

А.А. Леонтьев (Поправкин)

The background of the entire page is a dramatic aerial photograph. It shows a massive, billowing cloud of white smoke and fire rising from the ground, likely the result of a large-scale explosion or bombing. In the lower right portion of this cloud, a dark-colored jet aircraft is seen flying, its wings angled upwards. The sky above the explosion is a deep, dark blue, dotted with small white stars, suggesting a night-time setting. The overall composition is dynamic and evocative, capturing a moment of intense conflict.

**КОГДА В НЕБЕ
БЫЛО ОПАСНО**

Алексей Леонтьев(Поправкин)

**Когда в Небе было опасно.
Забавные авиационные рассказы**

«Автор»

2020

Леонтьев(Поправкин) А. А.

Когда в Небе было опасно. Забавные авиационные рассказы /
А. А. Леонтьев(Поправкин) — «Автор», 2020

Иногда в небе бывает опасно. Пассажир может столкнуться раз на тысячу часов в воздухе.

© Леонтьев(Поправкин) А. А., 2020

© Автор, 2020

Алексей Леонтьев(Поправкин)

Когда в Небе было опасно.

Забавные авиационные рассказы

Я налетал штурманом почти 11000 часов и расскажу вам о самых напряжённых моментах в своей лётной деятельности. Первые 10 лет я летал в Архангельске.

Самый первый случай случился на Ан-24, когда я не работал ещё и года.

Это было взимой 1982 года.

Как-то мы возвращались с Диксона домой, в Архангельск. Баки полные, потому что на Севере погода еще более изменчива, чем у нас в Питере. Первая посадка должна быть в Амдерме, а запасной Нарьян-Мар. Погода не то чтобы очень, но вполне лётная, а в Нарьян-Маре даже лучше. Летим.

Вдруг Амдерма закрывается такой видимостью, что и на земле магазина не отыскать. Проходим Амдерму, а кругом сплошная облачность, а тут уже и Нарьян-Мар закрывается. Если податься в Рогачево, на Новую Землю, а это минут 40 лету от Нарьян-Мара, и если тот аэропорт закроется, то уже и красные крылья не найдут. Печора тоже уже закрылась. Куда деваться?

Только Архангельск и остался. Погода там хоть и на пределе минимума, но пока есть. Туда и летим.

А сколько у нас керосина и какой встречный ветер? Мы заняли эшелон повыше. 7200, кажется. Это почти предел для нас. На этой высоте температура ниже, а, следовательно, и к.п.д. двигателя выше. Произвел расчет ветра. Больше он дул в борт, чем в лоб и отнимал 60-70 километров в час. У нас над Нарьян-Маром ещё было около 1500 килограммов, а лететь еще 1 час 50 минут, а расход с поднятием на высоту снизился до 600 килограммов в час.

Дотянем, кричу я. И останется еще на высоте круга (где расход близок к максимальному)и останется ещё минут на 15. Конечно, это вылезает за рамки всех законов, но у нас нет выхода.

Тянем. Загорается остаток топлива 600 килограмм. Желтая лампа нудно светит мне в глаз. До Мезени еще пилить минут 7-8. В Мезени тоже есть полоса, но нет погоды (то есть она, как и в Архангельске, но минимум для посадки выше, чем в Талаги, а поэтому уже не подходит).

Через 40 минут мы должны сесть. Значит, если прибор не врет, а он не должен врать, ведь я его контролирую уже 4 часа, у нас еще останется килограмм 200, а это минут на 15 – целый запасной круг!

Расчет на посадку, без права даже на малейшую оплошность, произведен очень точно.

Мы уже катимся по полосе... Я был прав... Мы победили...

Как сказал диспетчер Вася, сосед по общежитию, говоря словами Джентльмена Удачи “это вам не мелочь по карманам тырить.”



А летом тоже на Ан-24 происходит аналогичная ситуация, когда нет топлива.

В Коровино-Быково ветер дует поперек полосы больше, чем нам можно, т.е. больше 12 метров и мы сидим, ждем, когда же он ослабнет или хотя бы на встречный подвернет, чтобы мы вылететь смогли. Лично я сидел в черных носках, но, сняв рубашку, под правым крылом (правильно: под правой консолью крыла) на колесе основной стойки шасси и загорал. Я просто никому не мог мешать, потому что, никого вокруг не было, даже редкие в Котласе самолеты разлетелись...

Вдруг неведомо откуда появился замполит. Какой у него был голос! Даже лучшие современные певцы не имеют таких громких и вокальных данных, какие имел этот Котласский замполит. Ну, представьте же себе тишину вымершего аэропорта и внезапный надсадный вопль хором не менее десяти ослов! Я чуть было не свалился с того колеса.

Оратория Котласского замполита продолжалась до тех пор, пока не пришел Командир и не сообщил, что ветер утих, и мы можем лететь.



И вот мы, наконец, снова в воздухе. Быково – это один из 4-х аэропортов в Москве. Все самолеты типа Ан-24 крутятся над аэродромом, ожидая своей очереди на посадку. Красота, видно Москву с высоты двух птичьих полётов и легкая болтанка даже усиливает приятность впечатления.

Мы уже крутились минут 30, когда загорелась лампочка остатка топлива на 30 минут полета. Мы были уже на предпосадочной прямой, когда ветер опять усилился и нам пришлось уходить на запасной.

Это очень неприятно. Это событие, да ещё над Московской воздушной зоной. “Этим аэродромом было Домодедово.

Спросите у любого лётчика, и он обязательно вспомнит, как от напряжения тряслись руки, и он не мог настроить приводную станцию с первой попытки.

Солнце уже зашло, и жёлтая лампа аварийного остатка топлива нудно и ярко светила мне в глаз. Кроме того, дверь в кабину открылась и вошла стюардесса с сообщением и не очень свежим воздухом из салона, что у пассажиров кончились гигиенические пакеты. ”Скажите им, что экипажу самому не хватает...”

В МВЗ (Московской Воздушной Зоне) стоял привычный гвалт, когда не выйти на связь с диспетчером, и как всегда начинается дефицит времени, который всегда обратно пропорционален твоему опыту.

К довершению ко всему, на посадочной прямой у нас отказала радиостанция. Мы вынуждены были уйти на второй круг, пока я настраивал вторую, (станции такие ещё были при Куликовской Битве, наверное) и впереди нас оказался Ил-62, который не очень- то спешил сесть.

Древних УКВ радиостанций было две. Одна с переключаемыми каналами, а вторая с фиксированными. Как раз первая и отказала. Специальным ключиком, предварительно вытащив эту хреновину, нужно было установить требуемую частоту. Жёлтая лампа светит уже давно, гигиенические пакеты кончились, руки от напряжения трясутся, а надо обеспечить связь и вот- вот встанет двигатель и тогда, ты полетишь вниз с ускорением 9,81метра на секунду в квадрате.

Топлива было минут на 15-20. Но мы думали, что меньше. Я первый раз видел, лучше почувствовал, что у Командира нервы напряжены. Мы сели...

Самый громкий ближнемагистральный самолёт АЭРОФЛОТА был Ан-24. После таких полётов наступала давящая на уши тишина.

Архангельск, Ту-134А СССР – 65084, 9октября 1984 года



9 октября 1984 года внезапно в Архангельске выпал снег. Конечно, можно было предположить, что он скоро будет.

В прошлом году он вообще выпал 24 сентября и мы ушли на запасной в Мурманск. Никто даже предположить не мог, что именно 9 октября может выпасть снег. Всё замело, и наш рейс на Москву уже задерживался. Наконец, самолёт откопали, пассажиров посадили, и мы начали выруливать. Пока мы рулили, отказал один преобразователь, но, выключив и включив его, он заработал вновь.

Взлетаем, уже 120 метров, закрылки убраны полностью и вдруг механик докладывает, что давление масла правого двигателя 3 единицы – это нормально. Подумал, может новая форма доклада?

Уже 200 метров и я даю курс. В этот момент механик докладывает давление масла 2 единицы. Это уже хуже. Мы краешком проходим район Варавино, а механик кричит: "Давление правого ноль. Горит лампа отказа правого двигателя", а через ещё секунду: "Давление масла левого ноль, горит лампа отказа левого двигателя". Но на слух оба двигателя работают.

– Может, это виноват твой преобразователь?

– Нет – кричу я.

Далее идет доклад Командира.

– Архангельск круг, 65084, горят лампы отказа обоих двигателей, разрешите заход с обратным посадочным.

– Не понял.

Командиру Привалову пришлось повторить. Дело в том, что одновременный отказ двигателей не возможен, и нигде, и никогда он не встречался, а, следовательно, и в руководстве по летной эксплуатации он не описывался. ("Об этих товарищах не вспомнить нельзя... Тут

было некачественное топливо или те товарищи вышли на за критический угол атаки. Наступил помпаж, двигатели задохнулись.“)

Кроме того, условия были сложными, то есть хуже, чем 200 по нижней кромке и 2000 метров по видимости. Самым, конечно, коротким заходом был бы заход с обратного курса. Но, успеют ли переключить посадочную систему диспетчеры? А если всё же приборы врут?

– Посадку с обратным запрещаю, у меня борт на прямой.

Проверяющий Муравьев, сидящий справа, предложил сесть по курсу, мы уже разворачивались левым, и в просветах облачности проносился лес, дальше были болота, но резиновых сапог у меня не было, о чём я честно и сообщил. Я мог простудиться и заболеть. Фразу о резиновых сапогах потом убрали, как не соответствующую стандарту, а меня отодрали.

Мы летели с северным курсом (полоса в Талагах идет с Запада на Восток) и я попросил курс к третьему для экономии времени. Ширина коробочки тогда была 12 километров. Этим манёвром я бы сэкономил 60-80 секунд, но диспетчер сказал заходить строго по схеме. Вот тут-то я и испугался!

Когда такое говорят и в такой момент, лётчик только и думает, чтобы что-нибудь не нарушить, а вовсе не о том, что может быть полный рот земли. Мы выполнили схему идеально.

Мы выскочили из облачности на высоте около 200 метров. Полосы ещё не было видно.

А когда она появилась, через пару секунд, я подумал, что теперь дотянем. (уже потом, я просчитал, ”чёрта с два!!!, но тогда, наверное, так было легче. ”

Лишь только коснулись земли, сдох сначала правый двигатель. Пожарные машины уже нас ждали в конце полосы и, когда мы добавили режим левому, чтобы освободить полосу, сдох и он.

Полёт продлился 14,5 минут, я записал 15.

– Ну, ребята, сверлите дырки, ордена получать будете, – встретил нас комэска.

Лично я был не против. Половину оставшегося дня мы писали объяснительные записки и расшифровывали “ чёрный ящик“. Вообще, чёрный ящик вовсе не черный, он оранжевый шарик и называется магнитным регистратором полета. Выяснилось, что заводчики из Пермского моторостроительного завода устанавливали дополнительный пожарный датчик на двигатель и в нарушении технологии открыли масляный кран, забыв его закрыть. Инженер на линейке двигатель не проверил, и самолёт был передан нам. Инженер был сыном главного инженера управления.

Если нас награждать, то инженеру сидеть (в тюрьме) Поэтому, решили дело закрыть...

– Ну, ребята, сверлите дырки, ордена получать будете, – встретил нас комэска.
Рапомните эту фразу!

О людях, с которыми летал.

В 1984, Николай Пресников был нашим вторым пилотом. До этого он был Командиром Ил-14 на ледовой разведке, а на эту ледовую разведку ставили только лучших. Ледовая разведка – это мужество и профессионализм! Провели они эту ледовую разведку, провисев в воздухе часов 10 и возвращаются в Талаги. Заходят уже на посадку, выпускают закрылки, а на одной плоскости закрылки не выходят!

То есть, на одном полукрыле возникает дополнительная подъёмная сила, а на другом её нет. Было уже несколько таких случаев и куча гробов. В такой ситуации самолёт ведёт себя как жёлтый лист (которые над городом кружатся). На Ил-14 два мотора на крыльях, и Николай в доли секунды даёт взлётный режим тому двигателю крыло, которого опускается, и прибавляет режим тому двигателю, чьё крыло идёт вверх. Зашли со второго раза.

Николаю досрочно присваивают Второй класс и посылают в Ульяновск на переучивание на флагман Архангельского Управления Ту-134!

Пролетав на этом лайнере какое-то время, Николай должен стать уже Командиром. И пролетав на нём меньше года, возвращаясь с полёта, проходил он мимо ресторана “Полярный”, где в свободное время собирались наши лётчики и устраивали свои разборы полётов. Было тепло, и все стояли на балконе.

Увидев Колю, все дружно стали его звать, и Коля поднялся к ним. Посидев и выпив с ними немного, Николай откланялся и заспешил домой. Спускаясь вниз, он увидел уставшего от обилия пищи и спиртного человека, лежащего на ступеньках и вроде, как спавшего.

Рядом уже стоял мент. Мент попросил Колю, помочь ему дотащить этого уставшего, до их ментовской машины, стоявшей у входа в ресторан и Николай, имевший вполне пролетарское воспитание и неотягощённый думами о господах и прочих, живо откликнулся.

Дотащив это уставшее тело до машины, Колю, предложили подвести, и подвезли до вытрезвителя. Поскольку Николай был вовсе не пьяным, то чтобы замять сам факт пребывания в вытрезвителе, ему было предложено отдать лётную кожаную куртку, которая была на нём. Конечно, Коля на это пойти никак не мог...

Уже перед самым вводом в Командиры, замполит вызвал Николая к себе и по партийному прямо спросил у Коли, что он делал в ресторане и потом в вытрезвителе... Так Николай и летал 2 пилотом до краха предприятия в 93...

После рассказа Николая, о не синхронном выпуске закрылок, я начал бояться именно этого, рулей не хватит. Я просто панически боялся момента, когда начнут выпускать закрылки. Закрылки выпускаются сначала на 20 градусов, а потом на 38. Вот я летал, и в эти секунды боялся. Боялся недели, может 2. Это было летом, то есть мы за эти две недели минимум летали раз 20 туда и обратно, значит, раз 40 я боялся. И вот тогда-то я и сказал себе: или ты уходишь к чёрту от сюда, или перестаёшь бояться. Остался, и страх прошёл.

А наш Михаил Михайлович Чепурнов был механиком на Ту-134. До этого он летал в одной эскадрильи с Николаем. Как-то они должны были базироваться в Мурманске и они взяли несколько ящиков спиртных изделий и вероятно, перегрузили самолёт.

А у него на взлете возьми, да и откажи двигатель. Конечно, перегруз был не из-за спиртного, но спиртное в командировку брать было нельзя, и первое, что экипаж сделал после падения, это прятал эти ящики. Потом эти ящики нашли какие-то лесники-грибники и, наверное, очень обрадовались.



Один раз мы ночью полетели в Казань-Волгоград. Вдоль Волги почти всегда стоят сильные грозы.

Ночь, звёзды вокруг, гроз визуально не видно. И вдруг мощный всполох, как будто на дискотеке включается цветомузыка и эти кучевые облака уже видны и видна вся земля и широкая Волга с её неспешными поворотами... Всё это длится 1-2 секунды, но это очень красиво.



Мы уже в Волгограде, узнали погоду, приняли решение на вылет, заправились, ждём пассажиров, а я сижу и читаю. Вдруг, от порывов ветра самолёт даже содрогаться начал и почти сразу пошёл ливень. Я даже подумал, что мы не полетим и я ещё почитаю, но пассажиров посадили и мы запросили запуск.

Пока не было наддува, ливневая вода стекала мне на стол, и дождь барабанил по обшивке. Когда мы порулили, дождь, усилился ещё больше и дворники лобового стекла Командира и второго пилота забегали в бешеном темпе. Подруливаем к полосе, и я включил локатор, чтобы оценить обстановку. Километров на 50-60 я видел лишь сплошную засветку, безо всяких лазеек.

– Николай Андреевич, я дырок не вижу, если взлетать, то низом будем шлёпать километров 50-70.

А в этот момент на посадку зашёл и не очень уверенно сел Як-40.

– Видишь же, сел!

– Так ему ж деваться было некуда! А мы зачем на рожон полезем?

...От взлёта до того, как, я смог увидеть первую дырку прошло около 8 минут. 8 минут болтанки, стены воды и адреналина. Мы летели, как на Ан-2 – где сверкнёт туда и мы, а потом, найдя дырку в этой грозовой облачности, мы устремились ввысь.

Я помню, как на взлёте в Архангельске при очень плохой видимости, в слоисто-кучевой облачности нас чуть не свели с Ан-26, заходящим в Васьково. Нам дали ту же высоту, что и

ему. Я переспрашиваю, но диспетчера, от напряжения, будто заклинило, и он не мог говорить ничего ещё секунд 40...

Cumulonimbus CB

Это одна из форм облачности, которая и на английском звучит, как и на латыни.

А 10 форм облачности лётный состав, как врачи пилюли, как студентки ин.яз.а основу для изучения языков знать были должны. Моя жена очень удивилась, когда я неплохо, оказалось, знал латынь.(это я 10 форм облачности ей бегло озвучил) Над территорией СССР мы просто докладывали, что гроза по курсу и обходить будем справа или слева, а над остальной Европой на английском говорили, что СВ

С-Чарли, В –Браво.

Почему они страшны? Потому, что в центре такого облака мощные восходящие потоки, а по бокам, нисходящие, может ещё и град с ливневыми осадками быть, и молнии всех сортов. Если самолёт в такое облако залетит, то его будет бросать вверх и вниз на несколько тысяч метров, и некоторые самолёты, в основном зарубежные, такого обращения могут не выдерживать. Очень противно такие грозы обходить ночью, правда спать уже совсем не хочется. Ещё хуже, если грозы попадают в МВЗ. Московская Воздушная Зона. Зона, она и есть зона. Шаг вправо, шаг влево. Хотя, что, но над Москвой ты лететь не имеешь права!

Другой раз летишь над МВЗ со скоростью под 900 км/ч, а участки там иногда по 20 километров всего. Уже надо вправо крутить, а там впереди по курсу будет грозовое облако, и светится, и надо-то с прежним курсом всего-то километров 20-30 ещё пролететь, но нельзя. Потому, что тогда пересечёшь кольцевую дорогу и углубишься в Москву на несколько километров, и просишь взять управление по курсу, и пилоты резко крутят вправо.

Очень грустно заходить на посадку в грозах – манёвр ограничен. Самое тоскливое, когда грозы, горы и ночь в одном флаконе. Вряд ли может быть что-то эмоциональнее.”

Мне рассказывали наши парни, в грозу влетели. Они падали с 10 до 3 тысяч метров. Очень неприятно! А грозы мы обходили или слева, или справа 15 километров или между очками, если 50 километров было. Можно верхом обходить, если над ними 500 метров есть.

В общем, гроз только безмозглые не боялись. “ Летим, опять грозы. Но до гроз ещё километров 150, а 2- пилот уже начал переживать.

– Грозы видишь?

– Вижу.

– Как обходить думаешь?

– Подойдём поближе и решим. – Отвечаю я.

Дело в том, что локатор есть только у штурмана и только штурман на Ту-134 решает, как ему поступить. Если штурман себя смог показать с лучшей стороны, то Командир, естественно, будет верить штурману всегда. Когда до гроз 150 километров, то есть лететь ещё 11-12 минут,

то штурман только начинает прикидывать, что это за грозы, как они будут относительно трассы, куда смещаться и т. д.

Через каждую минуту тот второй пилот начинал меня доставать своими вопросами. На Ил-14 они летали не выше 3000 метров и обходили их, то низом, то вправо, то влево.

Эта информация была сообщена раздражённым тоном, и Николай Андреевич, командир наш, пообещал второму пилоту выгнать его в багажник, если тот не прекратит доставать штурмана. Подействовало. Он успокоился. Грозы мы успешно обошли, и не терроризировал меня больше никогда.”

Один раз мы вылетели из Воронежа. Уже светало и смертельно хотелось спать и есть. Но уже скоро нам принесут завтрак, и будет полегче, а потом всего час с небольшим, и мы будем уже дома. Один раз мы вылетели из Воронежа. Уже светало и смертельно хотелось спать и есть. Но уже скоро нам принесут завтрак, и будет полегче, а потом всего час с небольшим, и мы будем уже дома. Смотрю. Впереди по курсу, заслоняя всё небо, висит огромное и страшное со шлейфом грозовое облако. Я в локатор. Масштаб 110. Засветки нет. Масштаб 200. Засветки опять нет. Включил задержку.

Только на максимальной задержке я увидел, что до грозы ещё километров 350 и висит она аж над Череповцом! Нам до неё ещё лететь минут 30, а за это время ещё и поесть успею. Поближе я разглядел её получше. Красивые, ничего не скажешь, грозы шли с запада на восток, поперёк трассы, и чтобы обойти этот фронт, надо было уходить на Восток километров на 150.



Локатор был древний. Верхней кромки облаков по нему определить было нельзя, но визуально видно, что они поднимаются до

11500 метров. Мы летели на 11100. Ещё набрали 1000 метров.



12100, я ещё так высоко не летал! Даже выше её на 500-600 метров нас потряхивало и зрелище этого огромного и красивого облака просто завораживало! Но чувства превосходства, что оно подо мной, и проплывает под моими ногами, не было.

Но лето заканчивается, пропадают грозы, и ты вздыхаешь с облегчением, но потом по ним даже скучаешь до следующего лета. Ну, у нас практический потолок, т.е. когда самолёт по полметра набирает, как раз и 12100метров и был. Запас располагаемой тяги у двигателей падает, как и падает подъёмная сила крыла.

Вот и Ту-154, который упал под Донецком, рассчитывал пройти СВ верхом, да столкнулся он с ростом температуры, да и восходящий поток подбросил их...

20 февраля 1990 года

Когда я в Питер прилетал, я всегда домой звонил из штурманской и с бабушкой своей говорил. Так продолжалось из года в год, так что даже дежурный штурман меня всегда спрашивал: “Как бабушка?”

В феврале её не стало. Отсидели мы дома до 9 дня, и я позвонил в эскадрилью, что на следующий день меня можно ставить в наряд. Поставили в резерв.

20 февраля 1990 года было ветреным. Ветер дул с Севера, поперёк полосы. В Мурманске скопилось много пассажиров и нас туда послали.

Там ещё сидел и Ан-24 со старшим пилотом-наставником на борту, который не мог сесть в Архангельске из-за этого сильного ветра. Туполь имеет самую большую боковую составляющую

щую ветра из всех наших самолётов и при сухой поверхности полосы, она равна 20-ти метрам в секунду!

В общем, этот пилот-наставник оставляет в Мурманске свой экипаж, в котором он был проверяющим, и сев на место второго пилота, нашего Саши, летит с нами.

Снижаемся, рубежи с учётом этого сильного и попутного, под 120-130 километров в час ветра мы выполняем. На 3000 метров, когда разрешалось иметь скорость 500 километров в час, мы попадаем в сильную болтанку и обледенение. Мои расчётные 10 метров в секунду на снижении, из-за скорости в 500, мы выдержать не можем и у нас большая высота. Пилот-наставник предлагает отвернуть вправо, но я упёрто требую выдерживать этот курс, как будто бы мы шли ленинским курсом.

Погасили скорость до 400 километров в час, а это максимально-разрешённая скорость для выпуска шасси и выпустили колёса, чтобы скорость не росла. Даже здесь попутная составляющая ещё была километров 80, хотя высота была уже 1200 метров. Я решил, что в этой ситуации лучше пораньше выполнить четвёртый, а потом выпустить закрылки, чем сначала выпустить закрылки, с проворотом выполнить четвёртый и против ветра выходить на посадочный курс.

Выполнили четвёртый, оказались выше метров на 150 и левее курса на 1000 метров. А до входа в глиссаду уже 3-4 километра. Николай Андреевич хотел вираж сделать, но говорит, пилот-наставник штурвал от себя крепко держит и мы почти разом выпустили закрылки с 0 до 38 градусов.

Почти сразу вышли на посадочный курс, снос был до 25 градусов, болтанка была сильной, вариометр иногда даже показывал до 10 метров в секунду, хотя больше 7 метров снижаться не разрешалось. Сработала сигнализация “Опасно земля!“, но полосу мы видели и уже в районе дальнего привода шли на курсе и на глиссаде. Снос уже уменьшился до 18 градусов. Мы сели...

Я плохо завёл, Командиры не ушли на второй круг... Пилот-наставник не имел права лететь с нами и должен был нести полную ответственность за происходящее.

Документы на сдачу на первый класс были уже готовы, но я подвёл всех, о чём честно и сообщил в эскадрильи на следующий день.

Больше всех пострадал я. Про пилота-наставника вообще не вспоминали, а меня отстранили от сдачи экзаменов на первый класс на год.

И насколько плох или не плох тот лётчик, который совершил единственную ошибку, до этого никогда её не совершав?

– Он не плох, если она одна, но цена её может быть слишком большой. А в 1992 году это стало называться человеческим фактором



На этом локаторе нельзя было определить верхнюю границу облачности. На экране локатора всё будет сплошной засветкой. Поэтому, по- возможности визуально оценить обстановку. Опасны будут очаги справа и слева, а если ещё и в облачности и опыта нет, то непременно примешь за грозу, и то что горы и грозы. Но со временем опыта набираешься, и уже по насыщенности цвета можешь определить грозящую опасность.

На более совершенных локаторах уже можно определить высоту облачности. Поэтому видны будут опасные засветки справа и слева, а при поднятии антенны грозное облако в центре и горы пропадут. На современных экранах, туда куда можно- зелёные, а куда нельзя- красные.

В Питере

В 1991 году я на Родину, в Питер попал.

Батуми находятся на самой границе с Турцией. Летишь туда, слева горы, а справа граница. Ещё не было серьёзных проблем с Абхазией, поэтому мы летали над морем, мимо Сухуми. Кстати, хороший город.

Санчасть там вообще была уникальной. Перед вылетом приходишь к доктору, а он такой пожилой и спрашивает: Пиль?

– Нет, конечно.

– Совсем не пиль?

– Выпэй тогда стакан этого сухого домашнего вина и лэти с Богом!

Самым интересным местом в Батуми была полоса 2500 метров длиной. Она не имела вокруг никакого ограждения, и дети даже выходили играть в классики, а иногда на полосе могли даже появиться коровы или другие парнокопытные. Забор был только на торце полосы, с огромной дырой посредине, как раз по диаметру фюзеляжа, потом был пляж метров 20 и завершался он железобетонным волнорезом. Если не взлетишь – шансов выжить нет никаких.



Кстати, отдыхая в 82-ом в Батуми, хлебосольный хозяин не пустил меня в море, пока я не выпил с ним стаканов 10 того домашнего вина! Нормально, только желудок был переполнен.

В общем, даже когда не было электричества, и привод не работал, по локатору найти место полосы не составляло большого труда. Заход на посадку, как и большинстве Черноморских аэропортов был со стороны моря. А взлёт всегда в сторону моря. Кому не нравилось, тот оставался в горах. Без самолёта, но в обломках. Никого эта перспектива не устраивала.

Хуже когда были грозы. Как я уже говорил, слева горы, справа граница, но везде грозы. Причём, как назло, в основном по курсу. Что как обошли, но в горы не ушли и Госграницу не нарушили.

Александрю Алексеевичу и Игорьку ещё хуже. У них локатора нет и куда я их везу, они не знают.

Но я всё им говорил, чтобы им не так грустно было. В общем, всё уже позади, уже даже ливневая стена сзади осталась, и мы уже выпустили колёса и идём в глиссаде. Даже дали электричество и у нас всё заработало, но мой опыт говорил всегда:

“ Никогда не расслабляйся!”

То ли Игорь, то ли Александр Алексеевич заметил коров на полосе, и я приготовился к возвращению в тот ад. Но коров успели убрать, и мы сели.

Я когда-то смеялся, был приказ, когда где-то на Дальнем Востоке Ил-62 на пробеге столкнулся с коровой.

2

$MV / 2$ – помните? Это кинетическая энергия. Что это такое? Я в детстве скатывался на велосипеде с моста. Разогнался так, что каждая трещинка в асфальте отдавалась в руле, это уже была скорость 60-70 километров в час или около 20 метров в секунду, а в этот момент, какая-то муха перелетала через дорогу и попала мне в лоб. Я чуть с велосипеда не слетел.

Это кинетическая энергия мухи перешла в энергию удара.

А если корова, что может быть? Корова, она ведь всегда тяжелее мухи, а скорость у нас на посадке 260-280 километров в час или около 70 метров в секунду!

Начался ливень, и мне было хорошо. Употел я малость.

На рисунке изображена та полоса. По впечатлениям- Impressions. Импрессионист. Стало быть, справа находится перевал. Он не виден. За перевалом Турция, поэтому, если уходить на второй круг по правилам, то надо левым разворотом, то есть возвращаться в тот грозовой ад. Молния по курсу -это хорошо, потому, что снаряд дважды в одну воронку не падает

Вот так в грозы летать. А у меня много таких случаев. На войне год за три, а у нас при определённом налёте год за два. Поэтому и стажа трудового пятьдесят четыре года. (двадцать три в небе, которые идут в двойне и восемь на земле.

Один вылет из Батуми.

Как-то мы сидим в Батуми. Уже лететь, наш механик Володя уже и самолёт заправил, мы с Игорем задание подписали и решение на вылет приняли, и наши безбилетные пассажиры томятся от жары в переднем багажнике, а Командира нет.



Отбиваемся от перевозок. Говорят, что всего-то этот тук весит 20 килограмм, но я эти 20 килограмм даже от земли оторвать не могу. Жара под 30, но ветерок гнёт пальмы к морю. Нам можно взлетать с попутным ветром 5 метров в секунду. 5 метров, это, когда листья на деревьях шевелятся, но когда деревья гнутся устойчиво в одну сторону, то это явно больше 5!

Я запрашиваю диспетчера о ветре.

– А сколько тэбэ нужно?

– Сколько есть всё моё!

– Нэ устойчивый пят мэтров!

Наконец, появляется Павлов. В окружении ещё 2 друзей. Ведут. Похоже, сил не рассчитал. Как взлетать? Я почувствовал приступ гипертонии, я просто уверен. Так плохо, как с очень сильного похмелья.

Увидевшие это, наши “зайцы” молча смотрели на эту страшную картину. Наконец, один “заяц” сказал:

– А я, пожалуй, поеду на другом самолёте – и покинул его!

– Может, пусть летит в багажнике? но Павлов уже уселся в своё кресло.

– Шура, только ты ничего здесь не трогай, не мешай мальчикам взлететь – молил Вова.

Мы уже запустились и выруливали. Вся надежда только на Игоря. Только бы взлететь! Самолёт начал катится. Скорость росла плохо. Уже половина длины полосы, а у нас только 200.

– Хоть бы этот чёртов ветер стих!

Полоса уже кончалась, но скорость всё-таки достигла 270, и

Игорёша поддёрнул самолёт и забор пронёсся близко, слишком близко от нас, потом над самыми волнами, но скорость росла и наконец, набор. И вот уже чистое крыло и только стучит в висках...

Когда после захода трясутся руки

Закончился отпуск, и снова летаем. Отпуск был какой-то маленький, что нас даже после отпуска не проверяли. Первый рейс в Шереметьево. Первый рабочий день очень грозовым был. В Шереметьево посадочный курс 67 был и мы в поте лица до самого Савёлово эти грозы обходили и вот уже чистое Небо и все эти грозы в одну линию слева от нас и висят где-то ближе к полосе и нам не мешают. Мы летим красиво, на малом газе к третьему развороту, снижаясь метров по 5. Мы уже выпустили колёса и подходим к четвёртому. Крутим четвёртый и вот тут-то я и увидел, что там творится. А там молнии, подобно каплям дождя, пронзают свинцовую муть и ждёт нас поток воды и куча неприятностей.

Я помню в 84-ом, ночью, мы заходили в Киеве. Тогда я понял, что с Севера, из-за гроз к полосе не попасть и нам разрешили зайти с Юга. Я очень гордился, что завёл в таких условиях. Диспетчера всегда и почти во всех аэропортах шли нам на встречу, и если условия позволяли, мы заходили с той стороны, где было возможно это сделать. Исключение было только в Шереметьево, потому, что интенсивность движения там больше, чем, где-либо была и перестраивать поток с Запада на Восток вероятно, было непросто. Я доложил диспетчеру, но он не поменял посадочный курс и разрешил продолжать заход.



Мы пошли к Югу, то есть к Москве, хотя из виду нас потеряли. Мы были уже вне зоны действия посадочного лоатора и вне зоны посадочной системы. У меня были только данные от

Внуковского маяка, находящегося 25-30 километров на Юг. Расчёты по этому маяку были произведены ещё в Архангельске и старательно перенесены мной на схему, поэтому, пока маяк работал, я своё место знал очень точно. Выпустили закрылки полностью и начали снижаться.

– Куда мы летим?

– Я выведу вас между дальним и ближним.

Чуть правее проплывали строительные краны

, и мы всё же попали в ливневые осадки, но это продолжалось не более 5 секунд, треск в наушниках прекратился, наконец, заработал дальний и мы в зоне приёма курсоглиссадной системы. Я помню огромное чрево Боинга-747, стоявшего на предварительном старте, то есть под 90 градусов к полосе, и мы доворачиваем на посадочный курс. Заход был почти, как визуальный, которые нам разрешат только через лет 5. Мы сели.

У всех после этого захода тряслись руки...

Курс поменяли, и все эти грозы стали опять против нас. Взлетать, не садиться. Обошли.

В честь нашего захода состоялся разбор и нас обвинили в том, что мы не ушли на запасной.

Только мы и знали, что на том этапе полёта нам уходить было некуда.

Александр Алексеевич, великолепный человек, Лётчик, погиб, по той же причине, когда мы в Батуми с Игорёшей взлетали.

Игорь Валентинович, мой друг, капитан Боинга 777. Пока летает. Лётчики летают, обычно, пока не спишут или пока вперёд ногами не выносят.

Будучи уже Капитаном Боинга 767 вылетал из Греции, а двигатель отказал позже, над Украиной. За его спиной сидело около трёх сотен людей. Тогда он представил, как мне было тоскливо 9/10/84. Посадил самолёт в Минске.

Сейчас он Заслуженный Пилот Р.Ф. Ему присвоили это звание через пару лет, после того события.

Грозовой ужас

Пожалуй, самым уникальным рейсом был Питер–Оренбург–Алма-Ата, двумя экипажами. Вылет в три часа ночи. Первый экипаж летит до Оренбурга, в это время второй экипаж спит в хвосте, подложив под голову свои ноги. Полёт до Оренбурга длится около 3 часов, и этого времени должно хватить экипажу для бурлящей бодрости для полёта из Оренбурга до Алма-Аты и обратно, в общей сложности ещё 6 часов в воздухе. А на обратном пути можно ещё поспать, а уж если бессонница замучила, то уж к 20-му часу можно добраться и в профилакторий и уж там поспать. За этот рейс и особая оплата была. Первому экипажу, пока второй летал в Алма-Ату, можно было поспать.

Случилось так, что мне выпало дважды летать по этому маршруту, причём оба раза во втором экипаже. Первый раз всё было без приключений, а второй, через неделю, уже с ними.

Долетели мы до Алма-Аты, а обратно уже кругом грозы. Зашли на метео, и грустно мне стало – кругом грозы и над аэродромом тоже они. Если конечно, немного влево пойти, почти по другому коридору, то пройти можно, правда, от трассы придётся отклониться на 30 километров, но это всё лучше, чем слалом между них крутить!

Заправились по пробки, и пошли на взлёт. Полоса в Алма-Ате длинная, под 4000 метров, потому что жара и низкое давление, и вообще аэродром горный. Слева от нас горы и там уже два самолёта покоятся вечно. И нам диспетчер говорит, набирать 4500 над аэродромом. В общем, вводная. Напрасно я пытался объяснить про грозы – бесполезно, набирайте и всё тут! Крутим правый круг- далеко до гор, но после 1500 метров началось. В наушниках треск, стекло водой заливают и от этого лишний шум стоит. Самолёт болтает, как щепку, приводные станции, точнее их указатели прыгают, как бешеные, позже ещё и командир разволновался, а это совсем дурно. Мне и так ведь страшно!

Быстрее бы эти 4500 набрать, а мы тяжёлые и скорость падает хорошо и слалом, с обходом наиболее страшных гроз всё равно. Лучше бы порт закрылся, и мы бы спать пошли...

Я уже только примерно знал, где мы – потому, что из-за грозы, почти ничего не работало. Наконец, 4500 и нам дают курс на трассу, но каким разворотом правым или левым и как далеко до тех гор? Крутим правым, до гор далеко. Теперь не так страшно – есть высота и пространство для манёвра. Мы должны были пролететь над озером Балхаш, но из-за гроз не получилось и мы пошли более на Запад, срезаем трассу, да и гроз поменьше. Наконец, этот грозовой ужас закончился, шапки этих гроз уже под нами и диспетчер просит нас выходить на трассу, от которой мы отклонились уже километров на 50.



Порт после нас закрылся для приёма и выпуска всех самолётов. Но, нам уже всё равно и усталость и сон теперь самые страшные для нас...

Командиром был Коль Колич. Он был моряком, но страсть к Небу привела его через аэроклуб на левое командирское кресло. Он уже в возрасте и, я думаю, что кроме его кота, ближе у него никого нет.

Поэтому земные его мысли об этом коте. Сыт ли он, кто же гулять его выведет, если мы на запасной вдруг уйдём. Да и все остальные, кроме второго пилота уже другие люди – Коль Колич даже в штурмана бы не пошёл!

Коль Колич помер в феврале 2014.

Вторым пилотом был Санька. Мы с ним много лет пролетали. Такой худенький и, по моему, вообще безо всякой нервной системы. Наверное, она у него была, только на медкомиссии. Но я, правда, никогда не слышал о его эмоциях. Детство Санька провёл на Невском Пятачке и в Ладожском озере, поэтому, что здесь было уже более 70 лет назад, знает не по книгам. Как жив и здоров остался, уж и не знаю! То, что-то взорвёт, то от куда-то прыгнет. Полученные им с детства знания пригодились – не всякий может бомбу на дне обезвредить. Долго летал Саша вторым пилотом. Потом на Ан-148 заметили. Санька Капитаном на Ан-148 летал.

Он рассказывал, как отказало всё пилотажно-навигационное оборудование. Но он уже простился с жизнью, и уже было не очень страшно. Даже стюардессе разрешил позвонить. Родителям сказать, прощайте...

Ему удалось посадить самолёт и все остались живыми. Наградили? Он произнёс те же слова, что и после нашего комэски “Если нас награждать, то инженеру сидеть (в тюрьме) Поэтому, решили дело закрыть.” Там одно соединение было не закончено, поэтому со временем оно и вылетело из соединения. А тот мастер был в годах и провести остаток жизни в тюрьме было бы негуманно.

Сейчас Александр на пенсии.

Почему не было ни геройских, ни героических посадок как в Ижме.

Летал я безо всяких громких событий, работал по плану и безо всяких лётных происшествий, что потом даже дали знаки 5000 часов безаварийного налёта. Однако, начиная 1994 года.

Стажёр на борту и я трачу на его образование кучу своей энергии. Мы уже летим обратно, и я обращаю внимание на зарядный ток аккумулятора, который был много выше нормы. Тепловой разгон, подумал я и выключил его от греха подальше. В Архангельске был такой случай и его вовремя не заметили. * Произошло вскипание аккумулятора, легкий взрыв сорвал лючок и экипаж быстро сел от разгерметизации и пожаров на вынужденную посадку на аэродроме вылета.

У нас всё кончилось хорошо, правда, об этом событии никто не записал в бортовой журнал. В бортовом журнале записывают, как правило, те специалисты, в чей компетенции отказ происходит или по договорённости с бортмехаником. Бортмеханик сказал, что запишет, но забыл это сделать, а я не проконтролировал. Ушли в отпуск. Самолёт передали на другой рейс. И уже новый экипаж замечает, что аварийных источников электроэнергии – аккумуляторов нет.

Кто виноват – получается, что мы. Задержка рейса, а это ЧП. В общем, как сказали инженеры, я сделал всё правильно, и меня можно было бы даже наградить, если бы мы всё записали. Прошло два года...

Дело летом было. Летим мы как-то в Тюмень. Прошло 35 минут полёта и всё хорошо. Даже гроз нет.

Подлетаем к Белозерску. Проверяю электросистему и вижу, что ток зарядки аккумуляторов начал расти и на все мои попытки этот ток уменьшить, этот ток растёт всё равно. Ясное дело – тепловой разгон, было, проходили. Я и выключил их вообще. Рассказал нашему механику тот случай, несколько лет назад и полетели мы без аварийных источников электроэнергии. До Тюмени долетели без приключений и там нам даже их заменили на аккумуляторы фирмы Varta, которые стояли на Тюменских самолётах и не имели теплового разгона.

Прилетели домой, доложили, записали. Механик наш Александр, с которым мы ещё долго летали, даже к Папе пошёл, сказать какой я молодец. Я если честно, очень надеялся, что это ускорит процесс моего прихода на Международные Линии (но я не просил Сашу идти к Папе).

Скоро состоялся разбор всего отряда. Приватизировать нас хотели Чубайсы и другая всякая рвань. Пулково зарабатывать хорошо стало и для всей этой коды запахло бабками не мерянными, а по сему через главного своего пахана, решили они свою долю забрать. Отстоял

нас Демченко Борис Григорьевич, и под аплодисменты, переходящими в овации сказал “Приватизации не будет!”

После собрания, уже на выходе из зала, к нему подошёл наш штурман Смирнов, удивлённый тем, что я то безобразие вовремя заметил и предотвратил событие, которое даже могло быть нерадостным. Меньше, чем через месяц на всех самолётах уже были установлены новые аккумуляторы.

Все мы выполняли свою работу и меньше всего думали о наградах. Я уже отлетался и работал на земле, (меня уже наградили 7000 и 10000 часами без аврийного налёта) когда происходит героическая посадка в Ижме, когда в результате того же теплового разгона по отказывало всё навигационное оборудование.

Тепловой разгон, это когда уровень электролита(жидкость в аккумуляторе ниже установленного уровня или нагрузки непомерно большие по различным причинам)

Как следствие теплового разгона, температура батареи повышается, что влечёт за собой вероятность выделения дыма, короткого замыкания и даже взрыва выделенного кислорода и водорода.

15 января 1990 года недалеко от Свердловска, под Первоуральском в чистом поле из-за теплового разгона сел на вынужденную посадку Ту-134. Из 71 находящемся на борту человека 27 погибли, а самолёт разрушился...

Именно поэтому, каждые полчаса необходимо проверять электросистему и в случае теплового разгона, т.е. когда зарядный ток выше нормы и не снижается, их просто выключить. Три несложных действия проверить, подумать, выключить при необходимости.

И вот после той геройской посадки 7.09.10 в Ижме весь экипаж наградили...

Сейчас, на более современных самолётах стоит автомат, который при повышении этого зарядного тока просто отключает аккумуляторы.

Знание- Сила!

“Как-то меня решил проверить И.О. штурмана эскадрильи Виктор Степанов. Полетели мы в Уфу. Отдельные грозы успешно обошли и без особых приключений уже сели. Взлетаем, а там очень хитрый отказ локатора происходит, а грозы нас уже ждут. В руководстве по лётной эксплуатации, такого отказа вообще нет, но когда я ещё в Ульяновске учился, запомнил, что наша Берта Николаевна об этом говорила и, следуя полученным знаниям, я тот отказ устранил, и грозы мы успешно обошли. Такое у меня случилось на 16 году полётов на Ту-134 первый раз и я был уверен в передаче этого опыта, но этого не произошло. “ –так я в Книге писал.



Вот за этот случай нужно было награждать и в учебники писать, как Берта Николаевна позже сказала. Так как это было не исполнено, то под впечатлением я даже написал рассказ

Wissen ist Macht! Знание– Сила!

Когда я был маленьким, то часто болел. Это были болезни простудного характера.

Папа и мама напряжённо работали. Папа испытывал подводные лодки, а мама учила детей английскому языку и на переменах прибегала провести меня и заодно засунуть в меня какую-нибудь пилюлю. Ко мне приходила и моя бабуля, поэтому говорить о том, что я был брошен нельзя. Если, конечно, никто не мог навестить меня, то приходила соседка нашей огромной коммунальной квартиры тётя Вера. У тётя Веры не было правой руки,

Но с ней было здорово. Как-то я спросил тётю Веру куда она дела свою правую руку? На что она сказала, что меняла пробки и её дёрнуло током. Именно с тех пор я и начал бояться электричества.

Я уже закончил школу, и отучился в Академии, знал неплохо электричество, но страх посеянный ещё в детстве прочно сидел в башке. Это было плохо, потому, что электро- системой управлял штурман.

В 83 году меня отправили в Ульяновск переучиваться на Ту-134. А на этом лайнере вся электрическая система и управлялась штурманом. Я ещё кроме переучивания познакомился со своей будущей женой, которую даже потом прозвал Miss Ту-134.

5 июня я проводил её до дома и поехал спать в нашу гостиницу. Нужно было ехать на автобусе через мост длиной 98 копеек на такси, в ценах того времени. Я возвращался около

одиннадцати часов вечера, когда теплоход Александр Суворов, протаранил мост, из-за ошибки капитана. В этот момент по мосту шёл поезд, гружённый лесом. От удара поезд сошёл с рельс, некоторые вагоны сошли с рельс, а стволы деревьев вмиг заблокировали проезжую часть. Уже через пару часов мост начал функционировать, и я добрался до нашей гостиницы-общаги, когда ночь уже заканчивалась. Я плюхнулся в кровать и благополучно проспал. Первой парой было радионавигационное оборудование Ту-134А. Преподавала нам его Берта Николаевна, женщина строгая и очень принципиальная. А я опоздал. Я открыл дверь, и Берта Николаевна начала меня отчитывать, как нашкодившего ученика.

– Вы, что не знаете, что произошло?

-а что произошло?

-как, Вы не знаете?

Кстати, трагедия, унесшая жизни около двух сотен людей была неизвестна даже в самом Ульяновске! Событие не освещалось прессой вообще!

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.