

Николай Сергеевич Башев

12+



Друг мой - Беркут_3

Николай Сергеевич Башев

Друг мой – Беркут_3

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=51772474

SelfPub; 2020

Аннотация

Пять книг под общим названием «Друг мой Беркут...» расскажут вам о жизни и приключениях дальневосточного мальчишки, мечтающего строить самолёты. Они расскажут о золотом времени советской авиации, о замечательных людях и горьких потерях... Эти книги для тех, кто на месте не сидит, у кого внутри огонь горит и кому всегда 17 лет в душе.

Содержание

Скорый поезд №1	5
Булочки-бараночки	7
Соболев	10
Ту-154	15
Сахалин	17
Крепкие нервы	19
ИЛ-86	21
Конец ознакомительного фрагмента.	23

А жизнь велит: иди!

Иди – и не сворачивай с дороги.

И что бы не случилось впереди -

Увидишь солнце на пороге.

П. Комаров

Скорый поезд №1

Велика и необъятна матушка-Россия. А до чего она хороша, слов нет! В двадцать лет хочется везде побывать и всё посмотреть. Да отпуск маловат. Можно сесть на самолёт и просвистеть над лесами и горами. Только много ли увидишь сквозь плотные тучи? Да и дороговато получается: половина зарплаты улетучится за четыре часа.

Нас выручил скорый поезд №1 "Владивосток-Москва", который с моей молодой женой выбрали для нашего свадебного путешествия из Хабаровска до Новосибирска в 1973 году. Четверо суток провели безотрывно у окон в плацкартном вагоне под перестук колёс, поражаясь красоте родных просторов.

Дым паровозный часто мешал рассмотреть интересные моменты: то уснувшего рыбака на берегу озера, то лису-огнёвку, спешащую из деревни к своим лисятам. Мимо проплывали простенькие вокзалы на маленьких станциях и полустанках, белоснежные гуси на зелёных полянах, загорелые ребяташки, резвящиеся в прудах и речушках.

Во всей красе раскрывались перед нами большие города, сказочный Байкал, могучие реки, дремучие леса, восхитительные горы, исчезающие в облаках. Иногда на помощь нашему паровозу добавляли второй, а то и третий.

Чтобы подняться на перевал Яблоневого хребта, наш по-

езд, выбиваясь из сил, тянули три паровоза, извергая из своих труб огромные тучи чёрного дыма. Четвёртый паровоз толкал сзади. После такого путешествия нам ещё целую неделю везде чудился паровозный запах.

Булочки-бараночки

Студенческие годы – это самое золотое времечко в нашей искромётной жизни. За 5 лет надо успеть прочитывать сотни книг, исчиркать своими каракулями тысячи тетрадей, прослушать 10 тысяч лекций, придумать 100 тысяч правдивых отговорок за свои опоздания и пропуски занятий...

От сессии до сессии живут студенты весело, а сессии два раза в год! И надо перед экзаменом, всего за одну ночь, выучить науку, о которой до этого не имел абсолютно никакого понятия!

Почему-то одни предметы нравятся нам до безумия, другие вызывают скуку невероятную. Откуда наши золотые головушки знают, что нам пригодится в дальнейшей жизни, а на что можно махнуть рукой?

Беда в том, что на экзамене надо что-то уверенно говорить, что-то изобретать и делать вид, что знаешь всё на 5 баллов! Поэтому приходится проводить бессонную ночь за чужими конспектами и незнакомыми учебниками.

Утром кладёшь пятак в ботинок и идёшь на Голгофу, надеясь только на чудо и свою лёгкую руку, которая должна вытянуть счастливый билет. По дороге клянешься всеми святыми, что в следующем семестре забудешь о глупостях всяких, будешь учиться, учиться и учиться!

Через два-три часа летишь по лестнице на выход, счаст-

ливый и беззаботный. В руках – синяя зачётка с очередной пятёркой и витиеватой подписью преподавателя. Все клятвы тут же улетучиваются бесследно. Через полгода всё повторяется...

Жизнь молодая бурлит. Столько всего полезного надо успеть помимо учебы: сводить девушку в кино, достать билеты в театр, что-то и где-то поесть, успеть на тренировку в спортзал, проснуться в пять часов утра и стрелою лететь на завод, чтобы до занятий очистить полсотни пожарных колодцев от метровых сугробов, наметённых за ночь. Надо же на жизнь зарабатывать золотые дублоны. Поэтому вечерами приходится дополнительно грузить и разгружать вагоны.

Вы спросите, а когда же студенту спать? Ответ простой. Спим на занятиях, слегка прикрывая рукой глаза и стараясь не храпеть.

Почти все ребята и девчата в нашей учебной группе подрабатывали там, где смогли устроиться. Парни дежурили по ночам в детских садах, в пожарных частях или играли в оркестрах. Я трудился подсобным рабочим на телевизионном заводе.

Наши девчонки в основном работали в ночную смену на хлебном комбинате, пекли хлеб, булочки, плюшечки, баранки и сухари. От них всегда так вкусно пахло свежей выпечкой по утрам, что я завидовал им страшно. Однажды девчата сказали, что им на комбинате нужен крепкий парень, чтобы вынимать противни с горячими булками из печи.

Я согласился с великой радостью, подумав, что расстанусь со снеговой лопатой и тысячами тяжелых кинескопов. Мне тоже захотелось лёгкой и вкусной жизни. Как же глубоко я заблуждался!

Новая работа оказалась настоящей каторгой. Я выдержал всего одну смену. Всего одну! Только представьте, открываешь дверцу жарочного шкафа, а тебе в лицо пышет нестерпимым жаром, дышать нечем, ресницы и брови тут же начинают пахнуть палёным поросёнком. Да ещё и руки обжигает раскалённым железом.

Девчонкам хорошо, они привычные, сами шустрые, и руки у них проворные. Не угнаться за ними. Лучше я буду бороться на воле с двухметровыми сугробами, чем плавиться в этой преисподней.

Утром попрощался с подружками, с ванильными булочками, творожными ватрушками, сибирскими шанежками на сметане, маковыми баранками и вернулся к любимой совковой лопате и родным кинескопам. За одну ночь поумнел. Когда в следующий раз девчата позвали меня на кондитерскую фабрику, ответил не раздумывая:

– Ни за что! Свою зимнюю сказку не променяю никогда на сладкие завлекалочки. Плавали – знаем!

Соболев

Подобно яркой комете в небе, усыпанном звёздами, пролетели годы учёбы в университете. Началась увлекательная работа в Сибирском Отделении Академии Наук. Специализированное конструкторское бюро раскрыло передо мной свои дубовые двери.

Токи и напряжения, индуктивности и ёмкости, микросхемы и печатные платы, криогенные установки и космические аппараты, сложнейшие расчёты и бессонные ночи закружили-завертели молодого инженера. Радужные планы на светлое будущее немного поблекли после неожиданного разговора с Заместителем Главного Конструктора, заставшим меня на работе поздним вечером.

Умнейший мужик, со светлой и доброй душой, раскрыл мне глаза на то, что моей карьере не суждено сбыться, потому что у академиков есть свои дети, которым надо где-то работать, и все приличные должности уже давно распределены под них, и мне достанется рутинная работа простого исполнителя до самой моей далёкой пенсии.

Ведомость зарплаты подтверждала его слова. Вместо обещанных 135 рублей в месяц плюс премия мне полагались 49 рублей в день аванса, 49 рублей в день получки. Тоска. Было о чём задуматься, да и стоило ли так хорошо, так много и долго учиться. Во время учёбы в университете я получал по-

вышенную стипендию 55 рублей, и ещё вечерами подрабатывал на телевизионном заводе во вторую смену за 120 рублей в месяц.

С большим трудом удалось уволиться, потом год пришлось работать и учиться в небольшой конторе.

В поисках дальнейшей работы за этот год перетряс всех своих друзей и знакомых, пока через них не вышел на одного из руководителей особого конструкторского бюро "Кулон".

Разговор с ним был короткий и жёсткий. Меня принимают, дают оклад 130 рублей, и поручают в кратчайшие сроки наладить нормальную работу и вывести из глубокого прорыва конструкторскую группу.

Несколько дней уходит на ускоренное оформление необходимых документов и ознакомление с базовым предприятием, на территории которого и расположилось ОКБ.

Моё рабочее место – канцелярский стол в небольшой комнате со стеклянными стенами и высоченными шкафами с бесчисленными чертежами. Рабочий инструмент – карандаш, логарифмическая линейка и ноги, переносящие меня из одного заводского цеха в другой, из ангара в ангар.

Вскоре начались постоянные поездки, сначала в Москву на головную фирму, потом на различные полигоны, разбросанные по всей стране, где испытывались новейшие боевые самолёты.

Совместную работу с сотнями талантливейших инженеров нашей страны я считаю своим третьим университетом.

Они научили меня искать и находить наилучшее решение любых проблем, научили принимать молниеносное решение в различных критических ситуациях.

Один из них – это Заместитель Главного Конструктора, Олег Павлович Соболев, руководитель Особого Конструкторского Бюро.

Наблюдая за его работой, я поражаюсь необычайному техническому чутью. Из предлагаемых нескольких вариантов он, буквально на ходу, выбирал оптимальный. Однажды большая группа инженеров надолго зависла в сборочном цеху у высотного самолёта-перехватчика, пытаясь установить новый бортовой аккумулятор. Ничего не получалось. Размеры аккумулятора были больше, чем сам аккумуляторный отсек. Незаметно сзади подошёл Олег Павлович.

– Что, пацаны, призадумались? Не помещается ваш прибор? Дайте взглянуть, – похлопал он по нашим понурым плечам.

– Да вот никак не хочет, проклятый! – отвечаем.

– А вы вот так попробуйте, – показал руками, как надо сделать, и тут же удалился наш шеф.

И ведь получилось!

Очень плотно мне пришлось поработать с Соболевым, когда начали отработку на новых самолётах системы дозаправки топливом в воздухе. В пустом конструкторском бюро засиживались допоздна вдвоём, ломая голову, как решить очередную головоломку.

Чтобы отдохнуть немного, и дать волю свежим мыслям, он в перерывах рассказывал о своих походах на яхте по Балтике, а я про шлюпочные походы по Амуру.

Когда я пожаловался, что не смог в Москве найти человека, придумавшего тяжёлый истребитель СУ-27, он, улыбаясь, предложил ещё раз плотно поработать с основными отделами головного конструкторского бюро. Что я и сделал.

Вскоре пришла пора мне двигаться дальше по служебной лестнице. Предстоял перевод в Москву. В столице вопрос был решён, все документы подписаны. Я зашёл в скромный кабинет Соболева попрощаться.

– А ты нашел того, кто создал СУ-27? – озадачил меня Олег Павлович.

– Нет, – честно ответил я.

– Тогда я не отпускаю тебя никуда, – огорошил меня шеф, – И не надейся на помощь столицы!

В итоге мой перевод из Новосибирска затянулся на целый год. Три раза я оформлял все документы на перевод, и три раза они бесследно исчезали. Весной 1986 года Соболев неожиданно сдался.

– Упорный ты мужик, Николай Сергеевич, отпускаю тебя, но не в Москву, а на Волгу. Общее дело ведь делаем. Больше твои документы не будут исчезать. Счастливого тебе, и желаю хорошо устроиться на новом месте. Если останешься, то я тебе зарплату приличную и должность хорошую дам! – сказал и с грустной улыбкой пожал Палыч мою мозолистую ру-

ky...

Ту-154

Первый месяц моей работы в новой должности начальника конструкторской бригады заставил напрячь все силы и знания. Начальство даже и не думало делать скидку на мою молодость и требовало максимально ускорить разработку нового проекта.

В ОКБ имени П. О. Сухого существовало негласное правило назначать начальниками конструкторских бригад только тех, кто перешагнул сорокалетний рубеж и провел за чертёжной доской не менее 15 лет. И я с благодарностью вспоминаю опытнейших инженеров и рабочих авиазавода. Они помогли в кратчайшие сроки стать вровень с ними.

В те годы приходилось очень много времени проводить в командировках.. Полёты на пассажирских самолётах Ан-24, Як-40, ИЛ-18, Ту-134, Ту-154, ИЛ-86 стали привычным делом. Друзья в Новосибирском аэропорту часто выручали, помогая достать билеты на ближайший рейс. Я чувствовал, что останусь в неоплатном долгу перед моими товарищами на веки вечные.

Однажды, в студёную зимнюю пору, ожидая вторые сутки улучшения погоды, встретил в буфете аэропорта начальника смены, своего однокурсника. Минут пять поговорили о делах житейских. Потом он пожаловался на неприятные моменты в своей работе.

На самолётах Ту-154 произошло несколько случаев отказа системы выпуска шасси перед посадкой. Была создана группа специалистов для выяснения причины, однако, результатов пока нет.

Я как раз занимался изучением похожих отказов на наших самолётах, эксплуатируемых на Дальнем Востоке. В нашем случае виноватым оказался солёный морской туман, вызывающий коррозию деталей. После вопроса о том, в какие города летали аэрофлотовские машины, мне пришло на ум то, что в данном случае дело может быть связано с электрической системой самолёта.

Выпуск шасси обеспечивает гидравлическая система после срабатывания электромагнитных кранов. Если где-то нарушается электрический контакт, то кран не срабатывает, и шасси остаются в своих нишах.

Поэтому инженеры всегда предусматривают специальные меры по защите цепей управления. Через две недели в моём кабинете раздался телефонный звонок из аэропорта.

Мои подозрения подтвердились, в схему управления выпуском шасси самолётов Ту-154 внесли изменения. Руководство выражает мне благодарность за участие в решении проблемы. Пришлось после работы заскочить в гастроном за бутылочкой лимонада.

Сахалин

Серийный авиазавод в 1983 году работал на полную мощность. Новенькие самолёты один за другим выкатывались из ангаров на линейку готовности, выполняли три-четыре контрольных полёта, и с оглушительным рёвом навсегда улетали в далёкие края.

Служба им предстояла нелёгкая. На самолёты устанавливалось новейшее оборудование, ещё не освоенное строевыми лётчиками и техниками. По их требованию на заводе ввели дополнительные испытания в условиях, максимально приближённых к боевым. И начались сюрпризы.

Новая техника не всегда хотела работать, как надо. Особенно много вопросов возникло при проверке работы системы дозаправки топливом в воздухе от летающего танкера ИЛ-78. Эта процедура столь сложна и опасна, что лётчик заправляемого самолёта терял в весе 3-4 килограмма за несколько минут стыковки и заправки.

На помощь заводским лётчикам прилетел опытнейший лётчик-испытатель. В модных кроссовках, джинсах и рубашке навёл изрядного шороху нашим сибирским красавицам.

К работе комплексной бригады подключили и меня вместе с представителями фирмы, отвечающей за оборудование дозаправки, размещённой в подвесном контейнере «Сахалин».

Эти товарищи, выигрывая для себя время, сразу встали на упор, у них всё работает отлично, все беды от нашего плохого самолёта и лётчиков, и нам нельзя подключаться контрольно-измерительной аппаратурой ни к каким элементам внутри подвесного контейнера дозаправки топливом.

Пришлось изрядно поломать свою голову. Если бы не мой опыт исследовательских работ на кафедре во время учёбы в университете, то нашей бригаде пришлось бы признать своё поражение. В кратчайшие сроки были разработаны бесконтактные устройства контроля. Детали для них я выискивал в своих записках и у друзей, работавших в Сибирском Отделении Академии Наук.

Для лучшего понимания процесса дозаправки дополнительно оборудовали видео- и киноаппаратурой специальный самолёт. Полёт за полётом набирали мы ценнейшую информацию, а лётчики набирались опыта. Вскоре вырисовалась чёткая картина конструктивных ошибок.

Это была очень горькая пилюля. Пришлось ребятам выполнять целый комплекс мероприятий по улучшению работы оборудования. Перед отъездом из Новосибирска один из томилинских инженеров подошёл ко мне и честно пожал руку за наш труд.

Каждый год Девятого Мая над Красной площадью в Москве пролетают боевые самолёты с подвешенными контейнерами «Сахалин» в строю дозаправки в воздухе.

Крепкие нервы

Шёл 1983-й год. Очень хороший. Трудовой. Наша бригада вместе с военными специалистами готовила к очередному показу высокому начальству новый самолёт. В день выполняли по три-четыре испытательных вылета.

Особенно внимательно наши заказчики проверяли работоспособность системы вооружений. Дошла очередь и до загрузки на внешние узлы подвески изрядного количества бомб по 100 килограмм каждая. Когда крайняя "сигара" оказалась на своем месте под правым крылом, мы отошли в сторонку в тень аэродромного тягача, чтобы перевести дух и глотнуть холодненькой водички. Тяжёлое железо и жаркое астраханское солнце умотали нас.

Два техника продолжили свою работу в кабине самолёта. Да, видать, что-то пошло не так. Бомбы посыпались на раскалённую бетонку одна за другой. Народ бросился врассыпную. Первыми бежали толстенные подполковники, за ними осанистые майоры, затем стройные капитаны с поджарыми прапорщиками. Гражданские специалисты оказались последними.

Я же плюхнулся на подножку тягача. Какой смысл бежать, если осколки за секунду улетят на полкилометра, а то и подальше, и всё вокруг посекут серпом безжалостным. Да и ноги почему-то стали неподъёмными, как будто их залили бе-

тоном по самые колени.

Самое интересное, что страха у меня не было совсем. Только ожидание взрыва, рванёт или нет. Потом мне объяснили товарищи, что страха нет у молодых и умных очень, а был бы постарше, то ценил бы свою жизнь, и первым бы умчался куда подальше, на всякий случай. Через несколько лет и я рванул за горизонт, когда ракета, полыхнув огнём, полетела вдруг из-под крыла самолёта и вонзилась в стоящий неподалёку аэродромный кондиционер, точно между кабиной и фургоном.

ИЛ-86

Этот самолёт – краса и гордость Аэрофлота в 80-е годы прошлого века. Как мчится время мимо нас! Как будто вчера автобус "Черепашка" лихо промчался сквозь начинающуюся метель мимо привычных Ту-154 к новому самолёту в аэропорту "Домодедово".

Солидный широкий фюзеляж, мощное крыло, непривычное нижнее расположение двигателей, киль, устремленный в небо. Сделать бы фото на память! И тогда, прощай авиация! Угодишь сразу в «кутузку». Очень строгие были правила в Союзе Республик Советских. Я даже записную книжку с собой не возил в командировки по точкам, чтобы не вляпаться в неприятности.

Скоренько оглядел творение коллег с фирмы Ильюшина, шагнул в заднюю дверь, поставил на багажную полку свою неразлучную синюю сумку и поднялся по лестнице в потрясающий салон. Да, это вам не ИЛ-18! Молодцы конструкторы. Все для человека сделано.

Иду вперёд по просторному проходу, падаю в кресло и с великим удовольствием выпрямляю натруженные ноги. Красота! Всю неделю мотался каждый день из столицы в город Жуковский на тесном венгерском автобусе Икарус. Теперь выплусь, пока летим до Новосибирска. Много ли надо молодому парню? Лишь бы на обед не будили!

Сзади раздалась немецкая речь. Это группа учёных из Восточной Германии собралась познакомиться с нашим Академгородком. Был бы толк от них. Своим инженерам ничего не показываем, секретно всё. Смотрю в иллюминатор, как мощные двигатели засасывают с земли снежные вихри. Красиво, но настораживает. Я-то знаю качество наших аэродромов. На взлётной полосе немало летом и осенью песка, камушков и сухой травы перекаати-поле. И всё это может попасть на лопатки компрессора. Ладно, поживём-увидим, как будут подметать взлётную полосу перед каждым самолётом.

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.