихрь не будет сдуваться назад. Снижаемся, осматриваем площадку, намечаю курс захода на посадку, выполняем маневр и вот мы на предпосадочной прямой.

Т-а-а-к, площадка замерла в левом нижнем углу лобового стекла, никуда не смещается, – только увеличивается в размерах. Идём вроде нормально. Вроде, или нормально?! Нормально, правильный расчёт. На скорости 80 км в час подвёл линию горизонта под самолётик. Скосил глаз на Владимира Аркадьевича. Он подмигнул мне: «Не дрейфь, командир, пока всё правильно. Если что, я подстрахую». Его руки мягко держатся за ручку управления и «шаг-газ», ноги на педалях, но он не мешает мне. Площадка вот-вот перед нами. Подгашиваю скорость, уменьшаю высоту. В наушниках раздаётся мерный, спокойный голос бортмеханика: «Вихрь на хвосте, вихрь на крыле, вихрь накрывает». Это у нас методика такая, чтобы мне было легче, чтобы я соразмерял, с какой скоростью вихрь догоняет нас и скорость вертолёта. А мы уже у левых передних знаков щита, точно перед ними и я вцепился взглядом в угловые фонари

(белый и красный) и ёлочки, которые треплет бешеный поток от несущего винта. А вот и он, родимый, – снежный вихрь. Пока вижу землю. Докладываю: «Землю слева вижу». В наушниках слышен голос Аркадьевича: «Справа землю вижу». Но через несколько секунд фонари и ёлочки за бортом будто тускнеют и размываются. И вот их, как не было. За блистером реущая белая мгла. Я потерял землю. Докладываю. В ответ всё такой же спокойный голос Владимира Аркадьевича: «Земли справа не вижу». Опаньки! Вот оно, то самое! Нарвались. «Спокойно, Саня, не дёргайся!», – говорю сам себе. Давай, как учили. Коррекцию вправо. Движки добавляют мощности, шаг плавно вверх, режим до взлётногo. Ручку от себя, но не пережать, чтобы вертолёт сильно не опустил нос. Теперь взгляд только на приборы. Так, идём без крена, держимся почти на курсе (ушёл на три градуса влево), сейчас исправим, обороты в норме. Секунды тянутся длинные-длинные, как осенние ночи. Мы вроде куда-то едем, нас тащит могучая сила, но ничего пока не видно. Стрелка скорости прыгает, дёргается, но ещё нет устойчивых показаний. В-о-о-т, вертолёт затрясся, переходя на косую обдувку. Да, когда же это кончится?! Ух ты!!! Кончилось! Мы выскакиваем из вихря. За стёклами кабины появляются заснеженные деревья, слева мелькает буровая вышка. Скорость плавно нарастает, земля уходит вниз. Чуть крен не удержал, вот нас и повело на разгоне вправо. Выровнял вертолёт. Успокоился. Начинаем всё сначала. Повторный заход. Сейчас уже легче, часть снега мы на площадке всё-таки раздули. Действительно, на втором заходе, я также уцепился за левые передние знаки щита. Вихрь появился, но уже не такой лютой. И земля не потерялась. Сели, разгрузились, взлетели и покатали на базу. Владимир Аркадьевич говорит: «Вот видишь, если не дёргаться, и делать всё правильно – ничего страшного». Таких посадок потом было много, я приобрёл опыт и дальше уже летал сам. Так же учил своих вторых пилотов. Потом были сотни таких же посадок на заснеженные площадки, но спасибо науке, много раз с благодарностью вспоминал своего командира. И каждый раз, когда выскакивал из очередного снежного вихря, в голове звучал голос: «Главное, не дёргайся Саня, и всё будет нормально». Теперь, когда я вижу взлетающий в снежной круговерти вертолёт, я понимаю – каково это там, в кабине экипажу. А раз опять и опять вертолёт уходит из снежного вихря в зимнее небо, – значит, хорошие у них были учителя.

«Шестёрка»

*«Когда уходим мы к неведомым высотам,
За нами в небе след искрящийся бежит,
Но первая любовь с названием работа,
Останется с тобой оставшуюся жизнь»*

Ю. Визбор

Я очень хорошо помню, когда первый раз его увидел. Нет, сначала был звук. Да, именно так, сначала был звук.

Тёплым августовским деньком 1977 года, мы с моим другом Вовой Семёновым, рванули в «самоволку». Покинув расположение аэродрома Большая Кахновка, принадлежащего нашему славному Кременчугскому училищу лётчиков ГА, мы направились в микрорайон «Молодёжный». Этот микрорайон построен около Кременчугского НПЗ (нефтеперерабатывающего завода), и находится неподалёку от нашего аэродрома.

Чего мы попёрлись в «самоволку», не суть важно, то ли к девочкам на свидание, то ли просто воли захотелось молодым восемнадцатилетним организмам. Главное, что мы идём свободно по улице Молодёжного микрорайона, настроение изумительное, здоровья, хоть отбавляй, в кармане три рубля. Короче, – выше нас только небо, круче нас – только яйца.

И вдруг – этот звук. Мощный, низкий, звенящий гул и приглушённое хлопанье, похожее на клёкот орла. Мы с Вовой синхронно завертели головами, пытаясь определить источник звука. Он, этот звук, приближался, заполняя собой всё, заглушая гудки машин, топот ног пешеходов и шелест листвы на деревьях. Звук шёл сверху, с неба и, подняв голову, я увидел над крышами домов огромный серый вертолёт. Лопасты огромного несущего винта, казалось, лениво перемалывали воздух, а фюзеляж, имеющий по бортам большие крылья, с земли напоминал огромный летящий крест. «Ничего себе, махина», – мелькнуло в голове. Когда вертолёт пронёсся мимо и его гул затих вдаль, мы с Вовой переглянулись. «Это МИ-6 (шестёрка)», говорю Вове. «Ну и сарай», – ответил Вова.

Тогда я ещё не знал, что эта промелькнувшая в небе машина станет моей судьбой на долгие десятилетия. И пролетят эти годы, как один миг. И на всю жизнь останется ощущение прикосновения к чему-то могучему, красивому и необычайно привлекательному.

Но это ощущение пришло не сразу. Был долгий период привыкания человека к вертолёту, узнавания его, всех его сильных сторон, недостатков и т. д. и т. п.

Буквально через неделю состоялась вторая встреча с «шестёркой». На этот раз в воздухе. К этому времени вся наша эскадрилья (почти вся) вылетела самостоятельно и мы потихоньку набирались опыта, летая по кругам самостоятельно. Это были, наверное, самые счастливые, самые сладкие минуты начала лётной жизни. А как же, мы уже летали сами!

В кабине нашего МИ-4, бортовой номер 35221, двое. На левом кресле за командира – я, а на правом, за второго пилота – Руслан Клочков. Мы в одной лётной группе, и сегодня летаем в таком составе.

Вдруг в наушниках раздаётся незнакомый бас: «Простак-5, 21173, разрешите вход в круг, заход к вам». Впереди нас, в круг полётов входил МИ-6. Чего-то он привёз из своего в Глобино (аэродром, где они базировались) в нашу Большую Кохновку.

Нас раширало любопытство. А давай поближе к нему подойдём, чтобы лучше рассмотреть. Сказано – сделано! Подошли на свою голову (вернее задницу). Наш лёгкий МИ-4 (с его шестью с небольшим тоннами полётного веса) попал в спутную струю этого «пришельца». Вернее не попал, а я его старательно всунул, стараясь подойти поближе. Как нас кидало по кабине

(хорошо, хоть пристёгнуты), как вертолёт кидало по небу. Повезло, что зацепили краешек спутной струи и потому «обделались лёгким испугом» (как говорил Михаил Евдокимов).

После посадки доложил своему пилоту-инструктору. Если пропустить все парламентские выражения и междометия Владимира Павловича Дубовика – то останется короткое резюме. «Саня, на хрена вам аэродинамику преподают, если ума не хватает понять – куда вы лезете!».

Третья встреча произошла на земле. В марте 1978 года на аэродроме Глобино мы проходили военные сборы. Вот в карауле и пришлось стоять на посту по охране стоянки вертолётов МИ-6. За многие часы топтания на посту и перемешивания мартовской грязи вокруг стоянки я имел возможность хорошо рассмотреть исполинский вертолёт снаружи.

Но судьба так распорядилась, что наши пути сошлись надолго. И постепенно я стал понимать и чувствовать эту машину, как родное и близкое существо.

А сначала было не до смеха. В кабине МИ-4 или «четвёрки», на которой я заканчивал летать в училище, было всё привычно. И запах божественный. Этакая смесь запахов бензина Б-95-130, эмалита, металла, резины и чего-то такого, родного.

А в кабине МИ-6 пахнет по-другому. Керосином, гидравликой, АМГ-10, в общем, всё не то и не так.

Окончив училище, и не успев набраться опыта на МИ-4, я попал сразу на переучивание на вертолёт МИ-6. После прохождения теоретической подготовки приступили к программе полётов. Своё первое зависание на вертолёте МИ-6 я буду помнить всю жизнь. Вторая половина тёплого апрельского денька. Воздух пропах полтавскими чернозёмами и ещё чем-то неуловимым весенним. Кончается лётная смена. Сейчас будет моё первое знакомство с «шестёркой» на практике. Предыдущий слушатель освободил левое пилотское кресло, и я, гордый, как надутая камера от «Белазы», забрался на место командира вертолёта. Подогнал педали, пристегнулся, взялся за ручку циклического шага (РЦШ) и за «шаг-газ». Вертолёт стоит, слегка покачиваясь, на земле, движки запущены, винт со свистом молотит воздух: хоть сейчас в небо. В наушниках насмешливый голос пилота-инструктора Виктора Ивановича Приходько: «Ну, давай, отделяй корабль от планеты».

Вспотев от усердия, тихонько тяну «шаг-газ» вверх. Некоторое время ничего не происходит, а потом пилотская кабина плавно идёт вверх. Вот уже высота метра четыре от земли. Это же надо. Первый раз завис на МИ-6, и так точно. «Висю», как вкопанный! Не смещаюсь ни вперёд, ни назад, ни влево, ни вправо. Нет, ну есть же умельцы в русских селениях. С налётом училищным 61 час на МИ-4, и после такого перерыва, так висеть!

Гляжу орлиным глазом на низкое солнышко, на землю, на синее небо и «гордюсь» собой. И здесь в наушниках раздаётся всё тот же насмешливый голос Приходько: «Саня, мы сегодня будем зависать, или так и будем выпендриваться, стоя на двух колёсах?».

Ошарашенно смотрю на инструктора. Он, взяв управление на себя, рекомендует мне посмотреть в левый блистер назад. Глянул, и обалдел. Задние колёса вертолёта стоят в двух глубоких ямах посреди полтавского чернозёма, и только передняя стойка видимо в воздухе, а хвост у самой земли. Елозя ногами на педалях, я у этих ям нагрёб приличный бруствер, на радость всем аэродромным сусликам.

Инструктор резво тянет шаг вверх, – и вот уже моя голова на высоте трёхэтажного дома. «Вот это мы зависли, а то, что ты нам изобразил, называется по-другому», комментирует Виктор Иванович. Конец смены, топлива в вертолёте около тонны, и у простой «шестёрки» (бортовой номер СССР-21173, это машина не МИ-6А, т.е. без автопилота) центровка очень задняя. Поэтому хвост вертолёта в трёх метрах от земли, а кабина на высоте третьего этажа. К её габаритам, инертности, надо привыкнуть. Пришлось привыкать.

Когда после переучивания пришёл в лётный отряд, оказалось, что на шесть вторых пилотов, только пять командиров. Чтобы я не остался без налёта, меня ставили в экипаж к разным командирам. Училище училищем, но по-настоящему летать второй пилот учится только у сво-

его командира. Я помню всех их – своих первых командиров. Они были разными, со своими характерами, привычками, недостатками и сильными сторонами. Показывали, рассказывали мне – молодому пилоту. Я, как губка, впитывал лётную науку. Что-то получалось сразу, что-то приходилось повторять несколько раз. Когда, через некоторое время я полетел в проверочный полёт с комэском, тот удивился – чего только я не нахватался от своих командиров. От каждого командира что-то своё влилось в мой лётный (пока ещё куцый) опыт, но постепенно, с годами, стал вырабатываться свой лётный подчёрк.

О комэске хочется сказать особо. Первый командир эскадрильи – Михаил Сергеевич Гошко. Очень жаль, что он ушёл из жизни так рано. Всего три с половиной года довелось мне полетать под его началом. Но за те, немногие полёты, когда доводилось мне летать с ним в качестве второго пилота, или когда он разговаривал со мной, разбирая мои ошибки или прегрешения – Михаил Сергеевич успел сделать главное. Успел поставить меня на правильный путь, дать чёткие нравственные и профессиональные ориентиры, показать, что такое настоящий лётчик, каково быть командиром и нести ответственность за свои поступки, решения и за свой экипаж и вертолёт.

Простой пример. Сентябрь 1979 года МИ-6 возвращается на базу после целого дня полётов. Внизу под нами красивейшая осенняя тайга. На тёмно-зелёном фоне ярко-оранжевыми пятнами горят оранжевые и красновато-жёлтые лиственные деревья. Сентябрьское холодное синее-синее небо. Воздух плотный холодный. Ми-6 сидит в нём плотно, как утюг. Облачков нет, солнце клонится к закату. Комэск сидит в левом командирском кресле, чуть сторбившись, смотрит в лобовое стекло, думая о чём-то. Я старательно пилотирую, хочется, чтобы стрелки замерли на приборах, как положено. Сказано – скорость 220, высота 450, курс 175, значит так и должно быть. Обороты в норме. Хорошо едем. И вот в размеренный процесс воздухоплавания вклинивается спокойный голос Михаила Сергеевича: «Саня, а что это за деревня слева от нас стоит на берегу?».

Я ответил в том духе, что не царское дело смотреть за всеми деревнями, у нас для этого на борту штурман есть, я типа осуществляю пилотирование «воздушного судна» и знать не знаю, что это за населённый пункт.

Голос командира мгновенно налился вкрадчивой ехидностью, и второй вопрос прозвучал, как бы, между прочим: «Зачёт штурману отряда по району полётов сдавал? Сдавал! Ну-ну!».

Гошко наклоняется вниз и вперёд к штурману вертолёта, берёт у него карту, суёт её мне в левую руку и говорит: «Теперь, голубь, будешь все деревни по пути, по обоим берегам реки, опознавать и докладывать. Т.е. осуществлять визуальную ориентировку, а не просто баранку крутить. Если в следующем полёте покажешь такие же знания – вертолёт будешь долгое время наблюдать с земли. Вопросы есть? Вопросов нет!».

Точно так же поступал и мой командир звена – Владимир Аркадьевич Пау. Задав вопрос по топливной системе и не получив чёткого ответа и оправдание, что мол это дело бортмеханика и т. д. и т.п., Аркадьевич сказал: «Саня, а ты когда-нибудь собираешься быть командиром вертолёта? Ага, собираешься! Тогда представь себе – к тебе обращается твой экипаж. Что делать будем? Твоё решение – командир? А ты в ответ ни бе, ни ме! Только „дубы“ на козырьке фуражки. Во, картина маслом. Поэтому выбрось дурь из головы и запомни, ты должен знать и уметь многое, если не больше других».

И правда, сам показывал, как проверить те или иные показания или параметры, сидя на месте бортмеханика. Через некоторое время я ему уже без запинки рассказывал, каков порядок выработки топлива на «автоматике», при каком остатке подключаются насосы, загораются табло, какова ёмкость каждого бака, какие баки входят, в какую группу и т. д. и т. п.

Молодой командир вертолёта МИ-6 — Виталий Александрович Матаев. Он только ввёлся в командирские и в составе экипажа я у него второй пилот. Ну не умел я тогда возить на подвеске

эти проклятые «балки». Не улавливал ещё тонкости пилотирования вертолѐта с таким грузом на внешней подвеске.

Вместо точных, небольших, дозированных движений ручкой управления – только усугублял раскачку груза. И когда груз летал под вертолѐтом от колеса до колеса, Виталя брал управление на себя и несколькими точными движениями успокаивал балок, и тот, как ни в чём не бывало, летел вместе с вертолѐтом, слегка покачиваясь. А я сидел в правом кресле и злился на свою тупость и думал: «Пусть сам везѐт, мне же спокойнее!» Но внутренний голос говорил: «Раз откажешься, два откажешься – никогда не научишься!». Поэтому опять просил у командира взять управление, внутренне опасаясь, а вдруг не даст. Мол, сам доведу, а то ты опять раскачаешь груз. Но Виталий Александрович спокойно передавал управление, и я, шибко стараясь, опять раскачивал груз, и Виталя его снова успокаивал. Спасибо ему за его терпение и науку.

Когда сам стал командиром, точно также, в полглаза, наблюдал за правым лѐтчиком и видел, как ему нелегко приходится с капризными грузами, и, дождавшись, когда раскачка становится уже просто неприличной, брал управление на себя, успокаивал груз, и вновь передавал управление второму пилоту. Правда, есть особая категория вторых пилотов. Их жизненный девиз: «Наше дело правое – не мешать левому!». То есть, вся жизнь идѐт по графику – от «ручки» до получки. Ну, это тема для отдельного разговора.

В экипаже как в семье. Все друг от друга зависят, друг у друга учатся. Когда я только стал молодым командиром – мой первый второй пилот Евгений Михайлович Вишнѐв был старше меня (что вы хотите – второй брак, четверо детей) и опыт лѐтный больше моего. Вот и у него учился. Заедем зимой на белизну с подвеской (трубы обсадные), и я везу трубы, но потею, «упираюсь», а он легко – играючи, ювелирными движениями, ведѐт машину, хоть бы хны! Белизна – это такая гадость! Небо белое, земля белая (ни кустика, ни деревца, ни одного тѐмного пятнышка – заснеженная ровная тундра), горизонт исчез, будто его никогда и не было. И вот сидишь в пилотском кресле, глядя только на силуэт самолѐтика на авиагоризонте – за стѐкла кабины смотреть бесполезно. Там всё та же белизна. И думаешь, господи, ну пошли хоть какой-нибудь лесок навстречу или тѐмный изгиб реки, хоть что-нибудь – не белое.

Но всё когда-нибудь кончается. И из этого белого ничего выплывает тѐмная вышка буровой с тѐмными балками, а там и лесок какой-нибудь нарисует. В общем, доехали.

Вот так, год за годом, и набирался опыта. И наконец-то наступил упоительный миг, когда я перестал думать, как летать. Теперь мне казалось, что машина и я – одно целое. Теперь руки и ноги сами делали то, что нужно, и вертолѐт послушно отзывался на каждое движение. Как говорили старые лѐтчики: «Она ещё только подумала (машина), а ты уже чуть-чуть „ручкой“ двинул, и полѐт, как песня!».

А ведь действительно, как песня. Одна из моих любимых мелодий – «Одинокий пастух» в исполнении оркестра под управлением Джеймса Ласта. Когда выпадает счастливый момент – мы идѐм на подбазу (Возей-51 или Денисовку или Харуту), а ленту МСРП-12 сегодня снимать для расшифровки уже не будут, и радист найдѐт в эфире эту прекрасную музыкальную композицию – он с лёгкой иронией шутит: «А сейчас по заявке командира звучит „Одинокий пастух“! Держись, робята!». Знают, стервецы, мою слабость. Топливо ещё есть, мы одни в бескрайнем небе, никто не мешает. Я беру управление на себя, экипаж плотнее вжимается в кресла – и-и – поехали!

Огромный вертолѐт, послушный мне, выписывает в небе виражи и спирали, то снижаясь к самой земле, то послушно набирает высоту, рисуя в небе причудливую линию полѐта. Арабская пословица гласит: «Если есть рай на земле, то он – на спине скакуна». Арабы, конечно, древний и мудрый народ, но я считаю, что для меня рай – в левом пилотском кресле моей «шестѐрки».

Я с детства хотел быть лётчиком. А когда стал лётчиком, хотел быть командиром вертолёта. И именно «шестёрки». И ощущая в руках вибрацию «ручки» и «шаг-газа», глядя на прекрасную землю внизу – я понимаю, что первая любовь с названием работа останется с тобой оставшуюся жизнь.

«Мутный Материк»

*«Под крылом самолёта о чём-то поёт
Зелёное море тайги»*

Лето 1992 года, июль месяц. Работаем с базы, т.е. из Печоры. Обычный транспортный рейс. Нужно отвезти вахту, продукты, запчасти на буровую Хабариха-40. Пока второй пилот с бортрадистом занимаются загрузкой вертолётa, механик заправляет машину, я со штурманом читаю прогнозы, знакомлюсь с фактической погодой по маршруту полёта, в уме прикидываю весь полёт. Сегодня очень хороший день. Погода везде ясная, солнечная, не очень жарко, хоть и лето. Принял решение на вылет в АДП, расписался в журнале, и мы со штурманом потихоньку пошлёпали на стоянку. Люблю неспешно пройтись по аэродрому в хорошую погоду. Аэродром живёт своей привычной жизнью. На стоянке МИ-8-ых заправляют какой-то борт, другой разгружают. Вдалеке, на стоянке АН-2, слышен рокот прогреваемого двигателя. А вот из-за леска в небе показался взлетающий самолёт АН-2. Вот он уже набирает высоту, и уютно тарахтя своим мотором, удаляется, постепенно уменьшаясь, и скоро превращается в точку над горизонтом.

Идём мимо стоянки МИ-2. Возле некоторых вертолётaв возятся техники. Одна «двочка» заруливает на стоянку. Чуть переждём, чтобы не попасть в струю винтов. «Двочка» умиротворённо затихает, а мы со штурманом идём дальше, к своим, самым дальним стоянкам. А вот и наши корабли.

На 42-ой стоянке стоит наша «ласточка» – МИ-6. Бортовой номер СССР-21896. От вертолётa отъехал топливозаправщик, и подкатила грузовая машина с продуктами и запчастями. Одновременно, со стороны конторы «заказчиков» подъезжает автобус с вахтой. Загрузили груз, продукты, на борт поднимается вахта. Привычно обхожу вертолёт. Священный ритуал – предполётный осмотр, раз и навсегда заученный порядок. От входной двери, против часовой стрелки, медленно обхожу машину. Взгляд привычно скользит по машине: шасси, створки, хвостовая балка, хвостовой винт, опора, правый борт, несущий винт, втулка, антенны, нос вертолётa и вот опять у трапа. Штурман смотрит своё, снимает чехлы с ПВД. Загрузка окончена, вахта на борту.

Итак, что мы имеем? Заправка 8,5 тонн, 38 пассажиров и полторы тонны груза и продуктов. Прикидываю – взлётный вес где-то 41900. Почти сорок две тонны. Будем взлетать по – самолётному, т.е. с разбегом. Так, экипаж на местах, двери закрыты, АПА привязали.

Начинаем. Тренаж в кабине, контрольные карты: «Бу-бу-бу, готовы, включен, в норме» и т. д. и т. п.

Движки запущены, прогреты, редуктор в норме, гидросистемы проверены, АПА уехал, техники под бортом показывают пальцем – «всё хорошо»! Можно вырुливать.

Поехали. Вертолёт привычно вздрогнул и, слегка покачиваясь на мощных стойках шасси, своими толстыми рубчатými колёсами покотился по рулётке к взлётной полосе.

Получив разрешение диспетчера, вырुливаем на ВПП. Машина, плавно вписавшись в разворот, замирает точно на осевой линии взлётной полосы. Ветер на полосе северный. Взлетать будем с курсом 340 градусов. Люблю я смотреть вдаль, на взлётную полосу. Интересно, где над полосой начинается небо? В сантиметре от бетонки, в метре или в десяти? Тысячи раз я поднимался в небо, и каждый раз предвкушение чуда не оставляет меня. Всего несколько точных движений, небольшое усилие руки и ты – в небе.

Запросили контрольное висение. Зависли, всё в норме, запаса мощи достаточно. Машина чутко отзывается на малейшее движение ручкой, «шагом».

– Печора – старт, 21896 к взлёту готов!

– 896, взлёт разрешаю.

Поставил вертолёт на бетонку, чуть подбросил «шажок», ручку плавно от себя – и побежали. Вертолёт устойчиво набирает скорость, ещё чуть-чуть уменьшим шаг, оборотики чуть выросли, машина прошла режим трясушки, ещё чуть-чуть прижмём ручку. Штурман монотонно читает скорость: «Скорость сорок, пятьдесят, шестьдесят...». Теперь чуть ручку на себя, берём плавно шаг, придержим нос педалью (чтобы сохранить при отрыве курс взлёта). Вертолёт величаво, не меняя тангажа, уходит от бетонки, набирая скорость и высоту. Бетонка замедляет свой бег, кажется, будто приостанавливается, и вся ширь горизонта и небес распаивается перед глазами. Мощный зверь, звеня турбинами и рокоча лопастями, послушно ложится на курс.

Доложили земле о взлёте и повернули в нужном направлении. Видны заречные дали, ажурные конструкции железнодорожного моста через реку Печору.

Набрали высоту, скорость и поехали по маршруту на Хабаровку-40.

Передал управление второму пилоту – Вите Мельнику. Он старательно крутит баранку, а я, поудобнее сев в кресле и откинув подлокотники, кручу головой по сторонам. Люблю эти минуты, как-бы безделья. На борту порядок, погода хорошая, видно на десятки километров вокруг, почти не болтает. Весь экипаж занят своими делами. Штурман – самолётовождением, второй пилот – пилотированием, механик – контролирует работу систем, бортрадист – связью. Один командир – как зритель на театральном балконе.

Красота вокруг. Тайга внизу зелёная, озера сверкают, как зеркала, на синем небе беленькие облачка. В тайге видны просеки, проплешины болот, в стороне проходят буровые вышки.

Вот в такой обстановке проходит примерно час. Витя Мельник всё также ведёт вертолёт. Штурман, глядя то на карту то на землю подправляет курс, давая команды второму пилоту.

Вертолёт всё дальше и дальше уходит от Печоры. Вскоре перешли на связь с другим диспетчером (это называется – «работать по направлению»)

Впереди показалась река Печора. Пока мы ехали по прямой, она, голубушка, в своём извечном русле, прошла мимо Соколово, Усть-Лыжи, Усть-Усы, и повернула на запад мимо Щельябожа, Захарвани, Денисовки, Мутного Материка. И вот, северная красавица река прямо перед нами.

С высоты 450 метров хорошо видны Печорские берега, леса за рекой до самого горизонта. По реке буксир тащит баржу, у берега приткнулись лодки. В рыжеватой воде Печоры хорошо просматриваются светлые отмели.

Река осталась за спиной. Под нами опять пошла сплошная тайга с редкими проплешинами болот. Ехать до буровой осталось около получаса. Солнышко с левого борта ласково пригревает. От монотонного гула двигателей и стрёкота лопастей клонит в лёгкую дрему. Так недолго и заснуть...

Дикий грохот и рёв внезапно сметает сонную одурь. Одним движением подлокотники назад, схватил «шаг» и «ручку», ноги на педали. Доклад по СПУ: «Взял управление!». По педалям, ручке, «шаг-газу» бьёт отвратительная дрожь (даже рукам больно), приборная доска ходит ходуном, стрелки на приборах кажутся размытыми. В наушниках, перекрывая дикий рёв, нарочито спокойный доклад бортмеханика: «Вибрация свободной турбины и трансмиссии правого двигателя, показания зашкаливают!»

Здесь уже не поможешь изменением режима работы двигателя. Кажись, подшипник опоры рассыпается (или уже рассыпался). Команда бортмеханику: «Выключить правый двигатель краном останова!». Краем глаза вижу, как мелькнула правая рука бортмеханика Вити Поздеева и рванула на себя кран останова. Грохот и рёв резко уменьшаются, но ещё довольно сильны, пока двигатель теряет обороты, что я хорошо вижу по прибору. Шаг немного сбрасываем, коррекцию вправо до упора, отдельное управление (рычаг левого оставшегося движка)

вверх, чтобы сохранить обороты несущего винта, ручку на себя. Главное удержаться на лету. Левый работающий двигатель на взлётном режиме. Мы резко теряем высоту.

Вокруг, куда не кинь взглядом, под нами одна сплошная тайга. Ни полянки, ни болотца, ни пропlesiны. На такие высоченные деревья садиться – врагу не пожелаешь. За нами оставались какие-то поляны, пустоши, несколько минут назад я машинально засёк их. Попробуем дотянуть до них. Плавно, блинчиком, разворачиваюсь влево на обратный курс. Установил скорость 140 км в час, при этой скорости минимальная вертикальная скорость снижения, а мне необходимо как можно дольше продержаться в воздухе.

– «Закреть пожарный кран правого двигателя!»

Механик докладывает: «Пожарный кран правого двигателя закрыт».

Глаза контролируют параметры полёта и главное – карают табло на приборной доске.

Только бы не это – красное «Пожар». Нам только и не хватало для полного счастья загореться в воздухе. Но механик молчит, табло не горит – и на этом спасибо!

Секунды полёта бегут. Мозг превратился в самый совершенный компьютер. Наступила какая-то удивительная прозрачность мысли.

Вес полётный сейчас около 39 тонн, где-то примерно 38900 кг, пойдёт ли «ласточка» с таким весом на одном движке. Высоты потеряли много, вертикальная скорость метра три в секунду вниз. Шаг больше брать нельзя, обороты на пределе. Оставшийся движок на взлётном режиме воеет, но тянет. Сколько там, этого взлётного режима? Не больше 60 секунд – непрерывно. Потом движок можно выкинуть, да и редуктор запороли.

Господи, о чём ты? Ты не о режиме думай и движке с редуктором, а как держаться в воздухе. Земля всё ближе. Уже идём на 120 метрах, правда и вертикальная скорость стала меньше – 1 метр в секунду, но всё равно снижаемся. Хоть медленно, но снижаемся.

Так, сигнал «Бедствие» на СРО включён, штурман дал координаты радисту, сам пытается отработать с диспетчером. Слышно, как бортрадист Витя Таранченко работает по второму каналу (дальняя связь), передавая координаты нашей предположительной посадки. Ой, как неохота садиться на болото. Можем завалиться на бок, тогда мало не покажется.

Впереди показалась первая прогалинка в лесу. Ой, какая она маленькая. Такой громила, как МИ-6 туда не влезет. Пока ещё запас высоты есть – поищем что-нибудь получше.

Вахта на борту сидит тихо, никакой паники, видно они не поняли, что происходит. Высота уже 80 метров. Скорость 140 км в час. Ух ты!!! Вариометр (указатель вертикальной скорости) показывает 0 метров в секунду, т.е. мы не снижаемся. Неужели пошли в горизонте?! Так и есть. Стрелка то покажет 0, то полметра набора, то полметра спуска. Нас болтает над деревьями, которые с такой высоты несутся под нами быстро.

Господи! Летит наша «ласточка», летит! На одном движке, с таким весом, но летит. Высота ещё уменьшилась метров до семидесяти, но скорость не падает, и мы летим. Иногда, даже чуть набирает высоту, метров пять, не более. Это нас тёплым воздухом, идущим от земли, подбросило. Я до того обнаглел, что чуть убрал режим левого движка со взлётного. Хоть, секунд на пятнадцать, двадцать, но надо дать ему передохнуть.

Экипаж мой – умницы! Доклады чёткие, спокойные. Не забивают друг друга. Штурман передал через высотный борт о нашей беде. Бортрадист по второму каналу докричался до Печоры. О нас знают. Уже хорошо.

Пожара нет, машина на одном двигателе идёт устойчиво, вахта спокойно сидит на своих местах. Высоту чуть потерял, опять взлётный режим левому двигателю, а то просели до шестидесяти метров. А деревья так и мелькают. Прямо истребитель на бреющем. Тяни мой дорогой «свинтопруль» – на тебя вся надежда.

По берегу реки Печоры, которую мы пересекли недавно (а мы возвращаемся к ней), я видел небольшие луга. Вот туда и приткнёмся. Место открытое. Ветерок от реки – в случае чего, поможет. Механик докладывает о работе систем. Пока всё в норме. Вот и река. И точно

видны на берегу два продолговатых луга. Самое то. Но, видимо, мы и топливо сожгли и у реки, чуть прохладнее, и вертолёту чуть легче. Устойчиво и ровно идёт моя «шестёрка». Вот аппарат!!!

Голос штурмана: «Командир, дальше по берегу – Мутный Материк. Там аэродром для АН-2 и вертолётный щит. Может, дотянем?».

Может и дотянем. Сколько осталось? Десять километров? На этой скорости, это 4,5 – 5 минут. А главное, полоса совпадает с нашим курсом (я уже подвернул вдоль берега) и ветер, как раз по полосе – нам в лоб. Отлично!!!

– «Штурман, доложи! Идём в Мутный Материк, посадка на одном двигателе, с пробегом!».

– «Радист, радио в Печору и ориентировочное время посадки!».

Обрадовали диспетчера-информатора на маленьком аэродромчике Мутного Материка. Он заблажил: «Вы мне полосу колёсами продавите с таким весом!!!».

Не бойсь, родной, сядем с коротким пробегом, шаг сбрасывать не буду, и в конце пробега вкачусь прямо на бетонный щит. Благо он вровень с землёй и расположен там, где нам и нужно (для этого курса посадки).

Быстренько прочитали карту контрольную, а вот уже и полоса приближается. Люблю я такие маленькие, травяные аэродромчики, с «колдуном», с избушкой диспетчера. А этот Мутный Материк люблю прямо по самое не могу. Уж больно вовремя он оказался в нужное время и в нужном месте.

Земля уже совсем рядом. Внимательнее!!! Скорость чуть гасим, и машина сама посыпалась к земле. Поддержим шагом, режим взлётный, последние метры – три, два, один, полметра. Мягкий толчок колёс основного шасси, обороты несущего винта падают, но не сильно. Поддержим опускающийся нос вертолёта и плавно катим по маленькой полосе к её краю – туда, где бетонный щит. Шаг не сбрасывать, иначе разворочу полосу, и будет перед диспетчером стыдно.

Так на шаге и вкатились на щит. Скрип тормозов. Приехали.

Охладили наш спаситель, левый движок, и выключились. Несущий винт теряет обороты. Огромные лопасти крутятся всё медленнее и наконец, стоп!

Экипаж вышел из вертолёта. Обошли нашу многострадальную «ласточку». Весь правый борт в масле и его потёки собираются в лужу на щите под вертолётном. Д-а-а-а, дела!

Следом за нами высыпала вахта. Все 38 человек. Недоумённые вопросы: «Это разве не Хабариха? Не буровая?»

Нет, родимые, не Хабариха. До Хабарихи полетите не на этом вертолёте. Я присел на крышку от автомашины, лежащую в углу щита. Хоть и не курю, но закурить захотелось нестерпимо. Да ладно, перебьёмся. По траве аэродрома тянулся след от вертолёта – две широкие полосы от колёс. Травку примяли, но полосу не испортили. Как и обещал диспетчеру.

Через час пришли два вертолёта МИ-8, забрали наших пассажиров и груз, а мы остались дожидаться прилёта комиссии. Вот чего больше всего «люблю» – так это писать объяснительные. Но хорошо, что всё хорошо кончается. Для нас, но не для вертолёта. Через неделю, при облёте после замены двигателя и трансмиссии, вертолёт МИ-6, бортовой номер СССР-21896 сгорел дотла. Экипаж, который его облётывал, столкнулся с тем же, что и мы. Такой же рёв и грохот, те же вибрации. Только они целую минуту ждали и не выключали двигатель. Трансмиссия размолотила маслопроводы – далее пожар. Противопожарная система не смогла его потушить. Вертолёт плюхнулся на остров против Мутного Материка и запылал, как пионерский костёр. Говорят, «шестёрка» полностью сгорает минут за 12—15. Экипаж выскочил, слава Богу. От вертолёта осталась только выжженная проплешина. В ней колокольная шестерня, концы лопастей и хвостовая балка. Вот и всё. Прощай, «ласточка».

«Что заставляет уходить в бессмертие-

Мельчайшие частички бытия?
Их разделяют звёзды и столетья,
И вместе с ними исчезаю я.
Но, исчезая, во Вселенской книге
Я оставляю чёткие черты.
И в каждом атоме, и в каждом миге,
Меж мной и Вечностью наведены мосты».

Шаталова Соня, 13 лет

Зацепили меня стихи этой маленькой девочки.
Это какой-то другой космос.

«Командировка»

Декабрь 1986 года. Моя вторая командирская зима. Два года назад – осенью я сел в левое пилотское кресло вертолёта МИ-6. Прошёл вывозные полёты, тренировки, ввод в строй, самостоятельный вылет и вот уже второй год летаю в качестве командира вертолёта МИ-6.

Мы улетаем в командировку на неделю. Будем базироваться на нашей подбазе – Возей 51. Я о ней уже рассказывал. Командировка обычная – полёты с базы по окрестным буровым. Сейчас на перроне возле аэровокзала загружают наш вертолёт МИ-6. Бортовой номер – СССР – 21856. На борту груз для буровой Колва-1. Всякие железки, ящики, рулоны, моторы. Всего около семи тонн. До этой Колвы-1 лететь на север от Печоры 230 км, разгрузимся, а потом обратно на юг – 60 км до Возея-51. Топлива взяли на два часа полёта, плюс запас – итого шесть тонн.

На улице холодно – 38 градусов. Что вы хотите – декабрь, Республика Коми. Однако не Сочи. Погода везде хорошая. И на Колве-1, и на Возее-51. В общем, можно лететь. На таком морозе мы уже вертолёт крутили, прогрели, теперь он заправлен и загружен. Поэтому экипаж занимает места в кабине и начинается обычная предполётная подготовка. Подъехал «пус-кач» (АПА), присоединился, дал питание на разъёмы. Загорелись табло, защёлкали переключатели. Читаем контрольные карты, готовимся к запуску. Хоть вертолёт прогревали, но эти 38 градусов сделали своё дело. Машина выстывает. Вообще, МИ-6 сделан по – спартански. Ничего лишнего. Просто, грубо, надёжно.

При таких температурах наружного воздуха, наша система обогрева при помощи своих воздухо-воздушных радиаторов гонит в кабину воздух, чуть теплее, чем ноги у покойника. Правда, за креслом второго пилота стоят две электрические печки (размером с двухлитровые банки). Это они так гордо называются – «печки». Если снять перчатку, перевеситься с моего кресла в правую сторону и протянуть правую руку к самой печке, то можно ощутить лёгкое тепло у самой решётки печки. Хуже всего штурману. До него от двигателей доходит почти холодный воздух, поскольку штурман сидит в самом носу вертолёта и внизу. Поэтому весь экипаж одет «соосвесёвенно» лётной моде и сезону. Каждый лётчик, как капустный кочан. Трусы, майки, тёплое бельё, свитера, ползунки, кожаная куртка, сверху шарф и демисезонная куртка, тёплые носки, унты на ногах и на руках перчатки. Чтобы голова не мёрзла, сверху лыжная шапочка, а на ней наушники (гарнитура). И всё это великолепие надёжно (чтобы не отвязался) пристёгнуто ремнями к пилотскому креслу.

Со стороны вид героический – дальше некуда! Но таскать на себе эту кучу одёжек – удовольствие ещё то. Всегда завидовал экипажам вертолёта МИ-8. Обзор из кабины, как с балкона, да ещё мощный обогреватель КО-50. Тепло и светло. Чего-бы не летать!?

Сам себя одёргиваю. Саня, не скули! Вспомни, как летали в открытых кабинах лётчики на ПО-2. Им что, легче было. Небо такое же, мороз тот же. После такого самовнушения прямо «очучаю», как в кабине, прям на глазах, теплеет. Или это у меня в голове теплеет?

Запустились, проверили системы, прочитали контрольные карты, порулили к полосе. С таким взлётным весом будем взлетать «по – самолётному» (с разбегом). Вот мы на полосе. Контрольное висение, взлёт. Полоса уходит под вертолёт, горизонт расступается, и куда ни кинь взгляд – заснеженная земля, леса, и в промёрзшем небе низкое и яркое, как апельсин, солнце. На высоте тоже 38 градусов и за нашими двигателями и лопастями тянется белый след, отмечая в небе путь вертолёта.

Хоть в кабине вертолёта холодно, но превратить себя в замёрзшие пельмени мы не дадим. Голь на выдумки хитра. Экипажи МИ-6 в такой холод согреваются одним и тем же способом. В потолке грузовой кабины, как раз под лентами перепуска воздуха открывается прямоугольный лючок. К нему проволокой подсоединяется один конец рукава для обогрева вертолёта

от наземных обогревателей, а второй конец рукава кидается в пилотскую кабину. Бортмеханик нажатием тумблера открывает ленты перепуска воздуха (противопомпажное устройство) двигателя – и прощу к нашему шалашу. Хотя и становится шумно в уже и так шумном вертолёте (воздух свистит, отбираясь от компрессора двигателя), воздух пахнет керосином, маслом и ещё чёрт знает чем, но всё равно лететь становится теплее. Как говорится, обмороженных больше, чем ошпаренных! Вот так, с шумом и свистом едем над заколешившей от холода тайгой и тундрой до самой Колвы-1. За час с небольшим и доехали. Не снижаясь (иначе туманом сами себе закроем площадку), осмотрели место приземления и зашли на щит. Перед выключением двигателей бортмеханик нагнал температуру масла в редукторе до максимума и запустил вспомогательную силовую остановку (ВСУ) АИ-8. Разгружаться будем примерно час. Створки грузовой кабины открыты, и буровики начали таскать свои ящики и железки, выгружая их на щит. Бортрадист и второй пилот руководят разгрузкой, я со штурманом лениво перебрасываюсь словами, прикидывая – успеем мы до ночи убраться к себе на подбазу Возей-51. Солнце уже низко над горизонтом. День в декабре короткий, но мы успеем. Разгрузка уже почти закончена, и тут механик, бросив бортжурнал, наклонился над пультом управления АИ-8. Я тоже вижу красное табло «Пожар», а потом слышу крики из грузовой кабины и видно, как из-под капота ВСУ на левой створке выбивается пламя. Бортмеханик Витя Поздеев молниеносно выключил эту «Аишку» и врубаёт противопожарную систему. Белый дым из-под капота, пламя исчезло, всё затихло, пожар потушен.

Створки закрыли, экипаж на местах. Надо запуститься от аккумуляторов. Пока вертолёт тёплый, движки не застыли – это не проблема.

Бортмеханик докладывает о готовности. Начинаем запуск и тут видно, что двигатель не идёт (нет той нужной скорости раскрутки компрессора). Наши аккумуляторы сели и не вытянут запуск хоть одного двигателя.

Приехали. Солнце, ехидно пошав нам последний лучик, скрывается за горизонтом. Пока экипаж плотно чехлит двигатели, ставит заглушки, я иду на буровую, в балок бурмастера, и повисаю на телефоне. Через три коммутатора, сквозь шорох и треск в телефонной трубке в течение часа удаётся докричаться до Печоры и рассказать о наших проблемах. С базы сообщили, что аккумуляторы нам привезут только завтра утром, потому – спокойной ночи малыши. Я прикидываю – если привезёт вертолёт МИ-8 нам аккумуляторы в такое-то время, а мороз не усилится (здесь на буровой теплее, чем в Печоре: всего 30 градусов, хотя мы на 230 км севернее Печоры) и вертолёт не совсем застынет, может и сможем запуститься. Жаль, с нами нет техбригады (она ждёт нас на подбазе Возей-51), может чего-нибудь и наколдовали бы с ВСУ.

Свои аккумуляторы мы сняли с борта и утащили в тепло, хотя это им вряд ли поможет. Жаль. На буровой негде их подзарядить.

Вот на буровую опустилась ночь. В холодном небе рассыпаны звёзды. Над горизонтом повисла луна. В морозном воздухе далеко разносится стук дизелей на буровой. Сама буровая сияет огнями, напоминая новогоднюю ёлку. Экипаж на ночь разместили в красном уголке. Придётся спать на стульях и на бильярдном столе. Ну чего делать – придётся.

После ужина в столовой, пока экипаж играет в бильярд, от нечего делать прогулялся по буровой. Интересно всё-таки. Сколько лет работаю для нефтяников, геологоразведчиков, а на буровой ни разу подолгу не был. Взлёт-посадка, привезли груз, отвезли груз, только и видишь в блистер или лобовые стёкла буровую вышку, а какая она вблизи, ни разу не видел.

Вот и пришёл познакомиться поближе. Мужики на буровой нормальные работают, всё показали, рассказали. Смотрю, названия и вид у агрегатов знакомые, ротор, вертлюг, крюкоблок, превентор, трубы, турбобуры, обсадная колонна и т. д. и т. п. Даже разрешили на вышку подняться в сопровождении знающего товарища. На самый верх не полез (вышка высотой около 75 метров), но до площадки верхового добрались.

Красиво наверху. В темноте ночи белеет тундра, на небе звёзды сверкают холодными льдинками, над горизонтом ещё краснеет полоска уходящего заката. Далеко-далеко в тундре видны огоньки соседних буровых – Харьяга-12, Ошкинская-24. Далеко на север видны огоньки дальних Харьяг-144, 145.

Глянул вниз – высоко, метров 50. Неуютно чувствую себя на высоте. В кабине вертолёт – хоть бы хны. Хоть высота километр, хоть три. А вот на вышке или на балконе высотки или, не дай бог, на краю обрыва – бр-рр-рр!

С высоты площадки верхового посмотрел на свой вертолёт. Стоит на щите, пригорюнился, движки закутаны толстыми чехлами. Стоит, остывает. Что ж ты, моя «ласточка», меня сегодня подвела?

Сверху «ласточка» и не кажется такой большой. Ладно, утро вечера мудреней. Но этого утра ещё дождаться надо. Пора лезть вниз.

Пока добрался до красного уголка, окончательно продрог. Ввалился в тепло. Экипаж удивлённо интересуется: «Где это ты, командир, так задубел? На вышку лазил? Романтики захотелось? Ну, ну!». Подтрунивают надо мной. Да пускай себе, зато хоть для себя узнал что-то новое.

Ночь кое-как перекаптовались на столах и стульях. Вот и утро. Батюшки-светы! На улице уже не Африка, -40. Дальше всё становится ещё интереснее. Над горизонтом выплыло в морозной дымке красное солнце. На солнце почему-то стало ещё холоднее. Так всегда бывает. С рассветом температура падает на один-два градуса.

Через час пришла «восьмёрка» из Печоры. Как раз подвернулось санзадание и вертолёт МИ-8, забросив к нам аккумуляторы, помчался дальше – по своим срочным делам. Пока мы по холоду дотащили эти аккумуляторы до нашего борта, пока воткнули в аккумуляторный отсек. Холодно. Уже минус 41 градус. Хорошо хоть не расчехлили пока двигатели. Кабина холодная, вся в инее изнутри. Сиденья, как могильная плита. Задницей, через кучу одежек, ощущаешь лютый холод застывающего вертолёт.

Бортмеханик Витя Поздеев пощёлкал тумблерами, дал нагрузку для проверки аккумуляторов и упавшим голосом произнёс: «Командир, эти тоже не лучше! Они не вытянут запуск!». То ли их где-то уронили, то ли ещё что, но это не аккумуляторы, а просто балласт. Экипаж притих и смотрит на меня. Решай, командир, что делать. Самая простая мысль, которая лежит на поверхности: «Да гори оно всё синим пламенем!». Закрываем вертолёт, пусть нас вывозят «восьмёркой». Пусть привезут подогреватели, которые здесь подключить не к чему, или, даже, пусть МИ-6 привезёт мощную машину МП-350, техбригаду, новые аккумуляторы и т. д. На всё это уйдёт несколько дней. Вертолёт простоит – и бог с ним. Можно и так...

Но сдаваться не хочется. Должен быть какой-то выход. Где бы взять аккумуляторы? Мощные, рабочие, тёплые. Время играет против нас. Температура падает до минус 42. Вертолёт (главное масло в редукторе) остывает всё сильнее.

Тоскливо смотрю через лобовые стёкла на буровую вышку. Потом говорю бортмеханику и бортрадисту: «А ну, два Вити, гляньте, чего это там возле буровой, вон ближе к балкам в снегу тарахтит?». Присмотрелись! Мать моя – женщина! «БАТ»! Ей богу «БАТ» («БАТ» – большой артиллерийский тягач). Тот же танк, только вместо башни с пушкой – широченная кабина и сзади кузов. Видать геологи по своим делам припёрлись на буровую. Радист и механик мухой к тягачу – уговаривать механика-водителя. Второму пилоту заняться спиртом (бартер – ты нам аккумуляторы для запуска, а мы тебе – нижайший поклон и пол литровое рукопожатие). Сам бегом к бурмастеру в балок и на телефон. Через коммутатор докричался до подбазы Возей-51. Толстый Валерка-диспетчер сквозь помехи проорал мне в трубку, что на Возее видимость 1200 метров, нижняя кромка 130 метров, а в Усинске туман, видимость 600 метров, минус 43. Я ему передал: «Если смогу запуститься, то топлива у меня хватит только до него и уйти мне больше некуда». На том связь и прекратили.

Бегом к вертолёту. А там, всю кипит подготовительная работа. «БАТ» подогнали к борту вертолёта. Его мощные аккумуляторы стоят уже на краю кузова. На их клеммы зацепили кабеля, вторые концы кабелей на разъёмы наших аккумуляторных отсеков. Чтобы они не соскочили, бортрадист придерживает их палкой, обмотанной резиновой лентой. Попробуем запуститься. Чехлы уже сняты с двигателей и редуктора, заглушки тоже вынули. Масло сильно остыло. Датчик показывает температуру ноль градусов. Но он стоит в самом низу редуктора, на самом деле там должно быть плюс 10—12 градусов. Масла там 210 литров, а Витя успел вчера перед выключением нагреть его до плюс 95 градусов. Главное, чтобы дюриты не сорвало. Второго пилота с огнетушителем в открытую яму в полу кабины (между механиком и радистом). Если захлопают контакторы и приплавятся, можем спалить вертолёт.

Ну, с Богом! Не замечая лютого холода в кабине, нажимаю на кнопку запуска. Сейчас посмотрим, что получится из нашей самопальной электроэнергетики! Стрелка оборотов турбокомпрессора вздрогнула, двинулась вправо по шкале. Слышно, как загудел воздух в компрессоре. Я, замёрзшей рукой, открываю кран останова двигателя. Всё внимание на обороты и на температуру газов. Загудело пламя в камерах сгорания. И сразу, резво вверх, побежала температура газов. Эх, как медленно раскручивается компрессор, а топливо горит в двигателе и температура газов уже почти на пределе. Чуть-чуть назад кран останова, это называется «отсечка», я не даю до конца набрать мощь пламени в камерах сгорания, пока нет нужного напора воздуха от компрессора. А то спалим двигатель. Слышно, как хлопают контакторы под полом кабины. «Ну, давай, давай, родной! Выходи движочек, выходи!». Движок набирает обороты, температура газов падает, и я до конца открываю кран останова. Контактторы перестают хлопать. Господи, неужели запустили?! Запустили!!! Левый двигатель на малом газе, несущий винт медленно пополз, начиная вращаться. Шарниры несущего винта промёрзли, и вертолёт начинает тяжело покачиваться на стойках шасси.

Бортмеханик, потуже завязав шапку, открыл люк наверху кабины, открыл трапы двигателей и редуктора, вылез наверх и пополз по трапам, осматривая дюриты, нет ли где течи масла. Прилез обратно, закрыл трапы и люк и уселся на своё место. Вроде всё нормально.

Теперь от генератора запущенного левого движка запустили правый. Оба двигателя на малом газе. Убрали свою доморощенную электросеть от борта, отдали аккумуляторы механику-водителю тягача, помогли установить их. Свои аккумуляторы воткнули на место. Рассчитались с большой благодарностью с механиком-водителем «БАТа», вручили ему наше стеклянное «мерси». Тягач уехал. Дверь вертолёта закрыта. В промёрзшем насквозь, качающемся вертолёте, сидят пять замёрзших лётчиков и думают. Бортмеханик открыл ленты перепуска и из рукава в кабину пошёл тёплый воздух. Прогреться мы будем долго. Пока в редукторе масло нагреется до плюс 30 градусов, пока прогреются промежуточный и хвостовой редукторы, и можно будет работать педалями. Минимум полчаса займёт эта процедура. За бортом минус 42.

Объясняю экипажу ситуацию. На Возее-51 сейчас видимость 1200 м, нижняя кромка 120 метров, минус 43. Возей находится в яме, значит над буграми ещё ниже – метров 80. Не исключено, что пока мы будем прогреваться и лететь до подбазы, видимость может упасть до метров 800, а нижняя кромка – это не облака, а видимо слой инверсии держит плёнку от дымов из труб и выхлоп тягачей и тяжёлых машин на Возее. В Усинск идти бесполезно, там тоже туман, да и не дотянем мы до Усинска. Можно, конечно, прогреть вертолёт до предела и выключиться и остаться здесь ещё. Но только зачем мы с такими муками запускались?

Экипаж напряженно думает, оценивая всё сказанное мною. Я говорю:

«Если лететь, то надо будет работать на заходе, как часы. Выйдем на Возей-51 без снижения, на бугре горит факел – жгут попутный газ. Его мы увидим по любому. Выходим на факел с курсом 320 градусов, ставим скорость 80 км в час, высота 100 метров и плавно снижаемся и гасим скорость. Потихоньку. Ровно через минуту мы будем посреди загрузочной площадки.

Там препятствий нет, зацепиться не за что. Зайти надо с первого захода, потому что, снизившись, мы паром от двигателей и лопастями наделаем такого тумана, что сами себе закроем площадку на веки вечные. А с загрузочной площадки переместимся на свой щит №3!».

Экипаж думает. Я говорю, что нарисовал им самый сложный вариант и надеюсь, что к нему не придётся прибегнуть. Но всё равно прошу быть очень-очень внимательными и собранными, потому что мне на заходе понадобится вся их помощь. И ещё – от Возея мы уже не сможем вернуться и сюда. Топлива тоже не хватит. Хлопцы мои думают всё сосредоточеннее. На Возее-51 есть привод, но он стоит прямо возле домиков и покажет нам направление на подбазу, а помощи при посадке от него никакой. Я не давлю на экипаж, терпеливо жду. Времени ещё вагон, вертолёт только наполовину прогрелся.

Наконец-то, вразнобой, по одному, мои орёлики говорят: «Надо лететь!».

Вертолёт прогрелся, все системы работают нормально. Температура и давление масла в редукторах, в двигателях в норме. Гидросистемы проверены – работают исправно. Всё, взлетаем!

На высоте 500 метров тепло, всего минус 28. Прямо таки «спека невозможная». Солнце висит низко над горизонтом, от лесов на земле длинные тени. Местами над тундрой висят пятна тумана. Но погода в целом нормальная. На полдороге до Возея-51 переходим на его частоту, сообщаем высоту полёта и время прибытия. Валера-диспетчер отзывается, информацию принял и после некоторой паузы в наушниках звучит его хрипловатый голос: «Восемьсот». Это для меня, и я прекрасно его понял. Видимость на Возее восемьсот метров. Ну что ж – терпимо. Ехать ещё минут десять. Я уже вижу то место, где должен быть Возей-51. Там сплошное белое одеяло. По крайней мере, издали так именно и выглядит. Держим курс на привод. Строго под нами просматриваются пятна леса, изредка мелькнёт просека в лесу.

Осталось минуты четыре. В наушниках опять напряжённый голос Валеры-диспетчера: «Триста!». И тишина. Объяснять ничего не надо. Экипаж прекрасно всё слышал и всё понял: видимость 300 метров. На меня из своей кабины смотрит штурман, краем глаза вижу, как второй пилот Виталия Кривошей, повернул голову и смотрит на меня. Оглядываюсь назад и натываюсь ещё на две пары глаз. Механик и радист тоже внимательно смотрят на меня.

«Ну что ж, мужики, делаем, как я говорил. Выходим на факел с курсом 320 и далее всё по плану. Работаем внимательно. Поехали». Всё, разговоры кончились.

На факел вышли, курс в норме, снижаемся. Я открыл левый блистер, потому что он заиндевел изнутри, и я не увижу землю. Один глаз влево – в блистер, один вправо – на приборы. Второй пилот Виталия вцепился в авиагоризонт. Он не даст мне завалить вертолёт. Земля где-то рядом, но я её пока не вижу. Машина старая, без автопилота, топлива мало, центровка задняя, нос задран. Штурман молчит. Ни скорость не говорит, ни высоту.

«Штурман!!!». Молчит, как сыч. Взгляд на него. Сидит белый, тупо уставившись в свою приборную доску. Глаза никакие. Мимо его носа, за лобовым стеклом штурмана краем глаза вижу какое-то движение. Голову влево, взглядом зацепился за землю, она рядом метрах в двадцати, загрузочная уходит под нас, но скорость ещё около семидесяти и я её не успеваю погасить – нас вынесет на второй щит, а там стоит «восьмёрка».

Поэтому взял шаг, пошёл на второй круг. Но вверх не ухожу. Главное землю не потерять. Видно только под собой. Скорость не больше семидесяти, чтобы не врезаться во что-нибудь. Но и не меньше 50 – иначе кабину накрывает паром от двигателей. За бортом опять минус 43, мы у самой земли. Понял – штурмана у меня нет, он мне не помощник. Буду заходить сам. На той стороне, откуда мы заходили, я напылил и всё закрыл ещё более густым туманом.

По «СПУ» (самолётному переговорному устройству) говорю второму пилоту Витале Кривошее: «Буду заходить левым, от реки, над посёлком, на пятый щит. Возле заправки стоит антенна – „Чинара“. Она метров 40 высотой. Крикни мне, как увидишь её, чтобы я её не сру-

бил лопастями!». Второй коротко ответил: «Понял!». У него тоже открыт блистер. В кабине лютый холод, но мне сейчас жарко – от меня можно прикуривать.

Голова ясно работает, как компьютер. Я словно на картинку смотрю, представляя, что зачем будет проходить под вертолётном при таком маневре захода.

Подо мной берег реки. Разворачиваемся влево. Проходим ёмкости ГСМ, заправка «КРА-Зов», далее маленькая заправка, далее «Чинара». Крик Виталика: «Саня, „Чинара“ справа!!!». Левый крен, придержал правой педалью, и антенна проплывает под правыми лопастями. Кажется, у меня глаза, как у хамелеона на башке. Левый – в блистер, на землю и на приборную доску, правый на антенну и на приборную доску. Внизу магазин, далее будет турбинный цех. А вот и он, его крыша хорошо видна в этой круговерти. Перескочили над ней и идём на пятый щит.

Твою мать!!! На нём стоит «восьмёрка». Капоты открыты, и там возится какой-то техник (потом оказалось, это мой кум – Борька Фельдман). Всё это я увидел в доли секунды, успел перепрыгнуть через «восьмёрку», и, погасив скорость, остановил вертолёт над загрузочной.

Спокойно, Саня, спокойно!!! Висим неподвижно, землю вижу только под собой, Виталья тоже её видит справа, ни за что не зацепились. Топлива очень мало, центровка очень задняя, нос задран в небо. Потихоньку перемещаемся на свой законный третий щит. Подъехали к нему, и чуть прокатившись, вертолёт замер на щите. Двигатели на малый газ. Они облегчённо урчат, умеряя свою мощь. Кажется и сердце моё, так же как и двигатели, сбрасывает обороты, и гул крови в голове уменьшается. Из-под наушников течёт пот и по спине холодная струйка неприятно течёт между лопатками.

Видно, как из тумана к вертолёту бежит техбригада. Скосил взгляд на второго пилота, он подмигнул и заулыбался. Улыбка, правда, какая-то не очень весёлая. Штурман, по-прежнему молчит, отвернулся вниз, копается в своём портфеле. Да-а-а-а! Это проблема.

Выключили двигатели, вот и винт замер. И тишина. Туман полностью накрыл Возей-51. Ни зги не видать. Конечно, – напылил, натарахтел движками, всё перебаламутил винтами. Я, как выжатый лимон, и какая-то пустота внутри. Ничего не хочу. Только пить и спать. Отстегнул ремни, вылез из кресла. Поздоровался с техником-бригадиром. Бортмеханик рассказывает ему о наших технических проблемах. Взял сумку и побрёл в столовую, по пути сказав механику, чтобы машину заправили до пяти тонн.

В столовой выдул чайник компота одним махом, и к себе в комнату. Спать, спать – все разборки и разговоры потом. Ткнулся головой в подушку и, как провалился.

Очнулся через пять часов. Как раз к ужину. Поужинали. Бредём из столовой обратно в свой жилой комплекс – «Вахта-40». Мороз, по-прежнему, минус 43. Туман стоит, дальше собственного носа не видать.

Экипаж переоделся, собрался в нашей (с бортмехаником Витей Поздеевым) комнате. Хочешь, не хочешь, а разговор надо начинать.

Я смотрю на штурмана. Он молчит.

«Слава! Я не понял, что это за молчанка на заходе?»

Славик, и так бледный от природы, побледнел ещё больше. Глаза сузились и он с разгону: «Ты нас хотел убить на заходе! Всех нас хотел убить! И мы только чудом не убились! Ты промазал мимо загрузочной!!!».

Я то думал, что зайти на посадку в тумане, это самое трудное. Н-е-е-т! Самое трудное сейчас.

«Слава, ты хоть понимаешь, что мне нужны были скорость и высота читаемые тобой. Я их воспринял бы на слух и соответственно гасил бы скорость. Пока я отвлекался на тебя, эти секунды и потерял, поэтому и пришлось делать повторный заход в ещё более худших условиях. Я же просил работать всех как единое целое! Я же просил!».

Не слышит он меня. Твёрдит, как заведённый: «Ты нас убить хотел, а я жить хочу!». Это получается разговор глухонемого со слепым.

«Славик, получается, ты только один жить хочешь? Твоя жизнь ценнее наших?». Не слышит меня штурман. Поворачиваюсь к остальному экипажу: «Кто ещё думает, что я вас убить хотел?». Разговор очень трудный, но экипаж не согласен со штурманом. А ведь это мой первый штурман. Я с ним вводился в строй, мы с ним отлетали два года. Не поверил он в меня, как в командира, как в лётчика. Может его напугала эта цифра – 300 метров.

«Слава, ты хоть понимаешь, что теперь мы не будем летать вместе? В одном экипаже». «То есть?».

«А то и есть, что мне не нужен штурман, который в самую ответственную минуту или секунду задумается только о своей жизни. Ты не поверил в меня, но и я не хочу теперь верить тебе!». Поэтому завтра с утра собирайся на базу. Я позвоню, чтобы прислали другого штурмана. Командиру звена расскажешь всё, как было.

Вот так и разошлись наши пути-дорожки со штурманом. Он был хороший штурман. Недолго полетал в других экипажах. Потом уволился и уехал куда-то на юг. Доходили слухи, что через несколько лет умер он там, на югах от рака желудка. Значит, свидимся мы с ним только в высотах горных – там и договорим.

К вечеру следующего дня приехал с базы другой штурман. Но целых три дня стоял мороз минус 43, и всё тот же туман белым одеялом накрыл Возей-51, и мы опухли от безделья, играя в бильярд и читая книги.

Я ходил в гости к своему куму Боре Фельдману. Он авиатехник на МИ-8, который базируется на соседнем щите №2. А их «восьмёрка» оказалась на пятом щите, когда освободила свою площадку для заправки вертолёт, работающего по санзаданию. Кум говорит, что когда услышал хлопанье наших лопастей (а оно далеко разносится в морозном воздухе), сильно удивился, – кого в такой мороз и туман несёт на подбазу? Он видел, как мы промахнулись и исчезли в тумане и подумал, что МИ-6 уйдёт на запасной в Усинск. А в морозном воздухе не поймёшь, откуда идёт звук, кажется со всех сторон. И когда из тумана вынырнула тупая морда нашей «ласточки», идущей на пятый щит, Боря подумал: «Ну, всё!». Но мы перескочили через вертолёт и убрались на свою площадку. Одним словом, цирк не уехал и клоуны на месте.

Через три дня, утром над Возеем сияло солнце. Небо чистое, не облачка. И морозец лёгкий, всего минус 38. Можно спокойно работать. Машина заправлена. Техники отремонтировали нашу ВСУ, заменили баллон противопожарной системы, у аккумуляторщиков зарядили аккумуляторы. Начинаем работать. Надо отвезти ёмкость пятикубовую с нефтью на буровую Сандивей.

Запустились, очень долго прогревали вертолёт, проверяли системы, смотрели внимательно после крутки, когда выключились. Всё вроде нормально. Повторный запуск, зависаем и идём в полёт левым разворотом, заходим на груз.

Ещё, когда зависали, мне показалось, что правая педаль стоит чуть дальше, чем обычно (для такого полётного веса и температуры воздуха). После взлёта, когда ложились в левый разворот, машина уж очень охотно пошла влево. Я и педаль левую не давал, а только подумал, а вертолёт уже пошёл. Зависли над ёмкостью, подцепили троса, подтянули лебёдкой. Трос в замке, горит зелёное табло «замок закрыт». Натянули троса и оторвали ёмкость от земли на полметра. Правая педаль уже на упоре. Мне не хватает ноги. Но так не должно быть при такой загрузке и заправке. В наушниках крик бортоператора: «Ставь на место! Ёмкость по шву треснула и нефть вытекает!». Только поставили груз на землю, и Витя Таранченко отцепил трос, как правая педаль стала на упор, и неуправляемый вертолёт стал разворачивать нос влево. Наш родной третий щит, который только что был впереди нас в ста метрах по курсу взлёта, стал перемещаться вправо. Вернее не он, а это мы стали разворачиваться к нему правым бортом. Кинул машину в правый крен 15—20 градусов. Вертолёт понёсся к щиту, а крен на секунды

парировал разворачивающийся момент влево. Подлетели к щиту, и я резко кинул «шестёрку» на бетон, не давая набрать угловую скорость вращения. Хорошо у нашей «ласточки» шасси очень крепкие и колёса, как у КРАЗа – лесовоза (256 модель). Грохнулись на щит, и механик по моей команде вырубил движки. Вертолёт подпрыгнул, развернулся на 360 градусов, сделав полный оборот, и замер на площадке. Ты глянь, стали носом. Как стояли перед зависанием. Да, цирк не уехал и клоуны на месте. Как говорится, вечер перестаёт быть томным. Прибежала техбригада, стали разбираться. При полностью данной вперёд правой педали, угол установки лопастей хвостового винта должен быть 23 градуса, а выдаёт только 12 градусов. Почти половина. Техник-бригадир лазил по стремянке на хвостовой редуктор, смотрел и говорит: «Видимо цепь управления перескочила на ведущей звёздочке». А чего это она проскочила, если проверяли, как положено, педалями работали очень осторожно, когда прогрелись редуктора, чтобы не срезать шлицы мультипликатора? В общем, вопросов больше, чем ответов. Вертолёт стоял три дня, к управлению хвостовым винтом никто не лазил. Интересно!? Интересно было не только мне, но и КГБ. Меня потом на базе вызывали в их организацию и интересовались, как всё было, и что я думаю по этому поводу. Вдобавок, штурман доложил, что лопнуло обогреваемое стекло в его кабине. И я подумал – пора завязывать с этой командировкой. Дозвонился на базу, доложил своему командиру звена – Владимиру Аркадьевичу Пау. Он выслушал внимательно и вынес вердикт: «Саня, хватит приключений. Сдавайте машину, и домой – на базу. Судя по всему, опять холодает и Возей (а он в яме) опять накроет туманом. Поэтому – домой. Пока машину сделают, пока разберутся инженеры, я пришлю сменный экипаж».

Мы сдали вертолёт под охрану. Аркадьевич оказался прав. К вечеру на Возее похолодало до минус 41 градуса, и нашу подбазу опять накрыло туманом.

А нам надо как-то добраться домой. Надо найти попутную машину или автобус. Нашли автобус какой-то раздолбанный. Водила согласился подбросить экипаж до Усинска, но предупредил, что у него тормоза барахлят и врубается сразу вторая скорость, поэтому надо толкать автобус с места и запрыгивать в него на ходу. Наконец-то цирк уехал с Возея и клоуны на этот раз уехали вместе с ним. За три часа мы добрались до Усинска, пять раз выпрыгивая из автобуса, и толкая его, пока он не врубит вторую скорость, и запрыгивали на ходу. Ехать всего 150 км, но размялись и наматюкались от всей души. Водитель в благодарность подвёз к самому вокзалу. Дальше автобус толкали уже другие пассажиры. Железнодорожный вокзал Усинска при минус 43 производит освежающее впечатление. Южный проект, с большими стеклянными дверями и большими окнами впечатляет. Внутри вокзала температура почти, как на улице. Подали поезд. До Печоры ехать почти пять часов. Закуржавленные, в сосульках, чумазые вагоны. В них темно и холодно. Несмотря на то, что проводница пыталась топить, все её усилия не увенчались успехом. У неё же купили бутылку водки. Думали согреться. Ага, щас! В холодном вагоне ледяная водка – результат обратный. Аж колотить начало, или это я так промёрз? Смотрю на экипаж, устали хлопцы, лица тёмные. Нагрелся титан. Вот так, с чайком в кружках и водкой в желудке, в качающихся скрипучих вагонах доползли до Печоры.

А там минус 48, туман. Пока дождались автобуса номер 2, пока дотряслись до аэропорта. Еще триста метров и добрались до общаги. Когда я дошёл до этажа свой четвёртый, я был похож на задубевшее чучело в унтах, ползунках и лётной куртке. Шапка натянута на самый нос, посиневший от холода. Всё это великолепие, пропахшее керосином, копотью, морозом и слегка отдающее водкой, вваливается в комнату общежития. Хорошо хоть робятёнок уже спит и не видит этого. Жена со словами: «О, господи!» расшнуровала меня, затолкала в предварительно прогретый душ. И вот там, стоя под струями горячей воды и красный, как свежесваренная сосиска, я подумал: «Всё, вот и кончилась командировка. И, слава Богу!».

«О пользе диетического питания»

*Как бы это молочко-
Не порвало нам о....о!
(старинная авиационная присказка)*

Очередная командировка. Прилетели на подбазу на заправку и заодно пообедать. Экипаж вприпрыжку умчался в столовую. Техники заправляют и осматривают вертолёт. Я зашёл в контору «заказчика» потрепаться с симпатичными диспетчершами, взять заявку и узнать работу на следующий рейс. Вообще-то работу мы уже знаем (на подходе переговорили по радио с заказчиками) поэтому уже и заправляют вертолёт под эту работу. Заявку обычно берёт второй пилот, но и мне не трудно прогуляться двести метров до конторы. Поговорил с девочками, поулыбался, они мне глазки построили, и с хорошим настроением пошёл на обед.

В столовой, на удивление, нет народа. Мы прилетели позже обычного, и основной поток голодающих мужиков уже прошёл. Гляжу, мой славный экипаж уже прикончил первое блюдо и с аппетитом уминает второе. Вообще-то полёты на нашей любимой «бетономешалке» пробуждают зверский аппетит и способствуют пищеварению. Ещё не видел ни одного экипажа МИ-6, который бы плохо кушал. Как говорится, небо любит сильных, а сильные любят пожрать.

Взял поднос, и пошёл вдоль стойки, нагружая его тарелками. Кругленькая, очень уютная повариха, вся прям с пылу – жару, с улыбкой говорит: «Ой, возьмите сливки! Свежие, только-только привезли! Ваш экипаж уже взял». Оглядываюсь, действительно – хлопчики уже взяли за сливки, причмокивают и уминают маленькие булочки, запивая сливками.

Не знаю, может это у меня и дурацкое правило, но никаких молочных продуктов перед полётами я не пью. Это касается молока, кефира и всяких там сливок. Поэтому поблагодарил повариху и вдобавок к борщу и котлетам с пюре добавил два стакана компота из сухофруктов. Пообедал и вышел на крыльцо столовой. Хлопцы мои стоят, курят, дожидаясь меня. Второй пилот говорит мне: «Зря ты, Саня, не взял сливки – очень вкусные». Объясняю про своё дурацкое правило. На том разговор меняет тему и, перебрасываясь словами, идём к вертолёту.

Заправка уже закончена, техники ждут нас. Видно, как на загрузочную площадку трактор вытаскивает балок (это такой домик на санях). Его мы и потащим на буровую Сандивей. Ну, можно и запускаться. Бортоператор уже прицепил к крюку паук (это четыре троса с карабинами на концах). Этими карабинами мы и зацепимся за петли в верхних углах балка.

Запустились, зависли. «Паук» тихонько покачивается под вертолётom, перемещаемся на груз. Вот и висим неподвижно над балком. Лёгкими движениями удерживаю вертолёт на месте, посматривая на землю и на приборы. В наушниках раздаётся привычный комментарий бортоператора:

«Подцепщик залезает на балок. Залез. Разбирает паук. Метр выше. Разобрал. Цепляет карабины – первый..., второй..., третий..., четвёртый... Всё, зацепил. Карабины в норме. Слезает с балка. Убрал лестницу. Отбежал. Убираем трос. Трос в замке».

На приборной доске, перед моим носом загорается зелёное табло. Всё в норме. Натянули троса. Оторвали балок. Так, запас высоты и мощности есть. Можно взлетать. Взлетаем.

Набрали высоту, развернулись носом на курс, в сторону буровой. Едем потихоньку. Балок попался на удивление, воспитанный. Скорость 90—100 км в час, идёт спокойно, покачиваясь. «Паинька», а не балок. Высота 400 метров. Едем.

Кручу баранку и смотрю по сторонам. Денёк сегодня очень хороший. Как раз для работы. Люблю я такую погоду. Конец сентября. Сухо. Облачность сплошная, плотная, висит на высоте метров 550—600. Прохладно. Ветер дует почти с севера, плотный, без порывов. Хорошо работать. Внизу тундра с проплешинами рыжеватых болот, озёрца и озёра, пятна лесов. Среди

хвойных тёмно-зелёных, почти чёрных деревьев, попадают красивые ярко-оранжевые, золотые и красно-багряные лиственные деревья. Недолго сохранится такая красота. Облетит под ударами ветра, а там и затяжные дожди и слякотная осень.

От рассматривания земли и созерцания небес меня отвлекает напряжённый голос бортоператора: «Командир!». Оглядываюсь. Витя уже рядом с моим креслом, сдвинув мой наушник, орёт мне прямо в ухо: «Живот прихватило, крутит по самое не могу. Сядь куда-нибудь!». Всё понятно, дело житейское. Надо выручать. Хорошо ветер в лоб, место открытое – тундра. Как шли, так прямо с курса снизились, зависли, поставили балок на тундру и, не открывая гидрозамок прямо с «пауком» сместился вправо, чтобы балок был слева от вертолёт. Вертолёт стоит рядом с балком, открою левый блистер – можно рукой дотянуться. Стоим на шаге, иначе провалиться и перевернуться можно. «На шаге» – это значит, что вертолёт уже не давит полным весом на землю, но ещё и не летит – тяги не хватает. Последние секунды перед касанием колёс бортоператор уже не видел. Он катапультировался в правую заднюю открытую дверь и сейчас, где-то там, под створками вертолёт (там меньше дует от винтов) сидит в позе орла, думая о превратностях жизни.

Через определённое время слышно, как хлопнула входная дверь, и бодрый голос Витюли доложил: «Можно зависать!». Ну что ж, зависаем. Взяли подвеску и поехали дальше. С лёгкой ехидцей экипаж комментирует незапланированную посадку. Только набрали свои сорок метров, не прошло и пяти минут, как голос подал бортмеханик. Те же яйца, только в профиль. «Командир, надо сесть!». Видать эпидемия приближается к нам из задней части кабины. Процедура повторяется. Снизились, зависли, поставили балок, сместились вправо, стали колёсами на тундру. Стоим-с, ждём-с! Дождались. Хлопнула входная дверь, и голос бортмеханика Витюли (он тоже Витя) докладывает: «Можно зависать!». Ну что ж, можно, так можно. У нас всё можно. Зависли, поехали. Я смотрю на второго пилота. Он тоже Витя (прямо не экипаж, а сплошная «Виктория») и уже не улыбается. На мои слова: «Ну что, Витюля, сейчас видимо твоя очередь? Видишь, беда подходит к нашему славному экипажу сзади». Витя, второй пилот, набурмосенно прислушивается к чему-то в себе и видимо внутренний голос ничего хорошего ему не говорит. Я даже не стал набирать 400 метров. Чего керосин жечь зря. Набрал 150 метров и через пять-семь минут, дождавшись требовательного взмаха руки второго пилота, повёл вертолёт на снижение. Всё, как в первых двух сериях. После третьего взлёта, я по СПУ говорю штурману: «Хоть тебя зовут и не Витя, но сливки пили вы вчетвером, поэтому готовься – ты следующий, милай!». Эти трое, уже облегчившихся, ехидно посмеиваются. Я им говорю: «Грех смеяться над чужим горем. И, может, рано смеётесь. Вдруг, сливки многоразового действия?!!»

Высоту не набираем. Наконец в наушниках раздаётся голос штурмана: «Зато я дольше всех продержался!», и истерично добавляет: «Садись ты, ради бога, быстрее!!!». Как говорится, любой каприз за ваши деньги. Сели. Протопав по грузовой кабине, четвёртый любитель свежих сливок выпрыгнул в дверь. Ждём-с! Дождались. Дверь захлопнулась. Штурман в своей кабине. Можно зависать.

Слава богу, до буровой больше никаких посадок производить не пришлось.

На буровой поставили балок, и пока ждали, чтобы притащили «паук», на борт поднялся бурмастер и пробурчал: «Чтой-то вы долго летели? Я звонил на подбазу. Сказали, что вертолёт давно уже взлетел и идёт сюда!». Пришлось объяснить, что ветер встречный (а он и правда встречный) и балок шёл исключительно плохо. Раскачивался, крутился, поэтому пришлось несколько раз приткнуться в тундре, чтобы успокоить груз. Так тоже можно иногда делать.

Обратный путь проходил над знакомыми местами, где героический путь экипажа был отмечен его нерукотворными следами. Эти балбесы уже ржали над штурманом: «Безориентир-

ная местность, безориентирная. . . . Глянь, сколько мы ориентиров оставили, чтобы ты не заблудился, навигатор!».

За ужином, на всякий случай, мои орлы пили крепкий чай с сухарями и доставали претензиями повариху, на что она отвечала: «Ничего не знаю. Сливки свежие. Я сама их пила и ничего со мной не было! Вот так!». И вы знаете, я ей верю! Она баба крепкая. А со слабым здоровьем моего экипажа с диетическими молочными продуктами перед полётами – лучше завязывать. Тем более что из-за этих приключений мы налетали почти на полчаса больше с подвеской. А учитывая стоимость лётного часа МИ-6 – это был самый дорогой платный туалет в мире. О чём я не преминул сказать вечером экипажу за бильярдным столом. На что получил ответ: «Тебе хорошо гундеть, ты компот из сухофруктов пил!».

«Себе для памяти»

Что только не приходилось возить.

Внутри фюзеляжа:

- Люди (пассажиры, вахта);
- Продукты (колбаса, водка, яйца, оленина, сыр, масло, молоко, сливки, сметана, шампанское, мука, сахар, вода, тушёнка, консервы, картофель, лук, капуста, конфеты, сигареты, папиросы, спички, соль, компоты, огурцы, помидоры, клубника, черешня, апельсины, мандарины, яблоки) – всё это в коробках, мешках, тюках, ящиках, сетках, связками, в бидонах, банках, бочках;
- Железки всякие: электромоторы, аккумуляторы, шестерни, буровые долота, изоляторы, кабеля на катушках, провода и проволоку на бобилах, гвозди, болты, крепёж всякий;
- Ширпотреб: обувь, одежду, телевизоры, холодильники, стиральные машины, посуду, мебель;
- Бочки с машинным маслом, солярой, бензином, химреагентами, взрывчатку, патроны, детонаторы, шнур огнепроводный, мешки с цементом, песком, клеем КМЦ;
- Доски, брус, оргалит, железо листовое, гипсокартон, фанера, бутылки с кислотой, лекарства, тюки с сеном и тюки утеплителя, маленькие дизеля и электростанции;
- Всякую технику, гусеничную и колёсную: автомобили легковые и грузовые, пожарная машина ЗИЛ-131, гусеничные тягачи ГАЗ-71, вездеходы колёсные, лодки моторные, моторы к ним, сети рыбацкие, пьяных рыбаков и рыбу в придачу;
- Емкости с солярой, огнетушители, баллоны с пропаном и со сжатым воздухом;
- И апофеоз: коровы на откорм (молодые) и с откорма (уже упитанные) – на пол грузовой кабины клали солому, ставили переднюю загородку (намертво) и заднюю (сдвижную). Коров загоняли между ними, а в полёте они ходили по – маленькому и по – большому. Ночевали мы в селе в селе Харьяха, спали на нарах, топили печку, от холода принимали немного спирта с вечера. Поэтому, когда наш экипаж появлялся в столовой аэропорта Усинск (куда мы садись на дозаправку), то трех-четырёх дневная щетина плюс запах керосина, навоза, коровьей мочи, лёгкого перегара и курева – это производило неизгладимое впечатление на стюардесс и экипажи московских «тушек» (ТУ-134) и сыктывкарских АН-24. А когда я приходил домой после полётов, то жена моя, Татьяна, говорила: «То, что от тебя керосином после работы пахнет, это понятно – ты лётчик, а вот, когда от тебя воняет навозом – это настораживает». А что ж ты хочешь, дорогая моя, что возим – тем и пахнем.

На внешней подвеске

- Дрова (доски, горбыль, брус, брёвна, хлысты – это стволы деревьев без веток);
- Трубы (начиная от НКТ, это самые тонкие, но зато самый тяжёлый погонный метр, и далее все эти ЛБТ, СБТ, УБТ, турбобуры, винтобуры, обсадные колонны, трубы магистральных нефте и газопроводов);
- Ёмкости 2,5,6,8,10,14,18,50,75 и 200 кубометров, кислотные, водяные, лягушки, торпеды, ракеты, луноходы (пустые и с кислотой, нефтью, мазутом, солярой и водой);
- Дизеля, дизельные электростанции (очень разные);
- Компрессора воздушные, большие и маленькие;
- Опоры ЛЭП (бетонные карандаши и металлические, в сборе и по частям);
- Подпятники, траверсы, катушки проводов, тальканаты;

- Привенторы, элеваторы, крюкоблоки, пригрузки, лебёдки, гидроключи, роторы, насосы, грязевые шланги, смесители (7 тонн), тампонажные агрегаты, квадраты (труба 30 метров квадратного сечения) с вертлюгом;
- Трактора, собранные и разобранные (гусеничные и колёсные), трелёвочники, тягачи, ступени ракет, обмоточные машины (две части, каждая размером с двухэтажный дом);
- Части буровых вышек, водобурные установки, кислородные баллоны;
- Цемент, химреагент (в мешках, гамаках, на поддонах);
- Балки (геологи, бренденбурги, бочки-домики, котлобаки, бани);
- Контейнера (большие и малые) и морские;
- Повреждённые воздушные суда (вертолёты МИ-2, МИ-8).

Вроде всё!?

«Бычки в томате»

*«Первая – во здравие,
вторая – для души,
третья – для веселия,
четвёртая – во пьянство»*

Народная мудрость

Сейчас, когда мне почти пятьдесят три года, я вспоминаю эту историю со смехом. Когда я её рассказываю, если придётся к слову, своим коллегам и друзьям вертолётчикам, они смеются. А тогда – тридцать три года назад, мне было не до смеха. Одним словом стыд и срам.

Только окончил училище, переучился на тяжёлый вертолёт МИ-6, и в качестве второго пилота успел отлетать около полугода. Поскольку нас, таких вторых пилотов было больше, чем свободных командиров, для выравнивания налёта часов, командир эскадрильи перебрасывал меня из экипажа в экипаж. Чтобы я не остался без налёта – то в одном экипаже полетаю месяц, то два в другом. Так я поближе знакомился с людьми в эскадрилье (в нашем первом звене), привыкал к ним, они ко мне. Постепенно втягивался в работу вертолётчика, и она мне нравилась всё больше.

И вот второй месяц заканчивается, как я летаю вторым пилотом в экипаже Леонида Владимировича Маслуна. Опытнейший лётчик, пилот первого класса. Плотная высокая фигура, чуть сторбленная (как у всех профессиональных вертолётчиков), великолепная седая шевелюра, весёлый взгляд, загорелое лицо. Штурман – Геннадий Николаевич Фотиев. Великолепный профессионал. Как говорится – штурман от бога. Небольшого роста, плотный, круглый. Быстрые круглые глаза, смотрят насмешливо, но всегда поможет, расскажет, объяснит, если что непонятно по штурманской части. Бортмеханик – Виктор Павлович Хаткин. Это вообще – живая легенда. Ходячая энциклопедия авиации. Первую пенсию заработал в военной авиации, вторую в аэрофлоте. Машину знает досконально. Сколько же он рассказал о вертолёте, чего только не показал, не объяснил всякие тонкости.

А как он читал наизусть «Евгения Онегина» – **авиационного!** Это поэма об авиации, написанная в послевоенные годы каким-то авиатехником, то ли на Дальнем Востоке, то ли в Забайкалье.

Экипаж, бывало, играет после полётов (в командировке) в карты, а я сижу рядом и записываю под диктовку Виктора Павловича эту поэму. Иногда он сбивается, вспоминает нужную строку и отвлекается от карт. Экипаж бурчит: «Саня! Отстань со своей поэмой. Не отвлекай человека от карт!». Я возмущаюсь: «Да вы что?! Обалдели! Карты были и будут, а вот если Палыч не продиктует – так эти стихи канут в лету и никто о них не вспомнит!». (Записал, таки, всю поэму на листочках, она хранится где-то в моих бумагах в шкафу. Дай бог памяти, найти).

Бортрадист-бортоператор – Виктор Павлович Батманов. Круглое, открытое лицо, хитрые глаза с прищуром. Весь экипаж намного старше меня, особенно бортмеханик и командир. Хотя Леонид Владимирович много моложе бортмеханика. Оба седые, загорелые, только бортмеханик более сухощав и подтянут, несмотря на возраст.

Вот в таком славном экипаже я летал и набирался опыта в ту далёкую осень 1979 года. Полёты, полёты, полёты. Но и в них наступает перерыв. Впереди три дня выходных. Комэск дал роздых экипажу. И вот, после полётов стоим перед аэропортом, перед тем, как разойтись по домам. Всё, как в анекдоте: «Кто первым сказал – ну что?». Видимо мысль, употребить с устатку, возникла одновременно в нескольких головах. Что пить, понятно – водку. Закуску купили в магазине. А вот где – это проблема! У того жена строгая, у этого дети дома шалят.

И тут я – жизнерадостный такой. У меня же в общаге комната трёхместная и мои два соседа в отпуске на месяц.

И вот славный экипаж МИ-6, гружёный закусками, позвякивая стеклотарой, идёт в гости ко второму пилоту. Пришли, быстро накрыли холостяцкий стол и процесс пошёл. На столе немудрёная закуска – хлеб, колбаса, лук, банка трёхлитровая огурцов и консервы «бычки в томате». Люблю я эти «лётчицкие» разговоры за столом. Синий дым сигарет плавает над головой, разговор постепенно переходит на работу. Всё, как обычно. Рюмка поднимается за рюмкой. Я стараюсь не отставать от старших товарищей. Но мне всё труднее улавливать нить разговора, а так хочется послушать бывалых пилотяг, и, открыв рот, удивляться и смеяться их байкам.

Но, как пел товарищ Высоцкий: «...я на десять тыщ рванул, как на пятьсот, – и спёкся!». Опыта употребления алкоголя у меня тогда ещё не было (так, лёгкая разминка в юношеском разряде – бокал шампанского или кружка пива, максимум сто граммов водки).

В общем, отряд не заметил потери бойца. Когда я очнулся – экипажа уже не было. Всё за собой прибрали, проветрили комнату, меня уложили на мою кровать и исчезли тихо – по-английски. Возвращение к действительности было чудовищным. Голова раскалывалась, комната ходила ходуном, меня бросало то в жар, то в холод. Да чего я вам рассказываю. Опытные товарищи всё сами прекрасно знают. Так то – опытные. А я не понимал, что со мной. Думал – умираю. А умирать в расцвете лет не хочется. Жалко себя. И вот, держась за стенки и перила, я, пошатываясь, спускаюсь со своего четвёртого этажа на первый. В те годы, там на первом этаже общаги был стартовый медпункт. Скребусь тихонько в дверь. На пороге стоит фельдшер стартового медпункта – Татьяна Фёдоровна Каминская и внимательно рассматривает меня. Взгляд её не предвещал ничего хорошего. Но голос спокойный и ехидный: «Что случилось, Саня? На что жалуешься?».

Я понимаю, что про пьянку говорить нельзя, неохота выдавать экипаж, и совершенно забыв, куда выходят окна стартового медпункта, я бухаю, не соображая: «Татьяна Фёдоровна, я ужинал у себя и, видимо, отравился «Бычками в томате». Во-о-о-т!

Всё, как в анекдоте – ел печенье, пил пиво, водку, коньяк, шампанское и видимо отравился печеньем. Татьяна Фёдоровна вталкивает меня в медпункт и её голос долбит в мою гудящую голову: «Бычки в томате, говоришь! Видела я, как эти „бычки в томате“, твой славный экипаж, уходили на бреющем по „Гибралтару“ (это у нас узкий проход между заборами). Запомни, Саня, если ты так будешь квасить смолоду, с этими „хрычами“ – сдохнешь! Ты с кем тягаться собрался? Они за свою жизнь водки выпили больше, чем ты молока. Те, кто с ними начинал пить, уже давно в могиле!».

И, чехвостила она меня, и чехвостила. Досталось и моему экипажу, мол, напоили «робятёнка» и сами напились, но ноги унесли. Всё это сопровождалось заливанием в меня целого кувшина раствора марганцовки, а я его выплёскивал обратно в умывальник. Потом сделала укол, дала таблетку, напоила горячим чаем с малиной, сопровождая всё это лекцией о вреде алкоголя. И, напоследок, сунув кулак под нос, Татьяна Фёдоровна отправила меня отдыхать.

На следующий день, к обеду, я уже был более-менее в нормальном состоянии. Даже аппетит появился. Пошёл пообедать в лётный зал, благо дело был выходной. И возле него, на улице, встретил своего командира Леонида Владимировича и бортмеханика Виктора Павловича. Маслун, ехидно улыбаясь, спросил: «Саня, ты на кой заложил наш экипаж?».

Я оправдываюсь: «Да не говорил я про пьянку. Я сказал, что отравился бычками в томате!» Виктор Павлович, кивая головой: «Во – во! Вот за эти бычки в томате мы с Лёней и наслушались сейчас от Татьяны Фёдоровны!».

Маслун сделал вывод – второму пилоту больше стакана не наливать. Посмеялись и разошлись.

Вы не подумайте. Не алкоголики мы. Обычные вертолётчики. Умеем работать и умеем пить. Жизнь научила. Я вспоминаю свой экипаж тех лет. За далью лет их лица видны не так отчётливо. Только фотография покажет, какими они были, да и память моя. Но память не совершенна, поэтому и оставляю я эти строчки на бумаге. Нет уже на свете командира – Леонида Владимировича Маслуна, нет штурмана – Геннадия Николаевича Фотиева, нет борт-механика – Виктора Павловича Хаткина. Они ушли далеко-далеко, но я помню – они были. И надеюсь, останутся со мной навсегда.

«Старый бортмеханик»

*«Умчится мой поезд, на стыках звеня,
Умолкнут бывлые оркестры —
И тот, кто родится позднее меня,
На сцене займёт это место»*

(песня А. Пугачевой)

В те далёкие времена, когда министром гражданской авиации был настоящий лётчик – Борис Павлович Бугаев, а тогда единым и могучим «Аэрофлотом» командовали настоящие специалисты, а не «эффективные менеджеры» – к формированию экипажей воздушных судов относились очень серьёзно. И словосочетание «слётанность экипажа» было не пустяшным понятием. От этой самой слётанности зависела порой жизнь пассажиров, целостность воздушного судна, а иногда жизнь и здоровье самого экипажа.

У нас на МИ-6 состав экипажа не менялся годами. Конечно, может человек заболеть или какие-то обстоятельства заставили заменить его в экипаже, но в целом в одной кабине долгое время вместе находились одни и те же люди. Даже в отпуск уйти экипаж планировал в одно время.

Я настолько привык к своему экипажу, что порой не глядя, по одной только интонации голоса, понимал о каких несказанных нюансах или проблемах докладывает бортмеханик или бортрадист, при этом, не называя их. При том, что существует установленная фразеология радиообмена и технология работы экипажа вертолёт. Где никаких меканий, беканий, э-э-э, а-а-а, а только чёткие, короткие и конкретные фразы и порядок слов в них.

В тот летний день в нашем экипаже летал бортмеханик Слава Ли-Чи. Мой родной бортмеханик Витя Поздеев по каким-то причинам три дня с нами не летал. Я не помню, то ли ему надо было куда-то срочно уехать по семейным делам, то ли квартальная медкомиссия, ей богу, не помню. Но на три дня мне дали в экипаж Славу. Это был наш третий день полётов вместе, в одном экипаже.

Слава Ли-Чи – этнический китаец. Маленький, щуплый, но жилистый и выносливый. Желтоватое круглое лицо, всё в лёгких морщинах. Густые чёрные волосы, в которых поблёскивает седина. Не раскосые, а именно круглые, чёрные блестящие глаза, которые иногда весело, а иногда с грустинкой смотрят на собеседника. Маленькие цепкие и сильные ладони. Классный специалист, толковый бортмеханик. Он был самым старшим по возрасту в нашем, на тот момент экипаже. Мы быстро притёрлись, тем более я раньше часто летал с ним в составе другого экипажа. Это когда я ещё был вторым пилотом. Поэтому по работе никаких разногласий или вопросов не было. Но в тот день я заметил, что Слава не очень разговорчив, ни одного лишнего слова. Только команды и доклады строго по технологии. Ну, молчит и молчит – мало ли что. Может не очень хорошо себя чувствует, хотя по нему ничего не видно.

Мы работали с базы, и вот закончив полёты, вертолёт зарулил на стоянку номер 37. Охладили двигатели, выключились, остановили винт. Провели послеполётный разбор, и экипаж стал покидать вертолёт. Штурман, второй пилот и бортрадист, весело переговариваясь, спустились по трапу, и, осмотрев вертолёт, крикнули мне в блистер: «Командир, автобуса не будет – сломался! Поэтому идём пешком. Не отставай!». И экипаж скрылся в лесочке, отделяющем стоянки от здания аэровокзала и перрона.

Я чуть замешкался и, выбравшись из пилотского кресла, шагнул к выходу из пилотской кабины. Бортмеханик уже внёс нужные записи в бортовой журнал и сидел на своём месте, уставившись в приборную доску. Мне показалось, что он смотрит на приборы затихшего вертолёт и не видит их. Я спросил: «Слава! С тобой всё нормально? Ты чего сегодня какой-то

притихший?». Он грустно и внимательно посмотрел на меня, словно решая, стоит, говорить мне или нет. А потом тихо и доверительно сказал: «Саня, сегодня мой последний полёт».

Я машинально хотел поправить – не последний, а крайний. Но он это видимо уловил и повторил: «Да-да, именно последний. Документы оформлены, и я ухожу на пенсию. Хватит. Отлетался». Не зная, что сказать (а что тут скажешь), я пожал ему руку. Не поздравлять же с этим. Спустился по трапу, обошёл вертолёт, осматривая его, и глянул в приоткрытый блистер бортмеханика. Слава, глядя на меня сверху вниз, сказал: «Ты иди. Иди, командир, я чуть задержусь».

Пройдя по тропинке полсотни метров и почти скрывшись в сосняке, я оглянулся. Эта картина навсегда врезалась в мою память. Огромный, затихший вертолёт. Лёгкий летний дождик накрапывает из серых облаков. Машина блестит, будто покрытая лаком. От двигателей идёт лёгкий парок. На открытых трапах стоят техники, заглядывая под капоты двигателей. Они заняты своим делом. А внизу, на бетонке, стоит старый бортмеханик. Он стоит у самого борта вертолёта. Маленькая рука гладит борт вертолёта, и механик что-то говорит машине. Вертолёт и Человек. О чём они говорили, можно только догадываться.

Меня нельзя назвать слишком чувствительным. Но какой-то тугой комок подкатил к горлу, и тихонько отступив за сосенку, я побрёл в аэропорт.

Слава действительно больше не поднимался в воздух. Оформил пенсию и уехал с семьёй в Ростовскую область. Через несколько лет пришло письмо от его жены в лётный отряд. Она писала, что Слава тяжело болеет, нужна операция и на неё нужны большие деньги. Лётный отряд собрал деньги, профсоюз добавил. Деньги с оказией доставили Славиной жене. Операцию сделали. Но не помогло. Ушёл старый бортмеханик.

Прошло много лет. Но иногда перед моими глазами чётко всплывает картина – летний дождик, вертолёт и Человек рядом с ним.....

«Без топлива»

*«Но мы вернёмся, мы конечно доплывём,
И улыбнёмся, и детей к груди прижмём...»
из песни «Там за туманами»,*

Грута Любэ

Обычный февральский день 1989 года. А может и 1990-го. Точно уже не помню. Наш экипаж базируется в Денисовке. Четвёртый день командировки. Таскаем подвески из Денисовки на буровые, которые находятся к северу от подбазы. Так называемые Командиршорские буровые. Они под номерами – 8,10,12,51 и т. д. Расстояние от Денисовки в среднем 100 км. Таскаем на подвеске всё – и трубы, и дизельное топливо, и запчасти какие-то. В общем, работы хватает. Экипаж свой, родной и до боли знакомый. Правда, штурман новенький. Зовут его Василий Сливка. Высокий, симпатичный хлопец, с Западной Украины. Мой земляк. Он «хохол» и я «хохол». Только я с южной степной Украины, а он с Закарпатья. «Западенец!». На Украине нас бы земляками не назвали, а тут, за три с половиной тысячи километров от родного дома, мы «земляки»!

Я не точно выразился. Штурман не совсем новенький. Он уже летал в других экипажах, довольно долго, это у нас в экипаже он недавно. Я к нему присматриваюсь, вроде справляется. Серьёзных нареканий нет.

В тот день это был второй по счёту рейс. Заправились топливом, запустились. Подцепили на подвеску какую-то железяку. Похоже на ограждение верхней части буровой вышки. Лестница, перила, какая-то рама, обшитая стальными листами. Весит всё это удовольствие около четырёх с половиной тонн. В общем, подцепили и поволокли на буровую Командиршор-51. Он самый дальний от Денисовки и стоит почти в центре безориентирного заснеженного пространства. На самой белизне. Но погода сейчас нормальная. Светит солнышко. Прогноз по площадям – 200 на 2000 (т.е. нижняя кромка облаков 200 м, видимость 2000 м). Работать можно. Железяка эта, висящая под вертолётom, довольно капризная штука. Несмотря на свой, довольно приличный вес, ведёт она себя, как загулявшая девица. Норовит взбрыкнуть, крутануться или покачаться в разные стороны. Но я приспособился её тащить. Скорость 110, максимум 120, но не больше. А то опять начнёт летать под вертолётom – замучаешься успокаивать.

Едем потихоньку. Высота 350 метров. С этой высоты хорошо видно ровные белые пятна заснеженных болот, чёрные пятна леса, замёрзшие белые петляющие речушки.

Впереди показалась речка Юрьяха. Выходим на её характерный изгиб. На этом изгибе, на высоком левом берегу, хорошо видна белая треугольная проплешина. Она, как косой парус, нависает над рекой. Идеальный ориентир. Над ним мы подвернём чуть влево (градусов на 10) и пойдём дальше, к нашему Командиршору-51. Шестьдесят километров прошли, осталось ещё пятьдесят. Почти половина пути.

Смотрю вперёд через лобовое стекло. Дальше на север почти от земли и до самого неба стоит белая стена. И она мне очень не нравится. Не нравится и штурману. Он тревожно оглядывается на меня. Я его успокаиваю: «Ничего, Вася! Прицелься поточнее. Сюда же вышли точно. Я буду стараться как можно точнее держать скорость и курс».

Вот мы и въехали в эту стену. Снег крутит вокруг вертолётa, видимость упала до километра, но под нами лес и пока ещё терпимо. Противно то, что когда лес кончится, и мы выедем на эту проклятую белизну – будет не весело. Мне будет тяжело. Я уцеплюсь в приборы, стараясь точно выдерживать скорость, курс, высоту и не раскачать груз. И ничем не смогу помочь штурману, когда последние деревца исчезнут под нами, и мы окажемся в белой пустоте. В этом

белом «ничто», когда не видно горизонта и не поймёшь, где верх, где низ. Кажется, что вертолёт кренится, но надо не слушать своих чувств, они обманчивы, а только верить авиагоризонтам (их, слава богу, три у нас). Я весь сосредоточился на пилотировании. А бедный Василий, грустно проводив взглядом последнее деревце, крутит головой. Он то на карту посмотрит, то вниз – пытаюсь разглядеть в белой тундре хоть какой-то ориентир, чтобы понять – точно ли мы идём, сносит ли нас. А если сносит, то куда?

Это сейчас, когда искусство самолётовождения успешно прикончили GPS-навигаторы, провести вертолёт из точки А в точку Б проще простого. Внимательно и точно введи координаты точек и катись себе, миленький, как по маслу. Умная машина GPS при помощи спутников точно укажет, сколько проехали, сколько осталось, путевую скорость, время прибытия, положение вертолёта с точностью до метра. Господи, мне бы тогда такую машинку! Может быть, и седых волос было бы меньше. Но это всё равно, как если бы триста спартанцев попросили для себя три десятка автоматов Калашникова. Вот бы интересная получилась история о легендарном бое. Но это так – лирическое отступление.

Едем, едем и вот расчётное время вышло. Старался точно держать курс и скорость, но буровой нет! Видимо нас снесло и в этой круговерти мы прошлестели мимо нашего Командиршора-51. Прошли ещё чуть-чуть, сделали левый и правый широкий размазанный круг, вернулись назад, но не найдём буровую. Она где-то рядом, но мы её не видим в этом снегу. Я, вцепившись в приборы, кручу баранку, бортоператор глядит в люк внешней подвески за качающимся грузом, а три пары глаз (штурман, второй пилот и бортмеханик) шарят по горизонту. Господи, где он, этот горизонт!

Но напрасно. Мы не нашли буровую. А время и топливо уходят. В голове включился счётчик. Командир, решай!

Я говорю: «Мужики, найдите мне хоть бы какое тёмное пятно в этой белизне, чтобы я мог зацепиться за него и положить подвеску. Потом довезём!».

Хлопцы ищут, время идёт. Минуты тянутся долгие. Наконец крик бортмеханика: «Саня! Тёмные кусты, по-моему, слева сзади!». Мозг мгновенно решает задачу – левым стандартным разворотом (это разворот вправо на 90 градусов, а потом влево на 270 градусов), после выхода из него будет курс 150 градусов, а ветер по прогнозу давали юго-восточный у земли – то, что надо! Поехали! Теперь второй пилот не отрывает глаз от приборов, вцепившись в авиагоризонт, а я кручу головой вперёд-влево, влево-вперёд. Наконец-то зацепился глазами за эту тёмную штуку (наверное, это кусты – по определению бортмеханика). Давление у нас на высотах выставлено буровой Командиршор-51. Хорошо, что здесь ровное место, перепад высот небольшой, нас это устроит. Да ещё радиовысотомер есть, но он при этой железяке, болтающейся под нами, показывает высоту не очень точно. Да если под нами овражек или бугорок, то стрелка радиовысотомера прыгает туда-сюда. Но тенденция устойчивая. Высота 80 м, 70 м, 60 м.

– «Бортоператор, снижаюсь, на прямой, – колпачки открыты!».

Штурман читает скорость и высоту. Эти тёмные кустики на белизне – моё спасение. Глядя на них, я гашу скорость и теряю высоту, с таким расчётом, чтобы вертолёт остановился возле них на высоте метров 10.

Движкам взлётный режим. Зависли точно там, где я и хотел. Точно, кусты! Голые чёрные ветки трепыхаются на снегу в бешеном потоке. Ай да, бортмеханик, ай, да Витя Поздеев! Как он их разглядел в этом белом безмолвии. Ай, да вы кустики мои! Ай, молодцы! Чахленькие, но выручили!

Груз отцеплен. Набор высоты 350 метров, скорость 230 км в час, курс на Денисовку. Выйдем из снега, штурман точнее с курсом определится. Понеслись! Передал управление второму пилоту, откинулся в кресле. Надо немного передохнуть. Какое там – передохнуть! Много мы топлива сожгли, пока искали буровую, пока искали тёмные пятна в тундре, пока заходили

на отцепку груза. Керосин! Сейчас это вопрос из вопросов. Наконец-то выскочили из снежной круговерти – в хорошую погоду. Стена снега осталась позади. Штурман точнее определился, подправил курс. Я вижу, как он смотрит на карту, на землю, на часы. Навигационная линейка в его руках, аж дымится. Он прикидывает путевую скорость, время прибытия в Денисовку, остаток топлива.

Я тоже сижу, считаю. Ориентиры я вижу, расстояние помню, часы передо мной. Штурман считает с линейкой, я считаю в голове. Ветер наверху (на высоте нашего полёта) нам не мешает, но и не помогает. Значит, путевая скорость почти равна приборной. Штурман поворачивает голову ко мне, и, сняв наушники, орет, перекрикивая рёв двигателей: «Командир, нам не хватит топлива! Мы не дотянем!». Я также переспрашиваю без наушников: «Сильно не дотянем?!». Штурман кривовато улыбается: «Чуть-чуть не дотянем».

В кабине нарастает напряжение. Я взял управление, ещё чуть-чуть выкрутил коррекцию влево, ещё чуть уменьшил обороты несущего винта. Хоть полётный вес маленький, мы идём без загрузки, всё равно двигатели наши прожорливые, глотают топливо, как будто жаждущий воду в пустыне. Давным-давно на приборной доске горит табло аварийного остатка топлива. Механик собрал все остатки топлива по бакам, перекачал их в расходный бак, но всё равно его мало. По моим расчётам его должно хватить только-только. Какой там навигационный запас на тридцать минут полёта!!!

Вдали показалась Денисовка. Боже, как медленно она приближается. Кажется, будто вертолёт замер в этом бескрайнем небе и нам никогда не долететь до этой Денисовки.

Я пилотирую плавными, осторожными движениями, стараясь не раскачивать вертолёт. В голове мысли, одна веселее другой: «Если движки станут – придётся садиться вон на то болото. Так, болото прошли. Вон впереди просека, совпадает с нашим курсом. Если движки станут, буду садиться на просеку!». А мозг услужливо выдаёт строчки из руководства по лётной эксплуатации вертолёта МИ-6: «при посадке с двумя отказавшими двигателями на режиме авторотации на пересечённую местность возможна поломка вертолёта...». Тьху-ты! Никаких посадок на пересечённую местность! Спокойно, Саня! Ты дотянешь. Осталось дотерпеть всего ничего.

Высоту не снижаю. Если движки обрежет, дотяну до загрузочной площадки. Вот она уже почти рядом.

– «Экипаж, внимание! Заход в Денисовке с курса. Пилотирую слева, контроль справа. Карту перед посадкой!».

Плавно перевожу вертолёт на снижение. Нос не задираем, не дай бог насосы хватанут из расходного бака вместо топлива воздух. Земля рядом, высота пятьдесят метров, площадка – вот она, рукой подать. Неужели дотягиваем!?? Дотягиваем, дотягиваем!!!

Вертолёт с коротким пробегом по промёрзшей земле плавно вкатился на щит и замер в левом переднем углу у заправочного щитка.

Двигатели на малый газ. Охлаждаем. Выдержали две минуты и выключились. Пока винт ещё вращается, теряя обороты, отстегнул привязные ремни, откинулся в кресле, снял перчатки. Сажу – остываю сам, и остывает вертолёт. Курить хочется нестерпимо. Бортрадист дал сигарету. Я так-то вообще не курю, но тут надо как-то для успокоения. Взял, закурил, смотрю – пальчики то не дрожат. Но внутри ещё холодок. Дотянул, таки, стервец! Хоть весь навигационный запас и значку топлива у бортмеханика спалили, пока искали буровую и крутились, пока не нашли, куда приткнуться с подвеской. Видимо топлива в вертолёте нет. Оно осталось где-то в трубопроводах, насосах, фильтрах и плюс, не вырабатываемый остаток.

Жизнерадостный вопль бортмеханика Вити Поздеева: «На топливомерах – ноль, и на расходомерах обоих двигателей стоят ноли! С чем вас и поздравляю!».

Штурман Вася, поёживаясь, смотрит на меня из своей кабины.

– «Вот видишь, Василий, а ты говорил – не дотянем, не дотянем!», – говорю я ему. В ответ Василий, уже слегка улыбаясь: «Ну, вас на фиг, с такими полётами. Я от вас поседею!».

Начинается отходняк. Экипаж уже ржёт, как молодые жеребцы. Ну что же – это хорошо, что смеются. Лишь бы не плакали.

Пошли обедать. Несмотря на все приключения аппетит у экипажа в норме. Жизнь продолжается.

Но это ещё не конец печальной повести о Ромео и Джульетте. Самый смех начался на следующий день. «Заказчик» говорит: «Найдите, куда вы положили эту железяку, и довозите её, куда нужно, т.е. на Командиршор-51. И знать ничего не желаю!».

Ну что ж, погода стоит изумительная. Солнце – во всё небо синее. Подцепили подвеску полегче, взяли топлива побольше и поехали на этот Командиршор. Довезли груз, отцепили и поехали искать нашу вчерашнюю железяку. Насилу нашли. Она лежала всего в восьмистах метрах от буровой и была уже почти вся заметена снегом. Мы её нашли по тросам, торчащим из снега и тем самым кустикам на склоне небольшой ложбины посреде заснеженной тундры. Да, хорошо вчера мело, если мы крутились рядом с буровой и не обнаружили её.

Присмотревшись вниз, я обомлел. Говорю своему экипажу: «Так вертолёт же не влазит в эту ложбину! Под хвостом бугор и ложбина узкая. Как я туда сяду!?!». Хлопцы в ответ: «Ну, вчера же как-то сел!».

– «Так я же вчера ничего не видел в этом снегу, потому и сел. А сейчас всё видно и поэтому страшно. Не поместимся мы там!!».

Смех-смехом, но кое-как зашли с курсом 150 градусов (это единственный курс, который подходит для этого оврага) и с трудом, по сантиметру втиснулись рядом с грузом. Пока бортоператор выпускал трос, цеплял крюк, я через сдвинутый блистер смотрел на вчерашние кустики, на их хрупкие, тёмные, голые веточки. Как же они нас выручили, и как бортмеханик увидел их в снегу случайно.

Наконец-то груз привязали, подцепили и вытащили из оврага. Через десять минут он уже был на своей буровой – Командиршор-51. А мы поехали к себе на подбазу – в Денисовку.

Красота вокруг. Погода сказочная. Воздух чистый, прозрачный. С этой высоты видно далеко-далеко. Второй пилот крутит баранку, а мне делать нечего. Я откинулся в кресле, снял ноги с педалей, положил руки на откиннутые подлокотники и балдею. Люблю я свою работу. Но надо не забывать о руководящей роли командира в экипаже. Поэтому, напустив на себя вид мудрый и суровый, строго вопрошаю штурмана: «Василий, а хватит ли нам „карасина“ до Денисовки, или – как вчера? Небось, опять мне все „нервы“ истреплешь?». В ответ в наушниках слышу весёлое хихиканье всего славного экипажа нашего, не менее славного вертолёта МИ-6 с бортовым номером СССР-21133.

«Полёт в грозе»

*«Люблю грозу в начале мая,
Когда весенний первый гром,
Как долбанёт из-за сарая,
То хрен опомнишься потом...»*

*(вольное переложение классики
для внутреннего пользования авиаторами).*

Для того чтобы подняться в воздух, надо освоить много разных наук. Чего только будущий лётчик не изучает в лётном училище. Это и аэродинамика, и самолётовождение, изучение материальной части (конструкции вертолёт и двигателей), и авиационное материаловедение, и теоретическая механика, и приборы вертолёт, и руководство по лётной эксплуатации и т. д. и т. п. Чтобы всё перечислить – бумаги не хватит.

Но есть одна наука, которая стоит особняком. Это авиационная метеорология. На бедного курсанта обрушивается поток специальных терминов – названия облаков по латыни. От этих циррусов, стратусов, кумулюсов, нимбо-стратусов, кумулюсов-конгестусов у неподготовленного человека запросто крышу может снести. Но как говорил дедушка Сталин – нет таких крепостей, которые не могут взять большевики. Вот при помощи преподавателей и собственного упорства будущий воздухоплаватель постепенно продирается сквозь метеорологические дебри, чтобы потом спокойно читать метеокарты (высотные, приземные), разбираться в прогнозах и чётко представлять, с какой погодой он встретится на маршруте и в пункте назначения, как она будет меняться в течение полёта и какие сюрпризы может преподнести. И хоть лётчики смеются, что метеорология – самая точная наука после хиромантии и белой магии, и привычно подтрунивают над метеорологами, но без их помощи и консультаций, нам никуда.

Среди множества неприятностей, которые погода может устроить нам в полёте, есть и гроза. Если гроза фронтальная, то нам, вертолётчикам, ничего не светит. Обойти её можно только сверху, и то, осторожно. Это касается больших лайнеров, которые могут залезть на высоту около десяти километров (на такую высоту, и даже выше, поднимаются грозовые облака). Но как показала печальная история с ТУ-154, упавшим под Донецком, и ему не удалось пройти над грозой верхом. Чем это кончилось – всем известно.

Я говорю о другой грозе – внутримассовой. Предполагается, что внутри огромной массы воздуха, расстилающейся на сотни километров вокруг и обладающей примерно одинаковыми параметрами (температурой, влажностью и т. д. и т. п.), располагаются очаги грозы, отдельно друг от друга. Их видно в полёте. Под отдельными, синими, набухшими дождём облаками, сверкают молнии (между этими облаками и землёй), сами эти облака имеют снизу тёмный серый цвет, а сверху ещё беленькие. Иногда из них уже идёт дождик, который из кабины вертолёт кажется серой, непрозрачной пеленой, тянущейся от облаков к земле. В этой пелене и сверкают разряды молний.

В грозовые облака заходить строжайше запрещено. За преднамеренное попадание в грозу начальники башку отвинтят на земле, если гроза не сделает это раньше – быстро и изящно, прямо в полёте.

Поэтому, в умной литературе типа НПП-ГА (наставление по производству полётов в гражданской авиации), всё расписано: какое расстояние должно быть между такими отдельными облаками, чтобы у тебя хватило наглости пройти между ним, какая высота должна быть от облака до земли, какое расстояние от облака до вертолёт и какая высота от вертолёт до земли.

У нас говорят: «НПП-ГА написано кровью, и нарушать его нельзя!» Я с этим полностью согласен – нарушать нельзя. Лётчики внимательно читают, изучают НПП.

А вот облака ни фи́га не читают, не изучают. Им по барабану, что там написано в умных человеческих книгах. И ведут они себя как хотят.

А внутри этих облаков такие вертикальные потоки воздуха, что они и большой лайнер могут пережевать и выплюнуть, не заметив. Наша «шестёрка», правда, довольно внушительный по размерам объект, но супротив сил природы – тьху! Так что любой нормальный вертолётчик знает, – обойди эти грозные очаги стороной, себе же спокойней!

Вооружённые такими знаниями и внимательно прочитав прогнозы по метеоплощадям, в пункте назначения, ознакомившись с фактической погодой на местах, – во второй половине погожего денька конца мая 198... затёртого года мы и поднялись в воздух.

Весна в том году была ранняя. Давно сошёл снег и только далеко на севере, в тундре ещё встречались в оврагах пятна снега, а в лесу, в чаще, под деревьями, видны были снежные остатки, – такие маленькие сугробчики.

Красота! Небо чистое, ясное. Воздух напоён весенними ароматами. Солнышко прогревает землю, поэтому довольно чувствительная болтанка. Машина заправлена полностью, мы идём порожняком за грузом. Надо забрать далеко на севере вездеход, затащить его (вернее он сам заедет, а мы поможем лебёдкой) в вертолёт и привезти сюда, – под Печору.

Едем. Второй пилот пилотирует, штурман направляет наш корабль по курсу и ведёт связь, бортмеханик занят контролем систем вертолёта, бортрадист шарит в эфире по второму каналу (дальняя связь), я осуществляю общее руководство процессом воздухоплавания. На данный момент это руководство выражается в изнурительной борьбе с послеобеденной дремой и заданием время от времени экипажу глубокомысленных вопросов типа: «Штурман, где мы? Бортмеханик, – остаток топлива? Радист, – как там прогнозы, новых ещё нет?»

Я и сам прекрасно знаю, где мы, и сколько топлива осталось, и что новые прогнозы будут только через минут тридцать. Но надо задавать эти вопросы, чтобы экипаж видел – командир ещё окончательно не заснул, героически борется со сном, сам не спит, гад такой, и другим не даёт! Прошло какое-то время, мы примерно на полпути до нашего дорогого вездехода и в очередной раз, поборов дремоту, я внимательно смотрю через лобовое стекло кабины вперёд, по курсу полёта.

Впереди два симпатичных облачка. Сверху беленькие, снизу серенькие, под ними дождик, и в этом дожде сверкают молнии. Красивенькие такие, прямо картинка. Но расстояние между этими облаками не очень большое, поэтому подвернем влево и обойдём эту красоту западнее. Чуть уклонимся от линии пути, но это не страшно. У нас полная заправка (правда, уже не совсем полная, – всё-таки столько пролетели), но на этот случай и брали топливо. Обошли облака, болтает всё сильнее. Взял управление на себя, надо же второму пилоту передохнуть. Только объехали эти два облака, через пять минут впереди появилось ещё одно. Какое-то оно не красивое, набухшее, всё серое, даже с неприятной синевой, больше отливающей свинцом. И из него молния сверкнула. Да такая мощная, что даже через рёв двигателей, рокот лопастей и наушники мне кажется, что я слышу раскат грома. Справка от облака завеса дождя, за ней не видно ничего, поэтому подвернём ещё влево, возьмём ещё западнее, ещё больше уклоняясь от линии нашего пути. Оглянулся назад. Позади сформировался уже целый отряд таких облаков, с дождями и молниями. Не-е-е-т! Назад мы не пойдём, нам надо вперёд. А впереди и слева уже появились ещё очаги. Они всё серьёзнее и плотнее держатся друг к другу. Там не пройти.

– «Штурман, как там справа?».

– «Командир, справа под тридцать – просвет между зарядами, давай попробуем туда и ближе к линии пути будем!».

– «Давай попробуем, штурман! Смотри внимательнее!».

На лобовых стёклах кипит вода, попали в дождевой заряд. Стеклоочистители пока отбрасывают воду с лобового стекла, и за краткий их взмах я сквозь воду вижу землю и лес, а потом всё закрывает дождь. В кабине становится темно и не уютно. Нас кидает всё сильнее. Хорошо, мы плотно притянуты к креслам привязными ремнями. Где-то справа, кажется совсем рядом, сверкнула молния, и грохнуло как из пушки. Нашу «ласточку», как пушинку подбросило вверх. А в этой пушинке сейчас 37 тонн и летят эти тонны вверх со скоростью восемь метров в секунду. Я вцепился глазами в приборы, всё равно за бортом ничего не видно. Главное сейчас для меня авиагоризонт, удержать скорость и обороты несущего винта. «Шаг-газ» почти полностью сброшен, а нас тащит вверх, как на скоростном лифте. Машина на секунду замирает в воздухе, а потом, получив удар сверху, проваливается, будто в пропасть. Теперь мы летим вниз со скоростью 10 метров в секунду. Двигателям увеличиваем режим, обороты в норме, скорость гуляет (да это и не мудрено в такую болтанку), всё равно сыплемся вниз, потеряли полторы сотни метров. Движкам взлётный режим, убираем левый крен. Адская силища воздушных потоков норовит перевернуть вертолёт или разломать его.

Уже ничего не видно толком. Где эти облака, где земля? Мы идём в сплошном потоке ревущей воды. Хорошо, у нас очень надёжные движки. Жрут воду вперемешку с воздухом и керосином. Только температура газов чуть упала и тон двигателей изменился. Стал чуть более приглушённым. На «восьмёрке» (вертолёт МИ-8) их «корогазы» в такой водопад уже бы захлебнулись. А, наши ещё ничего – тянут!

Н-н-а-а-а! За моим левым блистером сверкнула такая вспышка, что кажется, я на секунды ослеп. Такое ощущение, будто прямо под задницей рванула бочка с порохом. Глаза на приборы. Опять несёмся вверх. Ручку от себя, сбросить шаг, но скорость не разгонять до запредельной. Валимся в правый крен. Выправил. Подъём продолжается. Надо остановить этот бешеный набор высоты.

Не успел! Желудок подкатывает к горлу. Уже летим вниз.

Теперь мы действуем по старому фронтовому правилу – снаряд дважды в одну воронку не падает. Впереди слева вспышка молнии – мы туда. Крик штурмана: «Командир, вправо десять, там сверкнуло!». Даём вправо десять. Очень трудно удержаться на курсе. Вертолёт, как живое существо стонет. Ему тоже тяжело, хоть он и железный.

Нет, ребята, мы так не договаривались. Это уже не внутримассовая гроза, а какой-то беспредел. Наверное, со стороны мы напоминаем мечущегося по полю зайца, в которого кто-то большой и очень сердитый, а может и очень голодный, норовит попасть сверкающей вилкой-молнией.

Н-н-а! Не попал! Н-н-а! Не попал! И так много раз. Кажется, это никогда не кончится. Наша кабина уже течёт. Тонкие струйки воды сочатся из-под гидрокрана стеклоочистителя и прямо на ноги. Носки уже мокрые. Хорошо, что это хоть носки, а не в штанах. Или в штанах!? Не-е-е-е-а! Там пока сухо. Но если этот дурдом не кончится, то скоро и в штанах будет мокро. Такое ощущение, будто время остановилось, и мы уже целую вечность в этой грозе. Даже сидя дома и глядя из окна квартиры на грозу, и то неприятно. А оказаться в ней между небом и землёй, – удовольствие ещё то! Бб-а-а-бах!!!

Грохнуло где-то сзади, и вертолёт чуть не встал на попа (носом в землю, хвостом вверх). Сколько под нами? Двести метров и продолжаем падать вниз. Движкам взлётный режим, вывози родимая «ласточка».

Ой, мама! Роди меня обратно. Да когда же это кончится?!?!

И-и-и, ап! Кончилось. Неужели кончилось?!?! Охренеть! Кончилось, действительно, кончилось.

В кабину врываются солнечные лучи. На лобовых стёклах и блистерах скатываются капельки дождя. Земля, умытая дождём, прекрасна. Вертолёт идёт ровно, чуть покачиваясь. Оглядываюсь назад. Там иссиня чёрная стена. В ней крутятся потоки воды и сверкают молнии.

Это она сейчас выплюнула нас на свет божий. Как говорится «последним вышел петух, изрядно общипанный, но не побеждённый!».

Да-а-а! Видимо у боженки было сегодня хорошее настроение, и он нас пожалел. Спасибо тебе, Господи!

Осмотрелись. Все системы и агрегаты работают нормально. Унесло нас с линии пути в сторону на 60 км. Это мы барахтались в грозе около получаса. Штурман по характерному ориентиру определился, поправил курс, и поехали дальше. Надо нагнать отставание. Нагнали. Сели, загрузили вездеход, намертво привязали его специальными растяжками, взлетели и полетели обратно. На обратном пути сел на подбазу, дозаправился. Мало ли ещё чего обходить придётся! Прогнозы нормальные, лётные и над горизонтом светит ласковое солнышко. Май всё-таки. Скоро лето. Пролетали над теми же грозowymi местами обратно часа через четыре. Небо чистое, ясное, болтанки почти нет. И только далеко-далеко на горизонте синее полоска облаков, издалика кажущаяся безобидным украшением небосвода. Летим, верчу головой по сторонам. Тишь и благодать. Как будто, ничего не было. Может, приснилось?

«Без названия»

Я часто сам себе задаю вопрос: «С чего всё это началось?». Как получилось, что из множества профессий на земле я выбрал именно эту – профессию лётчика. Видимо тому было несколько причин. Говорят, что человек сохраняет устойчивые воспоминания примерно лет с трёх – четырёх. Некоторые гении заявляют, что помнят даже, как их мама рожала. Мне до гениев далеко, но когда я вижу в старом семейном фотоальбоме снимок, где я голышом лежу в детской «зыбке», – мне почему-то ощущается ласковое тепло и свет летнего солнца, пробивающегося через листву шелковицы, приветливо шелестящей надо мной. И до моего слуха доносится мягкий рокот, идущий с небес. Это над нашей старенькой хатой пролетает самолёт АН-2, взлетевший со старого криворожского аэродрома под названием «Смычка». Я ещё не понимаю, что это за звук, откуда он, но он мне определённо нравится. И я улыбаюсь ему своим, пока ещё беззубым ртом.

Более позднее воспоминание. Я только перешёл во второй класс. И бабушка Надя (мама отца) принесла путёвку в пионерлагерь «Аврора». И меня отправили на целую смену в этот лагерь на берегу Чёрного моря, возле маленького симпатичного городка Скадовск. Отвозили нас туда на самолёте АН-24Т, со всё того же аэродрома «Смычка». Тогда в Стране Советов, трест, в котором работала бабушка посыльной, мог себе позволить отправлять детей в пионерлагерь на самолёте (40 минут и там), а не трясти их шесть часов по пыльным дорогам южной Украины – от Кривого Рога до Скадовска. За несколько рейсов перевезли на аэродром Скадовска целую смену пионерлагеря. Вот подошла наша очередь и нас, как патроны в обойме, разместили в креслах самолёта по двое на одно место. Когда дверь самолёта была уже закрыта, оказалось, что все кресла уже заняты и даже стюардесса стоит в проходе. И я стою один в проходе. Мне не хватило места (видимо просчитались при посадке – мы же все мелкие). И лётчик, теперь я понимаю, что это был бортмеханик, смеясь, сказал: «Не грусти, пацан. Сейчас найдём тебе место!». И увёл меня в кабину лётчиков. Там меня разместили позади пилотов на каком-то приставном креслице, привязали крепко, настрого наказав ничего руками не трогать. Я до этого летал на самолёте только один раз. На АН-2 – из Херсона в тот же Скадовск. Полёт 40 минут, но ощущение восторга осталось навсегда. А теперь, на большом двухмоторном АН-24, да ещё в кабине пилотов. Меня распирало от восторга и любопытства, как нашего министра транспорта Левитина при докладе президенту или премьеру (что-то меня понесло, как Остапа Бендера).

Самолёт взлетел, и уже в горизонтальном полёте правый лётчик посадил меня к себе на кресло перед собой, и своими большими руками положил мои маленькие ладошки на чуть подрагивающий штурвал. А перед глазами россыпь приборов со стрелочками, циферками, зелёные и жёлтые лампочки табло. А за лобовыми стёклами кабины бескрайнее, синее-синее безоблачное небо. На голову мне одели гарнитуру (наушники с микрофоном) правого пилота и я услышал громкий голос: «Ну что, хлопчик, не видно края неба?». И я, вытянув шею, старательно всматривался вперёд, сквозь стёкла. А края у неба не было, сколько я не пытался его увидеть. Лётчики добродушно улыбались, поглядывая на меня и переговариваясь.

А я в эти краткие минуты вдруг понял – это моё! Детский мозг ещё не до конца сформулировал это желание, но всем сердцем, всем своим нутром маленького человека я уже знал – это моё!

Эта радость летания, она сильнее любого наркотика. И один раз, поднявшись в небо, ты будешь хотеть повторить это снова и снова. Снова ощутить, как волшебная сила поднимает тебя в небо.

Всё моё детство, по крайней мере, все летние месяцы, прошло в селе Узин, под Киевом. Там, на огромном аэродроме, базировались ракетноносцы ТУ-95 и транспортная эскадрилья

АН-12. Вот так, рядом с этими могучими машинами, я рос и переходил из класса в класс. Я видел эти самолёты и на рассвете, и на закате, и в воздухе, и на земле. Я засыпал и просыпался под гул их двигателей. До сих пор басовитый органнй гул двигателей ТУ-95 мне слаще любой музыки. И когда сейчас я, уже взрослый человек, слышу в Печоре доносящийся с неба, из-за облаков, знакомый звук, я замираю среди улицы, стараясь разглядеть в небе знакомый силуэт. Значит, у Российской дальней авиации идут учения. Видимо нашёлся и керосин и запчасти, да и «супостат» не дремлет.

В углу старого криворожского аэродрома «Смычка» была учебная площадка Криворожского авиатехнического училища. На ней стояли все (или почти все) самолёты и вертолёты гражданской авиации СССР. Ну, то, что летало в семидесятые годы прошлого века. Эту площадку от территории лётного поля аэродрома отделяли столбы с колючей проволокой. А метров через пятьдесят вдоль этого забора с внутренней стороны будки с собаками. И один часовой (или охранник) на центральной дорожке. Я там всех собак прикормил. И пролезая из бурьянов под проволоку (ну, очень колючую), добирался до крайних самолётов и вертолётов. Вскрывал их и попадал в волшебный мир кабин. Как же интересно было сидеть в прогретых солнцем кабинах, вдыхая запахи бензина, лака, металла, рассматривать приборы, трогать штурвалы, рычаги и тумблеры.

Уже к шестому классу было решено окончательно и бесповоротно – только в лётное училище. Как говорила моя покойная бабуля Фрося (мамина мама): «Така планыда в дытыны!». Кто куда, а мы в лётчики.

Я хорошо помню день – 13 августа 1976 года. Я уже съездил в Кременчугское лётное училище, подал документы, прошёл медкомиссию, сдал экзамены (хорошо сдал – на пятёрки), прошёл психотбор, собеседование и меня отправили домой в Кривой Рог со словами: «Если пройдёте по конкурсу и будете зачислены, мы вас вызовем, а если нет – вернём документы обратно». А конкурс в том году был сумасшедший – 45 человек на место (это в самом Кременчуге). Не знаю, как на местах, а в Кременчуге именно сорок пять. Тогда все хотели быть лётчиками. Это сейчас все хотят быть юристами, чиновниками или менеджерами.

Так вот, спускаюсь я по лестнице со своего четвёртого этажа и вижу – что-то белеет в почтовом ящике. Открыл, а там конверт со штемпелем Кременчугского лётного училища гражданской авиации (КЛУГА). Если прислали вызов, то в нём должна быть одна бумажка. А если не приняли и вернули документы, то конверт толстый. А он лежит ко мне лицевой стороной, и в полумраке подъезда я не могу понять, тонкий он или толстый. Протянул дрожащие пальчики и пощупал – то-о-о-ненький! Вскрыл, а там один стандартный бланк: «Вы зачислены курсантом первого курса и т. д. и т. п. на факультет лётной эксплуатации вертолётов. Просим прибыть с вещами и сухарями 28 августа 1976 года лично!».

Когда я вылетел из подъезда к друзьям, ожидавшим меня на лавочке, то по их словам напоминал гибрид из орангутанга и фугасной авиабомбы. Это подпрыгивало, орало, перелетало через скамейки и норовило прыгнуть выше деревьев.

Вечером был трудный разговор с мамой. Она до последнего надеялась, что не пройду медкомиссию, не сдам экзамены, не примут. Но когда всё свершилось, мама не стала мне мешать и отпустила меня в самостоятельную жизнь. Спасибо тебе, мама! Когда я уезжал в училище и уходил со двора, я оглянулся на свой дом, в котором прошли мои детство и юность. И всем сердцем вдруг понял – это навсегда. Я буду приезжать сюда в отпуск на неделю, на две, на месяц, – но только в отпуск. А впереди лежит дальняя дорога, которую надо пройти, и что там за горизонтом, одному богу известно.

Я помню холодное сентябрьское утро того же 1976 года. Мы, курсанты, стоим на плацу училища в ожидании развода на занятия и слушаем распоследние руководящие указания комбата майора Свириденко. На нас новенькая хлопчатобумажная форма. Ещё не обмявшиеся брюки, курточки и береты. А в холодном, синем небе, высоко вверху с уютным рокотом кру-

тится вертолёт МИ-4. Он в первой пилотажной зоне, на высоте 1200 метров и его хорошо видно с плаца училища. И глаза невольно тянутся к этому маленькому вертолёту, и завидуешь в душе: «Живут же люди, уже летают!». А в сознание врывается голос комбата: «Смотреть на меня! До боли, до отвращения! И не отвлекаться в строю! Запомните, – не все из вас доберутся, дотянут до того вертолёта!». К сожалению, он оказался прав.

Я помню раннее летнее утро, конец августа 1977 года. Солнце ещё только всходит над нашим училищным аэродромом Большая Кохновка. Идёшь по росистой траве на стоянку, к вертолёту. Мягкий комбинезон, который сам же накануне выстирал и выгладил, не стесняет движений. В наколенном кармане лётная книжка. В ушах звучит голос инструктора Владимира Павловича Дубовика: «Саня, ты сегодня вылетаешь первый. Задание простое – полёты по кругу и полёт в зону (пилотажная зона – это воздушное пространство над каким-нибудь характерным ориентиром). Вопросы есть? Вперёд!». А за спиной уже первый самостоятельный вылет и тебе уже кажется, что после Икара не было лётчиков на земле, а следующий – ты!

Ты уже в кабине. Руки привычно выполняют заученные операции. Грохнул первый такт двигателя, и белый дым выхлопа окутал на запуске наш учебный МИ-4 с бортовым номером СССР-35221. Машина прогрета. Запрос разрешения на взлёт. Взлёт разрешили. Лёгкие движения рук и ног. И вот дрогнула земля и плавно пошла вниз. Вертолёт послушно опустил нос и, весело грохоча движком, пошёл вперёд и вверх, резво набирая высоту. Капельки росы бегут по стёклам, лопасти стрекочут над самой кабиной и земля расступается всё шире и шире. Уже видны ближние и дальние сёла, поля, лесопосадки, окраина Кременчуга, и на горизонте красавец Днепр. Всё, как говорил Николай Васильевич Гоголь: «Чуден Днепр при тихой погоде. И редкая птица долетит до середины его.....».

Д-а-а-а! Давно это было. С тех пор я многие тысячи часов провёл в небе, десятки тысяч раз поднимал в небо свой вертолёт, а по-прежнему сладко сжимается сердце в предвкушении полёта.

Сколько же хороших людей я встретил на этой дальней дороге, ведущей в Авиацию. Я помню их всех. И тех, кто учил меня летать в училище, и тех, кто учил летать здесь, – на Севере.

Я помню наших техников, тех, кто готовил мой вертолёт к полётам. В любую погоду, в жару, в стужу, в осеннюю слякоть. Инженеры, техники-бригадиры, простые техники. Сколько же труда положили они, чтобы тяжёлая машина всегда вовремя ушла в небо и не подвела в полёте. Борис Иванов, Виктор Цуканов, Валерий Петрович Хозяинов, Иван Вагреньюк, Модест Паршуков, Геннадий Люкин, Валерий Мельчаков, Иван Васильевич Чика и многие другие. За эти долгие годы мне приходилось работать со всеми из них в командировках, в перегонках и с базы. Бывало, в командировке налетаешься сам до одури, и машина устаёт. И выполняют в ней дефекты. А к утру уже всё устранено, и можно снова подниматься в небо. Низкий поклон вам, мужики, за ваш земной труд.

Сколько бы не летал, а всегда было интересно. Не бывает двух одинаковых полётов. Как интересно смотреть на землю с высоты. Чем и полюбился мне вертолёт. В большой авиации, там несколько иная специфика полёта. Большие высоты, большие скорости, большие расстояния. Всё другое. А мы, так называемая – малая авиация. Но она хоть и малая, а работы мы перелопатили, любой удивится. Нефть Самотлора, Нового Уренгоя, газ Надыма, Ямала – это всё вертолётчики. Как же интересно жить на свете! Куда только нас не носило. И порой, последнее, на что надеется человек, попавший в беду, это услышать хлопанье вертолётных лопастей. Именно вертолёт доставит ему еду, тепло, помощь, а может и его самого, к еде, к теплу, к людям.

Летишь, бывало, над красавицей Печорой. Либо сам пилотируешь, либо второй пилот и смотришь на землю. А там, будто цветное кино показывают.

Глядь, в деревне Захарвань, возле самолёта АН-2, на заснеженном поле аэродрома, толпа. Пацанов в армию провожают. Даже с высоты 200 метров видно, как пытаются порвать гар-

мошку, и будущего защитника запихивают в самолёт. А через две зимы и через две весны опять толпа в Захарвани возле самолёта. Отслужил хлопец, и вот уже снова дома. А потом, глядишь с высоты – в Захарвани свадьба. Не наш ли служивый женится? Потом видно, как сруб бревенчатый ладят, и молодая жена с животом по двору ходит. Потом коляска детская появилась возле дома и детские вещи на верёвке сушатся. Жизнь идёт.

А мы всё над рекой летаем. Таскаем подвески, возим продукты на буровые. Зима, весна, лето, осень и опять зима. И опять весна, ледоход – красавица Печора просыпается после зимнего сна.

Так и пролетели долгие годы. Но я не жалею ни о чём. Всё-таки мне повезло, и я прикоснулся к тому великому и прекрасному, что называется Авиацией. И даже не прикоснулся, а жил в ней и продолжаю жить.

«Чёрный ящик» (на самом деле он оранжевый)

Мотор заглох,
Качнулись крылья слепо
И с гулким звуком мировой тоски
Авиалайнер пал на землю с неба
И с грохотом разбился на куски.
Уткнулся в грунт, срубив верхушки елей
Дымящийся, и смятый фюзеляж,
И ангелы печальные отпели
Всех пассажиров, груз и экипаж.
Нам не постичь бы дух его парящий
И всех деталей вспыхнувшей беды
Когда бы ни остался «чёрный ящик»
Храня судьбы магнитные следы.
Там запись всех подробностей полёта
Вплоть до его минуты роковой
Живые звуки голоса пилота
Последний диалог его с землёй.
Я грубых аналогий не приемлю,
Но завершив свой жизненный полёт
Когда-нибудь уйду в родную землю
Как этот аварийный самолёт.
И в тишине – оглохшей и скорбящей
Где головы склонили камыши
Останется мой стих – мой «чёрный ящик»
Озвученная хроника души.

(Зиновий Вальмионок)

Прекрасные стихи, они мне очень нравятся. Жаль, не дал мне бог таланта, чтобы написать нечто подобное. Но я привёл их не для того, чтобы закончить мою писанину на печальной ноте. Просто хочу, чтобы всё, что я написал, осталось, как озвученная хроника МОЕЙ ДУШИ. Хотя бы на бумаге.

Часть вторая

«Экипаж»

Когда я слышу слово «экипаж», в голову сразу лезут строчки из очень пафосной песни советских времён: «И тогда, вода нам, как земля, и тогда, нам экипаж – семья...». А ведь, если разобраться, получается действительно – семья.

Мне повезло, вся моя лётная жизнь связана с вертолётom Ми-6. А поскольку это довольно тяжёлый летательный аппарат, то и экипаж на нём (вернее его экипаж) можно сказать классический. В самом носу вертолётa, поблёскивающим остеклением (мы его называем «станкан»), сидит штурман. Это наши «глаза экипажа». На втором этаже, слева по полёту, находится командир вертолётa, так называемая «голова экипажа». За командиром, отделённый от него своей приборной доской, расположился бортмеханик – «сердце экипажа». Через проход от него, по правому борту находится бортрадист – «уши экипажа». А перед бортрадистом, за радиостанцией, справа от командира вертолётa, в своём пилотском кресле расположился второй пилот или, как мы его называем – «член экипажа». Простите, конечно, это хоть и грубоватая, но всё же шутка. А, если серьёзно, то именно в таком, или почти таком составе формировались экипажи тяжёлых самолётov в предвоенные годы, годы войны, экипажи полярной авиации, экипажи тяжёлых транспортных самолётov в наше время. Правда, в последние годы технический прогресс внёс свою лепту в жизнь авиаторов. Сначала исчезли бортрадисты. На тяжёлых вертолётax остались лишь бортоператоры для работы с подвесками. Потом мощное развитие GPS-навигаторов убило одну из самых главных, красивых и романтических профессий – профессию штурмана. Далее совершенная техника добралась и до бортмехаников.

Сейчас апофеозом конструкторской мысли преподносят новый вертолёт МИ-26Т2. Т.е. экипаж состоит всего из двух человек. Так называемая «стеклянная кабина» (на приборной доске шесть дисплеев), левый и правый лётчики в кабине. И всё!

Может с точки зрения минимизации расходов оно и хорошо. Но как этот экипаж будет кувыряться над заснеженной, безориентирной местностью, в горах или при тушении лесных пожаров, когда лишняя пара глаз и умелых рук не помешает. И как поведёт себя хваленая электроника, если оставить вертолёт на ночь (долгую северную ночь) под открытым небом, при минус 35 градусов. А такого громилу, как МИ-26 ни в какой ангар на ночь не спрячешь. Да и не нагреть ничем такой ангар. А утром, при попытке прогреть кабину вертолётa, влага конденсата угробит всю электронику. Может я отстал от жизни, но те люди, которые так бездумно уменьшают состав экипажа, хотя бы примерно представляют технологию работы экипажа тяжёлого вертолётa?!

В интернете сплошь и рядом информация от пилотов рейсовых «Эрбасов» и «Боингов» – они устают в длительных полётах, несмотря на всю автоматику и компьютеризацию современных бортов. Но это в горизонтальном полёте, на эшелоне, из аэропорта в аэропорт! А когда в день приходится выполнять бывает до сорока посадок, да ещё часть из них с подбором, когда вертолёт нужно втиснуть на малое, свободное от деревьев, кустов, более или менее ровное место, вот тогда понадобятся внимательные глаза, хороший глазомер, соображающая голова и крепкие нервы. Вот тогда и обретают своё истинное значение простые слова: «Мой экипаж!».

К своему экипажу я шёл очень долго. Пока летал вторым пилотом, приходилось работать в разных экипажах, с разными командирами. Я присматривался к людям, они ко мне. Постепенно нарабатывался опыт работы в составе экипажа.

Есть такая небольшая книжечка – брошюра. У неё замысловатое название: «Технология работы экипажа вертолётa МИ-6». В ней очень подробно расписана вся работа экипажа.

Начиная с предполётной подготовки, запуска, прогрева двигателей, руления, взлёта, полёта, захода на посадку, посадки, заруливания, послеполётного разбора и осмотра вертолётца. Всё-всё расписано. Кто, что говорит, куда смотрит, что делает, как делает, что и в каком порядке докладывает. Казалось бы, всё просто. Выполняй, что написано, делай, как написано, говори, как написано – и всё будет «ладушки»! Ан, нет! Вы когда-нибудь наблюдали по телевизору, или в живую, как работает оркестр? Я имею в виду хороший оркестр. Каждый инструмент ведёт свою партию, вступая в мелодию в нужный момент, дирижёр лишь краем глаза глянул на музыканта, лёгкое мановение дирижёрской палочки, – и мелодия покоряет слушателей.

Вот так же, по моему мнению, должен работать и хороший экипаж. Но, чтобы, как говорится, песня сложилась, нужны долгие полёты вместе. И то, каким будет экипаж, полностью зависит от командира. Будучи вторым пилотом, я внимательно присматривался к командирам. То, что они лётчики прекрасные, это само собой. На таком корабле, как МИ-6, плохо летать – чревато. Машину угробите, и сами убьётесь. Я говорю об организации работы экипажа и психологическом климате в кабине. Чего греха таить, некоторые отцы-командиры вертолётца, являясь хорошими пилотами, иногда вели себя откровенно хамовато по отношению к своему экипажу, типа я тут командир, а вы должны знать своё место, или если делали какие-то замечания, то таким тоном и такими словами, что после с ними и летать не хотелось.

Поэтому, думая о будущем, я прикидывал, как вести себя в той или иной ситуации, как выходить из неё и чего не говорить ни в коем случае, а если и говорить – то, как и когда!

Вот и пролетело времечко! Я командир вертолётца МИ-6. У меня свой экипаж. Меня спросили: «Будешь с ними летать? Они тебе подходят?».

– «Буду, они мне подходят».

Точно также спросили и их: «Будете с ним летать? Он вам подходит?».

– «Будем, подходит».

Прошли вывозные полёты, проверка на слётанность. Позади все тренировочные полёты, зачёты, полёты с проверяющими всех уровней, от пилота-инструктора, командира звена, командира отряда и до пилотов-инспекторов, из нашего славного Коми управления гражданской авиации. Позади собеседования, мандатная комиссия, первый самостоятельный вылет в качестве командира вертолётца.

И вот начинаются будни. Полёты без всяких проверяющих. Умом я понимаю, что никакие «дубы» на фуражке (золотые дубовые листья по краю козырька), ни приказы начальников меня не сделали командиром в глазах экипажа. Их доверие и уважение ко мне, как к человеку и лётчику, ещё нужно долго зарабатывать, а вернее заслужить.

Какой там, нафиг, командир! Худой, длинный, одни уши торчат. Да ещё весь экипаж старше командира. Кто на четыре года, кто на шесть, на десять, а второй пилот старше на добрых двадцать лет. Он смотрят за мной очень внимательно, не упуская ничего. Как я принимаю решение на вылет, как летаю, взлетаю, захожу на посадку, как действую в усложнившейся обстановке.

Особенно, если трудный взлёт, с тяжёлым грузом, или площадка не приведи господь! Экипаж всё видит, всё замечает. Подскажут ненавязчиво молодому командиру: «Лучше сделать так и так, а вот этого лучше не делать!». Постепенно притираемся друг к другу. У всех же разные характеры, темперамент, житейский опыт. Дольше всех я пролетал со своими «родными» бортмехаником и бортрадистом. Бортмеханик – Виктор Григорьевич Поздеев. Я уже говорил о нём. За таким бортмехаником командир, как за каменной стеной. Спокойный, хозяйственный, надёжный. Лучше бортмеханика вертолёт не знает ни кто. Он сидит за моей спиной, у него своя приборная доска, по которой он контролирует работу двигателей, редукторов и всех систем. Я знаю, Виктор Григорьевич не упустит ничего. Не суетливый, доклады спокойные, взвешенные (нечего зря пугать командира всякой ерундой). В командировках мы с Витей всегда жили в одной комнате, если комнаты двухместные. Он и в комнате, так же, как на вер-

толёте. Всё разложит по полочкам, всё расставит. Руки у человека золотые. А главное достоинство – не храпит! Спит тихо, как младенец. Вы не смейтесь! Хорошо выспаться перед полётом – святое дело. Витя среднего роста, плотный, лысоватый, лицо круглое, глаза с хитринкой. Если отпустит бородку, становится похож на тихого сельского священника. Я посмеиваюсь: «Витя, тебе бы рясу и крест, – вылитый поп!».

Бортрадист – Виктор Васильевич Таранченко. Худощавый, среднего роста. Скуластое лицо, внимательный взгляд. И тоже золотые руки. Нет такой схемы телевизора, радиоприёмника, в которой бы Витя не разобрался. Для меня все эти схемы – китайская грамота, а Виктор Васильевич в них разбирается на раз! Когда он сидит позади второго пилота за радиостанцией – он бортрадист. Вся дальняя связь на нём. Сквозь помехи в эфире в моих наушниках слышится его глуховатый голос: «Печора – радио, Печора – радио, я 21896, прошу прогноз по площадям...». Или: «Заходим на точки, вылет во столько-то...». Я знаю, Витя постарается, сделает всё, что возможно, докричится хоть до того света, но я буду знать прогнозы погоды на аэродромах, а на земле будут знать, где болтается за три девять земель этот «свинтопруль».

Если работаем с подвесками, Виктор Васильевич превращается в бортоператора. Всегда проверит лебёдку, стропа, карабины «паука». Еще когда я летал вторым пилотом в одном с ним экипаже, мы вдвоём выскакивали на площадках, контролировали увязку груза или помогали вязать. С тех пор так наловчились вязать и таскать всякие предметы тяжелее воздуха, что, кажется, и самого чёрта увезём на подвеске. Экипаж посмеивается: «Ты, командир, с бортоператором на что ни посмотрите, у Вас прямо в глазах написано, а где у этого груза центр тяжести? И как-бы его так привязать, чтобы можно было взлететь, и он хорошо вёл себя в воздухе!». Никуда не денешься – профессиональная привычка.

За всё время полётов у меня сменилось четыре штурмана. Как мы расстались с моим первым штурманом Славой, я уже говорил. Не хочу к этому возвращаться.

Следующим штурманом был Иван Иванович Винник. Худощавый, среднего роста, щегольские усики, лёгкая седина на висках. В тёмных лукавых глазах всегда скрывается лёгкая смешинка. Штурман от бога. Кудесник и мастер своего дела. Вообще-то я считаю, что командир вертолёта в навигации должен соотноситься не хуже штурмана. Всегда поглядывать на землю, считать в уме, и, как говорится, лететь вместе со штурманом впереди вертолёта. Но, с Иваном Ивановичем, честно говоря, я иногда расслаблялся. Когда Иван ведёт тебя по маршруту, можно ни о чём не беспокоиться. Точнейший расчёт, выведет в нужную точку, как по маслу, твоё дело только выдерживать курс и скорость, которые задал штурман. Бывало, сидишь, пилотируешь только по приборам, ни черта не видать, только изредка мелькнёт под вертолётном какое-то пятно (то ли ручей, то ли край озера). Иван колдует в своей кабине, поглядывая на часы, на карту, двигая в руках бегунок навигационной линейки НЛ-10. Думаешь: «Ну что он там видит?!». А в наушниках раздаётся спокойный, слегка хриловатый голос: «Влево три, скорость прибираем и начинаем потихоньку снижаться, метра по три. Буровая появится впереди по курсу, чуть левее, на этой скорости примерно через минуту». Начинаешь делать всё, как сказал штурман. И постепенно, сквозь рвань облаков, пелену дождя проступает серозелёная тундра в проплешинах озёр и тёмных пятнах лесочков. И гляди ж ты, впереди чуть левее, темнеет столбик буровой вышки именно в то время, как и рассчитал штурман. А как Иван Иванович вёл штурманскую документацию, задание на полёт! Положит на левую руку папочку-планшет и быстро-быстро, как печатает принтер, аккуратнейшим, бисерным, штурманским подчерком заполняет графы и строчки задания. Я сам умею красиво писать, но в спокойной обстановке. А в качающейся кабине, на руке – уму непостижимо!

Вертолёт ещё снижается на прямой при подходе к базе, а Иван уже всё подсчитал, подбил бабки, сделал задание, как картинку, положил в штурманский портфель, и, поглядывая на приближающуюся полосу, отсчитывает скорость и высоту.

Жаль, нет уже на свете штурмана Ивана Ивановича Винника. Когда очень редко попадаю я на наше авиационное кладбище, подойду к могиле Ивана, постою, посмотрю, вспомню. Спи спокойно, Ваня. Я ещё хожу по земле и тебя помню.

Когда у меня забрали Ивана, отдали в другой экипаж молодому командиру (который слабоват был в навигации), я очень возмутился на разборе. Ну, какой нормальный командир, за здорово живёшь, отдаст своего родного штурмана, да ещё такого, как Иван!

Все мои стенания не имели результата. Комэск объяснил, что молодого штурмана тоже должен кто-то учить и вводить в курс, а поэтому бери, Александр Владимирович, молодого специалиста под своё крыло, и попутного ветра Вам, «синяя птица».

Так в нашем экипаже появился Игорёк Сергеев по кличке «Драконя». Хлопчик толковый, сообразительный, с профессиональным штурманским образованием (Кировоградское высшее штурманское училище). По уровню теоретической подготовки он выгодно отличался от наших старых штурманов (кто закончил топографический техникум, кто лесную академию, а кого переучили из бортрадистов). Хотя честно сказать, из бортрадистов некоторых получались классные штурмана. Но, как говорится, образование образованием, но хорошо бы иметь соображение.

Слава богу, «Драконя» был сообразительным, но крови мы друг у друга выпили немало, пока притёрлись друг к другу, пока он усвоил некоторые нюансы ведения задания, работы в составе экипажа, и т. д. и т. п. Ничего, штурман получился классный, не стыдно людям показывать. Правда, долго я боролся с его лёгким шовинизмом по отношению к другим штурманам, не имеющим такого образования, и с любовью к английским словечкам, которыми сейчас так грешит современная молодёжь. Бывало, читаем карту контрольных проверок на каком-нибудь этапе полёта. Весь экипаж докладывает: «Радист готов, механик готов, второй пилот готов, а штурман – по-английски: «Рэди»! Я, как услышу это «рэди», сразу говорю: «Достану унтом по башке, благо ты сидишь у меня под ногами!».

А велико штурманскую спесь удалось сбить после одного случая. Как говорится, из песни слова не выкинешь. Летаем в командировке, конец дня, идём на подбазу. Обстановка в кабине спокойная, топлива хватает, погода изумительная. Второй пилот крутит баранку, я расслабленно отдыхаю в левом кресле. Земля внизу красивая, небо голубое, настроение отличное. «Драконя» в очередной раз заговорил о тонкостях работы штурмана и т. д. и т. п. Короче, пуп земли!

Лениво свешиваюсь вправо с пилотского кресла и, наклонившись вниз и вперёд, обращаюсь к штурману: «Навигатор, реши мне одну задачку!». Он вполоборота, поглядывая на меня: «Задачка штурманская?».

– «Штурманская, штурманская. Дано: на эшелоне 6500 м идёт лайнер ИЛ-18. На борту 68 пассажиров. В процессе полёта штурман попросился у командира выйти в туалет „по-большому“. Вернулся минут через десять. Спрашивается, изменился ли вес воздушного судна?».

«Драконя» несколько секунд подозрительно рассматривает меня, а потом сосредоточенно начинает что-то прикидывать в уме. Мой экипаж подозрительно замер на своих местах в предвкушении. Кажется, даже вертолёт стал тише гудеть движками и свистеть лопастями в ожидании ответа нашего штурман.

Наконец последовал безапелляционный ответ: «Вес воздушного судна не изменился». На мой вопрос: «Почему?», последовали обстоятельные объяснения, показывающие глубину знания конструкции туалетов больших и маленьких лайнеров. Мол, ничего в полёте не выбрасывается, и всё остаётся на борту, в специальных резервуарах. Наконец-то! И на моей улице праздник. Дождался-таки! Выдержав мхатовскую паузу и добавив в голос как можно больше еля, говорю нашему навигатору: «Хреновый ты штурман, „Драконя“! Надо было подумать, что четыре движка АИ-20 (они стоят на ИЛ-18) десять минут жрали керосин! О топливе надо думать, штурман, а не о том, о чём ты подумал!!!».

Всё, занавес! Публика неистовствовала! Их ржание заглушило шум вертолётa. Нахотались все до слёз. Штурман обиделся и закрылся от нас своей чёрной шторкой. Надулся. Пришлось отодвинуть эту занавеску и объяснить, что обижаться не на что, тебя же предупреждали: «Задача штурманская!». А всё равно штурман получился хороший.

Последним, или крайним штурманом в моём экипаже был Андрюша Асташин. Как-то «Драконя» сентябрьским днём привёл его к нам и говорит: «Хлопец хочет перейти к нам на МИ-6, поближе познакомиться со спецификой работы штурмана, пусть полетает с нами денёк?».

Я, конечно, не против. Если есть возможность показать человеку его будущую работу, почему бы и нет? Так судьба распорядилась, что через год или полтора Андрей оказался штурманом в нашем экипаже. Очень интересный парень. Бывший афганец, хороший спортсмен, характер взрывной, импульсивный. Большой любитель подраться, в прямом смысле слова. В командировке только и смотри, чтобы он кому-нибудь на танцах не наваял, или какой-либо пьяной компании. Как со штурманом, пришлось с ним много повозиться. И задачки решать штурманские, и много-много чего объяснять. Я ему говорил: «Андрюха, ты пойми! Вертолёт летит быстро, а штурман, его мысль, должна лететь намного впереди, всё просчитывать, учитывать и предвидеть возможные изменения обстановки и т. д. и т. п.!».

За долгие часы полётов, постепенно, всем экипажем сделали из него хорошего штурмана.

Андрюша большой любитель острых ощущений. Выброс адреналина в кровь для него праздник души. Цепляем на Вазее-51, на берегу реки, подвеску. Дрова, короткие брёвна, связка тонн на пять. Площадка для взлёта, не приведи Господь! Тяжёлая подвеска, разогнаться негде, сзади и справа бугор, и деревья, впереди и справа ёмкости ГСМ и столбы с проводами. Слева река Колва. На ней волны от нашего несущего винта, поэтому разгон по кромке берега, надо набрать скорость и перед столбами свалиться в реку. Оператор в наушниках кричит: «Высота метр, метр, метр!!!» Столбы с проводами и ёмкости рядом, разворот влево на реку и падаем с высокого берега. Пока будем сыпаться до воды, надо разогнать скорость. Валимся вниз, движки воют в насадном рёве, приближается противоположный берег реки, а он крутой, с высокими деревьями. Скорость, скорость, главное не пугаться этого стремительно приближающегося берега со стеной леса. Вертолёт трясётся, спина мокрая, правая нога прыгает на педали от напряжения. В то, единственно правильное мгновение «ручку» на себя, «шаг» не трогать (обороты и так на минимальном пределе) и машина, задрав нос, упрямо лезет вдоль склона вверх над самыми верхушками сосен. Опоздай на секунду, будем либо в речке, либо среди сосен лежать. И в этот момент, краем правого глаза вижу, как Андрюха в своей кабине в экстазе вскидывает и сгибает в локтях обе руки: «И-е-е-е-с!!! Вот это кайф!».

Фу-у-у! Взлетели. Отдышавшись, я говорю: «Штурман, ты ей-богу, ненормальный! Я тут корячусь, вся задница в мыле, а он кайф ловит. Если я промахнусь, ты же первый встретишься с Богом! А через доли секунды и мы! Смеётся. У него адреналин буяет! Вот такая весёлая жизнь».

Вторые пилоты, или, как говорят, правые лётчики, их в экипаже сменилось несколько. Я их всех помню. Особенно моего первого второго пилота Евгения Михайловича Вишнёва.

Он был намного старше меня. Семьянин, четверо детей. Многому я у него научился и в житейских делах и в лётном деле. Среднего роста, плотный, со щегольскими черными усиками. Выраженная кавказская внешность. Ни один милиционер в Москве не пройдёт мимо Жени, чтобы не проверить документы. За полгода до пенсии, у Евгения Михайловича отказала левая рука. Шейный остеохондроз. Видимо, какой-то нерв пережало и внешне здоровая рука не может работать «шаг-газом». Нет той точности, необходимой для пилотирования. Мазали всякими мазями, делали компрессы из бишофита, не помогает. Прикинули, посоветались. Я ему говорю: «Не дрейфь, Евгений Михайлович, Долетаем так. Я буду пилотировать, а ты только на взлёте и посадке опусти тихонько левую руку на шаг-газ для видимости, так и долетаем».

Долетали, дотянули до пенсии. Уехал Женя со своим большим семейством в июне 1986 года навсегда в Крым. Письма писать мы оба не любим. Если занесёт судьба в Крым, может и свидимся когда.

Колюня Самодуров. Я долго проработал с ним. Хороший лётчик. Потом он ввёлся командиром вертолётa МИ-6. А когда «шестёрки» списали, переучился на МИ-8. Сейчас летает командиром вертолётa МИ-8. Когда утром он появляется на пороге моего кабинета, заступая на дежурство по санзаданию, мы улыбаемся друг другу.

Витя Мельник. Молодой старательный парень. Он сменил в нашем экипаже Колюню. Много-много часов мы пролетали вместе с Витей. Я его многому научил. Летал он чисто, хорошо. Должен был вестись в командиры вертолётa. Жаль, разруха 90-х годов угробила авиацию, поломала многим лётчикам судьбы, семьи, а кто и спился, заболел, ушёл безвозвратно.

Как же хорошо нам работалось в своём родном экипаже! Мы понимали друг друга с полуслова, с одного взгляда. Картина маслом. Висит огромный МИ-6 где-нибудь посреди тайги, на просеке, цепляет какую-нибудь железяку. Места вокруг мало, вертолёт, как слон в посудной лавке. Слева и справа высокие деревья, внизу какие-то пеньки, кусты. Но в наушниках спокойный голос бортмеханика: «Командир, влево можно ещё метра два отойти, деревья ниже лопаток!». Голос второго пилота: «Вправо не ходи, больше уже некуда!». Голос штурмана: «Саня, впереди, по курсу чуть правее, тебе не видно, бугорок метра три и какие-то столбики высотой метра полтора-два. Повнимательнее! На разгоне они останутся справа, и нам не будут мешать. На курсе 210 градусов, не крутись, всё нормально!».

Голос оператора: «Груз подцеплен, трос в замке. Отрываем! Высота три метра».

– «Экипаж, взлетаем!».

И вновь вертолёт, как большой трудолюбивый шмель с рокотом лопастей упрямо набирает высоту. И так, день за днём.

До конца дней моих я буду вспоминать одну и ту же картину. Конец дня, солнце висит низко над горизонтом. Работа закончена. Аэродром затихает. На стоянке стоит остывающий вертолёт. Позади был трудный день. Мы хорошо сделали свою работу. И так приятно идти по бетонке к аэровокзалу. Мы идём медленно, расслаблено, слегка шаркая подошвами. Молчим или изредка перебрасываемся словом. Тишина. Позади настоящая, мужская, хорошо сделанная работа, которую умеем делать только мы. А мы – это экипаж, мой экипаж, наш экипаж. И этих слов из песни уже не выкинешь.

«Колвато»

Господи, до чего надоел этот холод! Уже который день стоят морозы за тридцать градусов. Зима в этом году суровая. Хотя, чего говорить, север он и есть север. Половина третьего дня. Интересно, половина третьего дня, а на улице давно уже ночь. В декабре очень короткие дни. Поэтому ночь. Сказка абсурда.

С утра мы уже полетали вокруг Печоры. Таскали подвески на ближайšie буровые с площадки Белый-Ю. Я уже думал, что на этом закончим. Но тут ПДСП обрадовало: «21031-ый, вам работёнка подвернулась. Сходите за мясом на Колвато». Вот спасибо, благодетели. Ну, делать нечего, работа есть работа. Надо лететь. Посмотрели погоду. Слава богу, хоть с погодой повезло. Ночная погода есть. По всем площадям 450 на 4000. Это означает, что по прогнозу нижняя кромка облаков 450 метров, а видимость 4000 метров. Это и есть минимум ночь ОПВП (особые правила визуальных полётов). А фактическая погода хорошая. И у нас, в Печоре, и на запасных аэродромах в Инте и Усинске. Да и так видно, на чёрном бархате неба рассыпаны холодные северные звёзды и, во всю ширь небес, сияет наше любимое «коми-солнце» – Луна.

Пока принимал решение на вылет, разбирались с бумагами, автобус подвозил нас на стоянку, вертолёт уже заправили. Заправка полная-9,5 тонн.

Запустились, вырুলиваем. На исполнительном старте, т.е. уже на ВПП, после контрольного висения, поставил вертолёт на полосу. В свете посадочных фар видна хорошо укатанная взлётная полоса. По бокам тускло горят желтоватые боковые огни. «Ручку» толкнул мягко от себя и вертолёт, плавно набирая скорость, начал разгон. Штурман отсчитывает цифры набора скорости. Лёгкое движение ручки и «шаг-газа» и машина, звеня турбинами, с рокочущим посвистыванием лопастей уходит в промёрзшее ночное небо.

Взлетели. Позади остались огни аэродрома и города. Забрались на высоту семьсот метров и поехали на Колвато. Погода отличная. Далеко внизу заснеженные болота и чёрные леса. В призрачном лунном свете всё кажется каким-то нереальным. Над головой пунктирный круг контурных огней лопастей несущего винта, высоко-высоко мерцающие льдинки звёзд, а справа за бортом висит над горизонтом огромная луна, поглядывая на нас с холодным любопытством. Если оглянуться в блистер, видно, как за лопастями вертолёта тянется морозный след, различимый даже во мраке ночи.

До этого Колвато от Печоры по прямой 280 км. На карте он правильно называется Колваты. Недалеко от озера с таким названием находится маленький аэродром для самолётов АН-2, рядом несколько домиков, длинные сараи и кораль для загона оленей. Всё это вместе называется «забойный пункт». Ничего себе название! Фабрика смерти для бедных олешек. Но, поскольку люди хотят есть, то ничего с этим не поделаешь.

Летим на север, северо-восток от Печоры. Ехать примерно полтора часа. В кабине бодрящая прохлада, если не сказать грубей. Красный подсвет приборов тускло освещает лица экипажа. Машина плотно сидит в морозном воздухе и убаюкивающий гул турбин, и рокот лопастей начинает нагонять дремоту.

Прошли двести километров. Впереди показались огни. Это большое село Адзъвавом. Оно стоит на берегу реки Уса. В темноте ночи река кажется светло-серой лентой посреди чёрного-чёрного леса.

Тёплые огоньки Адзъвавома проплыли над нами. Справа осталось устье реки Адзъва. На ней стоит следующая точка нашего маршрута, село Харута. От неё мы подвернём на север, а там и до Колваты рукой подать, всего каких-то семьдесят километров.

Сквозь лобовые стёкла кабины неторопливо, всё-таки высота семьсот метров, приближаются огоньки Харуты. Приятно ощущать, что среди застылой бескрайней тундры, среди снегов и морозов за этими огоньками в окошках теплится жизнь.

Интересно, заслышав рокот вертолёт, подумают ли они о нас. А может за делами и разговорами, глядя в темноту окон и не обратят внимания на какой-то гул и рокот, доносящийся с небес.

Вертолёт, упрямо перемалывая винтами морозную темень, идёт на север. Север, север, на него веками указывала Полярная звезда, вернейший ориентир ночного неба. Она должна быть строго по курсу. Не понял?! Нет никакой Полярной звезды, вообще нет никаких звёзд, и лунный свет куда-то исчез. За стёклами кабины мгла. Мы с разгону въехали в какую-то стену. Включил и чуть выпустил фары – вокруг беснуется снежная круговерть. Когда читал прогнозы, я обратил внимание, что ожидается ухудшение погоды по Нарьянмарским, Варандейским площадям, но это далеко на запад и на север, и по времени эта бяка не должна была сюда дойти, её ожидали здесь часа через четыре-пять. Но прогноз прогнозом, а в небесной канцелярии свои порядки.

В общем, подарочек экипажу, чтобы жизнь малиной не казалась. Ладно, на Колвато есть ОПРС (отдельная приводная радиостанция), она стоит не в створе полосы, а в сторонке немного, но кой какую помощь нам окажет.

Зайдём на полосу по упрощённой схеме, только бы видимость в снегу не упала до неприличия. Лететь осталось всего ничего. Снижаемся, вышли на привод (ОПРС) и строим маневр для захода на посадку. Вертолёт ощутимо потряхивает. Вышли на посадочную прямую. Карта перед посадкой прочитана, выполнена, сейчас всё внимание на приборы. Они, мои родные, красноглазенькие, и помогут мне в этой кутерьме зайти на посадку.

Голос штурмана: «Командир, гаси скорость, полоса короткая, подходим, снижайся!». Краем глаза вижу, как штурман, почти лёжа на полу своей кабины, что-то высматривает через нижние стёкла. Интересно, что он там видит, и видит ли что-нибудь?

Крик штурмана: «Саня, вижу оленью тропу, она идёт влево, к торцу посадочной полосы! Влево пять, скорость сто, высота пятьдесят!». Ещё чуть-чуть снижаю скорость и доворачиваю влево. Из снежных вихрей наплывают тусклые огоньки полосы. Всё-всё, я уже вцепился глазами за землю, всё нормально, хорошо идём и по курсу и по высоте. Фары не включать или только, чтобы светили точно под вертолёт. А то в световом экране от фар потеряю землю. Ещё чуть-чуть подгасим скорость, и голос Ивана в наушниках уверенно отсчитывает высоту: «Пять метров, три, два, один, касание!». Всем своим существом чувствую, как основные колёса коснулись заснеженной полосы, плавно опускаю нос вертолёта, и машина замедляется на пробеге. Мы на земле! На земле то на земле, но мы стоим посреди полосы. Примерно от её середины вправо ведёт короткая рулёжная дорожка. На неё я съехал, а дальше надо подкатить поближе к сараю (холодному складу) из которого будем загружаться оленьей. Бортрадист выскочил из вертолёта, и, сгибаясь под бешеным потоком от несущего винта, показывает, сколько ещё прорулить, чтобы как можно ближе стать к складу (чем дальше встанешь, тем дольше будут грузить, таская тяжеленные туши), но при этом не наехать на этот сарай, при развороте не зацепиться за него хвостовым винтом, да и не срубить лопастями столб с фонарём, стоящий рядом со складом. Случаи уже были.

У-у-ф-ф-ф! Развернулись, стали, как надо, ничего не зацепили, не раздавили, не срубили. Охлаждаем двигатели, запускаем вспомогательную силовую установку (ВСУ), открыли створки. Выключились. Можно начинать погрузку.

Торопим мужиков, которые грузят вертолёт, таская туши. Погода сильно ухудшилась, метёт уже довольно весело. Снег кружит вокруг вертолёта, залетая в открытые створки и двери грузовой кабины. Грузчики таскают олени туши от склада, выстраивая целую стену из них в грузовой кабине. У передних дверей, поперёк грузовой кабины натянута толстая сетка, чтобы

груз не сдвинулся вперёд. Когда закончим погрузку, такая же сетка будет натянута у задних дверей, чтобы груз не пополз назад. На трапах стоит изрядно озябший второй пилот, считая олени туши. Время от времени его подменяет бортрадист, чтобы второй пилот окончательно не околел.

Я иногда хожу в помещение погреться. В небольшой комнатке печка потрескивает, на столе чай, хлеб. После лютого холода, когда вваливаешься в тепло, смесь запахов курева, перегара, заиндевших унтов, мокрых малиц и остатков еды на столе, образует такое амбре, что хоть топор вешай. Грузчики устают, им тоже надо передохнуть. Как ни торопились, но пока загрузили семь тонн оленины, прошло почти два часа.

Наконец-то погрузка закончена. Створки закрыты, сетки закреплены, туши сосчитаны. Можно запускаться. А метель разгулялась не на шутку.

Двигатели запущены, прогреты, системы проверены. Сквозь наушники слышен свист воздуха, идущего из открытых лент перепуска. Надо хоть чуть-чуть прогреть кабину, а то вертолёт изрядно застыл, пока мы грузились, несмотря на запущенную ВСУ и включённую электропечку в пилотской кабине. При таких холодах эта печка даёт скорее моральный сугрев, чем физический.

Ну, поехали, с Богом! Наша «ласточка» медленно выползает на взлётную полосу. В вихрях снега, поднятых несущим винтом, еле-еле видны боковые огоньки полосы. Посадочные фары светят точно под вертолёт. Вперёд светить бесполезно. Я проруливаю вперёд по курсу взлёта, разворачиваю машину на 180 градусов и возвращаюсь к тому месту на полосе, откуда начинал рулить. Теперь на заснеженной полосе осталась колея, два широких следа от основных колёс шасси. Они мне и будут ориентиром при взлёте в этой бешено крутящейся белизне, чтобы я не потерял землю. Прочитана карта контрольных проверок перед взлётом.

Машина тяжело загружена, полётный вес у нас почти 42,5 тонны, поэтому взлетать будем по-самолётному (с разбегом).

Вертолёт плавно зависает. В открытый с моей стороны левый блистер я вижу колею от колёс, которую сам же и проложил. Морозный воздух со снегом бьёт по щеке, выжимая слезу из глаз, но если блистер не открыть, а он заиндевел и сильно искажает видимость земли, я могу её не увидеть.

Повисели, вертолёт плавно поставил на землю, взгляд переносим вперёд и начинаем разгон. Блистер закрыл, теперь всё внимание на след от колёс на полосе и на приборы. Машина бежит по полосе, прошли «трясучку», винт перешёл на косую обдувку, направление на взлёте выдерживаю по курсовому прибору и своей же колее. Снежный вихрь отстал, штурман читает скорость: «Скорость пятьдесят, шестьдесят, семьдесят...» Лёгкое движение «шаг-газом», и вот на моей левой руке повисли сорок с лишним тонн грохочущего и свистящего железа, фаршированного замороженной до каменного состояния оленины. Ничего себе, бутерброд!

Взлетели. Фары выключены, идём устойчиво в наборе высоты до 750 метров. Забрались на верхотуру, курс на Усинск, потихоньку едем. От Колваты до Усинска по прямой 190 км. Примерно 55 минут полёта. Судя по тому, где мы встретились с плохой погодой по пути на Колвату, и время, которое у нас заняла погрузка, а также скорость, с которой смещается эта «бьяка», мы должны выскочить из неё километров за сорок до Усинска.

В кабине немного потеплело. И печка работает и ленты перепуска шумят, а может это я разогрелся при взлёте, но обстановка в кабине уже значительно более комфортная. Не Африка конечно, но жить можно!

Расчёт оказался верным. Стена непогоды обрывается неожиданно, и мы выскакиваем в подлунный мир. Красота!!! Звёздочки на небе сияют, Полярная звезда там, где и должна быть. А впереди слева, как самодовольный жирный блин, ухмыляется Луна.

Вот и показался Усинск. Хорошо видны огни в домах, на западе от города мерцают огни аэродрома. От Усинска мы подвернём на юг, и до Печоры останется около ста кило-

метров. Передал управление второму пилоту, поудобнее откинулся в кресле, теперь можно немного полентяйничать. Это мои самые любимые минуты. Погода, то, что надо, топлива хватает, на борту порядок, связи имеем, катайся, не хочу! Сижу, бездельничаю, люблюсь красотой северной зимней ночи.

В наушниках слышен голос радиста, он берёт погоду Печоры. Штурман докладывает рубеж, мы переходим на связь от диспетчеров Усинска к нашим, Печорским. Они нас словно передают друг другу, с рук на руки.

Далеко-далеко на горизонте забрезжили огоньки. Они сначала кажутся маленькими, робкими, словно светлячок в ночи. В этой холодной бескрайней ночи. Но вертолёт упорно поглощает километры простора, и огоньки становятся всё ярче, их всё больше, и они, наконец, разрастаются в обширное световое пятно. В этом пятне уже просматриваются линии. Это улицы Печоры и её переулки. Справа, внизу видны огоньки посёлков Путеец и Луговой. Над заснеженной рекой застыли ажурные конструкции железнодорожного моста.

Заход визуальный, мы снижаемся с прямой. Движки облегчённо переходят на меньшую мощность, и тяжёлый МИ-6, посвистывая лопастями, идёт к земле. Всё, как в песне: «Хорошо из студёного моря возвращаться к родным берегам. Даже к нашим неласковым зорям, к нашим вечным полярным снегам!». Только у нас не из студёного моря, а из студёного неба. Но всё равно, хорошо!

Фары выпущены в посадочное положение. Их яркие лучи бегут большими световыми пятнами по земле. В их призрачном свете мелькают чёрные деревья, огни подхода.

А вот и зелёные огни порога ВПП. Голос штурмана в наушниках: «На курсе, скорость сто, высота двадцать, скорость семьдесят, высота десять, скорость шестьдесят, высота пять, высота три, метр, 21031, посадка!».

Покатились, покатились, по полосе к своей родимой пятой рулётной дорожке. Освободили полосу, и на стоянку:» – по указанию встречающих!».

«Встречающие» – это техник, который машет нам рукой. Чтоб не слепить его, выключаю и убираю фары. Последние метры руления, и мы дома. Скрип тормозов, движки на малый газ и охлаждаемся две минуты. Всё, двигатели выключены, винт остановлен, слеполётный разбор проведён, уже подгоняют к борту огромный рефрижератор. Теперь он примет наш груз, но это уже не наша забота. Правда, второй пилот ещё останется, пока весь груз не снимут с борта и счёт не сойдётся. Сколько олешек улетело с Колвато, столько и должно прилететь в Печору. А как же! Как говорил дедушка Ленин: «Социализм – это учёт». Хотя можно и, как в «Мимино»: «Эй, Валико! Баранов было десять, а не девять. Так это с тобой десять. Вах! Это со мной десять». Слава богу, у нас все «бараны» сошлись.

А мы бредём по заснеженному аэродрому, и наши тени в лунном свете кажутся какими-то несуразными. Может к полуночи в Печору с севера подойдёт плохая погода, а может и завтра.

Но это будет только завтра.....

«Авария»

За всё, что происходит на борту воздушного судна, в полёте и на земле, отвечает командир. И это правильно. Да, потом разберутся комиссии, напишут бумаги, раздадут всем сестрам по серьгам, сделают выводы, укажут на будущее, чтобы впредь никто, не дай бог, и т. д. и т. п.

Комиссии комиссиями, а самый главный разбор-с самим собой! Как ни крути, но себе-то я отдаю отчёт, что всё началось с моей самонадеянности. В то время мой постоянный второй пилот ушёл из экипажа. Его вводили в командиры вертолёта, с чем я его и поздравил, и пожелал всего самого-самого. И тут наш дорогой комэск говорит мне: «Саня, дам я тебе в экипаж одного лётчика. Он проблемный. Многие командиры с ним летали, есть много замечаний, но надо работать с тем, кто есть, присмотрись, может у тебя получится. У тебя и штурмана классные, и экипаж хороший, слётанный. Даст бог, справитесь!».

Я знал, о ком он говорит. Назовём его Юра. Он мой земляк, тоже с Украины, город Кременчуг. Лет на шесть моложе меня. Я слышал отзывы о нём других командиров, но пока это меня напрямую не касалось, до поры до времени не обращал на это внимание. Мало ли что там происходит в других экипажах, тут своих проблем по работе хватает. Не до того!

А напрасно я не прислушался к советам коллег: «Саня, ты, смотри, повнимательнее!».

Недооценил я опасность, Макаренко доморощенный! Подумалось: «А, может, слетаемся, может чего-то не так делали, вот и не нашли общего языка».

Начали летать вместе. Стал внимательно наблюдать за новым членом экипажа. Интересная картина вырисовывается. Когда люди поступают в лётное училище, в процессе обучения, обнаруживается деление на три условных градации: отмороженные романтики авиации (вроде меня – быть лётчиком и только лётчиком); лишь бы армию пересидеть, в то время в училище была настоящая военная подготовка, при выпуске присваивалось офицерское звание; и третья категория – лишь бы до пенсии долетать. А чего, отлетал 12,5 лет при условии год за два – и свободен! Хорошая пенсия есть, возраст ещё только к тридцати пяти подходит, впереди ещё вся жизнь, гуляй – не хочу!

Вот этот был из этой, третьей категории. В армии до училища отслужил, а поступил в него, потому что сам из Кременчуга, есть связи, местный, каждую субботу-воскресенье дома, работа лётчика денежная, и до пенсии недолго пахать. Плюс ещё особенности характера. Положишь – лежит, посадишь – сидит, поставишь – стоит, никакой инициативы. Может целый день просидеть в правом пилотском кресле и не взяться за «ручку». Передашь управление, возьмёт. А сам, ни-ни! Главный девиз в жизни: «Наше дело правое – не мешать левому». Три дня нет погоды, три дня будет спать по 24 часа в сутки, только попросит принести булочку с ужина. Я сначала пытался объяснять, показывать, рассказывать. Напрасно. Мне бы, дурачку, раньше сделать выводы и отказаться летать с ним, но всё надеялся, а вдруг?! Может, я чего-то не так делаю, не могу достучаться. Теперь то, я понимаю, что некуда было стучаться.

А чёрт уже караулил поблизости, чтобы наказать меня за мою самонадеянность. Заказчик «ВМК» дал заявку на работу. Мы базировались на Возее-51. Надо было с берега, от реки, забрать подвеску дров (короткие брёвна). Вес около пяти тонн. Жарко, подвеска тяжёлая, площадка плохая. В смысле, высокие препятствия вокруг, места для маневра мало. Огромный МИ-6 на этой площадке, как слон в посудной лавке. Слева от меня река, висим над самым урезом воды. Обороты падают, чтобы взлететь, надо чуть отойти вправо и назад. Я так и сказал экипажу: «Отойдём вправо, назад по берегу, положим груз, раскрутим обороты и будем взлетать с разгоном по берегу, с отворотом влево, на реку!».

Вот тут, как командир я и дал слабину. Мне бы помнить, что за «чудо» сидит в правом кресле, и как-то по-другому, построить маневр. Но расходуя всё внимание на маневрирование на висении, на обороты несущего винта, на кромку берега (ведь за воду глазами не уце-

пишья, – по ней рябь от потока воздуха, отброшенного несущим винтом), и, услышав в наушниках голос второго пилота: «Справа, сзади свободно!», я начал отходить по берегу. Мне и в голову не могло прийти, что человек, прежде чем открыть рот, не удосужится повернуть голову и посмотреть в ту сторону, куда мы сейчас начнём смещаться. А там, на краю берега, бугорок. А на нём две сосны, метров десять-пятнадцать высотой.

Удара я не почувствовал. Просто на «ручке» появилась циклическая дрожь, и сквозь наушники и открытый левый блистер я услышал изменившийся звук лопастей. К привычному посвистыванию добавился какой-то глухой шелест: «Ш-ш-ш-х-х-х-ш-ш-ш!». В мозгу вспышка: «Кажись, задела что-то несущим винтом!!!».

Чуть пройдя вперёд, сказал бортоператору: «Ставим груз обратно на землю, отцепляемся, мы кажись лопастями въехали во что-то!». Глухая тоска сдавила сердце: «А может, нет? Может, пронесло?». Но мозг подсказывал: «Нет, не пронесло! Ты же видишь, что с вертолёт-ом что-то не то!». Отцепив груз и перемещаясь на малой высоте на загрузочную площадку, по вибрации «ручки» и циклической раскачке вертолёт-а, я понимал, что, скорее всего я разбил законцовки лопастей. В голове сверлила мысль: «Господи, только бы законцовки, только бы не лонжероны лопастей! Если повреждены лонжероны, то лопасти можно выкинуть. А мне за них вовек не рассчитаться!»

Переместились на загрузочную площадку, я сел на дальний щит. Выключились. На выбеге несущего винта, когда его обороты малы, я видел, что законцовки побиты. Винт остановился, на борту тишина, в душе такая пустота. Вылез из кресла и пошёл смотреть на дело рук своих. За мной плетётся экипаж.

Подошёл, глянул. Сильнее всего разбита законцовка той лопасти, которая встретила деревья первой. Менее всего – законцовка лопасти, встретившейся с препятствиями последней. На всех пяти лопастях из рваных повреждений торчат кусочки древесины. Залез на стремянку, вытащил щепки сосновые из лопастей, зачем-то понюхал. Сидя верхом на стремянке, глянул на бортмеханика. Витя Поздеев с полуслова всё понял. Вихрем в кабину, через открытый верхний люк, по трапам двигателей полез к втулке несущего винта. Он внимательно осмотрел датчики «сильфоны» на комлевых частях всех лопастей. Я тупо ждал, что он скажет. Наконец раздался голос бортмеханика: «Саня, на сильфонах красные пояски не вышли, на всех пяти лопастях!»

Господь услышал мои мольбы! Значит, лонжероны не повреждены, и надо будет только сменить законцовки. Конечно, вертолёт пока простоит, но главное – этот несущий винт ещё летает.

Подъехал «заказчик», и мы на его вездеходе поехали на берег реки. Приехали. Я сразу увидел, на бугре две сосны, их верхушки срезаны, будто бритвой. Хорошо полоснули лопасти. Вот лежит наша подвеска, дрова эти недоделанные. Глядя на всё это и представив объёмную картинку, как мы висели, как перемещались, как несущий винт встретился с деревьями, и, сопоставив курс, с которым висел вертолёт, я понял – нам несказанно повезло! Чуть-чуть уменьши я курс, и с деревьями встретился бы хвостовой винт. Хр-р-р-р-ык! Винт разлетается и неуправляемая машина, разворачивая нос влево, валится на правый борт. Огромные лопасти рубят землю, а потом вертолёт сваливается в реку. От этого мысленного видения меня внутри затрясло. Спокойно, Саня, спокойно!

Смотрю на второго пилота. Он долго молчит, глядя на землю. Когда пауза уже становится невыносимой, Юра глухо, не поднимая глаз, произносит: «Прости, командир, я даже не глянул в ту сторону! Прости меня, я мудака!»

Стоим, молчим. Говорить ничего не хочется. В голове какой-то звон стоит. И ехидный внутренний голос: «Ну что, достукался, не надо было лезть, не надо, не надо...».

Даже психануть сил не осталось. Молча залез в вездеход, за мной экипаж и «заказчик» Вова. Вездеход рванул с места и повёз нас к жилому комплексу. Экипажу отдыхать, а мне надо к телефону. Надо доложить в Печору, командиру отряда о наших, вернее моих «подвигах»!

Дозвонился, доложил Владимиру Петровичу Цымбалу, командиру отряда. Он говорит: «Саня, забирай своих гавриков, и с попутной лошадейкой домой, на базу, в Печору. Завтра утром чтобы был у меня. Будем думать!».

В тот же день, к вечеру, попутная «восьмёрка» привезла нас домой. Когда я пришёл домой, жена, увидев меня, только охнула. Потом она сказала мне: «Саня, ты был какой-то чёрный. Спокойный, никаких эмоций, ни крика. Просто, чёрный!».

Ночью меня заколотило по-настоящему. У меня вообще богатое воображение и буйная фантазия, а тут опять прокрутил всю ситуацию по-секундно в голове, ещё раз представил картинку и затрясло! Тихонько залез в холодильник, набулькал стакан водки. Ушла, как вода в сухую землю, ни в одном глазу. Только, чуть-чуть в голове меньше звона стало.

Утром, трезвый, как огурец, предстал перед командиром отряда. Владимир Петрович сказал: «На Возей отправляем буксир с баржей. Он пройдёт мимо Возея по реке Колве дальше на север к месторождениям. На барже, помимо груза нефтяников, будет контейнер с твоими лопастями. На Возее он будет через двое суток. Вас, по команде, туда забросит вертолёт МИ-8, когда нас известят, что груз возле Возея.

Мухой туда. Снимаете контейнер с баржи другим вертолётком МИ-6. Меняете лопасти. Битые в контейнер, новые на вертолёт. Работает техбригада и инженер. Твой экипаж – подручная сила. Сами натворили, сами за собой и убирайте. Если лонжероны действительно целы, ремонт законцовок за твой счёт! Экипаж от полётов не отстраняю. Вопросы есть? Вопросов нет! Вперёд!»

Через два дня мы были уже на Возее. Я прихватил с собой побольше денег и две канистры спирта. Деньги на накладные расходы, а спирт, это универсальная валюта. Там, где деньги в ход не идут, за спирт можно добиться очень многого.

Перед посадкой на Возее, я попросил командира «восьмёрки» пройти над рекой, посмотреть, где этот буксир-толкач с баржей. С воздуха мы увидели, что буксир проскочил выше по течению реки Колва и стоит километрах в двух за Возеем, приткнувшись к левому берегу реки. Перед ним баржа с горами щебня, а на них сверху стоит наш дорогой, долгожданный контейнер.

Выскочив из «восьмёрки», мы сделали экипажу ручкой «мерси», и, выпросив у «заказчика» машину, помчались по тряской дороге на берег реки к буксиру.

Капитан буксира, маленький, кривоногий мужичок в спортивных трениках и полинялой тельняшке, стал в позу: «Без документов на груз, контейнер не отдам!». А откуда у меня документы, мне их никто в руки не давал. Мы с ним уединились в каюте, и пока два экипажа (его и мой) смотрели друг на друга, при помощи спирта пришли к консенсусу и побратались. С хорошим настроением вышли два командира на палубу. Я своему экипажу командовал: «В машину, и едем обратно на Возей!». Он своим крикнул: «Заводи, отходим!».

Я успел его предупредить: «Как подойдёшь к берегу, упрёшь баржу в то место, где я буду стоять, и со всей дури газуй, потому что у тебя надстройка высокая, и когда над баржей зависнет вертолёт, вас потоком несущего винта оторвёт от берега и вынесет на плёс!»

На что, снисходительно выпятив губу, он ответил: «Ты, командир, нас, морских волков, не учи, плавали – знаем!».

И завертелась карусель. Мы примчались обратно на Возей. Я предупредил Саню Рыбакова, командира соседней «шестёрки»: «Оставь топлива тонны полторы от силы, подойдёт буксир, упрёт баржу в берег, мои хлопцы привяжут и подцепят контейнер с лопастями, и ты поставишь его в то место, где я буду стоять!».

Через какое-то время подошёл к берегу буксир, ткнул баржу в берег, мои бортрадист с бортомехаником завели троса на контейнер, и в небе показался МИ-6 Сани Рыбакова. Когда он завис над баржей, её вместе с буксиром оторвало от берега и вынесло на плёс. А что вы хотите, поток от винта 35 метров в секунду – это же ураган. Бывалый мореман с буксира разозлился не на шутку и, газанув так, что баржа на треть вылезла на берег, таки пристал к тому месту, где я стоял. Контейнер подцепили, МИ-6 с трудом оторвал его от баржи и начал перемещаться ко мне. Я махал ручонками, показывая, куда его ставить.

Тысячи раз я цеплял подвески и видел из кабины, как поток от винта треплет подбегающих или отбегающих подцепщиков. Но тут на своей шкуре испытал всю силу и мощь родной «ласточки». Саня Рыбаков поставил контейнер, как много ближе ко мне. Но я этого уже не видел. В крутящемся вихре рукотворного урагана, в тучах земли и пыли, я летел низко над землёй, и в голове была только одна мысль: «Господи, тут же где-то стоит электростанция, я же об неё расплющусь, как мошка о лобовое стекло машины!».

Повезло, в электростанцию я не попал. Меня занесло в кусты, и, как говорил Михаил Евдокимов: «Я обделался лёгким испугом!». Вылез из кустов, отряхнулся, осмотрелся. Кажется, земля и пыль были и в ушах, и в носу, и на зубах, и в штанах. Хорошо родная «ласточка» меня приложила.

Контейнер стоял там, где нужно, буксир с баржей на месте, МИ-6 Сани Рыбакова перелетел на заправочную площадку.

Спирт и деньги делают чудеса. Нашёлся тягач, нашёлся кран «Ивановец», с толковым крановщиком. Мы установили всесоюзный рекорд по времени замены лопастей. За два часа двадцать минут всё было закончено. Новые лопасти стояли на вертолёте, а повреждённые уложили в контейнер, закрыли его и оттащили подальше от вертолётки. Я рассчитался с крановщиком и водителем тягача. Спирт и деньги были приняты благосклонно, я искренне поблагодарил мужиков, и мы расстались.

Вместе с родным экипажем открутили вертолёт, прогоняли его, всё было в норме. Через час прилетел другой экипаж, забрал вертолёт и полетел работать. Техбригада, во главе с инженером Валерием Петровичем Хозяиновым, сказала: «Саня, деньги мы с тебя за работу не возьмём, не обижай, а вот выпьем с тобой с большим удовольствием!».

Мы уселись за стол, и началось. За эти четверо суток я ничего толком не ел, ничего в рот не лезло, да и не спал почти, поэтому два стакана разведённого, до водочной крепости, спирта, плюс закуска, состоящая из одного сваренного вкрутую яйца и корочки хлеба, сделали своё дело. Видимо отпустило нервное напряжение. Экипаж потом говорил: «Командир, ты сидел-сидел за столом, а потом просто отключился, привалившись к стенке. Мы тебя на руках перетаскивали в другую комнату, чтобы поспал, а то на тебя страшно смотреть. Одни глаза и уши торчат, а сам тёмного цвета!».

Я потом рассчитался с лопастником Юрой Давыдовым, ныне уже покойным, пусть земля ему будет пухом. Законцовки поменял, сделал свою работу классно, лопасти стали, будто только с завода. Он работал, а мы ему помогали, как подсобная сила.

Самое страшное началось позже. Я стал бояться. Это походило на какое-то наваждение. Мне казалось, что площадки на буровых маленькие, вертолёт не влезает, всё мерещились какие-то препятствия, деревья то под лопастями, то под хвостом. После каждой посадки на буровую, мне казалось, что лопасти как-то не так свистят, а после выключения двигателей, на выбеге несущего винта я караулил глазами законцовки лопастей, целы ли они, ничего с ними не стряслось ли?

Это походило на сумасшествие. Экипаж видел, что я маюсь, но терпел и молчал. Наконец, я не выдержал и всё рассказал своему командиру звена – Владимиру Аркадьевичу Пау. Он внимательно выслушал, грустно посмотрел на меня и тихо сказал: «Саня, в этой беде тебе никто не сможет помочь. Ты должен сам себя перебороть. Либо ты перестанешь бояться, либо

перестанешь летать». Наверное, время лечит. Где-то, через месяц, или чуть больше, я вдруг ощутил, будто с меня спала какая-то тяжесть, и мне стало пофиг, какие там площадки и какие у них размеры, какие там деревья и, где торчат. Вернулись радость и упоение от ощущения полёта, от того, как огромная машина повинуетя малейшему движению твоей руки. Я лётчик, я снова лётчик, и нас только двое – я и небо!

С тех пор прошло двадцать лет. Нет уже на свете этого Юры, второго пилота. Он давно умер от болезни в своём родном Кременчуге. Он был моложе меня, но видимо так судьба распорядилась. Когда я по утрам бреюсь и смотрю в зеркало на свою поседевшую голову, иногда приходит мысль: «Да, справедлива пословица – за одного битого двух небитых дают. Правда, если этот битый останется в живых».

«Зарисовки»

...Над головой привычное мелькание лопастей. Видно, как в морозном воздухе, за бортом минус 33, с законцовок срываются белесые полосы сжатого холодного тумана. Машина слегка покачивается, лёгкими движениями «ручки» и «шаг-газа» я удерживаю её на месте. Мы опять на Возее, цепляем на подвеску дизельную электростанцию. Вертолёт висит над грузом на высоте 8 метров, бортоператор выпускает трос, чтобы подцепщик зацепил крюк за троса подвески. В таком сухом морозном воздухе от трения воздушного потока о фюзеляж, вертолёт накопил огромный статический заряд, и висящий в воздухе трос с крюком, ни в коем случае нельзя трогать руками, пока он не коснётся земли, и разряд не уйдёт в неё.

Краем глаза вижу, как в левом блистере мелькает согнутая фигурка подцепщика и исчезает где-то под вертолётном. И тут же в наушниках, помимо команд бортоператора по наведению меня на груз, раздаются его весёлые комментарии о действиях подцепщика, появившегося его поле зрения: «О, бежит, родной, бежит родимый, аж спотыкается, ручонки к тросику тянет! Орать и свистеть бесполезно, хрен ты перекричишь и пересвистишь десять тысяч лошадиных сил. Сейчас-сейчас! Ой, как тянет ручки! Ой-ой! Щас! Опаньки!».

В наушниках раздаётся резкий шелчок. Мы уже знаем, что произошло. И тут же комментарии оператора: «Не фигу себе! Искра проскочила на расстояние полтора метра до ручек нашего работничка! Лежит, родимый рядом с подвеской, и глазонки свои „фиолетовые“ закатил в голубое небушко!». Я с тревогой переспрашиваю: «Витя, его там не убило? Он живой?!». Ехидный голос Витюли продолжает комментировать: «О, глазки захлопали, ротик открылся, видать матюкается, переворачивается на животик и пополз. Куда пополз, зараза? А, за палочкой! Вон она валяется метрах в двух от крюка, лежащего на земле. Стал на карачки, взял в руки палочку. Интересно, зачем она ему? Ага, тыкает палочкой в крюк, как в мёртвую гадюку. Поздно, милый, тыкать, разряд уже весь на тебя потратили. Вставай, вставай, быстрее, цепляй наконец-то груз! Командир, мы на него уже, хрен знает, сколько керосина сожгли! Сколько не объясняй „толстолобику“ (это любимое выражение бортоператора), всё равно найдётся кто-нибудь, кто схватит руками трос, пока он не коснулся земли или подвески, и разряд не ушёл в землю!». Тут уже я ору: «Витя, он там цепляет груз или нет?! Топливо же уходит!».

Успокаивающий голос Вити: «Хорошо висим, над грузом, груз подцеплен, защёлка закрыта, убираю трос, трос в замке, зелёная горит!». Я вижу, что «зелёная» горит (это лампочка на моей приборной доске), и краем глаза замечаю фигурку подцепщика, убегающую прочь от вертолёта, подгоняемую потоком от несущего винта.

Мы отрываем груз от земли, и он отправляется в очередной полёт. А подцепщик, провожая взглядом удаляющийся вертолёт, наверное, кроет матом законы физики, которые никто не отменял, даже здесь, за Полярным кругом....

«Заказчик» говорит: «Есть срочная работа. Вот заявка. Прилетите на буровую Харьяга-50, там возьмёте балок и отвезёте его на Харьягу-144. Только у нас на пятидесятой пока нет бригады подцепщиков, сами сможете подцепить?».

Это не вопрос, экипаж МИ-6 всё умеет, во всяких ситуациях выкручивались.

Поехали. Погода звенит, небо ясное, синее, холодное. Видимость миллион на миллион, солнце сияет, денёк отличный. Погода для конца февраля – изумительная. Подлетаем к Харьяге-50, осматриваем площадку с воздуха. Хорошая, чистая, укатанная площадка, снег блестит на солнце.

На краю площадки, в ряд, стоят балки – домики на санях. А в самом центре площадки стоит один, нас дожидается. Чтоб меньше возиться, зависаем точно над балком. Через люк в полу грузовой кабины, бортоператор, прямо на крышу балка выкладывает «паук», чтобы не таскать его руками. Он тяжеленный, зараза, всё-таки 75 кг. Осмотрев внимательно балок, я смещаюсь вправо и ставлю вертолёт прямо рядом с ним, чтобы до стены балка можно было рукой дотянуться. Так меньше будет дуть на экипаж, и мы быстрее подцепим груз. Надо будет меньше выпускать трос лебёдки. Мой экипаж всё понимает с полуслова, я показываю на балок: «На крыше небольшая телевизионная антенна, труба торчит, и входная дверь плохо закрыта, хлопает от потока воздуха, в полёте может открыться. Мои хлопцы, как абордажная команда пиратской шхуны, со всех сторон налетают на балок. Бортоператор залезает на крышу, выдёргивает антенну, ломает об колено, бросает вниз, затем выдёргивает трубу и начинает зацеплять карабины «паука» за тросовые кольца в верхних углах домика. А второй пилот с бортмехаником заколачивают обухом топора гвозди, закрепляя входную дверь, чтобы она не открылась в полёте.

Процесс в самом разгаре. Я лениво поглядываю на балок, до которого, рукой подать. Прямо перед моим носом, в стене балка, окошко, изнутри прикрытое занавеской. Под лёгкое раскачивание вертолёта я тупо смотрю на эту занавеску и думаю о чём-то своём. Внезапно занавеска отдёргивается, и за стеклом я вижу небритую мордуленцию какого-то мужика с выпученными глазами. Глаза эти, как у мадагаскарского лемура, каждый размером с пятак! Видно, что рот у мужика открывается, он что-то орёт, но разве можно что-то услышать в таких условиях! Какое-то время мы играем в «гляделки». Потом я начинаю орать, как резаный, пытаюсь перекричать вертолёт, и, наконец, при помощи свиста, таки отвлекаю экипаж от «ударной» работы. Мои хлопцы удивлённо замирают, глядя на гримасы, которые я им корчу. Потом до них доходит – что-то пошло не так!

Потом выяснилась очень простая вещь. Домик, который мы пытались подцепить, должны были затащить в ряд балков стоящих, на краю площадки, а на его место вытащить другой, который и нужно было отвезти на Харьягу-144. Короче, не успели поменять местами. Мы слишком быстро прилетели. Потом мой экипаж поближе познакомился с этим мужиком, невольным затворником. Когда он рассказал, как было дело, история заиграла более яркими красками. Его слова: «Лежу на кровати, дремаю под мурлыканье маленького телевизора, в печурке потрескивает огонь. В ожидании, пока заташат балок на место, заснул. Проснулся от какого-то дикого свиста за окном, по крыше кто-то ходит, потом, наверху затрещало (это бортоператор выдернул и сломал антенну). Потом телевизор перестал показывать, что-то выдернуло трубу из печки, и в дырку в потолке стало сильно дуть, а в дверь какие-то удары раздаются. Кто-то сильно ломится в балок. Когда я, с перепугу, отдёргнул занавеску, то перед самым носом увидел промасленный борт вертолёта и лицо лётчика, задумчиво рассматривавшего меня!»

Когда мы вдоволь нахохотались над этой историей, я сказал мужичку: «Повезло тебе, что вовремя проснулся! Я вожу балки аккуратно, при раскачке груз бы не сбросил, но укачать тебя могло прилично, да и проснулся бы ты на 70 км севернее от того места, где заснул! Вот тогда бы лицо у тебя выглядело бы ещё интереснее, чем в первый раз, когда я тебя увидел!».

Ну и пекло, жара в Денисовке плюс 32 градуса. Вертолёт во время заправки под палящими лучами солнца раскаляется до состояния духовки, в которой собираются печь пироги. Только вместо пирогов в этой духовке будем мы, экипаж МИ-6. Температура в прокалённой кабине под 50 градусов. Ещё только приближаешься к вертолёту, а из открытой двери на тебя пышет жаром. Хорошо, что вокруг заправочного щита сделаны два контура труб для полива площадки, чтобы она не пылила. В трубах просверлены отверстия, из них бьют струи воды,

которую качает насос из реки Печора. Раздевшись до трусов, и в позе очумевшего краба, раскорячиваешься над трубой, чтобы вода как можно больше обливала тело.

Малость охладилась, на мокрое тело натягиваешь штаны с подвёрнутыми до колен брючинами, на ноги расшнурованные кеды со стоптанными задниками, на руки нитяные перчатки, чтобы руки не скользили по «ручке» и «шаг-газу». И вперёд! Пожалуйста на борт самой дорогой в мире летающей духовки и бетономешалки. Романтики захотелось, Сашуля?! Сейчас ты её получишь, от всей души! Запускаемся. На запуске глаз да глаз за температурой газов, чтоб не было заброса. А то сдуру можно и движки спалить. Запустились, зависаем, перемещаемся на груз. Груз в этот раз трубы. Вес 4,5 тонны. Надо отвезти на Юрьяху.

Зависли над грузом, цепляем. В открытый блистер видны лесные дали заречья, плывущие в жарком мареве прогретого воздуха. Всё, как в старой «лётчицкой» песне: «Солнце незакатное и тёплый ветер с веста, и штурвал послушный в стосковавшихся руках, ждите нас не встреченные школьницы-невесты, в маленьких асфальтовых южных городках...».

Ветер действительно с веста, но не тёплый, а горячий, при такой-то температуре. А солнце незакатное напоминает взбесившуюся паяльную лампу, которая хочет поджарить нас вместе с вертолётom и одуревшей от жары тайгой. Что же касается до школьниц-невес...

Опаньки!!! Левый движок отказал как-то по-свински. Сразу и без предупреждения. Ни постороннего шума, ни скрежета, ни заброса температуры газов, ни падения давления масла, ни вибрации. Ничего!!! Только краем глаза увидел, как метнулась влево по шкале стрелка оборотов турбокомпрессора левого двигателя, и сквозь наушники – затухающий гул.

Машина стала проседать вниз. Одновременно чуть уменьшил шаг несущего винта, сбросил груз, нажав на кнопку «аварийного сброса», крутанул коррекцию вправо до упора и рванул вверх рычаги управления двигателями. Мой крик: «Сброс груза!», доклад бортмеханика: «Отказ левого двигателя!» и лязг тяжёленного наконечника троса, вылетевшего из гидрозамка, практически слились воедино.

Просевший вертолёт во что-то упёрся правым колесом и начал крениться влево. «Ручкой» удерживаю его от завала. Обороты несущего винта на нижнем пределе, но машина управляется, и запаса управления хватает.

Доклад второго пилота: «Мы стоим правым колесом на здоровенной ферме, она высотой метра под три!».

Доклад бортоператора: «Командир, точно под нами лежат трубы, которые ты сбросил. Лежат вдоль фюзеляжа, высота пачки метра полтора!».

Доклад бортмеханика: «Слева, параллельно нам, стоят три балка, до них метров 10—12!».

Доклад штурмана: «Впереди, метров пять, стоят три подвески цемента, высотой метра по два!».

Так, картинка ясна. Надо как-то ухитриться прыгнуть точно влево, и попасть между стеной балков и трубами. Ширина колеи у нас семь с половиной метров, должны поместиться!!! Но прыгнуть надо точно. Если промахнусь, и под колёса или под брюхо попадут трубы или балки – перевернусь!

Чуть-чуть тронул вверх «шаг-газ», обороты несущего винта предательски поползли вниз. Нет запаса мощи, вес вертолёта велик для одного двигателя. Он не вытянет. Я упаду раньше, чем прыгну. Надо ждать, пока немного выработаем топливо, или поможет порыв ветерка. Сколько ждать?! Рука уже онемела держать перекошенную машину. От напряжения правая нога прыгает на педали. Не скули, Саня! Сколько надо, столько и будешь ждать.

Я думал, раньше было жарко. Не-е-е-т! Вот когда по-настоящему стало жарко. Пот струится по спине, течёт из-под наушников, я слизываю солёные капли с верхней губы.

В кабине стоит гробовая тишина. Это, если не считать дикого рёва работающего правого движка, грохота редуктора и свиста лопастей.

Сколько мы уже так стоим? Взгляд на часы. Всего-то! А, кажется, уже целую вечность, я держу онемевшими руками мою «ласточку».

Ну, потерпи, моя родная, потерпи ещё немного! Топлива уже немного выжгли, и ветерок стал сильнее потягивать. Коррекция зажата вправо, до упора, правый движок заходится на взлётном режиме, вертолёт бьёт вибрация. Чуть-чуть сбросил «шаг», обороты винта чуть выросли. На процент или полтора.

Ну, решайся Саня! Решайся, второй попытки не будет!

И мы прыгнули. Вертолёт в каком-то немыслимом прыжке соскользнул с фермы, пролетел над трубами и провалился вниз, теряя обороты несущего винта, тяжело грохнулся на землю. Обжалась до упора стойки шасси и пневматики колёс, тяжело грохнула передняя стойка шасси под кабиной.

Осмотрелись во все стороны. Попал! Попал! Куда надо попал!!! Ничего не задели, стоим в том единственном месте, куда только и влезает вертолёт. Как патрон в патроннике.

Крик бортрадиста: «Дым в грузовой кабине! Что-то горит в подкапотном пространстве левого двигателя!».

Странно, а табло «Пожар» не горит! Бортмеханик вручную включил первую очередь пожаротушения в это самое подкапотное пространство. Дым постепенно рассеялся. Видать, где-то проводку замкнуло. Выключили замордованный правый движок, остановили несущий винт.

Вылез из пилотского кресла и поковылял к открытой двери, спустился по трапу. За мной экипаж. Обошли вокруг вертолёта. Справа трубы и ферма, слева балки, впереди цемент на поддонах, сзади, чуть дальше, тоже какое-то железо навалено. И посреди всего этого великолепия стоит наша «ласточка». Цела и невредима. Правда, надо будет разобраться, что там с левым движком. Но это дело наших лучших инженерных умов.

Горячий ветерок сушит потное тело. Господи, хорошо-то как!!! Сейчас бы кружечку холодного пивка. Влёт! А вторую, медленно, с растягом. И подальше от всяких вертолётов. И больших, и маленьких. Ну, хоть на какое-то время. Как там, в песне? «...ждите нас не встреченные школьницы-невесты...». Где они, эти маленькие южные городки?! А вокруг сплошная тайга и романтика.

Мне двадцать, с небольшим. Я худой и длинный пилот в экипаже Бориса Михайловича Авдоськина. Мы в командировке. На улице лютый холод. Который день градусник, с упорством отчаянного идиота, показывает за минус сорок. Вокруг, на сотни километров – тайга и тундра, а на недели и месяцы – зима. Живём мы в вагончиках-бочках на краю маленького таёжного аэродрома. Тут всё рядом. До диспетчерской пятьдесят метров, до столовой сто метров, до вертолёта, а он на полпути между диспетчерской и столовой, семьдесят пять. Прямо рядом с вагончиками, за деревьями классический деревянный туалет, типа «сортир». При температуре минус сорок, посещение туалета, особенно «по-большому» – это что-то! Я не скажу – подвиг, но что-то героическое в этом определённо есть.

Жилой «бочонок» устроен по-спартански, просто. С улицыходишь в тамбур. Слева, над раковиной, подвешен рукомойник, рядом, на табуретке, ведро с водой (вода привезена из реки в большой бочке). Справа установлена печка, типа «буржуйка». Мы её сами топим, над ней же сушим унты. Процесс сушки очень сложен технологически и психологически. Технологически, – если зазеваешься, можешь остаться без унтов. Сгорят. Психологически, – невыносимо воняют, если где-нибудь сдуру влез в разлитый керосин. Далее, за перегородкой, в «бочонке» жилая комнатка. Слева и справа по две кровати, одна за другой. А у торцевой стенки, под единственным подслеповатым, замёрзшим окном, небольшой столик. Рядом два табурета. Под

потолком одинокая лампа без абажура, ватт на сто пятьдесят. На перегородке крючки (иногда, просто вбитые гвозди «сотка»), чтобы вешать одежду. И всё. Вот такой скромный солдатский быт.

Зимой день короткий, поэтому полёты заканчиваются рано. Экипаж до самого отбоя или в карты играет, или читает и чай пьёт. «Буржуйка» работает на полную силу, исправно поглощая дрова. За окном мороз, а в комнатке дышать нечем, так натопили. На кровати можно лежать в одной майке и спортивных штанах. Но руку с кровати, к полу, лучше не опускать, там внизу очень холодно.

За долгую зимнюю ночь, особенно к утру, домик сильно выстывает. Если с вечера вам жарко, то по мере остывания домика и печки, народ на себя натягивает и вторые одеяла, и лётные шубы. Всё равно к утру в домике настоящий колотун. Иногда волосы примерзают к подушке или к стенке домика, если во сне неудачно повернулся. Из кучи тряпок и одеял торчат посиневшие носы.

Надо, чтобы кто-то затопил печку, и она прогрела домик-бочонок. Этим кто-то будет человек, у которого самая слабая сила воли или самый маленький объём мочевого пузыря. Чай с вечера пили все, и по многу, не думая, что придёт утро. А оно, после зимней, длинной, ночи придёт не скоро. Поэтому все уже давно не спят, а только делают вид, старательно плющат глазки и сопят, изображая глубокий сон.

Наконец-то, несчастная жертва вечернего водохлёбства, с лёгким матерком и причитаниями типа: «Сволочи, негодяи, бессердечные люди...!», путаясь в штанах-ползунках, клацая от холода зубами, второпях одевается и бежит в туалет.

Через некоторое время человек возвращается, и, продолжая проклинать несознательный экипаж, растапливает печку. Ещё немного, и по комнатке разносится весёлое потрескивание дров в жарком пламени, и пошло, и пошло благодатное тепло.

Теперь можно и вставать. Быстро одеваюсь, подхожу к рукомойнику, проламываю кулаком тонкий ледок на поверхности воды и, зачерпнув воду ладонью, протираю лицо и глаза.

С командирской кровати, из-под кучи одеял высовывается посиневший нос Бориса Михайловича и ехидный голос произносит: «Александр, вы неправильно умываетесь! Надо не только глазки протирать, но и уши помыть, а желательнее и шею тоже!». На что я отвечаю: «Вот сейчас, Борис Михайлович, вы вылезете из-под одеял и покажете, как надо умываться правильно. Можете помыть уши, шею и кое-что ещё!». Моя реплика вызывает весёлое ржание штурмана и бортмеханика.

Наконец-то все умылись, привели себя в порядок и пошагали на завтрак в столовую. Прогулка по сорокаградусному морозу неизменно бодрит и способствует хорошему аппетиту. А впереди нас ждёт работа. Обычная работа экипажа тяжёлого вертолёта.

Буровая переезжает на новое место. Это громко сказано – переезжает. Саму вышку тянут по тундре добрый десяток тракторов. Это делается с превеликой осторожностью и тщанием, как всякое сложное дело, требующее мастерства.

А нам предстоит задача поскромнее. Мы перетаскиваем по воздуху домики – балки, в которых будут жить буровики. Одним из первых, к новому месту отправляется котлобак. Это один из самых тяжёлых балков. Тяжелее его только баня.

Хозяйка котлобака – повариха. Женщина выдающихся форм и достоинств. Скептически оглядев наш экипаж, безапелляционно заявляет:

«Я сама с вами полечу!». На мой ехидный вопрос: «Прямо в балке полетите или с нами в кабине?!», она не отвечает, считая это ниже своего достоинства. Прицепив на дверь своей летающей кухни огромный амбарный замок, повариха, с величием царствующей особы, всхо-

дит на борт нашего корабля. Ну, точь в точь, как английская королева всходит на борт своей яхты «Британия».

Для царствующей работницы общественного питания мы устанавливаем стул между моим креслом и креслом второго пилота. Хлопает входная дверь вертолѐта, и под грохот двигателей и рокот лопастей, мы зависаем над котлобаком, и, подцепив его на «паук», с трудом отрываем это сооружение от земли. Тяжеленный, зараза!

Еле-еле, но взлетели! Не доверив транспортировку столь ценного груза второму пилоту, я сам веду вертолѐт, стараясь пилотировать так, чтобы котлобак не раскачал. Правда, такую массу трудно раскачать, но всё же...

Долго ли, коротко ли, но долетели. Делаем круг над будущей буровой, и я спрашиваю повариху: «Куда, ваша светлость, тебе его поставить?!». Навалившись на моё правое плечо пышной грудью, и вытянув перед моим носом руку, она показывает на облюбованное посреди тундры местечко: «В-о-о-н туда!».

Н-е-е-т! В таких условиях невозможно работать! Запах духов очень отвлекает от процесса воздухоплавания и созерцания приборной доски вертолѐта.

Тихонько, плавненько поставили эту кухню на то место, которое указала пухленькая ручка, и, уместив вертолѐт рядом с котлобаком, ждѐм, пока отцепят и притащат «паук».

Смотрю, наша девушка, открыв амбарный замок на двери, на какое-то время исчезла внутри своего заведения. Ага, возвращается! Господи, ну что там не так?! Пришла в кабину, наклонилась ко мне, и, сдвинув наушники на моей голове, орѐт, перекрывая гул двигателей: «Вся посуда на местах, все кастрюли на месте, даже миски алюминиевые не рассыпались и ни одну тарелку в ящиках не разбили! Спасибо! Со следующим балком прилетайте обедать, накормлю от пуза!».

Улыбнулась и исчезла. Спасибо, конечно, за приглашение. А это идея! Раз приглашают, прилетим.

Пока сходили на подбазу, дозаправились, перебросили на короткое расстояние какой-то мотор, и притащили на новую буровую следующий балок, прошло часа три. Установили этот балок неподалѐку от котлобака, переместились в сторонку. Я нашѐл бугорок поприличнее, аккуратно попробовал колѐсами грунт, бортрадист несколько раз вогнал лом в мох около основных колѐс шасси, проверяя прочность грунта. Несколькими движениями «шаг-газа» вверх-вниз поплотнее вбил вертолѐт в тундру. И мы выключились.

Боже, тишина какая! Поздняя весна. Снег в тундре почти сошѐл. Только, кое-где в низинах и овражках остались проплешины грязно-белого цвета. Небо над головой синее-синее. По нему плывут редкие, белые облачка. А их тени бегут по склонам холмов синими пятнами. И, кажется вся тундра какая-то лилово-розовая, и воздух напоѐн каким-то нежным ароматом. Этот запах вызывает щемящие ощущения, будто ты приплыл к тому, далѐкому берегу, к которому ты стремился всю жизнь, и больше уже не нужно никуда ни плыть, ни лететь!

Да-а-а! Постаралась наша хозяйка. Суп густой, наваристый! Тушѐнки бухнула, не пожалела. Ложка стоймя стоит. На второе – яичница с картошкой. Сковорода размером с колесо от нашего МИ-6. Мы её пока очистили, аж вспотели! И под занавес, – чайник сладкого, крепкого, ароматного чая. Всѐ!!! Вот теперь всѐ!!! Поблагодарив нашу кормилицу, от всей души, экипаж выполз на свет божий.

Хорошо, что возле котлобака, у стенки лежало толстое бревно. Сели на него, привалились спиной к нагретой солнцем стене, и расстегнув куртки, замерли.

Тихо. В голове мыслей – никаких! Второй пилот и бортрадист закурили. Ароматный дымок сигарет медленно поднимается вверх. Штурман, прикрыв глаза, тихо говорит: «Лучше пристрелите, никуда не полечу. Да мы не взлетим! Мы просто не оторвѐмся от земли! Никуда не полечу...».

Я лениво смотрю на стоящий неподалёку вертолёт. Его лопасти, казалось, бессильно повисли. Воздухозаборники напоминают большие уши, а блистера кабины хитренько поблёскивают на солнце, как глаза какого-то ехидного зверька. И он внимательно смотрит на полусонный экипаж: «Ага, шас! Я вам не полечу. Размечтались. А ну, по коням!».

Действительно, размечтались...

Нет, ну такой подлянки я от погоды не ожидал! И прогноз был нормальный для работы с подвесками. 200 на 2 км по площадям. Это означает, что нижняя кромка облаков-200 метров, а видимость – 2000 метров. Т.е. свободно можно таскать грузы на подвеске. Погода на нашей базе, Харьяге, нормальная. Нижняя кромка облаков 350 метров, видимость 10 км, сплошная десятибальная облачность. День пасмурный, серый. Ветерок тянет с севера, устойчивый. У земли метров шесть в секунду, а на высоте полёта, километров тридцать в лоб, т.е. встречный.

Подцепили на крюк подвеску, трубы бурильные, и поехали. Груз тяжеленный, пять тонн, но ходит хорошо. Можно тащить на скорости километров 140—150 в час. А нам и нужно проехать около сотни километров на одну из Ошкатинских буровых. Они так называются, потому что расположены в районе озера Ошкато.

Едем, глядим по сторонам. Второй пилот крутит баранку, а я сижу в левом кресле и наблюдаю проплывающую внизу тундру. Уже конец лета, скоро наступит зима. Осень в этих местах короткая. Улетят птицы на юг, озёра покроются льдом, и пока ещё серо-зелёная тундра будет укрыта белым одеялом снега новой зимы.

На половине пути облачность начинает плавно понижаться, постепенно прижимая нас к земле. В облака входить не хочется. И штурману нельзя будет вести ориентировку, и вываливаться потом из облаков, когда неизвестно где их нижняя кромка, опасно! Так, сдуру, можно налететь на буровую вышку, а её высота 75 метров. Поэтому, хрен с ней, с этой безопасной высотой, мы пойдём вниз, чтобы постоянно сохранять визуальный контакт с землёй, и точно знать, где летим.

Понедобнее уселся в кресле, взял управление вертолётном на себя, и теперь второй пилот отдыхает, а я кручу баранку. Облачность взялась за нас всерьёз. Я уже снизился до 100 метров, но облака нас продолжают давить вниз. Несущий винт исчезает в облачности, да и порой за стёклами кабины какая-то муть.

Так, вечер перестаёт быть томным. Пошёл ещё ниже, видимость, слава богу, нормальная, и я всё вижу. Напряжение в кабине нарастает. Мы уже идём на пятидесяти метрах. Поставил на радиовысотомере задатчик опасной высоты на 15 метров. Для себя решил, ниже этой высоты не опускаться. Хорошо, что тундра здесь ровная, нет перепадов высоты. Так, мелкие ложбины и бугорки. На них чутко реагирует радиовысотомер, и его стрелка ходит туда-сюда, показывая высоту то 40 метров, то 20. Чуть уменьшил скорость, со 150 км до 130. Всё-таки высота маленькая, и мне надо хоть на несколько секунд больше, чтобы среагировать на опасность. Мы идём на бреющем. От вертолёта до земли метров 20—25. Под нами болтается семиметровая подвеска. При этой скорости и высоте, кажется, что тундра мчится навстречу со скоростью курьерского поезда.

Взгляд только вперёд. Ни на секунду нельзя отвлечься по сторонам. Краем глаза вижу только курс на приборе, обороты несущего винта, указатель скорости и прыгающую стрелку радиовысотомера. С такой высоты и на такой скорости штурману трудно вести ориентировку. Все ориентиры смотрятся под непривычным ракурсом и перемещаются с огромной угловой скоростью. Но штурман у меня молодец. Точно подобрал курс, и мы выходим в район нашей буровой. Главное, её не пропустить! Она где-то по курсу, может чуть левее или правее. Самой

вышки мы уже не увидим, она закрыта облаками. Главное увидеть её основание. Оно выглядит тёмным пятном на фоне серо-зелёной тундры.

Для уменьшения опасности столкновения с землёй я установил продольным триммером усилие на ручке управления таким образом, чтобы она сама слегка давила мне на руку, норовя сдвинуться назад. Если я отвлекусь, и ослаблю нажим на ручку, вертолёт начнёт задирать нос и уходить от земли, подстраховывая меня, чтобы я не потерял высоту, и не врезался в землю.

А тут ещё начал накрапывать дождик. На лобовых стёклах стали появляться капельки воды. Они вытягиваются в полоски и стекают к краю лобового стекла. Мне ещё только не хватало ухудшения видимости! Открыл кран, стеклоочиститель с противным скрипом начал сгребать капли со стекла.

Одновременный крик штурмана и второго пилота: «Вон она, по курсу, чуть левее! Доверни, командир!». Чуть скосив взгляд, я и сам заметил тёмное пятно чуть левее курса.

Так, ветер у нас встречный. Я видел по озёрам, над которыми мы пролетали, по полосам на воде, что ветерок у земли нам в лоб. Поэтому никаких кругов вокруг вышки мы делать не будем. Иначе потеряем её на веки вечные. Заход с прямой, гасим скорость, высоту не уменьшаем. Куда уж тут уменьшать! Мы и так приползли на брюхе.

А вон и площадка, возле которой мы должны положить груз. Тихе-тише, останавливаемся помаленьку. Всё!!! Зависли точно над местом укладки, осторожно положили трубы, отцепились, и перемещаемся на площадку. Сели. Убрал обороты, ждём, когда притащат троса от подвески.

У-у-ф-ф-ф! Напряжение отпускает. В кабину поднялся бурмастер. Смеётся и кричит мне на ухо: «Стою, курю! Слышу глухой рокот над тундрой. Смотрю, на высоте метров пятнадцать, по небу летит пачка труб. Кажется, что прямо на буровую. Ну, думаю, кажись, белая горячка началась! Потом присмотрелся, а выше труб видны колёса и брюхо МИ-6 с мигающим красным проблесковым маяком. Ну, слава богу, всё понятно!».

Вместе посмеялись, бурмастер ушёл, мы забрали троса и взлетели. Обратный путь намного проще. Залезли на высоту 250 метров и поехали в облаках. Воздушное пространство свободно, нет бортов ни встречных, ни попутных. Мы одни в этой серой мгле. А пилотировать по приборам, нам не привыкать. Это наша работа. Вскоре вышли в нормальную погоду. Всё, как положено, облака вверху, тундра внизу, видимость более трёх километров. Впереди показалась наша подбаза Харьяга. Ещё один полёт почти завершён...

«Перегонка»

Я весь на нервах! И экипаж мой тоже. На календаре 30 декабря. Завтра Новый год. Все нормальные люди уже давно наряжают ёлки, носятся по магазинам, готовят подарки.

А ненормальные, вроде нас, сидят в аэропорту Сургут, за тысячу сто километров от дома и ждут у моря погоды. Вернее не у моря, а у неба. А вот небо в этот раз к нам не благо-склонно. Третий день мы сидим в Сургуте, проклиная всё на свете. Третий день в Сургуте туман. Мороз, минус 25, видимость 200—300 метров. Белое мутное месиво закрывает наглухо стоянки, рулёжные дорожки и взлётную полосу. Тихо, ни ветерка, ни малейшего движения воздуха. Обидно, вокруг нормальная погода, но в Сургуте есть специфическая особенность. Неподальёку от аэропорта работает очень мощная ТЭЦ. И при таких морозах она, выбрасыва-вая в воздух огромное количество тепла, образует чудный рукотворный туман. Да такой густой, что хоть ножом его режь, на хлеб мажь и ешь, если проглотить!

Мы гоним вертолёт из завода. Авиаремонтный завод в Новосибирске ремонтирует наши «ласточки». Вот и перегоняем наш МИ-6, бортовой номер 21027 домой на базу, в Печору. От Новосибирска до Печоры по этой трассе 2200 километров. Мы как раз на середине пути, в Сургуте. На заводе просидели лишние пять дней, машина была не готова. Потом не было погоды на трассе до Сургута. С большими задержками, с нервотрёпкой, наконец-то добрались до Сургута, заночевали. И вот третий день любимся на это безобразие, под названием «туман», и кроме мата в голову ничего не приходит. А завтра, между прочим, Новый год!

У меня личный минимум 80 на 800, день, ночь ППП. Это значит, что я могу производить посадку в аэропортах, оборудованных системами РСП (радиолокационная система) плюс ОСП (основная система) при высоте нижней кромки облаков 80 метров и видимости 800 метров. Чтобы вырваться из сургутской западни, мне достаточно для взлёта половины моего мини-мума. Если будет на полосе видимость 400 метров и нижняя кромка облаков на высоте сорок метров – я уйду! Дальше по трассе погода нормальная. И в Ханты-Мансийске, и в Игриме, и у нас в Печоре, и на моих запасных аэродромах – в Усинске и Инте. Нам бы только вырваться!

Мы слоняемся по коридору аэропорта, между штурманской и метеостанцией. Безделье и ожидание выматывают. Мой славный экипаж рядом со мной. Техбригада на вертолёте, подогревает машину, бортмеханик ушёл туда же. Штурман мой сидит в штурманской в кресле, и, прикрыв глаза, думает о чём-то своём. Когда ему надоедает сидеть, он присоединяется ко мне и второму пилоту. И мы в который раз начинаем обход по маршруту: АДП, ПДСП, штурман-ская, метеостанция. Бортрадист выйдет покурить на лестницу, а потом тоже присоединяется к нашему маленькому отряду «хотящих улететь».

Деньги кончаются. Никто не мог предвидеть, что перегонка так затянется. Скоро будет не за что купить еду в буфете аэропорта. Правда всегда можно найти кого-нибудь из знако-мых или однокашников, но это уже на самый крайний случай. Даже «зачачки» все израсходи-вали. А не надо было, Саня, с экипажем ходить в Новосибирске в ресторан «Центральный»! А как же, самый центровой кабак, экипаж гуляет! За прилёт, за вертолёт, а песни по заявкам: «Под крылом самолёта о чём-то поёт...», «По аэродрому, по аэродрому...». Вот и ходим теперь по аэродрому Сургут, без денег, злые, холодно и домой хочется. А завтра, кто ещё помнит, между прочим, Новый год!!!

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.