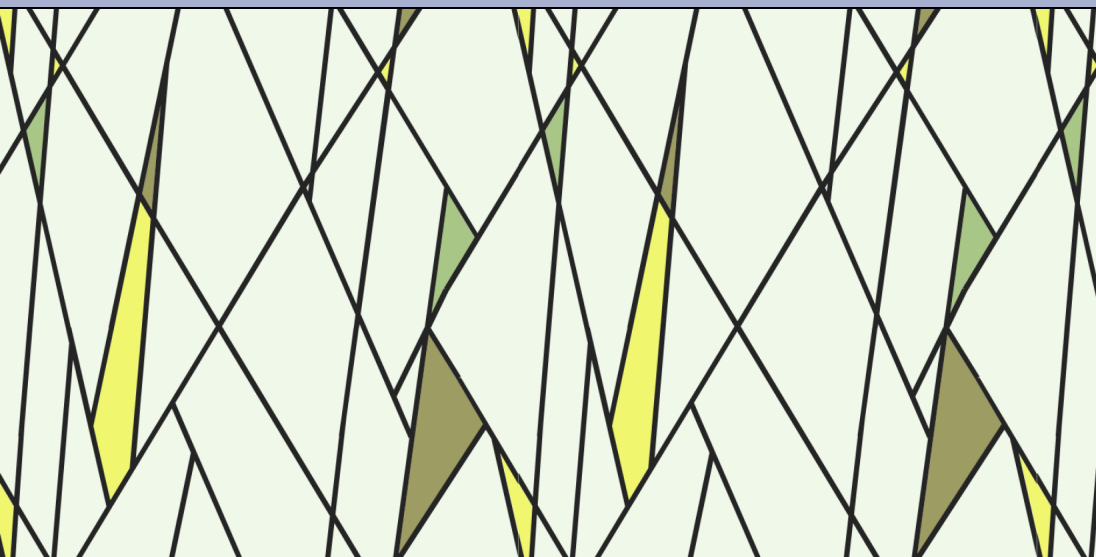
Александр Шевчук

Записки пилота «Свинтопруля»

Книга 2



Александр Шевчук

Записки пилота «Свинтопруля»

Книга 2

Издательские решения
По лицензии Ridero
2018

УДК 82-3
ББК 84-4
Ш37

Шрифты предоставлены компанией «ПараТайп»

Шевчук Александр
Ш37 Записки пилота «Свинтопруля» : Книга 2 / Александр Шевчук. — [б. м.] : Издательские решения, 2018. — 316 с.
ISBN 978-5-4493-7441-7 (т. 7)
ISBN 978-5-4493-7442-4

Работа пилота тяжёлого вертолёта — одна из сложнейших в мире. Многие тысячи часов, проведённых в северном небе, заставляют человека по-новому взглянуть на жизнь людей на земле и задуматься… Говорят, что любой человек может создать интересную книгу, если будет писать честно и от души. Автор старался писать именно так. А получилось или нет — судить читателям. Перед вами 7, 8, 9 части — это продолжение первой книги «Записки пилота «Свинтопруля» (6 частей).

УДК 82-3
ББК 84-4

16+ В соответствии с ФЗ от 29.12.2010 №436-ФЗ

ISBN 978-5-4493-7441-7
ISBN 978-5-4493-7442-4

© Александр Шевчук, 2018

Часть седьмая

«Память»

Начну «изда-лё-ё-ко-о». По телевизору идут очередные новости. Взволнованный телерепортёр сообщает, что далеко-далеко, в Таймырской тундре обнаружен самолёт ЛИ-2. Машина произвела вынужденную посадку посреди таймырских мхов на брюхо. Видно, что самолёт в довольно таки приличном состоянии. Движки слегка зарылись в мох, лопасти винтов естественно напоминают серп, поскольку изогнулись от соприкосновения с земной твердью. Внутри самолёта, на внутренней поверхности борта, между шпангоутом и стрингерами, видна довольно четкая надпись карандашом. Мол, такого-то числа произвели вынужденную посадку, на борту столько-то пассажиров, среди них есть женщины и дети. Часть экипажа, во главе с командиром, и несколько пассажиров — мужчин, отправились за помощью к людям. Как потом выяснилось, именно эти люди и погибли, не добравшись до людского жилья. Но остальных, кто остался на борту на месте вынужденной посадки, через несколько дней нашли, спасли и вывезли на Большую землю.

А самолёт остался. Над ним всходило и заходило солнце. Его фюзеляж заметали снега суровой таймырской зимы. Его поливали дожди короткого северного лета. Птицы, в своих осенних и весенних перелётах, пролетали над старым самолётом. Полярные песцы боязливо пробегали мимо этой железной штуки, от которой всё ещё пахло авиационным бензином.

Так прошло почти семьдесят лет. И вот самолёт нашли. Я не думаю, что его нашли случайно. Многие лётчики, летавшие на северах, знают, где в тундре или в холмах и горушках лежат обломки вертолётов и самолётов. Толку от этих знаний ноль. Никто не полезет вытаскивать старый самолёт, если только он не является раритетом или самолётом второй мировой войны. Вон сколько объявлений в авиационных журналах: «…сообщите сведения о нахождении самолётов „люфтваффе“, союзников (англичан и американцев) и т. д. и т.п.». Да и у нас иногда показывают репортажи о находке самолётов и танков, то в болоте, то в озере. Да и поисковики, я их считаю святыми людьми, пока ищут останки павших бойцов, находят обломки самолётов.

Извлекают из болотной жижи или из мёрзлой тундры, со дна озера или реки, то, что когда-то было самолётом, а вместе с машиной, если повезёт, из «небытия» возвращается и её экипаж. По номеру двигателя или авиапушки выясняют весь путь воина вплоть «до его минуты роковой». Потом

находят его родню, хоть сына, хоть внука, хоть внучатого племянника, хоть кого-нибудь, чтобы знали люди на земле — ещё один не пропал без вести, а погиб в бою, как герой, исполнив свой долг до конца.

А потом над обломками самолёта стоят специалисты и прикидывают, что с ними делать. Если осталась хоть треть самолёта, возникает мысль — а не восстановить ли его?! Ну, чтобы можно было хоть в музей поставить. А особо «везучим» или хорошо сохранившимся самолётам (танкам), возможно, повезёт, их восстановят до лётного или рабочего (если это танк) состояния.

Нашему ЛИ-2 повезло. В таймырской тундре появились специалисты. Они осторожно расстыковали самолёт, разобрали его. Я видел, как вертолёт МИ-8 брал на подвеску зеленоватый фюзеляж самолёта и увёз его на Большую землю. Потом фюзеляж, плоскости и двигатели погрузили на баржу и повезли в Красноярск, где самолёт будут восстанавливать и возможно доведут до лётного состояния.

Вся эта эпопея с подъёмом, транспортировкой и восстановлением самолёта заварилась видимо по одной простой причине. В огромной стране под названием РОССИЯ не осталось ни одного летающего самолёта ЛИ-2. Да, что там летающего! Памятники, где установлен ЛИ-2, можно на пальцах перечесть! Только в Салехарде, возле аэропорта стоит один ЛИ-2, серебристого цвета, в Монино (в музее авиации) есть один и в музее Северного флота, по-моему, есть ещё один. А летающего ни одного больше нет. Последний летающий экземпляр разбился несколько лет назад. Упал на дома дачного посёлка в ближнем Подмосковье. В стране, где в годы Великой отечественной войны ЛИ-2 был основной машиной военно-транспортной авиации, а в послевоенные годы, вплоть до появления самолёта ИЛ-14 (ИЛ-12), был рабочей лошадкой при перевозке грузов и пассажиров, а в полярной авиации (полёты в небе Арктики и Антарктики, ледовая разведка), ему вообще не было равных. Это самолёт-легенда, по которому до сих пор вздыхают старые лётчики, техники, полярники. И вот не осталось ни одного. Даст бог, нашего «найдёныша» доведут до ума, и уютный рокот его лопастей и движков мы услышим из поднебесья.

Когда тут исполнилась юбилейная дата трассе «АЛСИБ» (Аляска-Сибирь), к нам прилетел красавец-самолёт DC-3. Это с него, по лицензии, мы делали свои ЛИ-2 (назвав их в честь инженера Лисунова). Так вот, заморский «предок» выглядит ничего себе, как конфетка! Блестят полированные коки винтов, лоснится от хорошей покраски фюзеляж, да непривычные для машин 30-х годов прошлого века, торчат антенны УКВ-радиостанций. Да в кабине пилотов, поверх привычной приборной доски, закреплён GPS-навигатор, дитя нынешней эпохи, эпохи спутников. Смотрю я на то, как бережно хранят, содержат, обслуживают и летают на нём наши бывшие союзники и горькое чувство обиды ранит моё сердце.

Я понимаю, у них, на той стороне «большой лужи» (океана) более сытая, спокойная жизнь. Над их головами за один век (всего СТО лет!!!)

не прокатились две революции, две мировых войны, одна гражданская, три разрухи, две голодовки, коллективизация, индустриализация, два послевоенных восстановления народного хозяйства, одна перестройка, куча реформ «младореформаторов», один дефолт, и как вишенка на торте — санкции западных «партнеров»! И они как-то находят время и деньги, чтобы сохранить старые самолёты (и не только самолёты и вертолёты, но и паровозы, правда паровозам повезло, и мы их храним, хоть немного, но храним, и они у нас ездят, водят ретро-поезда) для памяти будущих поколений. Хотя, если честно сказать, DC-3 у них летает не только, как музейный экспонат, он вполне себе рабочая лошадка. Возит грузы и людей в Латинской Америке, на Аляске, а с новыми (турбовинтовыми) двигателями и пятилопастными винтами этот самолёт спокойно летает в высоких широтах.

Гитлер и его приспешники когда-то грезили о тысячелетнем рейхе. Правда, мы этому рейху свернули шею через двенадцать лет после его образования. Америка сравнительно молодая страна, и им обязательно нужно как-то отметить свой путь в истории. Поэтому они так старательно создают свои музеи. Музей первой кибитки переселенцев, музей-шахта на золотых приисках Юкона, музей того, музей сего. Видимо история тысячелетней Руси, её просторы, оказали своё влияние на особенности нашего менталитета, отношения к тому, что нас окружает. Много раз русскому народу приходилось из пепла, из руин восстанавливать целые города, возрождать из разрухи огромные промышленные предприятия, или строить их на прежнем месте снова. Может быть, поэтому нет такого трепетного отношения к прошлому. Хоть к образцам техники прошлого, хоть к старинным зданиям. Ах, подумаешь, ах, ерунда! У нас этого добра завались. Ан, нет! Не успели оглянуться, а и нет ничего. Не успели, не досмотрели, а то и тупо порезали на металл, как самолёт ЛИ-2 и не его одного. И вот уже о том, что было, что стояло на этом месте (если это здание), что здесь летало или ездило, напоминают только старые фотографии или чертежи.

У меня всегда возникает лёгкое чувство зависти, когда я смотрю, как англичане отмечают день битвы за Британию. Они конечно молодцы, достойно сражались в воздушных боях против гитлеровских люфтваффе. И в память о тех славных днях сохранили летающие символы той эпохи. И когда видишь, как над головами людей, восторженно глядящих в небо, пролетает строй самолётов времён Второй мировой войны, сердце тоже заполняется радостью. В центре строя летит бомбардировщик «Ланкастер», а за левым и правым крылом, выдерживая строй, висят истребители «Харикейн» и «Спитфайр». Люди провожают глазами самолёты, снимают их на видеокамеры и телефоны. И все, от любого мальчишки, до убелённого сединами старика, восторгаются славным прошлым своей Британии.

А ведь наша воздушная война за нашу Родину, за само право на жизнь, была не менее драматичной, гораздо более кровавой. Когда отмечали семидесятилетие Великой Победы на Красной площади, как обычно прошёл

парад. Я очень люблю смотреть этот парад. От первого и до последнего момента. Особенно мне, как авиатору, интересно смотреть воздушную часть парада. Я горжусь и любуюсь своей Авиацией. Моё сердце замирает от восторга, когда в мирном голубом небе над Красной площадью проплывают величественные самолёты дальней авиации ТУ-95, ТУ-22М3, ТУ-160, современные штурмовики и фронтовые бомбардировщики, скоростные истребители, рокочет винтами строй вертолётов армейской авиации. Это всё очень красиво и привлекательно. Но вы только на секунду представьте, если бы воздушная часть парада начиналась несколько иначе…

Чтобы оркестр на площади замолчал, и в этой тишине с неба донёсся мерный стрёкот авиационного движка. Впереди всей воздушной армады летит маленький самолётик, биплан ПО-2. Именно с него начиналась вся мощь советской авиации, авиации ПОБЕДЫ. Не было в Советском Союзе ни одного лётчика, который бы в начале своей лётной жизни миновал бы этот маленький самолёт. Не зря его называли «учебная парта». Сотни аэроклубов предвоенной страны готовили тысячи молодых лётчиков именно на этом самолёте. А уж потом, за маленьким ПО-2 в небе над Москвой должны появиться истребители И-16, И-153 «Чайка», ЛаГГ-3, ЯК-1, ЯК-3, ЯК-9, ЛА-5, ЛА-7, МиГ-3, штурмовик ИЛ-2, бомбардировщики СУ-2, ПЕ-2, ТУ-2, ИЛ-4 и ПЕ-8. Чтобы и ветераны на трибунах и мальчишки видели, каким воздушным оружием завоёвывалась Победа! А уж только потом в небе должна появиться современная авиация.

Ведь самолёт времён Великой Отечественной войны, это не просто летающее «железо». Это-ПАМЯТЬ! Память об оружии предков — прадедов, дедов, отцов. Не зря же люди ставят памятники. Памятник, ведь это от слова память. Как сказал в послевоенные годы один учитель-фронтовик своим ученикам: «Как только вы забудете эту войну, так сразу ждите новую…».

Я понимаю, что мои слова о самолётах-памятниках кому-то покажутся смешными. Да, сохранить такой самолёт, содержать его в лётном состоянии — это большие расходы, а у нас на это всегда денег нет. Вот на всякую фигню, эти бесчисленные шоу, деньги есть, а вот на «память» денег, увы, нет. Всё держится только на труде энтузиастов, любителей авиации, подвижников, которые по крупицам собирают старые машины, разыскивая в архивах чертежи, по старым фотографиям. Это титанический труд, низкий поклон этим людям и их золотым рукам за эту кропотливую работу. Но както же находят средства те же англичане, немцы, американцы. Смотришь на их вылизанные до блеска «Мессершмитты», «Мустанги», «Спитфайры» и диву даёшься. Да, у них многие машины являются чьей-то частной собственностью, собственностью довольно обеспеченных людей — любителей авиации. Но вот англичане собрали девять миллионов фунтов стерлингов частных пожертвований, чтобы довести до лётного состояния реактивный бомбардировщик пятидесятых годов прошлого столетия «Вулкан».

В Америке есть национальный музей авиации и астронавтики. Там хранится почти всё, что летало над американским континентом, начиная с самолёта братьев Райт, и заканчивая космическими ракетами. Я видел документальные фильмы об этом музее. Там можно не только увидеть все экспонаты, но и посмотреть фильмы и материалы об авиации, посмотреть, как восстанавливают старые самолёты, принять посильное участие в этом процессе, если захочешь, можешь помочь материально. Такие же музеи есть во многих странах мира.

Есть и у нас в России такой музей. Для всех любителей авиации, профессионалов, историков авиации знакомо это название — Монино. Мне довелось всего два раза там побывать. Жаль, что Монино находится довольно далеко от Москвы. Так же любому человеку, мало-мальски интересующемуся авиацией знакомо ещё одно название — Ходынка. Так назывался аэродром почти в центре Москвы, позади центрального аэровокзала, появившегося много позже. На этом огромном поле находилась бетонная взлётно-посадочная полоса ильюшинского завода. В интернете можно увидеть кадры, как на эту полосу садятся и взлетают с неё солидные корабли ИЛ-18, ИЛ-76, ИЛ-86. В своё время была очень хорошая идея — создать в этом месте самый главный, самый центральный национальный музей авиации СССР и России. Даже часовню построили в память об авиаторах, завезли какое-то количество экземпляров авиатехники. А потом, недальновидная государственная политика и невиданная алчность московских властей, какой там, на хрен музей в центре Москвы, когда квадратный метр земли стоит, будто здесь под ногами золотые россыпи, привели к тому, что все мысли и планы об авиамузее развеялись, как выхлоп турбин за самолётом. Всю землю Ходынки, где раньше проходила подготовка к параду Победы, отдали под застройку (вон пусть едут в подмосковное Алабино тренироваться), и теперь всё лётное поле занято новостройками. А авиационную технику, оказавшуюся в ненужное время не в том месте, постигла печальная участь. Я как увидел, что сделали с несчастными самолётами и вертолётами, у меня сердце кровью обливалось!

Прекрасный человек, журналист Сергей Лапенков придумал «Бессмертный полк». Теперь не только вся страна, но и весь мир видят, что это такое — «Бессмертный полк». Это уже нельзя назвать акцией, это движение души многих миллионов людей, от мала до велѝка, разных уровней и достатка, разного уровня образования, из разных городов, посёлков, сёл и деревень России. Идут люди с портретами своих отцов, дедов, прадедов, матерей, сестёр, бабушек, все родных и близких, кто воевал в ту, Великую Отечественную, кто погиб на фронтах, кто пропал безвести, кто умер от ран, кого замучили в концлагерях, кто работал на заводах, совхозах и колхозах в тылу, всех, кто и был тем великим поколением, создавшим великое чудо — День Победы 9 мая 1945 года.

Мы начинаем просыпаться от спячки, мы начинаем понимать, что мы не просто население — мы наследники ПОБЕДИТЕЛЕЙ!

Но те скрепы, о которых так много говорят первые лица страны, русская православная церковь, всевозможные учёные мужи в лице историков, общественных деятелей, это ведь не только «Бессмертный полк», такой могучий и очевидный, что с ним не могут справиться наши, да и не наши либералы, он им, как бельмо на глазу. Это каждодневная, кропотливая, незаметная работа по воспитанию молодёжи. Иначе, зачем возрождать Великую Россию, могучую армию, зачем осваивать все эти богатства недр, если некому будет это передать?

Я запомнил, как моя бабушка говорила: «Воспитывать надо, пока поперек кроватки помещается». С какого возраста надо воспитывать патриотизм? И воспитывается ли он вообще? Воспитывается! Большевики в этом деле знали толк. Иначе не было бы этой даты — 9 мая. И нас не было бы. Я ведь начинал разговор «изда-а-а-лё-ё-ко» о самолёте ЛИ-2, о его возможном «воскрешении» до лётного состояния. Бережное отношение к такой технике, к своей истории, ведь не начинается на пустом месте. Пока ребёнок мал, я имею в виду мальчишку, ему очень важно дать в руки то, что его заинтересует. А что может быть самым интересным для маленького человека? Игрушка! Вы только представьте себе, если с самого детства, мальчик видит, держит в руках, играется точной копией боевого самолёта (танка), причём сделанной качественно, копирующей живую машину до мельчайших деталей. Мальчишка привыкает к внешнему виду своей, родной машины. Он начинает её изучать, интересуется подробностями: а это что, а это зачем, а как это устроено? Это же не та китайская жуть, которая лежит на прилавках магазинов игрушек. По ней же не поймёшь, какой страны, какого времени этот уродец, да он ещё жутко воняет химикатами. А ведь могли мы прекрасные игрушки выпускать у себя. Построить фабрику игрушек, это же не космодром забабахать, и не завод автомобильный. Во многих маленьких городках, где есть выход к большой дороге, организовать подвоз сырья, электроснабжение, оцифровку чертежей, изготовить современные пресс-формы и т. д. и т. п. И своим людям рабочие места, и детишкам радость. Простите за такое «лирическое» отступление.

Так вот, держит малыш в руке игрушку, смотрит на неё, а это не проходит бесследно. От маленькой игрушки осуществляется постепенный переход к более серьёзным вещам. В моей юности в журнале «Техника молодёжи», по-моему, к 30-летию Великой Победы была такая историческая серия «Оружие победы». В каждом номере: самолёты, танки, пушки, пулемёты, подводные лодки, корабли. Качественные цветные иллюстрации в трёх проекциях, всё в масштабе, с мельчайшими подробностями. Плюс подробная статья на соседней странице: что это, где летало, где плавало, где стреляло, кто конструктор, где изготовляли, в каком количестве, кто на нём воевал, чем знаменит именно этот экземпляр, изображённый в журнале. Была историческая серия «Паровозы», да много чего было. Главное, иллюстрации выполнены талантливыми художниками,

с особой достоверностью, изобразившими ту или иную боевую машину. А мальчик растёт, впитывает всё новые знания, возникает интерес к серьёзной литературе. И вот уже пошли книги — воспоминания лётчиков-фронтовиков. Уже перечитаны «Небо войны» Покрышкина, «Верность Отчизне» Кожедуба, «Боем живёт истребитель» Скоморохова (это я о своём чтении), и т. д. и т. п. Ведь ничего сразу не происходит. Идёт кропотливая, ежедневная, незаметная работа. Но для меня, уже взрослого человека, до сих пор нет ничего роднее наших самолётов времён войны, танка Т-34, пушки ЗиС-3, подводной лодки «Щука», автомата ППШ. Это как-то получилось само собой. Да, потом, когда вырос, окончил лётное училище, стал летать, появилась возможность покупать дорогие книги по истории авиации, вооружений, подводного флота, танкостроению, паровозам. Я стал разбираться в военной технике нашего противника и союзников. У меня огромная библиотека по всевозможным видам техники. Интересно, когда я помру, куда жена всё это будет девать? Вроде и шутка, но не очень весёлая, годы летят и здоровье уже не то. Иностранная техника, оно конечно интересно, но сначала нужно изучить своё, родное.

Если бы этому, о чём я написал, было уделено больше внимания на государственном, да и не только государственном уровне, то не возникали бы такие ситуации, о которых и писать неудобно. А то читаешь, что в каком-то областном городе заказали ко Дню Победы огромный плакат, чтобы повесить на центральной площади у Вечного огня. А на этом плакате, вместо «тридцатьчетвёрки» (танка Т-34) изображён немецкий танк Т-IV с бравым улыбающимся фашистом, торчащим из башенного люка. Ни фига себе, поздравили дедов-фронтовиков. Они немецкие «тигры» жгли коктейлями Молотова, останавливали из противотанковых ружей, а тут нате вам, как в анекдоте: «Привет освободителям Харькова от немецко-фашистских захватчиков!». И уже не знаешь, кто это приветствует освободителей Харькова, то ли немецко-фашистские захватчики, то ли безголовые начальники, заказавшие такой плакат. И уже приходится снимать фильм «Мы из будущего», а для особенно безголовых, продолжение «Мы из будущего-2», чтобы «внучкИ» победителей хоть так поняли, что такое была та война, и какой это грех торговать орденами и медалями дедов.

А ведь государственный деятель или руководитель областного или городского масштаба не появляется на ровном месте, в одночасье, как гриб после дождя. Ведь он тоже рос из какого-то мальчишки, что-то читал, где-то воспитывался. Но когда к нему обращаются за помощью, финансовой, административной, помочь сохранить для потомков тот или иной экземпляр военной техники (самолёт или танк), то люди натыкаются на стену непонимания или отговорки: «Нет денег, это сейчас не нужно, в стране кризис, а вы тут понимаете — со своими самолётами и танками...».

Совсем недавно показали репортаж. Бывший лётчик с небольшой группой единомышленников бьётся за сохранение самолёта ИЛ-14. Уже и су-

дебные приставы хотят отобрать самолёт за долги, и жена, потеряв всякое терпение, в сердцах говорит: «Сил моих нет терпеть, или я — или самолёт!». У человека уже и здоровья нет, а он всё пытается спасти для потомков уникальный экземпляр. Уже нарисовались иностранные покупатели. Приедут, заплатят, заберут и сделают из него конфетку. А старый лётчик стоит, как Брестская крепость. Всё надеется — а вдруг услышат, а вдруг помогут.

Много лет назад у нас, в Республике Коми, в аэропорту Сыктывкар поставили самолёт ИЛ-14. Такой же, как тот, о котором говорилось в репортаже по центральному телевидению. В углу площади, по диагонали от здания аэровокзала стоял красавец самолёт. В память о тех лётчиках и техниках, благодаря которым эта красивая машина летала в северном небе, в память о том, какой была Коми авиация.

Недолго простоял. Сгорел, не до конца, но сгорел. Скорее всего, подожгли. Несчастный самолёт убрали с глаз подальше, на его месте появился водочный магазин. «Достойная» замена самолёту-легенде! Правда и магазин этот потом убрали, но не потому, что озаботились не высокими моральными принципами, а скорее интересы торговой алкогольной конкуренции сработали.

А ведь мог бы подойти к старому самолёту (он стоял на невысоком постаменте) маленький мальчик, держась за руку отца или деда, и поблёскивая любопытными глазёнками, задать кучу вопросов маленького «почемучки»: «А что это, деда (папа)? Самолёт? А какой? А зачем он тут?». И рассказал бы отец, глядя на мемориальную доску внизу постамента, о самолёте, о людях, на нём летавших. И слова отца не канули бы в пустоту, а легли бы маленьким кирпичиком мироздания в детскую душу.

Если мы не передадим свои знания, свою память, свою историю будущим поколениям, если не сбережём все эти самолёты (танки) — памятники, тогда зачем мы вообще жили?! Неужели прав окажется страшный упырь, язык не поворачивается назвать его человеком, Йозеф Геббельс, который говорил: «Отними у народа историю и через поколение он — толпа, а через два — им можно управлять, как стадом». Не дай бог нам убедиться в его правоте. Хотя с нами сейчас это постоянно пытаются сделать. Так что старые самолёты-памятники, это не только оружие наших предков, но и наше оружие в борьбе с беспамятством. Пока живы — помним! А раз помним, значит не всё ещё потеряно.

«Седьмое чувство»

> «Испытай один раз полёт, и твои глаза навечно будут устремлены в небо. Однажды там побывав, на всю жизнь ты обречён тосковать о нём»
>
> *Леонардо да Винчи*

Как это седьмое чувство? Ну, с первыми пятью всё понятно. Зрение, девяносто процентов информации человек получает при помощи своих глаз. А может и не получает, не зря же говорят: «Глаза бы мои на тебя не глядели». Малейшее движение объекта, измерение или изменение расстояния до него человек мгновенно улавливает, если он, конечно, не подслеповат. А уж если глаза подвели, тут на помощь приходит слух. Вы заметили, что если слабовато зрение, то у живого организма, как правило, очень хорошо развит слух. Чего не увидим, то прекрасно расслышим. Хорошее обоняние, т.е. нюх, человеку очень пригодились. «А чем это вкусненьким пахнет? А чего это дымом потянуло, не горим ли?! А что это за прекрасный аромат духов?!», и т. д. А хорошая жена, ещё только муж открыл своим ключом дверь, уже по запаху знает, сколько он выпил и с кем. Правда, некоторые представительницы прекрасного пола утверждают, что они улавливают запах алкоголя, ещё только благоверный ступил в подъезд многоэтажного дома. Ну, вкус, это само собой. Надо же разобраться — горькую или сладкую пилюлю подсунула тебе жизнь. И, наконец-то — осязание. Нам же мало увидеть, услышать, унюхать, лизнуть языком, нам же надо ещё и «пошшупать». Как в анекдоте: «Вы верите в любовь с первого взгляда? Понимаете, у меня такой возраст, плюс зрение слабое — тут щупать надо!».

Шестое чувство — это уже более тонкое понятие. Чувствительные и высокоразвитые существа, именующие себя «человеками», так и заявляют: нутром, позвоночником, попой чувствую. Такой разброс говорит лишь о том, где у человека включатель этой «чуйки» расположен. Где он расположен, тем и чувствуют.

И лишь немногие люди на земле, а их и, правда, немного, по сравнению с семью миллиардами «человеков», населяющих нашу прекрасную планету, обладают этим редким — седьмым чувством. Зовут этих людей — лётчики. А седьмое чувство вобрало в себя все шесть перечисленных выше, плюс в него добавилось ещё что-то необъяснимое и прекрасное. И называется это седьмое чувство — чувство полёта.

Знаете, такое ощущение бывает только в детских снах, когда ты летаешь беззаботно, свободно, как птица. Вот, когда я уже начал летать самостоятельно командиром вертолёта, вот это детское чувство вернулось,

но не сразу, а после нескольких лет полётов. Когда ты более-менее уже набрался опыта и пилотирование не отнимает у тебя столько времени на распределение внимания, чего и куда нажать, что двинуть, чтобы машина летела, будто бы без твоего вмешательства.

Я сейчас говорю только о своих собственных ощущениях. Ведь все люди разные, у каждого свой темперамент и разная степень чувствительности. Но всякий раз меня не покидала мысль, что каждый полёт, это маленькое чудо. И это чудо ты каждый раз создаёшь своими руками. По-моему у Антуана де Сент-Экзюпери есть такое выражение: «Волшебство моего ремесла». Во-во!!! Очень точно подмечено — именно волшебство.

Но сначала, предвкушение полёта. Да, именно предвкушение. Ты ещё только готовишься к полёту, осматриваешь вертолёт, ходишь вокруг него, прикасаешься к амортстойкам, трогаешь антенны, хлопаешь по фюзеляжу, а где-то внутри тонко звенит струна ожидания. По грохочущему трапу подымаешься в грузовую кабину, и она гулко отзывается на твои шаги по рифлёному полу. Внутри фюзеляжа пахнет керосином, гидравликой (гидрожидкость АМГ-10), свежей краской, если вертолёт недавно из ремонта, эмалитом, резиной, нагретым металлом. Это сложный букет запахов, но ты как зверь, чуешь, пахнет вертолётом.

В пилотской кабине всё знакомо и привычно. Чёрные приборные доски тускло поблёскивают металлом. Приборы на них расположены в строгом порядке. Белые цифры на приборах смотрят на тебя. Стрелки приборов пока неподвижны, тускло поблёскивают ряды тумблеров.

Занимаешь пилотское кресло, не торопясь подгоняешь его по высоте, углу наклона спинки, каблуком ботинка крутишь барашек на педалях, чтобы педали заняли удобное (под длину твоих ног) положение. Лязгнул замок привязных ремней. Всё, уселся, устроился удобно. Ладонь правой руки ощущает привычную шершавость рифлёной «ручки» (РЦШ — ручка циклического шага, то, что у самолётов называется штурвал). Левая рука привычно погладила рычаги управления двигателями (РУДы), потом в левую ладонь ложится тяжёлая рубчатая рукоятка коррекции «шаг-газа». В этой рукоятке и сосредоточена вся силища могучих двигателей. И своей левой рукой ты будешь управлять могучим табуном в одиннадцать тысяч лошадиных сил. Не слабый такой табунчик, да?

Когда двигатели запущены, прогреты, все системы проверены, работают нормально, всё, что нужно включено, согласовано, установлено — вот тогда и начинается самое интересное.

Огромный вертолёт стоит, чуть покачиваясь, на своих амортстойках последи бетонного щита. Лопасти несущего винта, а его диаметр тридцать пять метров, со свистом молотят воздух. Левой рукой выводишь РУДы на среднюю защёлку, несущий винт резво набирает обороты.

Всё! Можно зависать. Меня всегда приводил в восторг этот момент. Плавное движение моей левой руки, тянущей вверх «шаг-газ» повлекло за собой движение качалок и тяг управления. И вот вся мощь гидроусили-

телей (а там усилие до двадцати тонн) заставила тяжёлую машину весом в тридцать пять тонн (сейчас на борту только экипаж и топливо, поэтому вес небольшой, нет загрузки) плавно оторвать колёса шасси от бетонки. Правая рука движением «ручки» привычно парировала попытки вертолёта сместиться куда-нибудь в сторону. Забавное, всё-таки, ощущение — лёгкие, почти незаметные движения правой руки, и вертолёт, слегка покачиваясь, послушно стоит на месте. Взгляд привычно скользит по приборам, мельком засекая показания оборотов турбокомпрессоров, обороты несущего винта, курс на приборе. Чуть двинул педали, и машина послушно поворачивает нос, изменяя курс. Небольшое движение «шага» вверх, и вертолёт шустро изменил высоту висения. Только что висели на трёх метрах от щита, а теперь уже десять. Запас мощности есть, центровка нормальная, машина чутко отзывается на малейшие движения педалей, «ручки», «шага».

Ласковые лучи солнца играют бликами на стёклах приборов, на полу пилотской кабины. Зелёная трава за краями посадочного бетонного щита трепыхается, прижатая потоком воздуха от несущего винта, синее небо во весь горизонт и золотисто-оранжевая тайга вдалеке, за площадкой, слегка покачивается за стёклами кабины.

Ну, что, поехали? А, поехали!!! «Экипаж, взлетаем!». Плавненько чуть двинул «ручку» от себя, одновременно добавляя мощь двигателям, чуть вправо вкручивая коррекцию и увеличивая шаг винта. Машина послушно опускает нос и начинает плавно двигаться вперёд, незаметно набирая высоту. Край посадочного щита уходит назад, под тебя. По мере увеличения мощности, чуть нажимаешь на правую педаль, чтобы нос вертолёта не ушёл влево с взлётного курса. Чувствуешь спиной и «пятой точкой», как могучая сила тянет тебя вперёд и вверх. Это, конечно, не взлёт на истребителе, но тоже впечатляет. Земля уносится назад всё быстрее, стрелка на приборе скорости запрыгала и поползла к цифре — 50. Вертолёт проходит режим «трясучки» (переход винта на косую обдувку), ещё чуть придавить «ручку», и добавляешь «шаг», увеличивая режим вплоть до взлётного. Размеренный доклад механика: «Режим взлётный!». Я и сам вижу, что взлётный, но доклад обязателен. И вот теперь я выпустил на волю весь свой табун в одиннадцать тысяч лошадей. Движки заходятся на взлётном режиме, вертолёт мощно набирает высоту и скорость, оглашая всю округу звенящим звуком турбин и рокотом лопастей.

Вот это ощущение, когда ты сначала отпустил весь табун на волю, а потом, через некоторое время, прибрал взлётный режим (его нельзя держать больше 60 секунд, уж больно огромная нагрузка на движки и редуктор), и двигатели, покорные твоей воле, усмиряют свою мощь, — мне очень нравится. Взлетать на такой могучей машине в прекрасное синее-синее небо, это вам не фунт изюму! Настоящая мужская работа.

Земля, по мере набора высоты, как бы замедляет свой бег, и ощущение скорости притупляется, зато во всю ширь распахивается горизонт,

и ты одним взглядом окидываешь всю землю, и видишь ближние и дальние лесочки, озёра, изгиб реки, плавно несущей свои воды среди лесов и болот тундры.

В зависимости от высоты полёта и скорости на приборе бег земли воспринимается по-разному. Обычно она плывёт неспешно за бортом вертолёта, как неторопливый рассказ о жизни людей на земле. Если в хорошую погоду забраться на эшелон (большую высоту, километра полтора или три), то, кажется, земля останавливается, и ты висишь в бескрайнем небе неподвижно, и только стрелка на приборе скорости или медленно проходящие под тобой горные вершины, покрытые шапками вечных снегов, подсказывают, что ты всё-таки летишь. У самой земли полёт на бреющем вызывает вообще дикий бурный восторг, несмотря на очевидную и опасную близость земли. Она несётся под самым вертолётом со скоростью курьерского поезда. Деревья, кусты, ручьи мелькают, как при ускоренной перемотке киноплёнки. Но ты видишь это мелькание только краем глаза, боковым зрением. Глаза устремлены вперёд, и только вперёд, чтобы поймать тот самый миг, когда вертолёт чуть опустит нос, и ты, чтобы не дать ему столкнуться с землёй, чуть-чуть плавным движением берёшь «ручку» на себя. Ощущения от такого полёта непередаваемые. Специально такие полёты никто устраивать не собирается. За такое «воздушное хулиганство» могут быть крупные неприятности. Но иногда погода загоняла в такие рамки, что приходилось ползать, как говорится «на брюхе», чтобы добраться куда надо.

Развороты, виражи в небе, особенно когда вокруг изумительная погода, видна прекрасная земля внизу, доставляют удовольствие. Повинуясь движению твоей руки вертолёт плавно входит в разворот, увеличивая крен до нужной тебе величины (пятнадцать градусов, тридцать, а можно и больше, если сильно надо), скорость виража постоянная, шарик, показывающий скольжение, замер в центре изогнутой трубки в нижней части авиагоризонта, и машина идёт по невидимой окружности. И если ты идеально выдержал крен, скорость, не допустил скольжение, то при развороте на 360 градусов, т.е. полный вираж, и если атмосфера спокойна, ты попадёшь в свою собственную спутную струю (в поток воздуха, взбаламученный несущим винтом вертолёта), и вертолёт обязательно ощутимо вздрогнет и качнётся. А в голове весёлая «мысля»: «Виражик получился, на загляденье».

Вертолёт, даже такой тяжёлый, как МИ-6, в опытных руках может очень многое. Эта, на вид медлительная и, кажется неуклюжая машина, очень шустро может перемещаться и вперёд, и назад, и в бок, с довольно приличной скоростью. Может, перемещаясь, крутиться вокруг оси несущего винта, может делать, так называемую «воронку» (хоть носом в центр конуса, хоть хвостом). Да он всё может. Но главное не показательный пилотаж, как на чемпионатах мира по вертолётному спорту, а то, что вертолёт, как волшебный ковёр-самолёт помогает перемещаться в пространстве. А все

эти перемещения, вкупе с ощущением упругого сопротивления «ручки» и «шага», вибрациями, шумом и шипением воздуха из-под лент перепуска на снижении, если ты ощущаешь спиной, когда тебя слегка прижимает к спинке пилотского кресла при резвом маневрировании, все эти колебания земли за стёклами кабины — вместе и составляют тот не передаваемый калейдоскоп красок, движений, каким и является волшебство полёта. В приоткрытый блистер доносятся запахи послегрозового неба, кажется, небо пахнет озоном, грибами или осенней тайгой. По весне, в конце апреля в кабину врываются запахи тающего снега, а если стоишь на земле и ветер чуть сзади и сбоку, в кабину наплывает сладковато-приторный дурманящий запах сгоревшего керосина из выхлопных труб двигателей.

А вкус?! Да, насчёт вкуса. Один хороший человек и прекрасный лётчик Витя Лобышев, царство ему небесное, в свободную минуту, пока есть время до вылета, в комнате отдыха экипажей рассказывал молодым лётчикам, только пришедшим из училища: «Я, на своей „двойке“ (вертолёт МИ-2), когда облака прижмут, иду на бреющем над озером, и поток от несущего винта взбивает над поверхностью озера водяную пыль, и она через открытый блистер садится мне на лицо. Я слизываю влагу с губ и по вкусу воды сразу определяю, над каким озером пролетаю, и какая в нём водится рыба — щука, чир, пелядь или сорога! Во, как!!!». И смотрел на ребят серьёзно, только в глазах бегали чёртики, и краешек губ чуть-чуть трогала улыбка. А мы ржали: «Витя, завязывай со своими „правдивыми“ историями. А то пацаны захотят попробовать или проверить. Поубиваются же!».

Вроде и несерьёзно, а ведь чувство полёта, это именно смесь всех ощущений, чувств, которыми природа наделила человека.

Как я уже говорил, если летаешь долгие годы, то полёты уже воспринимаются не так, как выпускником лётного училища. Руки и ноги сами делают движения, которые за тысячи часов полётов организм лётчика запомнил и ты действуешь свободно. Ты уже не смотришь на приборы, можешь так, изредка, бросить взгляд: «Всё нормально», а голова вертится в нужную сторону, глаза находят точку в пространстве, куда нужно привести машину. И, кажется, она сама всё делает.

Снижаемся на посадочный щит. Движки облегчённо свистят, а в наушниках звучит размеренный голос штурмана: «Высота 100, скорость 100; высота 80, скорость 80; высота 60, скорость 60». Сейчас машина затрясётся, проходим переходный режим «трясучку». Штурман продолжает: «Высота 50, скорость 50». Всё, стрелка скорости запрыгала, она меньше пятидесяти не показывает, штурман продолжает: «Высота 40, 30, 20».

Ты смотришь на землю, плавно замедляющую свой бег, вот уже высота четырёхэтажного дома, до щита метров пятьдесят. Чуть добавим мощности движкам, поддержим вертолёт «шагом» и машина сама останавливается над центром посадочного щита, на высоте метров шесть. Вертолёт замер с поднятым носом и слегка опущенным хвостом, все вертолёты висят так.

Тихонько опускаемся вниз. Касание основных колёс, хоть они и далеко позади меня и ниже, но даже самое мягкое касание, я всегда чувствую. Плавненько опускаем нос вертолёта и чуть прокатимся вперёд по щиту, чтобы амортстойки разошлись, и вертолёт не раскачивало перед выключением двигателей. Нажал тормозной рычаг на «ручке», двигатели на «малый газ». Охлаждение две минуты, поднял обе руки, и рычаги кранов останова, нажав гашетки, двинул на себя. Двигатели затихают, слышно, как щёлкают компрессора на выбеге. Глаз косит на стрелку секундомера. Как там время выбега? У обоих движков в норме. Затормозил огромный несущий винт. Вот и всё, полёт окончен. Сердце успокаивается, но ты всё равно живёшь ощущением следующего полёта. Только прилетел, а уже опять хочется в небо. Ещё раз испытать то самое, волшебное чувство. Седьмое.

«Выбор не велик»

Когда-то, в годы развитого социализма, как было принято писать тогда в газетах, город Печора был не велик и не мал. Когда меня, выпускника Кременчугского лётного училища, в октябре 1978 года судьба привела на берега красавицы реки с таким же названием Печора, город был в самый раз. Мы же тогда не знали, что нас впереди ждёт светлое капиталистическое будущее и перед нами откроются неограниченные возможности рынка, который сам всё отрегулирует и устроит. Не знали, и потому работали, не покладая рук на благо страны и своих семей.

В те годы в Печоре всё крутилось, гудело, гремело, строилось. Родное авиапредприятие затихало только в короткие ночные часы, да и то не всегда. Большое железнодорожное депо, составы поездов день и ночь грохотали за северным концом взлётно-посадочной полосы, за макаронной фабрикой. Печорское речное пароходство, с речным портом, краны в котором замирали только в зимние месяцы, пока река стоит. Завод железобетонных изделий, мясокомбинат, молочный комбинат, швейная фабрика, мебельная, Печорский лесосплав за рекой, где до самого неба громоздились штабеля брёвен, плоты на реке, баржи, буксиры, земснаряды, «Ракеты» на подводных крыльях, изящный водный автобус «Заря» и т. д. и т. п. Рядом с городом большой совхоз, за взлётной полосой — откормочное хозяйство, а на окраине, на фоне Полярного Урала светит красными огнями труба Печорской ГРЭС, и виден её белый корпус. Город жил своей полной жизнью. В лучшие его годы в нём проживало около 65 тысяч человек.

А потом пришли новые времена. А вместе с ними пришли, как я их называю «эффективные менеджеры». Ну, как они могут руководить, вся Рос-

сия, а вместе с ней Республика Коми, испытали на себе. За те тридцать восемь с гаком лет, что я здесь — видно, как уменьшилось население города. Кто-то уезжает в большую Россию на пенсию, кто умер, кто остался здесь. Главное, и это самое плохое, что уезжает молодёжь. Работы в городе не особо много, многие предприятия закрылись, а многие еле дышат. Если верить статистике, то сейчас в городе Печоре проживает около 40 тысяч человек.

Поскольку я хожу по одним и тем же улицам, захожу в одни и те же магазины, посещаю два наших рынка, езжу на автобусах со знакомыми кондукторами, а в городе куча знакомых, друзей, знакомых друзей и т. д. и т. п., то идёшь по городу и почти всё время с кем-то здороваешься. Кажется, что это и не город вовсе, а большая деревня, где все и всех знают. Конечно, то в аптеку пойдёшь, то в поликлинику, то на почту, и кажется, что почти все тебе знакомы.

Этих троих я знаю уже тридцать девятый год. Когда ты, девятнадцати с половиной лет смотришь на сорокалетних мужиков, они тебе кажутся, вроде ещё и не «динозавры», но где-то так, к «мамонтам» поближе. Именно такими я увидел их всех. Они были, отцы-командиры. Один — самый, наверное, старый командир вертолёта МИ-4; другой — пилот-инструктор вертолёта МИ-8, а третий — командир эскадрильи самолётов АН-2. Мы, молодые лётчики, выпускники лётных училищ, смотрели на них во все глаза. А как же, щегольские блестящие лётные кожанки, наутюженные форменные брюки, белые рубашки со строгим галстуком-селёдкой, форменные фуражки с командирскими «дубами» (дубовые листья) по краю козырька, лёгкая седина на висках. А главное — уверенность в глазах, жестах, поведении. Бывалые пилотяги, которые умеют всё, летали везде, в любых условиях. А какой у них налёт, какие допуски записаны в пилотском свидетельстве, какой личный минимум! Мы были против них, как молодые щенята, против породистых, заслуженных ездовых псов, вожаков лётной стаи. Они на нас посматривали свысока, умудрённые своим опытом, и лётным и житейским.

Работа, есть работа, тем более лётная. Она сближает. Кто-то из молодых с ними познакомился поближе, попав в один экипаж, одно звено, одну эскадрилью.

Годы шли. Вот уже и мы стали на крыло. Выросли из вторых пилотов, стали командирами. Кто самолёта АН-2, кто вертолёта МИ-8, а кто (как я) вертолёта МИ-6. Вертолёты МИ-4 в 1984 году, если не ошибаюсь, списали и они стали лишь памятниками в аэропортах Вуктыл, Усинск, Инта, Воркута.

Мы набирали высоту полёта, набирались мастерства, у нас набрался довольно солидный налёт, соответствующие допуски и личный минимум, всё как у людей. Теперь уже и нам стало далеко-далеко за тридцать, уже на нас молодые лётчики посматривали, как мы когда-то на ветеранов. Уже мы передавали кому-то свой лётный опыт. Мы шли по дороге, которую

до нас проложили в небе наши ветераны. И если мы умели что-то делать лучше их, так это благодаря им.

А теперь мы сравнялись. Мы все на пенсии и уже никто, никуда не летит. И теперь я гляжу на них, и ветераны служат для меня ориентирами в пространстве и времени. Признаться, грустными ориентирами.

Один отпустил шикарную, как у настоящего священника, седую бородищу, правда, аккуратно подстриженную. Круглый год живёт со своей бабушкой за городом, на даче. Это хорошо приспособленный к зимней стуже и летнему зною дом. Приусадебный участок, теплица, картошка, морковка, зелёный лук, клубника. В городе появляется редко, видимо приезжает за продуктами, лекарством и пенсией. Выглядит хорошо, такой себе степенный, крепкий дед, ухоженный. Видимо, хорошая наследственность, доставшееся от родителей здоровье и долголетие, помогают ему в его не малые годы. Как говорил бандит Абдула из кинофильма «Белое солнце пустыни»: «Хороший дом и хорошая жена рядом, что ещё нужно человеку, чтобы достойно встретить старость...».

Другой, бывший комэск АН-2, болеет и довольно серьёзно болеет, как и его бабушка. Та, по-моему, вообще из квартиры не выходит. Когда его наши ребята, кто с ним когда-то летал, привозят в нашу санчасть на капельницу, мы встречаемся на лестнице. Он потихоньку, при помощи палочки, поднимается по ступенькам, поддерживаемый с другой стороны за локоть, молодым лётчиком (сказал тоже, молодым, это лётчик почти мой ровесник, ему под шестьдесят). Мы здороваемся. Он долго смотрит на меня своими выцветшими от времени глазами, тихонько пожимает своей слабой ладошкой мою руку: «А, это ты Саня! Ну, как дела?». Я слышу этот слабый дребезжащий голос, пожимаю слабую руку, и мне становится так хреново, что хоть вешайся. Я помню, какие у него были внимательные, острые глаза, ничего не упускающие из виду, глаза старого лётчика, каким крепким было рукопожатие его сухой, тёплой и крепкой руки, привыкшей цепко держать штурвал своего самолёта, когда садился и взлетал он с подбором с таких площадок, что диву даёшься, как он это делал. Что-то давно я его не видел, надеюсь, что отлёживается дома, если бы что-то случилось, мы бы уже знали.

А третий живёт в соседнем доме. Он совсем один. Когда мы здороваемся, я иногда подозреваю, что по старости лет он не всегда вспоминает и понимает, с кем это он поздоровался. Летом на нём старые синие аэрофлотовские брюки и старая потёртая до невозможности лётная кожанка. А зимой, старые ползунки, унты, демисезонная куртка и старая каракулевая шапка, правда, на ней нет нашего авиационного «краба» (эмблема с крылышками и листьями), но след от него, вмятина, явственно виден. Иногда он со мной не здоровается, видимо не узнаёт, а иногда смотрит, будто что-то припоминая. И всегда «Дед» (я его про себя зову «Дед», хотя прекрасно знаю, как его зовут) кормит голубей. И зимой, и летом, в любое время года. Покупает в магазине пакет пшена. Только он выходит из мага-

зина, голуби тут как тут, ждут. «Дед» высыпает пшено на асфальт вдоль стены магазина, и стая, хлопая крыльями, и гуль-гулькая, слетается к его ногам. Когда я вижу, как он кормит голубей, одна и та же мысль сверлит мою голову: «Это его последняя стая, его последняя эскадрилья…». Да, у него нормальная большая лётная пенсия, на жизнь хватает. Ну и чего толку с этой пенсии, если ты один, в пустой квартире.

Смотрю я на этих дедов, на эти мои грустные ориентиры, и думаю: «Да, Саня, выбор у тебя не велик». И тут же одёргиваю себя: «Какой, на хрен, выбор?! Ты о чём, Саня! Чего ты можешь выбирать? Всё уже выбрано и решено, только ты пока об этом не знаешь. И, слава богу, что до поры, до времени не знаешь. Не дай бог, таких знаний. Так что, живи и надейся, что может быть повезёт». Вот живу и надеюсь.

«Страсти вертолётные»

Поскольку уже сорок лет, считая годы училищные, я имею отношение к авиации, да и продолжаю работать в этой авиации, будь она неладна, всё, что касается летающей техники, особенно вертолётов, не оставляет меня равнодушным. Сколько раз давал себе зарок не переживать, не заводиться, ан нет, всё лезу, как дурак, читаю, думаю, сопоставляю — и мысли горькие и тяжёлые заставляют ныть сердце.

В наш лётный отряд пришло официальное письмо из конторы с названием «Башнефть», это дочка «Роснефти». У этой «Роснефти» столько дочек (и «Башнефть», и «Татнефть» и т. д. и т. п.), прямо мать-героиня, а не нефтяная компания. И пишет эта «дочка» на официальном бланке, что не будет использовать для своих полётов, а также пускать на свои вертолётные площадки воздушные суда (вертолёты) возрастом более двадцати пяти лет. ПРЭЛЕСТНО! А у нас, ну вся вертолётная техника уже за этим пределом. Так чего делать, господа хорошие?! Это уже вопрос к отцам-командирам нашей авиаконторы.

А тут ещё одна «животворящая» новость! Та же «Роснефть» планирует для доставки вахт на свои месторождения на Севере, а так же на плавучие буровые использовать вертолёты «Агуста-Вестланд 189». Собираются закупить приличное число бортов. Сумма сделки почти четыре миллиарда евро, и речь идёт, по-моему, о 160 бортах. Этот вертолётик я знаю. Хорошая такая, чисто европейская, вылизанная машинка, вес полётный до восьми тонн, шестнадцать пассажиров, крейсерская скорость приблизительно 280, максимальная дальность 1100 км, практическая — 370 (т.е. туда и обратно набегает 740), цифровая система управления двигателями, оборудован системой противообледенения, т. е. может работать

в условиях низких температур. Но это всё данные, так сказать рекламные, для завлечения публики. И вот уже Миша Леонтьев, да-да, тот самый Леонтьев, ведущий программы «Однако», он теперь подвизается в «Роснефти» специалистом по связям с общественностью, вещает на страницах прессы, что эта самая «Агуста-Вестланд 189», именно тот вертолёт, без которого «Роснефть» жить не может, именно эта машина идеально подходит для смены вахт, перевозки высокого начальства в суровых условиях Арктики. А МИ-8МТВ дорог, тяжёл. А в России нет вертолёта, чтобы закрыть эту нишу — полётный вес от шести с половиной до восьми тонн. Просто плакал, читая эту песнь крупнейшего «знатока» вертолётной тематики.

Вертолёт Агуста детище европейской фирмы с итальянскими корнями, имеющей трудно произносимое название типа «итальяно аэронавтико механико...». И тут выясняются забавные подробности: тридцать процентов акций этой вертолётной конторы приобрёл холдинг «Вертолёты России», ещё тридцать процентов приобрела «Роснефть», ну, и естественно сорок процентов осталось у потомков гордого Рима. Вот интересно, почему, к примеру, та же «Роснефть» не купила тридцать процентов акций Казанского или Ростовского авиазаводов? Знающие люди нам объясняют, что за этими действиями стоит высокая политика. Мол, итальянцы первыми во всей Европе заговорили об отмене санкций против России, да и Сильвио Берлускони, как-никак, личный друг САМОГО. Ну, надо же понимать! Я понимаю. Но Владимир Владимирович заявил иностранным журналистам: «Я не друг, не жених, я, прежде всего Президент РФ и отстаиваю интересы всех ста сорока семи миллионов граждан моей страны!». И это правильно сказано. А вот интересно, среди этих ста сорока семи миллионов россиян, как быть с интересами коллективов Милевского КБ, Камовского КБ, заводов Ростова, Казани, Улан-Удэ, Кумертау и многих других предприятий смежников, кто поставляет комплектующие.

Ведь судя по логистической схеме — фюзеляж этой Агусты будут клепать в Казани, редуктора делать в Перми, винты — в подмосковном Ступино, двигатели «Джэнерал-Электрик» будут ехать из самой Америки, а собирать всё это «счастье» в кучу будут в подмосковном Томилино. И стоить будет одна такая «птичка», аж тридцать миллионов североамериканских денег. А ведь ещё надо подготовить лётчиков, инженерно-технический состав, плюс тренажёрная подготовка (а, тренажёр, поди, в Европе), а всё это тоже деньги, и не малые. Интересно, а кто проводил расчёт, во сколько обойдётся доставка вахт на нашем МИ-8МТВ (всё наше, отечественное, экипажи переучиваются здесь, тренажёр здесь, запчасти наши) и такой же расчёт для импортной машины. Ведь у нас получается, хоть и не отвёрточная сборка, но всё же... Хотелось бы сравнить эти расчёты. И, как всё-таки поведёт себя этот красивый импортный вертолёт в условиях реальной русской зимы, русского севера, со всеми этими перепадами температур, метелями, обледенениями, и лютым морозом до минус сорок градусов. «Агу-

ста» эта ангарного хранения, или её можно оставить под открытым небом, допустим, при минус тридцать пять на неделю?

Я почему задаю такие дурацкие вопросы? «Газпромавиа», наши соседи и коллеги в Ухте, приобрели года три назад четыре изящных еврокоптеровских изделия EC-135. Очень симпатичная машинка. Этакий «Мерседес», но только с винтом вместо колёс, и летает. Имел удовольствие познакомиться с ним поближе. Полётный вес максимальный примерно 2900 кг, крейсерская скорость — 260, дальность примерно 630—650 км, два лётчика, четыре-семь пассажиров, стоимость от 4,2 миллиона евро. Внутри, ну сами понимаете, европейский комфорт, соответствующая отделка, я же говорю — чисто «Мерседес». Одна беда, хранить его надо в ангаре, как куда полетит, особенно в стужу, обледенеет, потом его нужно долго и нудно отогревать. В общем, всю зиму стоят в ангаре. Правда летает этот вертолёт сам. До высоты десять метров сам зайдёт, зависнет, тебе только надо тихонько его посадить. Правда, колёс у него нет, он на полозьях, и экипаж изображает руление, перемещаясь на высоте трёх метров над рулёжной дорожкой и перроном. А над заснеженным перроном, особенно если зимняя маркировка не просматривается, можно запросто попасть в снежный вихрь. Сам наблюдал. Ведь у нас тут север, зима, снег иногда бывает, поэтому вихрь тут как тут. Но это уже детали.

Я к чему всё это рассказываю? У нас ведь теперь «Роснефть» и «Газпром» решают, какие им вертолёты покупать и куда тратить деньги, которые у них остались после уплаты налогов. То ли на вертолёты, то ли на зарплату топ менеджеров, такую, что даже Президент слегка смутился, когда ему на прямой линии народ начал задавать неудобные вопросы про эту самую зарплату: «А я им говорил, что как-то неудобно получать по нескольку миллионов в день, когда такие пенсии и зарплаты в стране...». Они, конечно, послушались, засмущались и скинулись по несколько миллионов на больницы и медоборудование. Я сам видел по телевизору, как они отрывали от себя последнее. Был тронут, чуть не прослезился.

Когда начинаешь строить дом, самое главное, сама основа — это фундамент. Точно выбранное место, правильно, без перекосов заложенный фундамент, из хороших материалов — и дом будет стоять крепко и долго. То есть, не решив фундаментальные вопросы, в частностях мы будем наступать на одни и те же грабли.

В СССР государство планировало, где и как разведывать нефть, газ и другие полезные ископаемые. Министерство гражданской авиации (МГА) прикидывало, какие для этого нужны вертолёты. Здесь я слегка слукавил, ведь в СССР основным «Заказчиком» вертолётов были военные, а «Аэрофлоту» давали те же машины, только в гражданской раскраске, только кое-какие блоки снимут, да поставят заглушки на приборной доске и уберут некоторые тумблеры. Я имею в виду, вертолёты МИ-1, МИ-4, МИ-6, МИ-8, МИ-2, МИ-10, Ка-15. Ведь не зря говорят, что вертолёт — это про-

дукт «двойного назначения». Поставил пулемёты, пушки, бомбодержатели, прицелы, перекрасил — и воюй. Это потом появились сугубо «военные» машины — МИ-24, МИ-28, Ка-50, Ка-52, Ка-29, Ка-31. Единственным, чисто гражданским вертолётом в СССР, был Ка-26. Он первым и получил международный сертификат. А министерство авиационной промышленности (МАП) решало, где, на каких заводах и как будут производить всю эту вертолётную армаду. Управление учебных заведений готовило для этой армады лётчиков и техников. Система работала, как часы.

Уж сколько людей, соображающих в авиации и радеющих за её судьбу, просят Президента РФ возродить МГА и МАП. А бесполезно. Авиацией, я имею в виду гражданскую, кто только не командует. Есть министерство транспорта, в нём департамент воздушного транспорта, есть Росавиация, есть МАК (межгосударственный авиационный комитет), есть ОАК (объединенная авиастроительная корпорация), есть ОДК (объединенная двигателестроительная корпорация), есть холдинг «Вертолёты России», скоро, говорят, появится АК — авиационная коллегия, совет конструкторов и директоров авиазаводов. Как говорится, у семи нянек дитя без глазу. Уже есть авиация «Газпрома» (Газпромавиа), будет авиация «Роснефти», есть авиация МЧС — это вообще отдельная империя. Такое раздолье делить деньги на потоки, ручьи и ручеёчки. И вот что интересно, деньги, которые зарабатывают «Газпром» и «Роснефть», качая сырьё со старых месторождений, обнаруженных геологоразведкой при помощи ещё старых советских вертолётов, они всё-таки норовят, ну хоть часть, таки потратить на иностранного производителя. Видимо импортозамещение и лозунг «Покупай российское!», относится больше к овощам, сыру, пиву и колбасам. Если Дмитрий Анатольевич Медведев несколько лет назад не выказывал особого расположения к нашим Илам и ТУ, а говорил, что обеспечим пассажирские авиаперевозки при помощи «Боингов» и «Аэробусов». А через несколько лет, тот же Дмитрий Анатольевич, присутствуя при выкатке первого экземпляра лайнера МС-21 в Иркутске, заявляет: «При помощи этого самолёта мы будем завоёвывать долю в рынке авиаперевозок…». Во как! Сначала уходит с рынка, гробя свои авиазаводы, а теперь собирается вернуться на этот рынок. Есть у него такой министр Денис Мантуров. Тот тоже хочет совместно с китайцами делать широкофюзеляжный самолёт типа ИЛ-96. Такими технологиями владеем только мы, ещё американцы (со своим «Боингом» и «Локхид») и европейцы («Аэробус»). Когда-то умела моя родная Украина, КБ Антонова — АН-22, АН-124 «Руслан», АН-225 «Мрия», АН-70, но там свои «патриоты» уже убили авиапром за деньги американцев. На хрена Америке такой конкурент в лице Украины. Ой, не зря Дмитрий Рогозин зовёт авиастроителей Украины в Россию, чтобы не пропала школа великого конструктора Олега Константиновича Антонова. Главный «антоновский» конструктор Кива — уже в Азербайджане, будет помогать им создавать авиацию.

Выделило государство огромные деньги на производство ИЛ-114, ИЛ-96-400, но ушлые дельцы деньги напрямую авиапроизводителям не дают, размещают в «своих» банках, заставляя брать их под ну очень «интересные» проценты. А потом невинно интересуются и удивляются, а чего так удорожается производство самолётов?

На горизонте нарисовалась какая-то мутная компания с загадочным названием «Мубадала» откуда-то из ОАЭ, со смешным уставным капиталом, очень интересуется акциями холдинга «Вертолёты России». До фига же нарисовалось любителей половить рыбку в мутной воде, за счёт государства.

Миша Леонтьев ляпнул, что у нас эта ниша — российские вертолёты с полётной массой от 6,5 до 8,0 тонн, на 14—16 пассажиров свободна. Ну да, если не вспоминать про несчастный КА-62, сверкающий как рояль на авиасалоне «HeliRussia», но с иностранными движками. Он всё никак не дойдёт до потребителя. А МИ-54, который только в виде макета был на паре авиасалонов в Жуковском. На НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы) по этому вертолёту денег нет. Так откуда же они возьмутся, если господа из «Роснефти» предпочитают вбухать денежки в «Агусту». Это ведь так приятно летать на заключение сделок в Италию, Англию, Германию, а не в какие-то Казань, Ростов, Улан-Удэ. И авиационные начальники тоже прикидывают, ездить переучиваться, на тренажёр, всё это за границу, где командировочные платят в валюте, а это вам совсем две большие разницы, как говорят в Одессе.

Вон Индия у нас хочет заказать большую партию вертолётов КА-226Т. Молодцы! Но они хотят, чтобы мы им ещё и завод на их территории построили, их людей научили делать эти вертолёты. Они один раз такой номер уже провернули. Французский «Алуэтт-2» (Жаворонок) у них производится под названием «Лама». Хороший вертолёт, ничего не скажу.

Вот и хочется спросить, так что, на гражданском вертолётостроении России будем ставить крест?! Мы, которые умели делать всё, начиная от первого МИ-1 и заканчивая шедевром мирового вертолётостроения МИ-12, мы что, так и отдадим всё это?! И пойдём к иностранным дядям: «Продайте, научите делать вертолёты, а то мы, лапотные, сами ничего не умеем!». Я не зря говорил, что вертолёт — это продукт двойного назначения. Когда проектировали МИ-38, его тоже рассчитывали под импортные двигатели, и когда уже был виден край работы, американцы запретили поставку двигателей, и пришлось всё переделывать заново. Уже больше двадцати с гаком лет доводят машину, и вот только теперь она получила сертификат. Интересно, сколько будет стоить одна машина, и какую нишу на рынке она собирается занять?

Я ведь в вертолётную авиацию не с улицы пришёл. У меня болит душа за всё, что происходит с ней. И вопросы в моей голове теснятся и не дают толком спать по ночам. Ау-у-у!? Ответьте, хоть кто-нибудь? Спросить бы, да не знаю у кого.

«В болоте»

Как говорится, ничего не предвещало. Накануне мы сходили с грузом на Варандей. Это маленький посёлочек на берегу Баренцева моря, за 420 км на север от Печоры. Та ещё дыра, этот Варандей. Четыре площадки на берегу, у самой воды, а посёлок западнее по берегу где-то в километре. Даже в солнечную погоду на него взглянешь, плакать хочется. Бараки, мостки-тротуары поверх отопительных труб, магазин, дизельная электростанция. Сейчас, говорят, он разросся и теперь сияет огнями посёлок-красавец. На юг бескрайняя тундра, а на север — свинцовые воды Баренцева моря. Короче, отвезли груз, заночевали. С утра был туман, к обеду распогодилось, выглянуло солнышко, и мы покатили к себе домой, на юг, в Печору. Прилетели, собрались сдавать машину и заканчивать полёты, а тут в наушниках раздался бодрый голос диспетчера ПДСП: «...133-й, работа срочная появилась. Сходите на Тереховейскую буровую, надо с площадки Белый-Ю оттащить тальканат, шесть тонн!». Вот не было печали, работы то всего часа на полтора, но ничего не сделаешь, надо так надо. У нас экипаж усиленный, с нами летали командир звена Витя Выгузов и пилот-инструктор Юра Пискун. Я у него когда-то летал вторым пилотом. На Варандей начальники со мной летали для проверки и для налёта. Проверяли меня и друг друга. Витя Выгузов говорит: «Чего тут летать, до этого Тереховея? Слетаете без меня, я пока пойду в Пискуновском гараже полян накрою и вас подожду». И ушёл. Мы заправились по-быстрому, до четырёх с половиной тонн. Девочки «Заказчика» принесли заявки и справки на груз, мы запустились и поехали. До площадки Белый-Ю ехать пятнадцать километров, она на север от Печоры. Пришли, зацепили тальканат и покатили на Тереховейскую буровую. Она примерно в шестидесяти трёх километрах на запад — северо-запад от Печоры. Летим, солнышко светит, птички поют, небо синее, тепло — лето всё-таки как-никак. Тальканат идёт на подвеске хорошо. Он похож на большую приплюснутую сверху катушку ниток. Только вместо ниток толстый, просмоленный металлический трос, плотно-плотно намотанный на мощный деревянный барабан. И весит это «удовольствие» шесть тонн. Тяжеленный зараза, но ходит хорошо, на любой скорости. Ну, мы наглеть не стали, нечего истребитель изображать, едем на скорости 150, и хватит. Прикатили на Тереховейскую, зашли, поставили эту катушку на грузовую площадку, отцепились и взлетаем. Буровая стоит на краю болота с романтическим названием Ольховейнюр. Болото, как болото. Едем, до Печоры осталось километров тридцать, мы уже предвкушаем: завтра не в наряде, Выгузов в гараже, поди, уже всё приготовил, только нас не хватает.

Чего это за дела?! Гаснут оба зелёных табло сигнализирующих о нормальной работе обеих (основной и дублирующей) гидросистем. Зато за-

гораются два красных: «Отказ основной гидросистемы»; «Дублирующая включена» (она включается автоматически). В основной давление упало, о чём свидетельствуют показания манометра, зато ожил манометр дублирующей. Я сразу щёлкнул тумблером выключения основной гидросистемы. Из всех неприятностей, которые могут произойти на борту, отказ гидросистемы не оставляет выбора, необходимо подобрать площадку и немедленно произвести посадку, неизвестно, через сколько откажет управление, если уходит гидрожидкость. Без гидросистем управлять вертолётом невозможно. Нагрузка на педали три тонны (это, чтобы их только сдвинуть), на «ручку» — пять тонн; на «шаг» — двадцать тонн. Сами понимаете, если даже весь экипаж вцепится в «ручку», он её не сдвинет, максимум — отломает. Радист метнулся в грузовую кабину смотреть, не капает ли где с потолка, а может и течёт гидрожидкость. Тогда, нам вообще каюк, там же давление от 120 до 160 атмосфер, уйдёт гидравлика, не успеешь глазом моргнуть. А нам надо садиться по любому, счёт идёт на секунды. Под нами деревья высокие, на них садиться — лопасти несущего винта поломаем. До берега реки Печоры не дотянуть, управление откажет, будем беспорядочно кувыркаться прямо в тайгу.

Впереди показалось болото. Небольшое, без названия, да нам на фиг не надо его название. На борту нарастает напряжение.

— «Штурман, доложи Печоре, заходим на вынужденную на болото, отказ основной гидросистемы, дай координаты посадки...».

Всё делаем аккуратно, быстро. Глянул через левый блистер на это болото, ещё раз прикинул его размеры, ага, подходит, и шустро завалив левый крен, одновременно сбрасывая высоту и гася скорость, поехал к земле. Как говорится, разворот вокруг колена. Скоренько так приткнулись на болото, поближе к его краю, к деревьям, надо же место оставить для вертолёта со спасателями, которые придут к нам на помощь. Штурман ещё на снижении и развороте успел выдать Печоре координаты этого болота, будь оно неладно. Приткнулись колёсами, молотим на «шаге», топлива на борту около двух тонн, значит, мы сейчас весим, где-то тридцать с половиной тонн. При посадках с подбором «шаг» запрещается сбрасывать ниже четырёх с половиной градусов, но это на грунт, а здесь болото. Видно, как колёса основного шасси уходят в воду между кочками по самые оси. Мы проседаем, надо добавить «шаг». Добавил до пяти градусов с небольшим, вроде просадка прекратилась. Стоим, покачиваемся, молотим лопастями воздух, как говорится: не могу я ни лежать, ни стоять, ни сидеть, надо будет посмотреть, не смогу ли я висеть. Во-во, самое оно!!! Не стоим, не лежим, не сидим, а, типа, висим.

У нас на козырьке приборной доски пилотов есть ещё один, маленький такой, щиток. Там тумблер включения вспомогательной гидросистемы. Его тоже нужно включить, чтобы она помогала дублирующей. Раньше этой доработки не было, мы летали и так. А до этого у меня уже было два отказа гидросистемы, и обходились без вспомогательной. Смотрю я на этот тум-

блер, и мне не хочется его включать. Раз дублирующая гидросистема справляется, то мне не хочется, вот не хочется, и всё, подключать ещё один участок. Неизвестно, будет ли от этого лучше. Юра Пискун тоже смотрит на этот щиток. Оба молчим. И не трогаем.

Глянул на часы, сколько сидим, интересно, когда прибудет помощь. Время бежит, вертолёт гудит на краю болота, выключиться мы не можем, иначе перевернёмся. В наушниках раздаётся голос: «21133, я вас вижу, я над вами, встал в круг на 900 метров, буду работать ретранслятором». И даёт свой позывной. Ага, над нами кружится самолёт АН-26. Тогда у нас в Печоре были свои АН-26. Один из них тренировался, летая по кругам. Вот его и послали нас поискать, посмотреть, что происходит, да и поработать ретранслятором, обеспечивая связь. Хоть до Печоры всего семнадцать километров, но с земли, тем более что обе антенны УКВ-радиостанций расположены на брюхе вертолёта, а мы этим самым брюхом уже в болоте, нас не услышат. Правда есть второй канал, его антенны сверху, но зачем нам дальняя связь, когда над нами кружится самолёт. Он, этот АН-26, время от времени участливо спрашивает: «…133-й, ну как дела?!». Как дела, как дела! Нормально дела, тонем. Ну, пока ещё не тонем, двигатели работают, винт держит вертолёт. Сколько там прошло времени? Полчаса?! Нормально, топлива ещё стало меньше на борту, мы стали легче, чуть уменьшил «шаг», чтобы вертолёт не елозил по болоту, а то можем завалиться.

Сидим, глазеем по сторонам, смотрим на приборы, не разговариваем. А о чём разговаривать? Разговаривать не о чем, надо терпеливо ждать. Этот, который сверху: «…133-й, уже готовят вертолёт-спасатель, собирают спасательные средства, ждите». А мы чего делаем? Ждём-с! Интересно, долго они будут телиться? Лето, тепло, мы всего в семнадцати километрах, над нами висит самолёт, искать не надо. Это же не зима, минус тридцать, когда надо греть вертолёт, да и мы не за тридевять земель в белой тундре.

О, уже час прошёл, как мы героически торчим среди болота. Вот интересно, что раньше произойдёт, придёт подмога, или у нас кончится топливо? Сколько там его? «Механик, остаток?». Ага, не бог весть сколько, но ещё можно потерпеть. Если движки станут, вертолёт начнёт заваливаться на бок и рубить лопастями кочки. Об этом думать не хочется.

Подал голос наш небесный друг: «…133-й, вертолёт-спасатель взлетел, идёт к вам!». Отлично, сколько уже сидим? Ага, час двадцать, минут через шесть он будет над нами.

Во-о-о-н, он, красава!!! Прёт со стороны Печоры. Снизился, прошёл над нами, начинает заход. В наушниках голос командира МИ-8: «…133-й, я сяду слева от тебя, поближе, чтобы людям недалеко таскать…». О, да это Андрюха Денисов, мой однокашник. Одна тумбочка на двоих в кубрике. МИ-8 приткнулся рядом, из него высыпала куча народу, и начали выгружать из «восьмёрки» и таскать к нам специальные щиты-поддоны, чтобы подсунуть под брюхо вертолёта. Я поддёрнул «шаг», чтобы им

можно было подсунуть щиты под вертолёт. На людей дует поток от моего винта, они проваливаются в воду, между кочками, но таскают, торопятся, у нас топливо уходит. Наконец всё уложили под брюхо вертолёта, под полуоси и подкосы шасси. Перемазались, мокрые, а мы на них смотрим из сухой кабины. Я говорю в эфир: «Андрюха, забирай людей, взлетай и отойди подальше. Я сейчас начну выключаться прямо с режима, если щиты не удержат и начну переворачиваться, обломки лопастей полетят чёрте куда, поэтому забирай людей и уходи!». Он всё понял, забрал людей, взлетел и кружится над лесом, не выпуская меня из виду. Сверху за всем этим наблюдает АН-26.

Ну, родимая, не подведи! Положил обе руки на краны останова, нажал гашетки и потянул краны на себя. Движки смолкли, винт теряет обороты, вертолёт начинает проседать и раскачиваться. Мы вцепились в кресла. Болото чвакает, из-под щитов и брюха вертолёта выбивает воду, колёса всё глубже уходят в болото. Постепенно раскачка и чваканье затихают, машина успокаивается, винт вращается всё медленнее, движки дымят. Я их выключил с режима, без охлаждения. Наконец-то всё затихло. Над деревьями носится вертолёт Андрюхи, а вверху гудит над нами АН-26. Вертолёт погрузился в болото почти до уровня пола грузовой кабины, может чуть меньше. И уже больше не погружается. У-ф-ф!!! Кажись всё. Выключили все тумблеры, АЗСы, обесточили машину. Отстегнули привязные ремни, начали вылезать из кресел. Вышли в грузовую кабину, разминая ноги и спины.

Неподалёку подсел МИ-8 и мы по кочкам, проваливаясь в болотную жижу, почапали к нему. В вертолёте нас встретила озабоченная медсестра. Перекрикивая рёв движков «восьмёрки», она предложила нам спиртику по чуть-чуть. Ноги у нас мокрые, мы же в туфлях, а не в броднях, а вода и жижа в болоте холодная, несмотря на лето. Тут из кабины «восьмёрки» вылез однокашник Андрюха и вспомнил, что он уже не только спасатель, а ещё и пилот-инспектор по безопасности полётов, запретил давать нам спиртик. Потому что, как только он нас привезёт в аэропорт, нас тот час потащат в стартовый медпункт сдать кровь и мочу, потому, а как вдруг… Может гидросистема отказала потому, что у нас в крови остаточные явления. Мы же ведь ночевали не на базе, и санчасть перед вылетом не проходили, а потому может быть всё что угодно. Вот тебе и одна тумбочка на две кровати.

Гидросистема, как потом выяснилось, отказала из-за попадания микроскопического элемента целлофановой плёнки под исполнительный золотник гидроусилителя. Там много всякой премудрой механики в этих железках. Потом долго разбирались в технической среде, что и как, и кто виноват. Ну, это детали. К вертолёту на болоте на следующий день подвезли немного топлива, чтобы хватило его крутануть и перелететь на аэродром. Заменили гидроагрегат, экипаж Виталия Матаева открутил вертолёт, а потом выдернул его из болота. Полётный вес маленький,

но машина долго не хотела покидать полюбившееся ей болото. А потом всё-таки с адским «чпоканьем», присосало-таки болото, как пробка от шампанского подпрыгнула на высоту, хорошо винт раскрутили на большие обороты заранее. Виталя молодец, всё сделал аккуратно и перегнал вертолёт на базу. За что ему огромное спасибо от нашего экипажа.

А нас тем временем привезли на аэродром, и повели к медикам. Вокруг нас носился командир звена Витя Выгузов: «Ну, никуда вас нельзя послать, кроме как на .....; топлива взяли на полтора часа, а прошло уже три, и вас всё нет, пришлось закрыть гараж и переться в аэропорт. Ну как дети малые!». Ну, переться в аэропорт, это громко сказано, до гаража триста метров.

Сдали кровь, мочу. Экспресс-анализ, дыхание в трубочку показали, что мы чисты, как ангелы небесные. Андрюха от нас отстал и вот теперь мы уже со спокойной совестью попёрлись в гараж, благо поляна накрыта. Пришли, жахнули по первой. Хорошо пошла, да и закусь соответствующая. А как хорошо сидеть в гараже, разговор душевный, а водочка такая вкусная, закусон мировой и все вокруг родные-родные, до боли знакомые. Когда поздно вечером пришёл домой, жена сказала: «Ни фига себе, улетел вчера утром, ни слуху, ни духу, а сегодня к вечеру заявился хорошо поддавши! Что это за дела и где тебя носило!?». На что я умиротворённо ответил: «Где, где, в болоте...».

«Штурману посвящается»

Я уже говорил, штурман, одна из главных профессий в авиации. По крайней мере, так было до последнего времени, пока на сцену не вышли достойные дети прогресса — спутниковые навигационные комплексы. В гражданской авиации они успешно расправились со штурманами. Правда, в полярной авиации и военной, штурмана остались. В сложных условиях Арктики-Антарктики, при выполнении боевых вылетов, да и в сложнейших полётах «дальников» (самолётов дальней авиации) без штурмана пока не обойтись. Не зря же штурмана называют «глаза экипажа». Профессия довольно романтическая, ведь она пришла к нам из эпохи парусников, каравелл Колумба, чайных клиперов, броненосцев и стремительных эсминцев. На всех на них были штурмана. Даже у капитана Флинта был свой штурман Билли Бонс, который один знал, как привести шхуну с «Весёлым Роджером» к острову сокровищ. МИ-6, конечно, не пиратская шхуна, но штурман на его борту имеется.

В хорошую погоду, когда всё видно, мне штурман нужен был только для ведения задания, штурманского бортжурнала и связи. Местность я знаю, расстояния помню, часы бортовые перед носом, считать в уме научили хорошо. Поэтому сидишь, крутишь баранку, смотришь и считаешь. Приятно, когда всё в уме посчитал путевую скорость, время прибытия, остаток топлива, видишь, что идём точно по линии пути, а штурман это подтверждает. Но вот когда погода серенькая, или не дай бог, вообще «бяка», вот тогда одна надёжа, только на штурмана. Мне некогда смотреть за борт, да там всё равно почти ничего не видно, разве что только под собой, вот тогда без штурмана, как без рук. Ну и само собой в перегонке, при дальних перелётах, когда в воздухе находишься более четырёх часов, идёшь на эшелоне в облаках или над ними, и только штурман ведёт тебя по трассе, пользуясь расчётами, радионавигацией и подсказками диспетчеров. Я же говорю, хороший штурман в экипаже, это спокойная душа командира, значит, прилетим вовремя и куда надо.

За время полётов в нашем экипаже сменилось четыре штурмана. Постоянных, именно тех, с которыми летаешь по несколько лет. Временных штурманов, на день, на три, на неделю, я не считаю. Первые два — это Вячеслав Ванефантьевич Скржидлевский и Иван Иванович Винник, это опытные, сформировавшиеся штурмана, с большим опытом работы и по возрасту старше меня. Поэтому я у них учился, наблюдал, запоминал. При Иване Виннике я иногда откровенно расслаблялся. А чего, штурман от бога, можно даже по сторонам не смотреть, делай всё, как говорит штурман, штурманский бортжурнал и задание можно не проверять. Так, окинул взглядом, и можно ставить подпись. Когда в командиры МИ-6 вводили моего коллегу, комэск забрал у меня моего штурмана Ваню Винника, чтобы отдать в тот экипаж. Сколько я не возбухал, не возмущался, ничего не помогло. Мне было заявлено: «В новом экипаже нужен сильный и грамотный штурман, а тебе, Александр Владимирович, дадим нового штурмана, он только окончил Кировоградское высшее училище штурманов, вот и будешь с ним летать и доводить до ума». Конечно, не сам буду доводить, есть для этого штурман-инструктор, штурман лётного отряда, вот вместе мы и будем из нового алмаза делать штурманский бриллиант.

Так в нашем экипаже и появился Игорь Сергеев, по прозвищу «Дракоша». Как он нам объяснил, что это его в училище называли «Дракон», уж не знаю почему. Глянул на него внимательнее, он был ростом мне до плеча (во мне рост — 184 см), я сказал: «На дракона ты, пожалуй, не тянешь, а „Драконя“ будет в самый раз!». Он мне потом, через года полтора полётов, подарил маленького забавного трёхголового дракончика с крылышками и довольными мордами, ехидными глазками на всех трёх головах. Дракончик стоит у меня в книжном шкафу за стеклом, когда я прохожу мимо и бросаю взгляд на забавную игрушку, всегда вспоминаю своего штурмана.

Открытое улыбчивое лицо, в глазах скачут маленькие бесенята, характер — этакий живчик, шустрый, как ртуть. Экипаж (механик, радист, второй

пилот и я) внимательно посмотрел на него, мы вдохнули и про себя решили: «За ним нужен глаз да глаз!». Начали мы летать вместе и начали друг у друга пить кровь. Я у штурмана, он у меня. Началось с оформления заданий. Почерк у «Дракони» отвратительный, пишет, как курица лапой. Не поймёшь, что это за цифры и буквы написаны в штурманском бортжурнале и задании на полёт. В командировке я говорю: «Не буду подписывать задание на полёт, пока оно не будет, как конфетка. Всё чётко, ясно, никаких подтирок, подчисток и исправлений». Задание на полёт, это документ, который потом проверяет штурман отряда и подписывает комэск. А мне стыдно им в глаза глядеть. Между прочим, по этому заданию начисляется зарплата (километровые), а это деньги! Не подписывал, а просто рвал задание на четыре части. Штурманёнок становился на дыбы, не буду переделывать. Не переделывай, экипаж без зарплаты останется. Сопит, три дня ходит, в мою сторону не смотрит, глядишь, к концу командировки сидит до ночи, переделывает задания. Я научил его, заставил писать задания печатными буквами. Корил, ты же штурман, а штурмана отличаются умением писать грамотно и красиво в любых условиях. Давил на самолюбие, водил за ручку к штурману лётного отряда Сане Комлеву, и мы разбирались «келейно», при закрытых дверях. Не к комэску же его водить, а тем паче, к командиру лётного отряда. Долго-долго воевали, я говорю: «Ты же окончил высшее училище, значит штурман профессиональный, ну и куда это годится: вот здесь ошибка в две минуты, тут топливо не сходится, посмотри, какой взлётный вес, почему в правой графе не указана скорость ветра у земли, ты хочешь, чтобы за этот вес нам прокурор голову отвинтил?». Наконец начало получаться то, что нужно. «Драконя» повеселел, успокоился, но посматривал на меня с некоторой опаской, до чего ещё командир докопается. Я улыбался и говорил: «Мне нужен штурман, который мысленно летит на много впереди вертолёта, предвидит, что будет дальше, считает все варианты сам, предлагает мне, командиру, чтобы нам всем было легче и безопасней летать». Штурман начал входить во вкус, стал рождаться профессионал. Но иногда чего-нибудь отчебучит, хот стой, хоть падай.

Базируемся в Инте, таскаем подвески с загрузочной площадки «Шахта» на буровые. Подцепили нам подвеску досок и потащили мы её на одну из буровых «Макариха». Их там несколько, они все под разными номерами. Буровые эти находятся примерно в ста километрах на запад-северо-запад от Инты, за рекой Усой, недалеко от того места, где река Большая Макариха впадает в Усу. Привозим первую пачку досок, подходим к буровой, осматриваем её сверху и начинаем заход. У меня сомнение: «Штурман, эта буровая? Может вон та, что в двух километрах на северо-восток виднеется?!». «Драконя» уверенно заявляет: «Командир, у меня на карте обозначена эта!». Заходим, положили дрова, какие-то мужики показались из-за крайних балков, посмотрели и ушли обратно. Мы взлетели, сходили на заправку, притащили вторую подвеску дров, кладём рядом с первой. Я опять

за своё: «Навигатор, чую сердцем, не наша это буровая, наша, скорее всего, вон та, что я тебе показывал на первом заходе!». Игорёк уверенно гнёт своё: «Нет, наша эта!». Снова прилетели на заправку, на стоянку прибегает «Заказчик» и ещё издалека начинает орать: «Вы чего, охренели, две подвески положили не на ту буровую. Вот сейчас повезёте третью и переложите на место те две. За ваш счёт, между прочим!». Я внимательно «добрым» взглядом рассматриваю штурмана. Он сопит, потом начинает: «Владимырыч, вот клянусь, у меня на карте..., да я отмечал..., да вот...». Я говорю: «Мне что, ещё и карту у тебя проверять?!». Поехали с третьей подвеской, топлива взяли чуть побольше, чуть добавили скорости, привезли эти дрова, положили куда надо. И поехали переделывать свои косяки. Мы, конечно, и сами можем подцепить подвеску, без подцепщиков, если можно к ней подсесть, но я говорю бортоператору: «Вот пусть первую подвеску нам штурман подцепит, здесь грязи нет, вокруг мох, ножки он не замарает, но дай ему рукавицы, чтобы он руки о троса не поранил, вот пусть посмотрит на родную «шестёрку» снизу и осознает, Сусанин, куда он нас заводил!». «Драконя» взял рукавицы, выпрыгнул в заднюю дверь, благо мы стоим на «шаге» возле самой подвески, значит, на него сильно дуть не будет. А то, не дай бог, сдуем нашего маленького штурмана. Слышен хлопок закрытой бортоператором двери, и мы зависаем. В наушниках слышен весёлый голос бортоператора Вити Таранченко: «Ты глянь, наш штурман, как заправский подцепщик, машет рукой. Да не хватайся за крюк, пока он земли не коснётся. Командир, а давай, пониже зависнем, напугаем его, вон он как пригибается и косит одним глазом на вертолёт!». Не будем пугать человека, он и так переживает. Подцепили подвеску, трос в замке, мухой, не набирая высоту, пронеслись над деревьями и болотом, положили дрова, отцепились и сразу за второй подвеской. Заходим повыше, чтобы на штурмана сильно не дуть, приткнулись рядом с дровами, оператор выпустил трос лебёдки, накинули троса на крюк, закрыли защёлку. Штурман заскочил на своё место, напялил авиагарнитуру на голову, мы зависли, подцепили доски и шустренько переместили их куда надо. Когда ехали на базу в Инту, экипаж подначивал штурмана: «Сегодня, по твоей милости, мы лишились пятнадцати минут полёта. А знаешь, сколько это будет в деньгах? Это будет очень дорого, аж две бутылки коньяка, нам на четверых. Тебе наливать не будем, поскольку ты наказан!». Игорёк только улыбался из своей кабины, пришлось показать ему под нос кулак.

«Драконя» очень любил тяжёлую музыку. В его комнате, на подоконнике, стоял здоровый магнитофон с бобинами. Он как врубит «хэви металл», мол, пусть все слышат, что он проснулся, а сам пойдёт бриться, умываться. Я из своей комнаты, за лестничным пролётом и кухней, слышу, что штурман проснулся. Иду к нему, комната пуста, колонки магнитофона, аж подпрыгивают на подоконнике. Уберу звук и иду к себе. Следом он прибегает с зубной щёткой наперевес и ржёт: «Раз звук уменьшился, значит, командир заходил!». Потом он женился, мы гуляли

на его свадьбе, застолье закатили в нашем лётном зале, что возле здания аэропорта.

Сидим как-то летом на очередном разборе. До нас доводят всякие приказы, информацию, где, чего натворили, чего поломали, где накосячили. Сидим мы поэкипажно, плечом к плечу, внимаем. С трибуны зачитывают, что экипаж такого-то вертолёта, где-то в Сибири, перед вылетом не снял чехлы с ПВД (это приёмник воздушного давления, от него питаются все анероидные приборы — высотомер, указатели скорости и вариометр), и поэтому после взлёта все вышеозначенные приборы ничего не показывают. Экипажу пришлось вернуться на аэродром вылета, где всем и раздали «слоников» — и больших, и маленьких. Штурман сидит и себе под нос комментирует: «Каким это надо быть раздолбаем, они что, карту контрольных проверок не читают?». Мы со вторым пилотом и механиком только ухмыльнулись. А напрасно ухмылялись. Прошло ровно три дня. Утром вылетаем за подвеской, турбобурами, на площадку Белый-Ю. подцепим и потащим далеко на север, на 230 км, к Командиршорским буровым. Бортрадист читает карту контрольных проверок: «Чехлы ПВД?». Штурман докладывает, что они сняты. Он перед запуском обходит вертолёт и снимает чехлы. Эти чехлы, два обрезка резинового шланга с металлическими заглушечками, связанные тросиком, а на них маленькие красные лоскуты, чтобы было виднее. Их снимает именно штурман и, поднявшись в грузовую кабину, кладёт в дерматиновый мешок на стене грузовой кабины рядом с входной дверью. Он за них отвечает при чтении контрольной карты. Запустились, прогрелись, прочитали карты после запуска, перед выруливанием, на исполнительном старте. Зависаем, всё путём, взлетаем. Машина набирает скорость и высоту, а высотомер, указатель скорости и вариометр показывают цену на картошку в Браззавиле. То есть ничего не показывают, а стоят на нолях. А штурман на взлёте должен мне читать скорость и высоту. Именно тот штурман, который глубокомысленно молчит и таращится на свою группу приборов, которые тоже ничего не показывают, ведь чехлы не сняты с обоих ПВД. Эти ПВД у нас почти под кабиной, по левому борту. Этакие две блестящие изогнутые кочерги с дырочками. Я внимательно смотрю на краснеющий затылок «Дракони» и потом задаю вопрос: «А чего это мы молчим, как партизан на допросе?». Второй пилот хрюкает от удовольствия: «Токмо три дня после разбора прошло…». Штурман смотрит на меня, мол, как полетим? Молча полетим, до площадки Белый-Ю, поставлю режим двигателям, высоту буду держать по радиовысотомеру, здесь нет перепада высот, на площадку зайдём на глазок, без показаний скорости и высоты, потом штурман выскочит на землю, снимет чехлы, и куда он должен засунуть их после этого, сказать?! Когда это «чудо» после посадки сняло чехлы, положило их на место и залезало в свою кабину, мне очень хотелось дать ему пенделя.

А вообще, хорошо нам леталось вместе, всё получалось, мы притёрлись друг к другу. Но Игорю хотелось больших скоростей и высот. Стал он

просить, чтобы его отпустили переучиваться на маленькую «Тушку» (самолёт ТУ-134). Мечта у человека такая. Грех мешать мечте. Отпустил я его с лёгкой душой. Нормальный такой штурман получился, не стыдно людям показать.

Летел я как-то пассажиром из Сыктывкара в Москву (Шереметьево) на «Тушке». Поднимаюсь по трапу на борт самолёта, только шагнул в самолёт, красивая стюардесса со мной поздоровалась, как из-за её плеча вопль: «Владимырыч, командир, привет, это я, мы тебя повезём в Москву!». Гляжу, ба-а-а, знакомые всё лица, «Драконя» собственной персоной. Обнялись. После взлёта, когда уже отстегнули ремни, стюардесса подходит: «Командир приглашает вас в кабину». Спасибо за приглашение, прошёл, лётчики знакомые, вместе в УТО учились. Игорёк сидит внизу, в своей кабине и зовёт к себе, там есть такое дополнительное место позади штурмана. Я спросил у командира самолёта: «Ну как тут, наш специалист, не сильно позорит мою седую голову?!». «Драконя» насторожился, а командир, выдержав паузу, улыбнулся: «Нет, не позорит, нормальный штурман…». Игорёк облегчённо вздохнул и до самой Москвы в свободные минуты мне всё рассказывал и показывал. Я был искренне рад за него, я видел, что он на своём месте и работа у него спорится. Заход в Шереметьево, вид из кабины самолёта, тем более, когда ты сидишь в самом носу самолёта, эта скорость посадочная, несравнимая с вертолётной — завораживает. Красота и ощущения не передаваемые. Но мне всё-таки ближе вертолёт, у нас другая специфика. После посадки я поблагодарил экипаж и отдельно «Драконю» и довольный пошёл на выход.

Кстати, о Шереметьево. Возвращались мы как-то с тренажёра из Тюмени. Наш рейс на Сыктывкар. У соседней стойки регистрации оформляют пассажиров на Ригу. И летят туда красавицы-баскетболистки из рижской команды. Все девахи ростом под два метра, ну мне так показалось. А тут рядом мой экипаж, мы все в форме, при погонах, при полном параде. Мой штурман говорит: «Командир, а давай мы с ними поближе познакомимся?». Я засмеялся: «Игорёк, ты не обижайся, ты что, берега потерял? Я, при росте 184 им только до груди достаю, а ты им будешь до пупка. Ну и что это будет за знакомство?!». Мы поржали, посмотрели на красивых баскетболисток, и пошли на свой рейс.

Годы летели быстро, у Игоря родилась и подрастала дочь, он всё продолжал летать на «Тушке». Когда я начал работать на земле, иногда ПДСП (производственно-диспетчерская служба предприятия) или как мы говорим «приют для списанных пилотов» вызывала меня по ГГС (громко говорящая связь): «Саня, поднимись на башню, тебя вызывают на связь». Я подымался и слышал в эфире, на частоте ПДСП: «Командир, привет. Мы идём на Воркуту. Как ты, всё путём? Порядок? Мы полетели дальше, удачи!». Я выходил на балкон башни, и если позволяла погода, видел высоко вверху на фоне синего неба инверсионный след самолёта и маленькая, блестящая в лучах солнца «Тушка» уходила за горизонт. На ду-

ше становилось чуть полегче: «Мой штурман летает. Удачи ему и его экипажу!».

А потом «Драконю» списали, и он стал работать на земле. В группе планирования в аэропорту Сыктывкара. Мы изредка созванивались, но увидеться всё не удавалось. Если я приезжал в Сыктывкар, то его не было в городе. Если он приехал в Печору, то я где-то далеко, в отъезде. Всё не удавалось состыковаться и накрыть поляну. А, времени, мол, ещё впереди целое море. Так и созванивались, откладывая встречу. А потом не стало нашего маленького весёлого штурмана по прозвищу «Драконя». И остался только маленький трёхголовый дракончик с забавными мордахами, на полке моего книжного шкафа.

«Земной резонанс»

Вот такое слово неприятное — резонанс. Как пишут в газетах и говорят по телевизору «общественный», «политический» резонанс. То есть событие, вызвавшее бурную реакцию в общественной или политической жизни. Ну и причём здесь вертолёт? А вот причём. Именно к вертолёту имеют отношение оба эти слова — земной резонанс. Как раз, когда вертолёт соприкасается с земной поверхностью (бетонным щитом, бревенчатым, да хоть с плотно утрамбованной землёй) и может встретиться эта «бяка», под таким, вроде бы нейтральным названием «земной резонанс».

С самолётами такой «радости» не случается. У них там есть своя изюминка, под названием «прогрессирующий козёл». В интернете можно увидеть, как самолёт на посадке начинает «козлить». Он отделяется от полосы на пробеге, задирая нос, подпрыгивает, приземляется и опять подпрыгивает. Причём каждый прыжок всё больше по длине и высоте. А потом машина без скорости может свалиться на крыло, ломая шасси. Ну, это их, самолётные развлечения.

У нас на вертолётах тоже имеются свои «изыски». Дело в том, что вертолёт довольно сложная штука. В нём много вращающихся деталей. Втулка несущего винта с пятью огромными лопастями, главный редуктор, на оси которого и сидит несущий винт, плюс две свободных турбины от двигателей к редуктору и ещё трансмиссия, целый ряд валов на опорах, к промежуточному редуктору, далее — к хвостовому редуктору, на оси которого закреплён хвостовой винт. Ну и ещё система тяг, качалок, гидроусилителей, которая позволяет управлять всей этой хитрой механикой. Всё это вместе вращается, вибрирует, имеет свою собственную частоту колебаний, когда совпадает частота колебаний несущей системы, управления и шасси, вот тогда и начинается весёлая жизнь под названием «земной резонанс».

Чтобы хоть как-то противодействовать этому безобразию, на вертолёте МИ-6 умнейшие люди в лице работников конструкторского бюро Михаила Леонтьевича Миля предусмотрели кое-что. Во-первых, наши воздушно-гидравлические амортизационные стойки основных колёс шасси сделали двухкамерными. Во-вторых, под полом грузовой кабины в районе люка внешней подвески установлен специальный гидроцилиндр, через который гидрожидкость перетекает от стойки шасси одного борта к стойке другого борта. Одна нога обжалась, другая вытянулась, чтобы вертолёт касался земли обоими толстенными колёсами одновременно. Плюс, надо смотреть за величиной выхода штоков амортстоек. Он должен соответствовать температуре наружного воздуха: резко потеплело, стойки разжались, и машина приподнялась, надо стравить давление. И ещё, прилетел, сел на щит, не ленись, пожалуйста, прокатись до заправочного пистолета метров пять-шесть, пусть пневматики колёс обожмутся нормально и стойки разойдутся, чуть увеличив колею. Тебе же потом спокойней будет.

В интернете можно увидеть чудесный ролик, который очень впечатляет. Американский вертолёт «Чинук» продольной схемы (два несущих винта, один спереди, а другой сзади, на высоком пилоне) гоняют на земле. И вот видно, как машина входит в резонанс. Она начинает подрагивать всё больше и больше. Частота и амплитуда колебаний увеличиваются, причём резко. Хоть вертолёт и на привязи, его специально загнали в этот режим, для испытаний, видно, что он начинает прыгать, как козёл. Адская сила гнёт, корёжит, скручивает фюзеляж. При съёмке сзади чётко видно, как начинает мотаться из стороны в сторону задний пилон, наконец, он ломается и задний несущий винт лопастями лупит по фюзеляжу, а потом и по земле. Дымят уже выключенные двигатели, а машина развалилась на куски. Впечатляет?! Ещё как! Несколько секунд, и куча дров. Так то кино. А тут практика, вживую.

Два раза я поймал самое начало «земного резонанса». Вроде и прокатились по земле, как положено, стойки и колёса стали нормально, но при уборке режима на «малый газ» машина начинает раскачиваться. Иногда достаточно двинуть «ручку» чуть по центру, пошевелить ею, и раскачка прекращается. Иногда можно чуть добавить двигателям оборотов и всё успокаивается. Это, если колеблется только несущая система. А вот если совпала частота колебаний всего того, о чём я говорил, тут ни секунды промедления!!! Частота и амплитуда колебаний нарастают так быстро, что дай бог поймать руками краны останова и вырубить двигатели. Вертолёт прыгает, как козёл. Представляете? Тридцать пять тонн железа, длиной тридцать три метра прыгают, как дикий мустанг. Вертолёт, как живой, стонет, двигатели дымят, амортизационные стойки лязгают (и передняя и основные), обжимаясь до упора. Мама моя родная! Хоть бы не вылететь из кресла, хорошо, что привязные ремни притянуты плотно. Только бы при очередном прыжке вертолёт не завалился набок. Ужас господен! Кажется, это никогда не кончится. «Ручку» ловить бесполезно, она руки поотшибает,

лучше не хватать её. В одном экипаже приборную доску правого лётчика сорвало с барашков крепления и швырнуло на поворотной оси ему прямо на колени.

Прыжки и лязг затихают. Попрыгала «ласточка» и успокоилась. Вертолёт несколько раз качнулся на амортстойках и затих. Только воняет горелым маслом, и дымят двигатели, выключенные без охлаждения. Мы сидим, как веслом по башке приголубленные. Сейчас сердце успокоится, сделаем двигателям «прокрутку», чтобы выдуть всю эту гарь. Потом осмотримся, механик посмотрит двигатели и редуктор, а мы осмотрим весь вертолёт. Со всех сторон и очень внимательно. Потом попробуем запуститься. Не дай бог, ещё раз такие качели. Это же родить можно с испуга. А такое бы, казалось, безобидное словосочетание — «земной резонанс».

«СеверА»

Ну что это за идиотское слово — северА? Придумали тоже: «Ах, у нас на северАх...». Все нормальные люди знают, что правильно нужно говорить «на севере». Да, именно на севере, куда показывает стрелка компаса. На него же указывает вернейший ориентир ночного звёздного неба — Полярная звезда. Что приходит в голову обычному человеку при слове «север»? Какие ассоциации оно у него вызывает? Наверное — льды, снега, мороз, олени, белые медведи, Арктика, северное сияние, полярная ночь, чукчи, Якутия, тундра... Этот ряд можно продолжить, всё зависит от начитанности, образования, возраста человека, его житейского опыта. Некоторым в голову приходят названия городов: Мурманск, Архангельск, Нарьян-Мар, Воркута, Салехард, Норильск, Ленск, Тикси, Певек, Якутск, Анадырь. Я прошёл по цепочке городов от Кольского полуострова до Берингова пролива. Россия страна огромная и, примерно, пятьдесят процентов этой огромности можно назвать северными территориями. И надо же было матушке-природе так исхитриться, чтобы все наши главные богатства — нефть, газ, алмазы, угли, руды ценных металлов спрятать именно там, на этих самых северАх.

Я родился и вырос на Украине, почти на границе её центральных и южных областей, в городе Кривой Рог. Всё моё детство и юность меня окружала благодатная природа, погода, прекрасный климат и щедрые дары полей, садов моей родной Украины. Так нет же, подрос и захотел стать лётчиком. Ладно бы лётчиком (пилотом самолёта), летал бы себе над полями и садами, причерноморскими степями. Но я усугубил своё положение, захотел стать вертолётчиком. И вот где-то за полгода до окончания училища в моей голове, да и не только в моей, но и в го-

ловах моих друзей-приятелей, всех курсантов-выпускников возникали мысли и планы: «А что дальше, куда дальше?». Советский Союз был огромен, работы хватало везде. Ребята, поступавшие из южных республик, возвращались домой, в свои родные края. Армяне — в Ереван, азербайджанцы — в Баку, кто в Ашхабад, кто в Тбилиси (я имею в виду региональные управления гражданской авиации). Кто приехал с Чукотки, из Якутии, с Камчатки, с Дальнего Востока, тот туда и возвращался. Ну, понятно, там мама, там родина, возвращение в свою родную, привычную среду. А мне куда, с моей Украины? Ведь я вертолётчик. Ну, какие вертолёты на Украине, где развита сеть дорог, где самолёты АН-2 летают по всем городам, это помимо автобусов и железных дорог. Есть немного КА-26 и МИ-2, но это всё не то. Я выпускался на вертолёте МИ-4, с перспективой переучивания на тяжёлый МИ-6. А где у нас вся эта техника используется? Правильно — Архангельск, Республика Коми, Салехард, Тюмень, Сургут, Нижневартовск, Нюрба, Мирный. Как говорится, всё это далеко-далеко от экватора, всё в ту же сторону, о которой я говорил, т.е. на северА. Красный диплом по окончании училища давал право выбора — куда хочешь, работа везде найдётся. Тем более, начитался всяких книжек о покорителях севера, полярных лётчиках и т. д. и т. п. Глянул на карту СССР, аж глаза разбегаются. Ехать в Якутию, на Чукотку, честно говоря, забоялся, уж больно далеко от родной Украины. В Тюмень едут все, очень много их «покупатель» (представитель Тюменского управления гражданской авиации) выпускников к себе забрал. Тут товарищи посоветовали, а попробуй в республику Коми. Тоже север, и там есть вертолёты МИ-4 и МИ-6. Глянул по карте, так это же совсем рядом, всего-то почти три тысячи километров от родного Кривого Рога. А то что-то я боюсь далеко от мамки уезжать. Вот и попёрся в даль светлую. Как там Кола Бельды пел? «Мы поедем, мы помчимся на оленях утром ранним и отчаянно ворвёмся прямо в снежную зарю. Ты узнаешь, что напрасно называют север крайним, ты увидишь — он бескрайний, я тебе его дарю...». По-моему так. Вот примчались и отчаянно ворвались прямо в снежную зарю, только не на оленях, а на вертолёте. Конечно, Печора, это не Крайний Север, а районы, приравненные к Крайнему Северу. Этакий себе «хитрый» север. Снега, леса, морозы, мошка и комары, всё, как на Крайнем Севере, но у нас есть железная дорога и районный коэффициент меньше. А в остальном, всё, как у людей, и долгие зимние ночи, короткие дни, а летом сумерки всю ночь — солнце только чуть нырнёт за горизонт и опять тут как тут. За те, почти 39 лет, что я здесь, север как-то незаметно вошёл в меня, или это я прирос к нему? Я всё также люблю поля, сады, степи родной Украины, любуюсь её восходами и закатами, вдыхаю запахи её цветов, наслаждаюсь видами могучего Днепра, когда доводится бывать на его берегах. Но мне уже привычны и дороги просторы тундры, бескрайние леса, Уральские горы на горизонте, бодрящий хруст снега под унтами и буйство красок осенней тайги.

Вот так, потихоньку, незаметно Север стал менять меня, мой характер. Здесь другие люди, другой характер отношений между ними. Видимо, суровая природа и климат заставляют людей относиться друг к другу бережнее. Люди более открыты, несмотря на внешнюю суровость. Я всё время, каждый год приезжая на Украину, смотрю, сравниваю, и мне кажется, что одна из многих причин, по которым моя нэнька Украина попала в столь плачевное положение — это особенность национального украинского характера, менталитета, что ли. Моя хата с краю, нам и так хорошо, та чего там думать, как-то оно будет и т. д. и т. п. Вот и получилось то, что получилось, и выхода никакого из этого положения пока не видно. Но вечно этот бардак продолжаться не может!

Ах, северА, северА! Как они затягивают. Приехал после окончания училища, думал, заработаю пенсию и уеду обратно на юг, на свою малую родину. Если хочешь насмешить Бога, расскажи ему про свои планы. По-моему, очень верно сказано, жаль не помню, чьи это слова. Вот и мои планы полетели коту под хвост. Распад Советского Союза, хотя я всегда считал, что это не распад, а планомерное уничтожение, и резкий рывок моей Украины к «самостийности» привели к тому, что я остался на севере навсегда. Я это чётко осознаю, но во мне нет ни горечи, ни сожаления. Так, лёгкая грусть, как ароматный запах дыма от горящих в костре листьев осеннего сада.

Да и о чём жалеть? Вся моя жизнь прошла здесь. Здесь была главная работа моей жизни — когда я был лётчиком. Я и сейчас лётчик, говорят, бывших лётчиков не бывает. Я помню все эти просторы, над которыми довелось летать. Знаете, у меня возникали интересные ощущения-сравнения. Когда летал в училище курсантом, потом пассажиром самолёта над Украиной и глядел вниз на землю, всегда думал: как же на Украине много людей, нет ни одного клочка земли, не обустроенной или не обработанной людьми. Квадраты и прямоугольники полей, садов, огородов, аккуратные лесопосадки, пятна лесов и рощ, переплетение дорог, развилок, линий электропередач, сёла и посёлки. Кажется, что всё это идёт сплошь и рядом. Смотришь с борта вертолёта вниз, и не понятно, вроде только одно село возле дороги кончилось, и тут же начинается другое, они идут сплошь рядом. Когда едешь по земле, вроде между ними есть какой-то просвет, а с воздуха кажется, что это одно большое село. Как же здесь ориентироваться, чтобы не перепутать одно с другим? Что это — Ивановка, а может Михайловка, или Антоновка?

На северАх, прежде всего, поражают просторы. Час летишь над землёй, а под тобой только лес с редкими речушками или сплошная тундра с озёрами и болотами. Какие там сёла! Они остались на берегах рек, далеко сзади, да и то между ними километров по двадцать, а то и больше. Вот если впереди показалась подбаза сейсморазведки у неприметного ручья, ты знаешь — она одна такая на всю округу и в радиусе километров восемьдесят от неё больше ничего нет. Увидеть на горизонте одино-

кий столбик буровой, это такая радость, как будто Америку открыл. Значит штурман у тебя молодец, точно вывел, да и ты постарался, держал курс и скорость с точностью до градуса, до километра, поэтому пришли в расчётное время.

А зимой, когда после долгих километров, оставшихся за спиной в белом безмолвии, на побережье возникает какая-нибудь Фариха или Вангурей, или пара избушек в устье реки Чёрной у мыса Чёрная Лопатка, а дальше уже не берег, а такой же белый заснеженный лёд — возникает лёгкое удивление, как нас занесло в эту глухомань?!

Когда летаешь за Уралом, на восточной стороне — поражают нескончаемые леса до самого горизонта. Деревья такой высоты и мощи, что когда плывёшь над этим сплошным зелёным ковром, помимо восхищения ещё возникает опасливая мысль: «Если движок сдохнет, куда же тут садиться?!». Величавая могучая Обь несёт свои воды на север к Салехарду. А дальше, на восток, к Надыму и Новому Уренгою, просторы не мереные. На берегах Обской губы приткнулись Новый Порт, Мыс Каменный, а дальше на север и запад весь полуостров Ямал. Вот же местечко придумала природа!!! Ровная поверхность, почти сплошь состоящая из болот, озёр, речек и ручьев. Летом кажется однообразным, серовато-зелёным, с рыжеватыми краями болот. Овражки, впадины, небольшие бугры. Кажется, ничего особенного, но есть в этом северном просторе какая-то притягательная манкость, что ли. В хорошую солнечную погоду, кажется, накрыло весь полуостров прозрачная бездонная чаша синего хрустально-чистого неба. А когда солнце садится и твой вертолёт снижается сверху на тонкий слой облаков, залитых розовым светом уходящего солнца, и уродливая тень вертолёта бежит совсем рядом по этой невесомой пелене, думается: «Господи, красота-то какая! Спасибо, боженька, что привёл всё это увидеть и насладиться ощущением полёта и видом этой красоты земной!».

Когда солнце почти уже легло на горизонт и виден его огромный красный шар, вся заснеженная тундра становится голубовато-розовой, буровые видны чётко-чётко, как вырезанные из чёрной бумаги, и только белые дымы над трубами дизельных тянутся параллельно земле, показывая, ветерок у земли приличный, повнимательнее на посадке.

Раньше говорили: «Поехали на северА за длинным рублём, деньги заколачивать!». Да и мои друзья-приятели на моей малой родине, если заходил разговор, под рюмку-другую, тоже говорили: «У вас там хорошо, деньги приличные платят...». Из-за суровых условий окружающего климата людям платят деньги — северные, районный коэффициент и т. д. Да, длинный рубль! А вы попробовали на вкус, как он достаётся, этот длинный рубль!? Как-то мои друзья детства, ещё только я начал летать на севере, в отпуске за хлебосольным столом спросили меня: «Саня, у тебя есть вот эти унты, ползунки, шуба? Конечно, есть, на складе выдали. Это интересно, в них ходить, романтика, наверное?». Я им объяснил насчёт романтики, когда вечером приходишь после полётов в тёплую комнату

и снимаешь с себя всю эту «романтическую» сбрую, то просто чувствуешь себя лошадью, которую распрягли после целого дня работы. А деньги эти северные, их зря не платят. Их должно хватить на тёплую одежду твоей семье — жене и детям, да и цены на продукты не сравнить с ценами в средней полосе или на юге. От этих денег и меняется характер людей. Северяне щедрее, что ли, более открытая душа у них. Достались эти деньги не на дурняка, за ними стоит тяжёлая, порой опасная работа, настоящая, мужская. А такая работа вытравливает, выжигает в душе человека всё мелочное, напускное. Вы не видели, как гуляют в ресторанах на северАх шахтёры, геологи, моряки, полярники, лётчики. Нет вот этого мелочного крохоборства. Живём широко и гуляем широко.

Я как-то прочитал в «Комсомолке», что если сейчас у кого-то из офисного планктона московских контор возникает хандра, то ему можно устроить этакий экстремальный тур в Воркуту, для психологической разгрузки. Три часа полёта от Москвы, и вот оно, Заполярье. Бывшая всесоюзная кочегарка. Посмотрит он на эти дома, на эти зарплаты, на тундру вокруг, и всего-то через пять дней ему, как обухом по голове: «Господи, как же хорошо я живу в столице, какого рожна мне ещё не хватает!». И быстренько обратно, в первопрестольную, бодрый и просветлённый.

Те, кто приезжал за длинным рублём, давно уехали, они здесь долго не держатся. Сейчас осваивают север вахтовым методом. Наберут на югах или в средней полосе людей и везут к северным оленям. Пока едут на вахту, пьют в поезде — мама не горюй, да и обратно, после вахты, ещё похлеще. Там-то на работе нельзя, выгонят, как шелудивого пса. Я людей не осуждаю, в родных местах работы нет, а семью надо кормить, вот и едут на северА. А многие люди не представляют себе жизни без этих мест. Всю жизнь здесь проработали, заработали северные пенсии и по программе переселения из районов Крайнего Севера уехали на Большую Землю. Я знаю многих, кто, пожив там, на юге и в средней полосе, возвращались снова сюда на север. Или стараются укрепиться на новом месте, чтобы рядом были такие же северяне, шахтёры Инты, Воркуты, геологи, лётчики, нефтяники. Видимо, Север сделал с ними какую-то странную штуку, как сейчас говорят, переформатировал их, и они ищут родственные души, чтобы было с кем пообщаться, поговорить на одни темы, или о том, что понимает только тот человек, который долгие годы прожил и проработал там, на северАх. Ну как объяснить человеку, который знает о севере только из книг или телевизионных передач, что такое северное сияние, что такое низовая метель, пурга, какие ощущения испытывает человек, когда ветер двадцать пять метров в секунду и температура при этом минус двадцать пять. Один раз попали на Ямале, до сих пор во сне вздрагиваю от ужаса. Хоть на тебе сто одёжек, а обжигает, как паяльной лампой в лицо, и ты будто голый, ничего не спасает. Как в мороз под пятьдесят, лопаются деревья, да что там деревья, железо становится хрупким. А город скрывается в морозном тумане, ни машин, ни людей и редкие

прохожие передвигаются перебежками, от магазина к магазину. А летом можно в час ночи сидеть на балконе и загорать, если не до сна. Что комары?! Это ещё не всё, есть ещё мошка (гнус), которая не кусает, а выгрызает кусочки тела. Вот чем мне нравится север, что здесь под ногами ничего не ползает — ни змей, ни тарантулы, ни скорпионы. Вот если бы не мошки и комары, то летом было бы счастье.

Как объяснить человеку, для которого главный зверь — домашняя кошка, как выглядит вблизи белый мишка (хоть из кабины тяжёлого вездехода), какой наглый полярный песец, как великолепна белая полярная сова, какие забавные тундровые лемминги, как лоси переплывают реку, как огромное стадо оленей идёт по тундре в белую бесконечность.

Что такое строганина из нельмы, оленины. Какие ощущения, если после обжигающего спирта положить на язык нежные стружки из нельмы, предварительно макнув их в соль и перец. А рыбка хариус, только что выловленная из горной реки, и как «скоросолка» приготовлена и употреблена тут же, на берегу. Царская ягода — морошка, хотя мне больше по вкусу брусника и клюква. Печорская сёмга, запечённая с картошкой на большом противне в печи. Мой бортмеханик угощал наш экипаж этим кушаньем под водочку, когда мы базировались в Усть-Цильме, на его малой родине. После баньки, перед выходными, да такое застолье, потом пирог с брусникой и крепкий чай. Избы на севере другие, как крепости, сделаны на века, кажется, в них остановилось время.

Я всегда восхищался оленеводами. Несколько раз был в чуме, пил чай. Это же надо, научиться жить в этом холоде, в этих бескрайних просторах. Оленина, рыба, дичь, ягоды — и всё это здесь, в тундре. Сахар, муку, соль, патроны — это всё им на вертолётах привозят. К сожалению, водку и спирт тоже. А маленьким народам нельзя привыкать к этой заразе. Нет у северных народов того фермента, который расщепляет алкоголь, поэтому они более беззащитны перед спиртным.

Вы знаете, когда идёшь на небольшой высоте, метров пятьдесят-семьдесят и с небольшой скоростью, то сверху хорошо видны грибы. Я сначала думал, что экипаж меня разыгрывает, но потом присмотрелся — точно, видно. Иногда такие россыпи видишь, что хоть садись и начинай собирать грибы. Правда, из меня грибник ещё тот, я только мухомор хорошо отличаю. В лесу я чувствую себя неуютно, поскольку родился и вырос в украинской степи. Поэтому, если изредка и попадал в леса севера, то только, чтобы видеть напарников-грибников, или не отходить далеко от просеки, на которой стоит машина. Грибы грибами, но на машину постоянно глазом косишь. Я не большой любитель грибов, но как закуску — одобряю.

Может здесь, на севере, время течёт как-то по-другому? Неброская, неяркая природа севера располагает к неторопливости, созерцательности. Да, здесь краски немного приглушены, разве что только безумно красивая осенняя тайга полыхнёт багрянцем и желтизной лиственных деревьев на фоне тёмной стены хвойного леса, да и то не долго. Быстро уходит эта

красота, даря незабываемые минуты, когда твоя машина невесомо скользит в прозрачном небе, а ты сидишь в пилотском кресле и наслаждаешься всем великолепием открывающихся перед тобой просторов.

Даже церкви здесь, на северАх, не такие яркие, как на юге и в средней полосе. Купола не сверкают позолотой или яркими голубыми или зелёными красками. Чаще, это сероватое железо и не беленькие стены, а потемневшие от времени срубы. Пролетаешь над селом, в котором когда-то жили люди, и только на бугре, ближе к реке, видны три потемневших и покосившихся креста. Странное ощущение вызывает их вид. Да и мысли в голове какие-то непонятные, о вечном покое, что ли?

Только на полётных картах северных безлюдных мест можно увидеть такие обозначения. Глядишь, а где-нибудь в глухом углу тайги на берегу малой речушки или рыбного озера нарисован махонький чёрный квадратик, а возле него такими же малюсенькими буковками написано: изба Артеева, изба Денисова, изба Лыжа-Керка, изба Верхняя, а то и просто — изба. Эти избы давным-давно ставили охотники-промысловики, хозяева здешних мест. Иногда, зная, где находится эта изба, люди находили в ней спасение, кров, тепло очага. Там есть запас дров, спички, соль, крупа. Север суров, поэтому только взаимовыручка и нормальные человеческие отношения помогают выжить людям. Здесь не бросят человека в беде и всегда придут на помощь.

Говорят, что северяне удивительно неиспорченные люди. А вы попробуйте испортиться при минус пятьдесят два. Шутка. Когда я смотрю на осенний перелёт птиц, то вижу, как птичий клин, поймав попутный северный ветер, уходит на юг, туда, где далеко-далеко осталась моя родина — Украина. И мне хочется улететь вслед за птицами с этого севера, ощутит тёплый ветерок причерноморских степей с их разнотравьем. Повидать маму, друзей, пройтись по городу моего детства. А когда я бываю дома, на Украине — через пару недель начинаю ощущать какое-то беспокойство. Будто чего-то не хватает. Ну чего мне не хватает? А потом я начинаю потихоньку скучать по всему тому, о чём я только написал. По заснеженным крышам домов, по ароматному дымку из труб, по хрусткому снегу под ногами, по запаху апрельского снега и нежному-нежному аромату, которым пахнет весна только здесь, на севере. Как то я увидел картинку в интернете — заснеженные улицы, избы, деревья стоят в инее, как в сказке, лёгкие дымы над печными трубами. И подпись к этой картинке: «Посмотришь новости по телевизору, а там — теракты, наводнения, митинги, госперевороты, беженцы, и думаешь — наша северная глухомань, это не у чёрта на куличках, а у бога за пазухой!».

Где меня только не носило, но всё-таки не зря судьба привела меня в эти края, которые тоже теперь мой дом. Края эти занимают в моём сердце такое же место, как моя Украина, мой родной город Кривой Рог, моя малая родина — село Узин, что под Киевом. И края эти, ни какой-то там правильный «север», а именно — северА, и ничего с этим не поделать.

«Кормилица»

А вот и не угадали — это не моя любимая «ласточка» вертолёт МИ-6. Хотя его тоже можно с полным правом назвать кормильцем. Ведь он долгие годы позволял мне зарабатывать на жизнь, и неплохо зарабатывать, он позволял мне содержать мою семью, помогать родителям, дедушке и бабушкам, пока те были живы.

Кормилица — это корова. А причём здесь корова? А при том, что все, кто родился и вырос в селе, или провёл там всё детство, по крайней мере, все-все зимние каникулы и каждое лето, вплоть до поступления в лётное училище (это я про себя), знают — именно так называют корову. Кормилица она и есть кормилица. Как говорила моя бабуля Фрося (мамина мама): «Деточка, если у дворе есть корова, то семья и дети с голоду не пропадут. Она и себя прокормит и людям не даст пропасть…». Бабуля знала, о чём говорила, она с тремя малыми детьми на руках пережила две голодовки. А кто сомневается, что корова настоящая кормилица, пусть посмотрит прекрасный советский фильм «Неуловимые мстители». Там есть пронзительная сцена, когда бандиты атамана Бурнаша уводят из двора дойную корову, и как баба, хозяйка этой коровы, валяется в ногах у атамана, говоря, что детишки малые пропадут с голоду.

Я ещё до появления этого фильма знал, что без коровы — не жизнь. Мне доверили бабушка и дедушка самостоятельно пасти корову с тех пор, как я пошёл в первый класс. До этого работал подпаском у бабули. Так что мой первый «самостоятельный вылет» в качестве «командира» коровы состоялся летом 1966 года. Хотя, это громко сказано — «командиром». Корова своим поведением чем-то напоминает вертолёт, за ней нужен глаз да глаз. До этого я прошёл стажировку с утями, гусями, козами, поросятами, кроликами, и вот мне доверили корову. Ну, это примерно, как «дальнобойщики» среди водителей. Это солидно, весомо, ответственно.

Почему-то дед с бабулей любили (предпочитали) именно эту породу — «цементалка», дед её так называл, но правильно, по-моему, симментальская порода. Это мясомолочная порода. Крупное и красивое животное, и цвет такой — кофе с молоком, с крупными белыми пятнами. До сих пор помню имена двух моих подопечных — «Беризка» (Берёзка) и «Квитка» (Цветок). Были ещё тёлочки, бычки, но этих я не запоминал. Этакое маленькое стадо под моим управлением.

Может показаться странным, что в воспоминаниях лётчика нашлось место корове. Вертолёты, полёты — это понятно, но причём здесь корова? Начну пояснения издалека.

О чём сейчас больше всего беспокоятся родители? О том, что ребёнок ведёт малоподвижный образ жизни, почти не бывает на свежем воздухе и его практически невозможно оторвать от компьютера. Так вот, корова

решала эти три проблемы на раз. Во-первых, компьютера тогда не было! Свежий воздух? Да, пожалуйста — две смены на свежем воздухе: с половины шестого утра и почти до полудня, это первая смена, и с четырёх часов вечера до половины девятого вечера, это вторая смена. Одиннадцать-двенадцать часов ребёнок находится на самом свежайшем сельском воздухе, если в день по улице проедет одна машина, это целое событие. Дышит ребёнок всеми ароматами трав, цветов, садов, огородов и полей родной Украины. Если выпала только одна смена, в другую смену корову пас дед, то я тоже в хате не засиживался, это же село, один шаг и ты во дворе, в саду, в огороде, на ставке (на пруду).

Ну, какой малоподвижный образ жизни? Каждый день гонишь её на поле, с поля. А это смотря где пасёшь, можно и поближе, а бывает и подальше. На поле она всё время перемещается, когда просто щиплет травку, это медленное перемещение, а когда ей в голову какая-нибудь дурь взбредёт, то за ней ой сколько надо походить, а то и побегать. Короче, нагуляешься за день, ночью спишь, как убитый.

Я же говорил, что корова кормилица? Утренняя, дневная и вечерняя дойка, это три эмалированных ведра парного вкуснейшего и полезного молока. После дойки бабуля процедит молоко и, хочешь-не хочешь, никто тебя не спрашивает, а будь добр выпей здоровенную кружку парного молока. Я потом прикидывал, получалось литра два, а может и больше — в день. А ещё сметана, сливки, творог — это всё тоже дары нашей кормилицы. И ещё натуральный мёд с дедовой пасеки со свежим хлебом, который бабушка испекла. Вот скажите, дорогие мои, такой образ жизни и такое питание полезны для здоровья ребёнка, подростка, будущего лётчика? Можете не отвечать. А фрукты и овощи со своего сада и огорода, и свежайшие яйца от курей, которых бабуля кормит отборной пшеницей. Думаю, не проходил бы я лётные медкомиссии (при поступлении в училище, потом полугодовые и годовые, пока летал) без сучка и задоринки, да и не пролетал бы эти годы в северном небе, если бы не получил в детстве такой царский подарок в виде здорового питания и нормальной подвижной жизни. Сейчас не многие молодые люди, те, кто захотели стать лётчиками, могут пройти медкомиссию. Вы посмотрите, какой отсев по медицинским показаниям при поступлении, да и при обучении. Так, что корова, очень положительно влияет на здоровье и состояние нервной системы будущего летуна.

А само общение, хоть и с домашним, но крупным и, довольно, норовистым животным? Это вам не покемон, не кукла барби, не трансформер какой-нибудь! Я как-то у взрослых мужиков, лётчиков, в разговоре в шутку спросил: «Корову все видели? А скажите, от носа её — ближе к хвосту, что зачем идёт? Глаза, уши, рога? Или как?!». Конечно, люди технически грамотные, поэтому с уверенностью ответили, что первыми от носа идут глаза. Правильно! А вот с рогами и ушами, тут сложнее, запутались мои небесные собратья. Дал домашнее задание: посмотреть в интернете

на корову, а завтра в курилке мне доложить. И ничего, ни хи-хи и ха-ха! Посмотрели, разобрались. То взрослые дяди, а детям малым ой, как не хватает всех этих кроликов и поросят. Простого общения с таким живым организмом, его надо и покормить, и напоить, и убрать за ним.

Время, рань-ранющая, половина шестого утра. Мы с моей «Квиткой» выруливаем со двора. Я уже выпил свою кружку парного молока, сунул за пазуху футболки штук шесть-восемь яблок, краюху хлеба, взял в руки сложенную плащ-палатку, хворостину и поплёлся за коровой. В утреннем лёгком туманчике низкое солнце мягко просвечивает, его лучи кажутся размытыми, ранние пташки щебечут в кронах деревьев, на кирзовых сапогах мокрый след от росы. Да-да, именно на сапогах. Кроссовок тогда никаких не было, а целый день ходьбы по полю, кустам за коровой, никакие кеды не выдержат. Дед давным-давно научил меня мотать портянки на ноги, поэтому нога во фланелевой портянке, как в коконе, ничего не мешает, не трёт. Можно шагать долго и быстро. Правда, быстро не получится, моя «манюня», девушка не торопливая, шагает, как пава, а вот долго шагать придётся, будем гулять на свежем воздухе до обеда, это точно.

Мы плетёмся на военный аэродром Узина, где базируются самолёты дальней авиации ТУ-95. Надо пройти половину улицы, повернуть направо, по небольшой улочке прошагать полкилометра до колючей проволоки, которой огорожен аэродром. В этой проволоке дыра, как раз под размер коровы, там же тропинка, по которой ходим мы, и ездят на велосипедах гражданские вольнонаёмные, работающие на аэродроме, и некоторые офицеры, живущие в соседних «финских» домиках. Вот за дырой, по тропинке ещё с километр, и мы между складами, авторотами, и капонирами для спецмашин. Из-за деревьев видна верхушка башни КДП аэродрома, а чуть в стороне, сверкают в лучах восходящего солнца высокие кили самолётов. На стоянках слышен свист запускающихся двигателей. У всех начинается рабочий день — им летать, а мне корову пасти.

«Квитка» очень любит яблоки, пока все у меня не выцыганит, толком пастись не начнёт. Подойдёт, вытаращится и смотрит на меня своими «сливами». Глаз коровий имеет здоровенный зрачок, как блестящая слива, а вокруг глаза светлые реснички. Вот этой красотой неописуемой она уставится на меня и стоит, сопит, пока не достанешь из-за пазухи яблоко и не отдашь ей. Слизала с ладони, схрупала, пять минут пощипала травку и опять ко мне, за яблоком. Когда остаётся одно яблоко, я его передвигаю по футболке над поясом за спину и показываю: «Больше нет!». Стоит, смотрит, думает, чего-то там считает в своём коровьем уме. Потом обойдёт вокруг меня, ткнётся носом в спину, унюхает яблоко, слегка толкнёт меня рогом по заднице, мол, отдавай, не дури! Отдал, слопала, лизнула в благодарность щёку, а после коровьего языка щека полдня горит, и наконец-то начала пастись. Это она ещё не вспомнила о краюхе хлеба у меня за пазухой, подойдёт позже, вымогательница, — придётся делиться.

Много лет спустя, когда я учился в лётном училище, преподаватель аэродинамики Николай Васильевич Чернов, бывший начальник училища, шутя нам говорил на лекциях: «У вертолёта аэродинамика очень простая, как у коровы — чем выше хвост, тем больше скорость». Я, сидя на лекции, про себя улыбался, вспоминая «Квитку». Она, если ей чего-то не нравилось или просто дурной взбрык приходил ей в голову, носилась по полю на приличной скорости, высоко задрав хвост. А я старался перехватить её, чтобы она сдуру не влетела в какую-нибудь ямку, не дай бог ногу сломает. Когда её мухи достают, садятся в уголки глаз, а она только сильно повернув голову назад, пытается достать их краешком копыта задней ноги, жалко на неё смотреть. Подойдёшь, отгонишь мух, протрёшь ей глаза чистой тряпочкой, она в благодарность — опять лизаться. Ох уж мне эти телячьи (коровьи) нежности!

Вечером, когда солнце начинает касаться края огромного осокоря (чёрного тополя), ты понимаешь, что пора заканчивать вечерний выпас и потихоньку направляться домой. Часов никаких нет, но солнце над осокорем означает, что уже восемь часов вечера. Идём-бредём потихоньку. Я плетусь сзади, ноги гудят, нагулялся я сегодня на свежем воздухе по самое — не могу! Коровье брюхо, как огромный круглый шар и здоровенное вымя покачивается из стороны в сторону. Сейчас добредём и будет вечерняя дойка. Поворачиваем на свою улицу, издалека видно моего деда, стоящего возле калитки. Мы прибываем во двор, как тяжёлый грузовой состав на станцию. Во дворе, возле колодца, стоит на специальной поставке корыто с чистой водой для коровы, а на широкой доске колодца, ведро с водой и кружка рядом, для меня. Но перед корытом на земле стоит ведро с водой, в котором размочены пара буханок хлеба, и всё это чуть присолено. «Квитка» любит эту смесь до одури. Она на некоторое время замирает, решая, с чего начать: пить или хлебать. Мы — я, бабушка и дед, улыбаемся, глядя на её муки «творчества». Наконец решила, сунула морду в ведро, в два хлебка прикончила лакомство, а потом начала пить. Я пью тоже, как корова, не трогая кружку, опускаю лицо в воду и, видя своё отражение на дне ведра, хлебаю, наслаждаясь вкуснейшей колодезной водой, которая гасит пожар жажды. До сих пор я помню вкус этой воды, воды моего детства из нашего колодца.

А потом вечерняя дойка. Вы когда-нибудь пробовали доить корову?! Нет?! Вы много потеряли, ощущения очень интересные, струи молока сначала звонко бьют в дно ведра, а потом, по мере его заполнения, звук становится всё глуше и глуше и уже под самый верх только слышно: «ш-ш-ха, ш-ш-ха». Потом бабушка процедила молоко и разлила его по банкам. Завтра утром дед погонит корову в поле, а я повезу молоко на велосипеде в военный городок и буду разливать его по банкам, стоящим в подъездах, возле дверей. Я хорошо запомнил каждый подъезд и каждую дверь, хотя только окончил первый класс. Дедов велосипед большой, под названием «Украина» (Харьковского велосипедного завода), поэтому, ввиду малого

роста едешь не на велосипеде, а под рамой, кто ездил, тот знает. Это потом, по мере роста я научился ездить на раме, на седле, на багажнике, задом на перёд, без рук. А в конце месяца, под каждой банкой будут лежать деньги, и никто не тронет ни копейки, а что вы хотите — 1967 год, «тоталитарный режим», «совок» — это вам не нынешняя свобода и демократия, я соберу деньги и, зажав их в потной ладошке (волнуюсь, чтобы не потерять), привезу их бабуле. Она пересчитает их и, может, выделит мне немного на конфеты. Я же говорю, корова-кормилица. Она себе заработает на две машины сена и на машину жома на зиму. Жом, это отходы от переработки свеклы на сахар. Такие тяжёлые, грязно-серые вермишелины сладковато-приторного вкуса (сам пробовал), и кисловато-бражным запахом. Кормилица и сама будет сыта, и мы с ней не пропадём. А когда по весне грузишь тяжеленный коровий навоз вилами на тачку, растаскиваешь тачкой этот навоз по всему огороду и при этом морщишься, мол, воняет, то дед незлобиво бурчит: «Как потом лопать всё с огорода, то ему не воняет! Давай, таскай, не ной!».

А после сытного ужина сидишь на пороге дома, солнце уже давно село, опускается на землю тихая украинская ночь. Звёздное небо над головой, прокричит ночная птица, слышен дальний лай собак и чья-то весёлая песня за огородами в поле. А ты уже хочешь спать, глаза слипаются, набегался за день.

На повитке (хлеву), всё горище (чердак) забито душистым сеном, для неё же, кормилицы, запасённым. Вот туда и забираешься по шаткой лестнице, прихватив два одеяла, одно под себя, на сено, другое сверху, и подушку. Бабуля снизу предупреждает: «Деточка, Сашик, не свались с крыши (верандочка пристроена к хлеву), когда утром сонный будешь вылезать обратно!».

Постелил одеяло, бросил подушку, плюхнулся на них, укрывшись другим одеялом, ночью бывает прохладно. Дверка чердака открыта настежь, одуряюще пахнет сено, в котором шуршат мыши где-то в углу. В открытую дверь видна луна и край яблоневой ветки, на которой висит яблоко, тускло поблёскивающим боком в лунном свете. Зашуршало сено, это кошка Машуня залезла ко мне на сеновал, чтобы поспать под моим боком. Причапала, привалилась ко мне тёплым бочком и замурчала, как маленький трактор. Слышно, как внизу, в хлеву подо мной, сонно вздыхает «Квитка». Корова тоже устала.

Благословенная тишина окутывает всё вокруг, и ты медленно погружаешься в сладкий сон, в котором синее небо без конца и края, огромный самолёт и я, за его штурвалом. Мне ещё только восемь лет, но сдаётся мне — буду лётчиком!

«Некоторые нюансы»

Я уже упоминал, какие грузы приходилось таскать на внешней подвеске вертолёта. Список внушительный, каждый груз требует внимательного подхода и серьёзного отношения. Мы старались работать на совесть, но работа есть работа, а в ней не всё получается без сучка и задоринки. Вот и выплывают некоторые нюансы, порой досадные, порой смешные, а порой и не очень.

* * *

Посреди площадки стоит груз, который вертолёт МИ-6 сейчас будет брать на подвеску. Груз этот — тальканат, тяжеленный, деревянный, приземистый барабан, на который плотно-плотно намотан толстый стальной трос. Конец этого троса хорошо прикреплён к краю барабана, чтобы в полёте, не дай бог, не сошёл с барабана. В центральное отверстие барабана пропущен стальной трос, он под барабаном огибает стальную трубу, расположенную поперёк барабана и отверстия, оба конца троса выходят наверх этой гигантской катушки. В отверстие забиты деревянные клинья, чтобы троса не болтались и эта катушка не начала «играть» в полёте. Петли тросов будут накинуты на крюк внешней подвески. Мы оторвём этот увесистый груз, всё-таки в нём шесть тонн и потащим куда надо. Под груз мы заглянуть не можем, он стоит в траве, пробивающейся меж бетонных плит, но если пригнуться, то видны только края трубы. Её длина чуть меньше диаметра барабана.

МИ-6, который будет брать груз, это моя «шестёрка», это мы сейчас потащим груз. Мы его осмотрели, как могли, зависли, подцепили, убрали трос, гидрозамок сработал, и вот, потихоньку отрываем тяжёлую «катушечку» от земли. Подцепщики отбежали, запас мощи есть, взлетаем. Движки заходятся в неистовом рёве, лопасти винта, изогнувшись этаким «тюльпанчиком» тянут тяжёлую машину в небеса. Ф-у-у!!! Взлетели. Набрали 150 метров высоты по прямой, естественно против ветра. И начинаем плавный разворот, с небольшим креном. С таким грузом всё нужно делать плавно и аккуратно, ведь известно, что спешка нужна только при ловле блох. Разворачиваемся, продолжаем набор высоты и выходим на реку, плавно продолжая доворот. Впереди виден песчаный берег, отдельные деревья на нём, мутная рыжеватая вода реки и на середине, по фарватеру, обозначенному красными и белыми бакенами, ползёт дымящий буксир, тащит за собой баржу с грузами. На север пошли, к Нарьян-Мару. Я прикидываю, что закончу доворот на курс, и линия моего пути пройдёт где-то в метрах пятидесяти от борта буксира. Мы разойдёмся на встречных курсах.

Заняли высоту триста метров, я чуть сбросил «шаг», переходя в горизонтальный полёт. У-й-ю-ю-ю!!!!! Резкий рывок и одновременно в наушниках вопль оператора: «Твою..., тальканат ушёл!!!». Знаете, какие ощущения, когда у вас с крюка мгновенно уходят шесть тонн?! Не передаваемые!!! Вертолёт, который моментально стал на шесть тонн легче, а режим у двигателей остался прежним, ведь ты не успеешь изменить его сию секунду, летит вверх, как камень из рогатки, тебя вдавливает в кресло и ты уже почти на сотню метров выше от того, как... Весело! Сбрасываю режим и начинаю разворачиваться в свою, левую сторону, заваливая приличный крен. И вижу, как возле борта буксира поднимается чуть ли не до меня здоровенный фонтан рыже-белой пены и со дна реки поднимается вся эта «каламуть». Ни хрена себе бултых!!! Мы то, в каком восторге, а они там, на буксире, могли «обделаться лёгким испугом». В наушниках успокаивающий голос оператора: «Троса остались на крюке, слегка болтаются и отходят назад, по полёту».

По спине ледяной холодок с ознобом. Попади я в буксир, тальканат с такой высоты разнёс бы его, как авиабомба. Они бы и пикнуть не успели. Уже не весело. Полетели домой писать объяснительные, хорошо, что троса у нас на крюке. При разборе и раздаче «слоников» и «дынь» выяснилось, что где-то при перегрузке или выгрузке этого тальканата при помощи крана, им пристукнули или стукнули и троса на перегибе через трубу попали на какой-то камень или железку. Образовался такой «наклёп», или по научному — концентратор напряжений. Он ждал своего часа и дождался, пока мы на своей «шестёрке» не заявились к месту трудового подвига. Элегантно получилось: фонтан до неба, публика «неистовствует». Хорошо, что публика, а не прокурор.

* * *

Сижу в пилотском кресле, развернувшись вправо и слушаю, что мне бубнит заказчик Мишаня. А бубнит он следующее: «Саня, надо две пятидесятикубовки (ёмкости объёмом 50 метров кубических) со старой буровой перебросить на новый Сандивей. Там всего километров десять между точками. Я уже и заявку принёс, подцепщики со мной, троса захватили, я с вами слетаю, посмотрю, что и как...». Вот, когда он так мягко стелет, так и жди какую-нибудь подлянку. Спрашиваю: «На ёмкостях «уши» (такие приваренные скобы для фиксации тросов от смещения) есть?». Начинаются пространные речи про то, что сварщика у него нет, эти «уши» приварить, да там всего десять километров везти, обмотаем два раза стропами, они у него по двенадцать метров, новые, маркированные и т. д. и т. п. Я говорю: «Миша, это всё песни ни о чём! Выскользнет ёмкость, что ты мне запоёшь?!». Начинает по новой, мол, надо срочно, до зарезу, перебросить сегодня и он за всё отвечает, заявку подпишет по любому. И поёт, как соловей: «Саня, ну ты же можешь аккуратненько, тихонько затянуть стропа

на ёмкости, чтобы она не шелохнулась...». Послушал я его, послушал, тем более на сегодня никакой другой работы нет, в общем, согласился, пошёл на поводу.

Прилетаем, смотрим сверху на это озеро, рядом на берегу место старой буровой и на краю площадки лежат эти две огромные «сардельки» — ёмкости на 50 кубов. Красно-рыжие, здоровенные цилиндры, горловинами к верху, под них подложены толстые брёвна с боков, чтобы не покатились, и сделаны канавки для пропуска тросов. Подсели чуть в стороне, чтобы поток воздуха от винта не давил на ёмкости. Оператор со вторым пилотом сбегали, посмотрели, как подцепщики увязывают ёмкость, пропустив троса, обматывая два раза и накидывая петлю в петлю. Мы на крюк подцепили «паук» (такая четырёхлучевая система тросов с карабинами на концах). Крюк сразу загнали в гидрозамок, двери закрыты, зависаем. Поднялся повыше, тихонько зашёл на груз сверху, завис точно над ним. Слушаю оператора: «Паук разобрали, карабины зацеплены, два метра выше, подцепщики слезают с ёмкости, убирают лесенку, отошли. Строим точно по центру, можно тихонько затягивать троса!». Плавненько-плавненько, по дециметру, поднимаю вертолёт вверх, оператор докладывает, что троса затянулись, всё симметрично, стоим точно над ёмкостью, можно отрывать. Отрываем, метр, полтора, два. Замерли. Теперь можно чуть вниз, но земли не касаться, не дай бог троса сдвинутся. Хотя, такой вес — шесть тонн, не должны. Стальной цилиндр длиной около десяти и диаметром около двух с половиной метров висит неподвижно под вертолётом. Поехали! Плавно добавляю движкам взлётный режим, разгон скорости и набор высоты. На высоте сто метров и скорости восемьдесят километров в час по вертолёту проходит дрожь, и я слышу такой неприятный железный звук: «В-у-у-м!». В наушниках напряжённый голос оператора Вити Таранченко: «Троса ползут!». Потом раздаётся ещё один «в-у-у-м!», сильная дрожь, рывок и прыжок вертолёта вверх. Поймал машину «шагом», остановил набор высоты и слышу доклад оператора: «Ушла, троса в норме, висят под нами!». Я уже и сам чувствую, что ушла ёмкость. В кабину влетает взъерошенный и раскрасневшийся заказчик Миша, он же вызвался летать с нами, чтобы непосредственно руководить процессом. Этот деятель наклоняется ко мне, и мы вместе смотрим влево и вниз через мой блистер. Я плавно заваливаю машину в левый вираж. С высоты сто метров и на скорости восемьдесят, всё очень хорошо видно. Внизу открывается прелестная картина. То, что несколько секунд назад было ёмкостью, теперь лежит посреди тундры, недалеко от озера. Чудовищная сила удара о земную твердь, а падение шести тонн железа с высоты сто метров, это вам о-го-го, превратила огромную ёмкость в разорванную калошу, вывернутую на изнанку. Полюбовались, помолчали, я спрашиваю Мишаню: «За второй ёмкостью поедем?». Тот мотает головой — мол, не надо. Найду сварщика, приварим «уши», потом перебросишь, а заявку подпишу, как договаривались. Славненько поработали, ничего не скажешь.

* * *

Денёк изумительный, солнышко светит, снежок блестит, заснеженная тундра просматривается до самого-самого горизонта. Морозец, градусов двадцать пять, и ровный ветерок, метров восемь, дует с севера без порывов. Условия для работы идеальные. Машина у меня мощная, недавно из ремонта. Двигатели новые, по тысяче часов ресурса, такой же главный редуктор и лопасти новые. Красота, зверюга, а не машина, «ласточка» под бортовым номером СССР-21016.

Работа простая, перетаскиваем балки на другую буровую, километров за пятьдесят. Всё, как обычно, цепляем «пауком» за петли в верхних углах балка, оторвали и потащили. Доходит очередь до следующего балка. Он необычный, мы их почему-то называем «бранденбургами». В два раза длиннее обычного, обшит металлом, дверь посредине, а слева и справа от неё по два окна, размером побольше, чем в обычных балках, и стоит он на каких-то полозьях. На глаз видно — чушка тяжёленькая. Бурмастер велел своим «нукерам» (подцепщикам), чтобы подцепили его на толстые, 22-миллиметровые троса. Они длинные, новые, просмоленные, с контрольными бирками испытаний возле петель. Поскольку троса длинные, обойдёмся без «паука». Зависли, наехали на «бранденбург», замерли точно над ним по центру. Я удерживаю машину на месте, кручу головой по сторонам, поглядываю на землю и слушаю доклады оператора: «Петли накинуты, защёлка закрыта, подцепщики слезают, отбежали, трос в замке, горит зелёная, отрываем!».

Отрываем, так отрываем. Ага!!! А вот ни хрена не отрываем. Груз не шелохнётся. Троса натянуты, топлива в вертолёте немного, везти недалеко, ветер у земли хороший, а оторвать груз не можем. Может в нём чего лишнего нагрузили? Второй пилот говорит, что осматривал его через окна, балок, а это будущий красный уголок, пустой. В нём даже стульев и столов нет. Непонятно, почему я его оторвать не могу?! Чуть ослабил натяжение тросов, повисим, дадим двигателям чуть отдохнуть и ещё раз попробуем. Быть того не может, чтобы мы его не оторвали.

Вторая попытка. Чуть взял «шаг», троса натянуты, а стоим неподвижно. Да что это за чертовщина?! И вдруг вертолёт плавно так пошёл потихоньку вверх. Метр, два, три. Оторвали, что ли? Оператор молчит, только слышно его сопение в наушниках.

— «Витя, ты чего молчишь? Оторвали?!». В ответ слышу: «Ага, оторвали! Разрезали на три части, как торт ножом. И теперь красный уголок состоит из трёх частей. А троса вышли сверху, как две петли висят под нами!». Ни фига, себе!

Переместились на щит, сели, выключились, пошли разбираться. Оказывается, этот «бранденбург» намертво примёрз к тундре, бурмастер не догадался толкнуть его бульдозером, а его подцепщики, поскольку в полозьях нет отверстий, ничего лучше не придумали, как просунуть

троса прямо под него, в зазор между полозьями и балком. А тут мы, со всей дурью своих одиннадцати тысяч лошадиных сил. Красный уголок сопротивлялся, сколько мог, но не долго. Куда ему против мощи гражданской авиации СССР. Пришлось бурмастеру срочно из трёх частей опять делать одно целое. Благо мы его разрезали аккуратно, ювелирная работа. Ведь умеем же, когда захотим. На следующий день «бранденбург» уехал, куда надо, и был, как новенький, не считая каких-то полосок по стенам и крыше.

* * *

Чтобы никто не подумал, будто мы уроды какие-то косорукие, мол, за что не возьмёмся, всё в хлам или в дрова, немного похвастаюсь. Мы тоже кое-что умеем.

Прилетаем на одну из Осовейских буровых. Привезли груз, отцепили, сидим на щите, ждём, когда притащат троса. Приходит бурмастер и просит: «Командир, помоги, если сможешь! У нас кран сломался, а надо поставить стрелу установки на станину. Может, посмотришь и попробуешь? Выручай, во, как надо!!!». Поглядел на часы, спросил остаток топлива, глянул на ветер ещё разок. На заходе видел, что ветра почти нет. Ладно, выключаемся, пойдём смотреть.

На земле лежит мощная рама — станина с моторами, на неё надо пристроить этакую стрелу. Ферменная конструкция длиной одиннадцать метров, сама метр на метр и весом, где-то, полторы тонны. Надо её поднять, поднести к станине и аккуратно вставить вилкой в проушины. Зазоры с обеих сторон где-то по четыре сантиметра, ну может пять. Стоим, смотрим, думаем. Второй пилот Колюня начинает: «Не, ничего не получится, мы же не кран...». Я ему отвечаю: «Не каркай, не ты же будешь ставить, мы ещё даже не пробовали!». Честно скажу, с другим бы бортоператором я даже пробовать не стал бы. Но с Витей Таранченко я летаю уже более тринадцати лет, и почти десять из них — командиром. Мы с ним настроены на одну волну, он знает мою скорость реакции, привык к моему глазомеру, к моей выдержке. Я, соответственно, тоже, знаю, как он командует, какая у него реакция и глазомер, я реагирую даже не на его команды, а на оттенок и тембр голоса. Работаем мы с ним, как одно целое, и поэтому, надеюсь, что всё получится. Осмотрели, подумали, как её тросами обмотать, чтобы она, эта ферма висела, чуть опустив один конец, тот, где вилка, ближе к земле. Где привязать верёвки, чтобы четыре мужика-подцепщика чуть помогли нам, если понадобится. Определили, где будет стоять бурмастер, контролируя завершающий этап. Всё оговорили, чтобы никто не сунулся под тяжёлый груз. Слава богу, ветер совсем стих, он не будет мне мешать. Только я и машина, и команды оператора.

Начинаем. Запустились, зависли, подцепили груз, трос в замке, замок закрыт. Тихонько отрываем от земли эту «дуру», чтобы она не качнулась,

а то придётся долго ждать, пока она успокоится. Подошли к станине, висим точно над ней, мужики тихонько разобрали верёвки, отошли по местам, но никуда не тянут, пока не надо. Теперь только оператор и я. Витя находится в десяти метрах позади меня и сейчас его глаза, это мои глаза, я же груз не вижу, он далеко сзади и внизу. Движения «ручкой» и «шагом» миллиметровые. Кажется, что и не двигаешь, а только думаешь двинуть. Педали, боже упаси, не трогать совсем, а то раскачаешь груз.

В наушниках напряжённый голос Вити: «Чуть вниз, замер, чуть вперёд, ещё чуть вниз!». Здесь команды типа: «Метр вправо, полметра вниз...» не проходят. Это вам не балки на брёвна ставить. На часы я не смотрю, мне не до часов, только на землю, контролируя малейшее смещение машины в стороны и по высоте. Секунды тянутся до-о-о-лгие. Большой палец левой руки постепенно немеет на кнопке стопора левого (моего) «шаг-газа». По СПУ (самолётно-переговорное устройство) говорю второму пилоту: «Нажми кнопку стопора на своём «шаге»...». Я буду работать только кистью левой руки.

— «Чуть вниз..., нет..., мажем..., опять вверх чуть...».

Вите тяжело, он должен, глядя в люк внешней подвески, поймать малейшее смещение груза, который висит метрах в восьми под вертолётом. Хоть я не вижу часов, но чувствую, что возимся мы уже минут десять.

— «Так..., замер! Чуть вперёд..., чуть вниз..., вл-е-е-во немного..., вниз. Есть!!! Держи, держи!!! Сейчас они вставят крепления! Держи..., ещё немного! Всё, всё! Опускай стрелу понемногу. Всё, она лежит, как надо! Ослабить трос, метр вниз! Трос отцеплен, крюк убран, можно перемещаться!».

Уф-ф-ф!!! Правая нога дрожит, прыгая в колене, но это ерунда. Мы свободны, нас ничего не держит, мы можем перемещаться, куда хотим.

Подскочили к щиту, сели на него, выключились и пошли смотреть, что получилось. Получилось, как надо, то, что доктор прописал. Стрела стоит, как патрон в патроннике. Мы с Витей довольно хлопаем друг друга по плечам: «Ну, могЕм же!». Всё-таки классный у меня экипаж, сработали, как часы. Бурмастер доволен, как слон, обещал магарыч поставить. Бог с ним, с магарычом, главное, что у нас получилось.

Обратно летели, второй пилот крутил баранку, а я расслабленно откинулся в кресле и балдел от ощущения хорошо сделанной работы. Штурман мне потом сказал, что от взлёта и до посадки, пока мы возились с этой фермой-стрелой, прошло всего восемнадцать минут. Всего восемнадцать, но каких! Кое-что мы умеем, а это дорогого стоит. Потом, на базе, недели через две, я получил втык от своих отцов-командиров (видать, кто-то из моих гавриков в курилке похвастался): «Саня, тебе что, делать нечего? Чем ты там, в командировке занимаешься?! У тебя допуск к монтажным работам есть? Нету!!! Вот и не лезь, куда не положено!».

Да ладно, переживём втык. Главное, работа сделана. Не зря же меня чему-то учили эти самые отцы-командиры. Спасибо им за это.

«Слепой полёт»

Я уже говорил, что примерно 90—95 процентов налёта на вертолёте, это визуальные полёты. Визуальные, это когда ты постоянно видишь землю, опознаёшь ориентиры на ней, точно знаешь своё место, а отсюда уже можно посчитать путевую скорость, точное время прибытия, остаток топлива. Но бывает так, что для полётов вблизи земли нет условий — низкая облачность, туман внизу или метель такая, что горизонтальная видимость, ну очень смешная, типа «дальше носа не видно». А лететь надо. Тогда вертолёт забирается на высоту, так называемый эшелон. Они, эти эшелоны, начинаются с высоты 900 метров по давлению 760 мм ртутного столба, если ты летишь, грубо говоря, в северо-восточном, восточном и юго-восточном направлениях. И с высоты 1200 метров, если полёт происходит в юго-западном, западном и северо-западном направлениях. То есть, встречные эшелоны разведены на триста метров, чтобы воздушные суда могли безопасно разойтись по высоте. С подъёмом на большие высоты расстояние между встречными эшелонами увеличивается. Небо напоминает слоёный пирог и в каждом слое этого пирога своя вишенка — самолёты и вертолёты. На эшелонах летают по приборам, всё равно ведь земли не видно, а надо как-то ориентироваться в пространстве. Вот здесь на помощь и приходят приборы. В полётном задании с внутренней стороны на правой странице предпоследняя вертикальная колонка обозначена словами «приборный налёт». Вот туда и вписываются эти цифры, минуты приборного налёта по участкам полёта. Приборный налёт учитывается в лётной книжке каждого лётчика. И чем больше у тебя этого налёта, тем увереннее ты себя чувствуешь в кабине вертолёта. Есть ещё налёт ночью, но это несколько другое, ведь бывают такие чудные ночи, когда сияет луна и светят звёзды, а внизу видны огни посёлков, земные ориентиры и т. д. и т. п.

Полёт по приборам на эшелоне, это или перегонка воздушного судна в ремонт — из ремонта, когда ты идёшь от аэропорта к аэропорту по трассе, или возвращение на базу с дальней точки в тундре, когда погоды для визуальных полётов нет, поэтому забираешься на эшелон и поехал к родному дому, где тебя любят и ждут. При полётах на эшелонах всегда выбирают запасной аэродром, ведь надо же куда-то уйти, если по погоде нельзя сесть на аэродроме назначения. Ещё приборный налёт набирается при тренировочных полётах на родном аэродроме. А вот теперь постарайтесь представить себе ощущение лётчика (экипажа) при слепом полёте или полёте по приборам.

Вертолёт только оторвался от бетонки при взлёте по-самолётному. Земля замедляет свой бег, низкая облачность тяжело нависает над аэродромом. Несколько секунд, и машина оказывается в сплошной серой мути. Она непроницаемо охватывает кабину, и куда бы ты ни глянул, хоть

в лобовые стёкла, хоть в блистер — вниз и в стороны, ты ничего не увидишь, кроме этой однообразной субстанции, у которой нет ни низа, ни верха. Всё, вестибулярный аппарат теперь отсечён от привычных ориентиров, нет ни земли, ни горизонта, ни солнца, нет ничего. И только приборы, привычные навигационно-пилотажные приборы помогут тебе не потерять себя в пространстве и спокойно довести свой вертолёт к аэродрому назначения. В слепом полёте главным прибором для нас являются авиагоризонты, их на борту целых три штуки. У этого прибора живой силуэт самолётика покачивается над линией искусственного горизонта, показывая, как ведёт себя вертолёт, какое положение занимает он в пространстве. Задирает или опускает нос, кренится ли влево-вправо. Аккуратными короткими сдвоенными движениями «ручки» ты удерживаешь машину в ровном положении, не давая ей отклониться. Если вертолёт более современной серии, с автопилотом, то умная машинка помогает, поддерживает вертолёт по крену и тангажу (продольному наклону). А если включены каналы стабилизации высоты и скорости, тогда можно убрать руки и ноги с органов управления и немного расслабиться.

Сегодня у нас машина старой серии, обыкновенная «шестёрка» (МИ-6), без автопилота. Вертолёт немного моложе меня, я ещё ходил в детский сад, а его выкатили из цеха Ростовского вертолётного завода. Хоть и старая, но надёжная «ласточка» с бортовым номером СССР-21856. В кабине вместо красного подсвета приборов и панелей стоят ультрафиолетовые светильники. Такие чёрные цилиндрики, закреплённые на «ручках» пилотов, на задней стенке кабины лётчиков, в кабине штурмана, на потолке у верхнего щитка АЗСов, за перегородкой у механика и радиста. Свет ультрафиолетовых ламп в этих светильниках регулируется специальным поворотным колпачком. Мы летим на эшелоне в облаках, да ещё и ночью (взлетали в сумерках, теперь наступила ночь), поэтому в кабине все приборы, надписи на приборных досках, панелях и пультах светятся зеленоватым таинственным светом. Красиво, но через некоторое время начинает приедаться. В ультрафиолетовом свете, кажется, что и лица экипажа начинают отливать этакой зеленоватостью. Прямо пять «Шреков» в одной кабине.

Машина устойчиво идёт в наборе высоты, я старательно выдерживаю курс, заданный штурманом, мы должны выйти на трассу. Вариометр (указатель вертикальной скорости) показывает набор высоты — три метра в секунду. Стрелка скорости замерла на третьем делении от цифры двадцать, значит идём со скоростью 230 километров в час. Стрелки высотомера, толстая и тонкая, плавно движутся по циферблату, пока не замрут: толстая — у цифры один, а тонкая — у цифры восемь. Это и будет наш эшелон или высота 1800 метров. Все приборы: указатель курса, высотомер, вариометр, указатель скорости — расположены вокруг авиагоризонта. В слепом полёте он, авиагоризонт, центр мироздания. Ты смотришь на все эти приборы, охватывая их одним взглядом, а, не бегая глазами от одного к дру-

гому (хоть и в определённом порядке), как это делает молодой лётчик. С опытом начинаешь смотреть на приборную доску, как на лицо знакомого человека, понимая сразу, что он хочет тебе сказать. В нижней части авиагоризонта, в изогнутой стеклянной трубочке, в её центре, покачивается чёрный шарик, показывающий боковое скольжение вертолёта. При развороте, крен постоянный, шарик замер в центре, значит вираж нормальный, без внутреннего и внешнего скольжения.

Мы идём вслепую. Только цифры — 230 на указателе скорости говорят о том, что мы движемся с довольно приличной для вертолёта скоростью. А цифры — 1800 метров на высотомере намекают нам, что мы почти в двух километрах над землёй. Глаза видят эти показания, мозг осознаёт их, но всё равно такое ощущение, будто мы, как муха в янтаре застыли навечно в этой серо-чёрной субстанции, которая со всех сторон обнимает вертолёт. Только лёгкая болтанка, даже не болтанка, а так, движение воздуха чуть качнёт вертолёт, и ты плавно и аккуратно возвращаешь свой корабль к заданным параметрам полёта. Постоянно таращиться на приборную доску нельзя, глаза устанут от напряжения. Поэтому, не торопясь осматриваешь кабину, взгляд вниз — на штурмана, потом взгляд пробегает по целому ряду табло на центральной приборной доске, попутно сверяя показания своего авиагоризонта с резервным и авиагоризонтом второго пилота. Горят зелёные табло гидросистем, бегает туда-сюда стрелка на манометре основной гидросистемы, второй пилот смотрит куда-то сквозь лобовое стекло. Оглянулся, бортрадист работает по второму каналу (дальней связи). В наушниках слышно эхо его голоса: «Сургут-радио, Сургут-радио...». Механика не видно, он у меня за спиной, за своей приборной доской, но время от времени я слышу его размеренные доклады: «Расход — 2250, остаток топлива десять с половиной тонн...». На борту порядок, мы уже второй час летим в ночном облачном небе и впереди ещё три часа полёта. Сейчас передам управление второму, пусть он покрутит баранку, а я передохну малость. Я же говорил, что вертолёт без автопилота, поэтому так и будем пилотировать поочерёдно, «в рукопашную», не давая уставать друг другу.

— «Взял управление», — это второй пилот.

— «Передал управление», — это мой доклад.

Я переключил на него управление триммерами (специальными механизмами, позволяющими снять нагрузки с «ручки»). Когда машина правильно оттриммерована, то если убрать руки с «ручки» управления, её никуда не тянет. Она только упруго отзывается на движения твоей руки. Это работают пружины в системе управления. При слепом полёте это очень важный момент, ведь земли не видно и лётчик может не понять — это вертолёт куда-то тянет, или «ручку».

В темноте за блистером чуть отсвечивают красные вспышки нижнего проблескового маяка, да виден пунктирный круг контурных огней несущего винта. А то и этих проблесков не видать. Я сижу расслабленно в кресле,

отдыхаю. Штурман дал команду второму пилоту: «Влево — пять, курс двести семьдесят...». Отозвалась земля, в наушниках голос диспетчера: «21856, на трассе, удаление подтверждаю...». По второму каналу слышен красивый женский голос: «21856, Сургут-радио, пишите погоду по...». Покрутил головой туда-сюда, покивал вверх-вниз, разминая шею. Вроде всё нормально, ощущения правильные, да и все три авиагоризонта синхронно покачивая силуэтами самолётиков, подтверждают — всё нормально, вертолёт летит без крена и не вверх колёсами. В слепом полёте ни в коем случае нельзя доверять своим чувствам, только показаниям приборов, постоянно сверяя их. Хорошо, что я в годы училищные до одури крутился на лопингах и «рейнских колёсах» (это такие специальные снаряды для тренировки вестибулярного аппарата). Поэтому я спокойно себя чувствую в длительном слепом полёте, и мне ничего не кажется такого, необычного. Только через много лет, на пенсии, мой родной бортмеханик за рюмкой чая признался: «Знаешь, Саня, несколько раз бывало. Едем мы в облаках или в снегу по белизне, и вдруг чувствую — вертолёт заваливается на борт. Ужас господен! Потом выгляну из-за своей приборной доски, посмотрю на авиагоризонты, потом на тебя — ты сидишь, спокойно крутишь баранку, я потрясу башкой и всё стало на место!». И грустно улыбнулся. Хотя ничего смешного здесь нет. Просто вестибулярный аппарат запаниковал от недостатка информации, поэтому и стал врать человеку. Кто попадал в такие ситуации, поймёт, о чём я говорю.

Минут через сорок забрал управление у второго пилота, буду сам крутить баранку, а он пусть отдохнёт. Штурман дал команду разворота на новый курс. Плавно поворачиваем вправо, с небольшим креном, градусов десять. Шарик послушно замер в центре трубочки авиагоризонта. Указатель курса медленно проворачивается, курсозадатчик подходит к нужной цифре. Плавно выводим машину из крена, и вертолёт замер на новом курсе, указанном штурманом. Через некоторое время штурман по радиокомпасу и запросом пеленга у диспетчера проверит, на трассе ли мы, и скажет диспетчеру расчётное удаление, а тот подтвердит. Приятно слышать в наушниках голос земли: «...856 — й, удаление подтверждаю, на трассе...». Время от времени я слышу доклад механика: «Осмотр грузовой кабины!». Второй пилот открывает на своей приборной доске специальный щиток, под ним скрываются приборы контроля работы двигателей и главного редуктора. Пока механик будет осматривать вертолёт изнутри фюзеляжа, второй будет смотреть за этими приборами. Слышен хлопок дверей в пилотскую кабину, механик плюхнулся на своё место, второй закрыл щиток и в наушниках я слышу успокаивающий доклад Вити Поздеева: «Грузовая осмотрена, системы герметичны, борт — порядок, остаток топлива 9200...».

Где-то там, далеко внизу земля. Она закрыта от нас толщей облаков, которая начинается в ста метрах от земли и тянется до высоты почти четырёх километров. Там, за облаками есть луна и звёзды, но мы их не видим,

мы по-прежнему идём в неприветливой тёмной мгле. Потолок (максимальная высота полёта) вертолёта МИ-6 — четыре тысячи пятьсот метров, я мог бы забраться на эту верхотуру, но зачем? Там скорость придётся убрать до 160 километров в час, согласно руководству по лётной эксплуатации, а значит, я резко потеряю путевую скорость и буду понапрасну жечь топливо. Обледенения в облаках сейчас нет, температура воздуха за бортом нормальная, поэтому едем на своей высоте — 1800 метров. Впереди горы, вот перед ними мы и полезем на высоту три тысячи метров, а пока сохраняем скорость на своём эшелоне.

Нам со вторым хорошо, мы хоть можем меняться и время от времени отдыхать, а вот штурману сейчас туго. Он один в своём «стакане» (застеклённой штурманской кабине в самом носу вертолёта), вот и крутится, глядя на свои приборы, сравнивая показания радиокомпаса, периодически запрашивая пеленги у земли. Ему надо точно вести машину по трассе, не уклоняясь с неё, карта ему сейчас не помощник, ведь земли то не видно, мы идём вслепую.

Начинаем набор высоты три тысячи метров. Добавил режим двигателям и стрелка вариометра показывает устойчивый набор высоты около четырёх метров в секунду. Вот так мы будем ехать вверх пять минут. Я уберу скорость по прибору до 195 километров в час, на такой высоте надо идти с этой скоростью. Вот и забрались мы на трёхкилометровую высоту, приближаемся к горам. В хорошую погоду, да ещё и днём, мы с удовольствием полюбовались бы их величественным видом, но сейчас ночь и облака, мы слепы, как кроты, за стёклами кабины всё та же пелена, которая нам уже порядочно надоела, ведь истекает четвёртый час полёта.

Мы переходим на связь «по направлению», то есть устанавливаем частоту своих печорских диспетчеров. А вот и «здрасте вам», мы уже на своей, западной стороне Уральских гор. Всё-таки приятное ощущение, лететь ещё сто километров, а вроде, как и дома уже.

Вышли из зоны гор, можно снижаться. Диспетчер подтверждает удаление, что мы на трассе, разрешает снижение. Поехали, поставим снижение три метра, скорость — 200 километров в час и катимся, как с невидимой гигантской горки. В ушах начинает покалывать, привычно делаешь глотательное движение. Мы прослушали погоду нашего аэродрома, знаем видимость, высоту нижней кромки облаков, направление ветра у земли. На высоте перехода установили давление аэродрома (штурман, второй пилот и я), сверили показания высотомеров, курсозадатчики установлены на посадочный курс. Штурман, глядя на показания радиокомпаса и слушая подсказки диспетчера, заводит нас по схеме. В наушниках слышен спокойный голос диспетчера: «…856-й, радиальное двенадцать, подходите к третьему, продолжайте заход, к четвёртому занимайте четыреста метров…».

Мы идём по, так называемой, «коробочке» (прямоугольному маршруту захода на посадку). Когда между курсозадатчиком, установленным на по-

садочный курс и стрелкой радиокомпаса, настроенного на частоту дальнего привода останется небольшой угол, градусов около четырёх, начинаю плавный правый разворот с небольшим креном. Мы знаем ветер по высотам, а его почти нет в этой облачной массе, ветер у земли слабый и дует строго по полосе. Поэтому на глиссаде нас не будет сносить туда-сюда и заход, хотя и по приводам плюс локатор, для нас не представляет сложности.

Вертолёт подходит к точке входа в глиссаду, и я продолжаю заход.

— «856-й, удаление шесть, на курсе, на глиссаде...».

— «856-й, подходите к дальнему, на курсе, на глиссаде...».

Высота двести метров, зазвенели звоночки, и замигала лампочка, проходим дальний, до полосы четыре километра. Мы снижаемся на скорости сто шестьдесят километров в час. Земля где-то рядом, но мы её пока не видим. С этим курсом захода нестандартное положение ближнего привода, река мешает, и он установлен всего в семистах метрах от торца ВПП, вместо положенных тысячи метров.

Быстро-быстро звякают звоночки маркера ближнего привода, в наушниках зуммер сигнала опасной высоты радиовысотомера. Из мутной пелены выплывают огни подхода. Включаем и выпускаем посадочные фары, раньше бы они слепили меня отражённым светом от облаков.

Я чётко вижу огни подхода, огни порога полосы, боковые огни, убегающие вдаль, аж, на тот конец аэродрома. Я плавно гашу скорость, штурман начинает отсчёт: «Скорость сто — высота сорок, скорость восемьдесят — высота тридцать, скорость шестьдесят — высота десять, скорость пятьдесят — высота пять, высота четыре, три, два, один, посадка!». Чуть заметный толчок колёс основного шасси, плавно опускаю нос вертолёта, вот уже колёса носовой стойки коснулись бетонки и вертолёт, замедляя скорость, бежит по полосе. Я выдерживаю направление пробега и начинаю притормаживать машину. Слышно шипение тормозов и тяжёлый вертолёт останавливается, завершая свой пробег. Красота какая! Огни полосы, тёмные деревья за ней, низкое небо над головой, видны огни аэропорта, вертолёты на стоянках, прожектора на осветительных мачтах, свет в окнах домов города. Это же просто праздник какой-то! Организм радуется, вот теперь всё встало на места и можно уже не таращиться на приборы до боли, до отвращения. И ещё одна мысль радует и вызывает гордость: «Ни одна птица не летает вслепую, это может только человек!».

«Командир»

Тут недавно наше телевидение побаловало нас, телезрителей. На 23 февраля канал «Россия» выстрелил широко разрекламированным фильмом «Экипаж», новейшего, так сказать, производства. Смотреть эту авиационно-компьютерную «хрень» на трезвую голову и без непарламентских выражений практически невозможно. Жаль хороших актёров, они не очень разборчивые люди, им семьи кормить надо, вот и снимаются, в чём попало. Как говорила великая Фаина Раневская: «Сняться в плохом фильме, всё равно, что пукнуть в вечность — деньги проешь, а стыд останется!». Смотреть такой фильм мне, человеку более сорока лет работающему в авиации, долгое время пролетавшему в небе, да ещё в качестве командира воздушного судна на трезвую голову, как я уже говорил, невозможно. Тем более праздник — 23 февраля, да и хороший коньячок под рукой, так, что занимательное кино для подростков я всё же досмотрел. Пацанам, возможно, всё понравится, спецэффектов полно, компьютерщики постарались. Да и видно, что авторы фильма смотрели тот, старый советский фильм «Экипаж», и очень старались изо всех сил переплюнуть его. Ну что сказать, не доплюнули!

А тут бац, и через три дня, как контрольный выстрел в голову, и уже первый канал крутит фильму с названием «Экипаж», тот фильм моей молодости, о котором я говорил. Так сказать, для сравнения, чтобы народ почувствовал разницу. Как говорят в Одессе: «Это две большие разницы». Я понимаю, что и в старом фильме всяких «плюх» авторы допустили немало. Я не сравниваю эти два фильма, это бесполезно, тем более я не кинокритик.

Я о другом. Меня всегда трогала сцена, хотя я человек довольно жёсткий, в аэропорту «Бидри» (старый фильм). Вокруг всё горит и валится, а командир большой «Тушки» (ТУ-154), эту роль исполнил прекрасный актёр Георгий Жжёнов, без малейшей патетики, спокойно говорит: «Значит так. Взлететь невозможно, оставаться — погибнем. Отсюда вывод — будем взлетать». У меня всегда возникает комок в горле. Такие фильмы я смотрю только трезвым. Хочется ещё раз окунуться в атмосферу фильма и счастливо долететь до аэродрома назначения. Да ещё ностальгия по старой советской лётной форме, в которой я сам пролетал долгие годы, где фуражка на голове командира такая же, как та, что хранится у меня в шкафу. Именно командирская фуражка, а не та западная «хрень», чем-то напоминающая фуражку Жириновского. Стыдоба, прости господи! Но мы же старательно, как обезьяны, копируем просвещённую Европу и Америку. У нас даже самолётов своих скоро не останется, вон какой хай поднялся в либеральной прессе, мол, новый ИЛ-96-400Т сожрёт весь керосин в России, придётся залезать в Госрезерв или отбирать у военной авиации. Мол, этот

ИЛ очень прожорливый, не ровня «священным» «Боингам» и «Аэробусам». И самая крутая авиакомпания России — «Аэрофлот» всеми ручками и ножками держится за импортную авиатехнику, не надо нам никаких «ИЛов», нам и так хорошо. Одни такие «патриоты» под названием «Трансаэро» уже были. Потом объясняли причину своего банкротства ошибочной ставкой лишь на импортную технику, хотя я подозреваю здесь подковёрные игры. Одна акула при помощи государства сожрала другую. Прошу прощения за столь пространное отступление.

Какая уверенность в себе, в своём экипаже, в своей машине должна быть у человека с этими самыми дубовыми листьями («дубами») на козырьке фуражки, в КОМАНДИРЕ. Она, эта уверенность, не приходит вот так, сразу, стоит тебе занять левое (командирское) кресло в кабине экипажа. Хоть по всем бумагам, приказам ты формально командир экипажа воздушного судна, но необходимы долгие годы полётов, чтобы выковался человек, которого так достоверно показал Георгий Жжёнов. Я верю в тот образ лётчика, командира, который донесли до меня с экрана.

Когда ты уже полетал какое-то время молодым командиром, когда с тебя уже слетела вся эта напускная шелуха, ты переболел этими детскими «командирскими» болезнями, о которых я писал ранее в своих записках, вот тогда в твоей голове и душе возникает такое понятие, как ОТВЕТСТВЕННОСТЬ. Конечно, она и раньше была, но с годами приобрела какой-то, более убедительный вид, как танк посреди огорода. Именно ответственность заставляет тебя быть внимательным, тысячи раз внимательным ко всем людям, которые с тобой в одной кабине, к твоему экипажу. К тем людям, которых ты взял на борт своего вертолёта (самолёта). Они тебе доверили самое дорогое, что у них есть — жизнь. И ты обязан сделать всё от тебя зависящее, всё возможное и невозможное, чтобы оправдать их ожидания и привезти их живыми и здоровыми туда куда надо. Я уже говорил, что в авиации налёт часов, количество перевезённых пассажиров и тонн груза, регулярность полётов, экономия топлива — это всё, конечно, важно, но во главе угла всегда стояла и стоять будет — БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ. А на неё, эту самую безопасность, ничто так не влияет, как ответственность экипажа, технического персонала, авиадиспетчеров и, конечно, его — командира.

Не зря на флоте, подводном и надводном, командира (капитана) называют «первый после бога». В авиации то же самое, и я с этим полностью согласен. Как говорится, хоть и в шутку: «Нигде так истово не молятся богу, как на борту воздушного судна». Это две большие разницы — хороший лётчик и хороший командир. Я видел многих хороших пилотов, летают красиво, все параметры полётов в норме, ни к чему не придерёшься, а доверить им экипаж, а тем более пассажиров, машину — нельзя!

Я не хвастаюсь, просто осознаю, что за долгие годы полётов вырабатывается какая-то требовательность, в первую очередь к себе, к своим поступкам, а потом уже к своим ребятам, к своему экипажу. И по-

том уже возникает то, что я называю — авторитет командира. Когда они смотрят на тебя, и ты во взглядах читаешь: «Командир, что делать будем?!». А иногда и вслух спрашивают. Они ждут твоего решения и принимают его, как должное. Бывают такие мгновения в полёте, когда счёт идёт на секунды. У меня нет времени убеждать их в своей правоте. Они должны верить, что я не ошибся, и это — единственно верное решение, предрешит благополучный исход полёта. Это уже потом, на земле, наступит демократия и можно будет устроить маленький вечер вопросов и ответов. Я верю своему экипажу, они профессионалы и ничего не перепутают, сделают всё, как надо в сложные минуты полёта. Как говорил знаменитый советский подводник времён Великой Отечественной войны Магомед Гаджиев: «Нет нигде такого равенства перед лицом смерти, как у экипажа подводной лодки. Они или погибают вместе, или побеждают вместе». Вертолёт, конечно не подводная лодка, иногда кто-то может уцелеть. Но лучше, чтобы все выжили и увидели завтрашний день. А это зависит только от тебя, командир! Только от тебя и никого другого.

Целую неделю телевизор аж дымится от новостей о маленьком несчастном вертолётике «Робинсон-66» и людях, оказавшихся на его борту, к огромному сожалению, уже покойных. Я слышал только одно толковое замечание специалиста, жаль не успел прочитать его фамилию на экране телевизора, и оно больше касалось техники: «Не очень подходят эти вертолёты для наших краёв, тем более для таких полётов и условий, в которых оказалась эта машина...». Я с ним полностью согласен. Нельзя летать на вертолёте без противообледенительной системы, с одним авиагоризонтом, ночью, в условиях обледенения над озером, где погода меняется в течение пятнадцати минут. Не хочу ничего говорить о лётчике, о покойных — либо хорошо, либо никак. Журналисты уж такой «сироп» развели: лучший вертолётчик России, облетал всё и вся на этих «Робинсонах», пролетел через все континенты и т. д. и т. п. Правда, мне, как профессионалу, хотелось бы взглянуть на его лётную книжку, внимательно изучить и получить ответы на следующие вопросы: какой налёт по типам воздушных судов, налёт на этом типе вертолёта конкретно, приборный налёт, ночной налёт, дата последней (крайней) тренировки на данном типе вертолёта, его личный минимум и т. д. и т. п. У меня много вопросов к организации полётов в этой компании, которой принадлежит вертолёт. Метеообеспечение этого полёта, подача заявки на полёт и много чего другого хотелось бы выяснить. Мёртвых уже не спросишь, но к живым то, надеюсь, вопросы у прокурора найдутся?

Я снова возвращаюсь к вопросу о командире. По показаниям очевидца, этот вертолёт пришёл вечером на кордон, приземлился, людям предложили попить чайку, переночевать, поскольку погода плохая. Пилот не хотел лететь дальше, но одна из пассажирок (подозреваю, что это его работодательница) настояла, и они взлетели. Тот же очевидец утверждает,

что в темноте ночи машина ушла на озеро, попыталась вернуться, и вновь попёрлась дальше, а потом огни вертолёта резко пошли вниз, и бултых…

Даже если поднимут со дна озера все обломки вертолёта, вплоть до последнего, ничего не узнают, поскольку на машинах такого типа нет, так называемых «чёрных ящиков» и речевых самописцев. Во сколько обошлась сама поисковая операция, я уже не говорю, но прикидываю, что сумма с большим количеством нулей после единицы. Хоть это и звучит жестоко, но хочется спросить, а за чей счёт устроен этот «аттракцион неслыханной щедрости»? Боюсь, что за наш, с вами.

А всего этого ужаса не было бы, если бы человек за «штурвалом» этого, пусть и маленького, но всё же вертолёта вспомнил или осознал, что он всё-таки командир, и в ответе за всех, кого он взял на борт. Может быть, у него потом и были бы неприятности, но главное — жизнь человеческая была бы вне опасности.

Сейчас в прессе опять подняли тему гибели руководства Польши при посадке самолёта ТУ-154 под Смоленском. Я понимаю, что полякам, которые задыхаются от «большой любви» к России и её народу, вот уже более четырёх веков очень хочется, чтобы злые «московиты» специально устроили туман на аэродроме посадки, при помощи спутников увели самолёт с глиссады, на худой конец, берёза должна перебежать дорогу самолёту и подпрыгнуть повыше, чтобы он таки зацепился за неё крылом.

А ларчик просто открывается. Человек за штурвалом, пилот этой самой, злополучной «Тушки» забыл главное, он, прежде всего командир, отвечающий за всех, кто есть на борту. И он должен вернуть их на землю живыми и здоровыми. Всех — и президентов, и министров обороны, да хоть обыкновенную стюардессу. Но парень оказался слабоват, за что и заплатил своей жизнью, жизнью своего экипажа и всех-всех.

Я смотрел передачу о президентском авиаотряде. О тех лётчиках, которые возят Президента и первых лиц государства. Они говорят, что глава государства с пониманием относится к словам командира корабля, если тот объясняет, что невозможно произвести посадку в таких условиях и лучше уйти на запасной, не подвергая опасности жизнь людей. А старшее поколение пилотов, возивших Ельцина, рассказывают о посадке в лондонском аэропорту «Хитроу» в сплошном тумане, когда наш гарант упёрся рогом, как поляк Качиньский — садись, понимаешь-шта, а там хоть не рассветай!!! Я смотрел в глаза этого командира правительственного самолёта и, не смотря на его улыбку, прекрасно понимал, чего он не договаривает. Нашим повезло, великолепное лётное мастерство и чуть-чуть везения не позволили сыграть в «польскую» рулетку.

Мой родной МИ-6, конечно, не большая «Тушка» (ТУ-154), всё-таки это вертолёт, а не самолёт, посадочные скорости несоизмеримы. Но поверьте, садиться в тумане при видимости 300 метров, почти без топлива (когда уйти уже никуда не получиться), да ещё мороз минус сорок три, это ещё то «удовольствие». Мне было легче, у меня на борту был только мой экипаж,

а не пассажиры. Но всё равно эта посадка оставила несколько седых волос на моей голове и зарубку на сердце. Это я ещё был молодым командиром. А полетай лет на десять больше, приобрети побольше опыта и командирского, и человеческого, я бы ни за что не пошёл в этот полёт. Сидел бы на земле и терпеливо дожидался, пока привезут аккумуляторы, подогреватели, приведут вертолёт в порядок и т. д. и т. п. Но, как говорится, все мы крепки задним умом. Это потом мне уже довелось попадать в ситуации, когда мне трепали нервы и грозили, типа — партбилет на стол положишь. Всё это ерунда, главное, что я помнил — мне отвечать за всё, я командир. И если сказал, что мы не летим, или здесь, в таких условиях я не буду садиться, значит, так тому и быть. И хоть кол мне на голове теши, а будет по моему. Или не будет никак! Я не хвастаюсь, признаюсь — в молодые годы давал слабину, спасибо господь уберёг от беды, да мамины молитвы.

Иногда жена шутит: «Взгляд у тебя какой-то не добрый, милицейский!». На что я отшучиваюсь: «Не милицейский, а командирский и не недобрый, просто внимательный, цепкий». Видимо годы лётной работы приучили ко всему относиться внимательно и серьёзно. Мелочей в лётном деле быть не может, поэтому и взгляд такой стал, изучающий. Я должен понять, что за человек передо мной, можно ему доверять или нет, как он поведёт себя в той или иной ситуации. Нет в авиации такой должности — «хороший парень». Я должен доверять тому, с кем иду в полёт.

Господи, какие полёты? Всё уже давно осталось там, за спиной и в небе. Уже никто и никуда не летит. А себя то уже не переделаешь, эта привычка всё проверять, просчитывать разные варианты развития событий, вплоть до самых худших, никуда не делась и останется со мной навсегда.

Поэтому я повторяю — командир, это не только красивая форма, погоны на плечах, которые иногда отдираются с кровью, не только командирские «дубы» на козырьке фуражки. Командир, это, прежде всего, состояние души и огромная ответственность, независимо, большой ли у тебя воздушный корабль или маленький вертолётик, сотни людей на его борту или всего один человек. Ты командир, а поэтому отвечаешь за ВСЁ!!!

Дай бог вам, мои летающие собратья, жить в небе и на земле долго и счастливо и никогда не произносить спокойным тоном простую фразу: «Значит так. Взлететь невозможно, оставаться — погибнем. Отсюда вывод — будем взлетать». Это только в кино всё кончается хорошо. А в жизни не всегда так получается. Удачи, командир!

«Забавно вспомнить»

Далёкое-далёкое лето 1987 года. Почти тридцать лет пролетело. Вечером зарулили на стоянку, выключились, провели послеполётный разбор, сдали машину авиатехникам и прогулочным шагом экипаж поплёлся через реденький лесок от стоянок в аэропорт. Пришли, посмотрели наряд на завтра, мы в наряде. Прежде, чем разойтись, остановились на крылечке аэровокзала перекурить. Мой штурман Ваня Винник, уже ныне покойный, закуривая сигарету, говорит мне: «Саня, ко мне братан двоюродный в гости приехал. Вот хочу завтра взять его с собой на полёты, покатать на вертолёте МИ-6, пусть он на нашу работу взглянет, так сказать, изнутри. Ты, не против?». Я отвечаю, что конечно не против, о чём разговор, только мы завтра уйдём с базы с утра и на целый день, вернёмся только часам к пяти вечера, целый день летать, три дозаправки на подбазах, работа с подвесками, мол, выдержит ли твой братан, штурман? Иван с улыбочкой отвечает: «Командир, да он в полтора раза больше меня, здоровый, как бык, чего ему сделается, крепкий мужик, не пацан же!». Всё равно я велел Ивану, чтобы всё объяснил брату, и если тот не передумает, то пускай приходит.

На утро погода, как по заказу. Лето, солнышко, теплынь, в небе редкие облачка. С утра обычные процедуры: предполётный медосмотр, дозаправка вертолёта, метеоконсультация и т. д. и т. п. Мы пошли на вертолёт, а Иван со вторым пилотом проведут нашего гостя через второй, резервный КПП, где служба «Заказчиков» и все заявятся на стоянку.

Возле вертолёта познакомились с гостем, к сожалению имени уже не помню. Нормальный весёлый мужик, лет под сорок ему, и, правда, крупнее нашего штурмана. Поболтали на стоянке, пока штурман водил братана вокруг вертолёта, а тот восхищался, задирая голову: «Ну и махина, какой огромный винт, а какой вертолёт здоровенный изнутри!».

Всё, подъезжает аэродромный пускач (АПА), мы забираемся по трапу в вертолёт, занимаем свои места, пристёгиваемся, и дальше всё, как обычно. Запуск, прогрев, выруливание, зависание и взлёт. Начался обычный лётный день экипажа тяжёлого вертолёта. Братан штурмана сидит рядом с ним в кабине, в самом носу вертолёта. Внимательно слушает объяснения, мы ему дали пару наушников и подключили к линии штурмана через тройничок. Ему всё интересно, он крутит головой по сторонам, оглядывается назад, смотрит на нас снизу из штурманской кабины, наклоняясь вперёд, через плечо Ивана, глядит на прекрасную землю, проплывающую под вертолётом. На загрузочной площадке мы подцепили на подвеску балок и попёрлись далеко на северо-запад от Печоры, в сторону Денисовки, Юрьяхи, Пашшора и Командиршора.

За бортом лето, солнышко греет, от того и болтанка чувствительная, да ещё балок выпендривается, качаясь туда-сюда, короче, полный джентль-

менский набор. Но наш пассажир крепеньким оказался. Половину дня как-то держался, правда, от обеда на подбазе отказался, потом посмурнел. Я говорю штурману: «Иван, пусть он посидит на стуле между мной и вторым пилотом, а если устанет сидеть, то пусть ляжет в грузовой кабине на боковое откидное сидение (оно широкое, как лавка) и покимарит!». Наш гость так и сделал. Посидел на стуле, посмотрел на целый иконостас приборов в кабине, поглазел по сторонам. А мы летаем, взлёты и посадки, подцепка и отцепка груза, грузы болтаются, земля, то стоит прямо, то кренится куда-то, вертолёт, то прыгает вверх, то проваливается к земле. Наш гость сидел-сидел, потом прилёг на скамейку, но не лежится ему спокойно, всё что-то мешает. Видно, о чём-то перекрикивается с оператором. Витя по СПУ нам со смехом объясняет: «Не может он лежать вперёд ногами — это, как покойник в катафалке. И лечь головой вперёд тоже не может, неудобно, вертолёт летит вперёд со слегка опущенным носом, кровь приливает к голове!».

Я, шутя, говорю штурману: «Ваня, помрёт твой родич, я тебя первого за борт выброшу!». А тот в ответ только улыбается, мол, ничего с ним не случится, он здоровый мужик, тем более сам напросился с нами полетать.

Завершающие полчаса полёта перед базовым аэропортом наш гость сидел на скамейке, привалившись к борту вертолёта, и тупо смотрел перед собой. Я этого, конечно, не видел, мне потом радист рассказал. Приземлились, зарулили на стоянку, выключились. Ваня с радистом и вторым пилотом аккуратно извлекли пассажира из грузовой кабины, осторожно спустили по трапу на землю и бережно усадили на колесо вертолёта, чтобы малость отошёл, слава богу, его не тошнило. Он сидел на колесе и громко объяснял своему двоюродному братику — штурману Ване, что: «В гробу он видел эту нашу летающую бетономешалку, после таких полётов и такой работы в гробу он видел эти деньги, сколько бы их не платили, и… ой, а чего это бетонка и лес покачиваются?!». А мы стояли вокруг и ржали. Я спросил у штурмана: «Вань, а чем же мы его отпаивать будем, чтобы он пришёл в нормальное состояние? Разве только водкой!».

Несмотря на горбачевскую дурь с талонами на водку и смертную давку в очередях за этой самой водкой в водочных магазинах, мы всё-таки достали означенный продукт. Благо впереди три дня выходных, поэтому процедура реанимации Ваниного брата была проведена на высочайшем уровне и без каких-либо дурных последствий для организма человека, случайно попавшего в руки этих отморозков-вертолётчиков.

Потом, через Ивана, он приветы передавал и наш штурман говорил, что теперь его двоюродный брат предпочитает вертолёты видеть только на картинке. Слава богу, что на картинке, а не в гробу. Ну, хоть за это ему большое спасибо!

* * *

Мы заканчиваем работу в Усть-Цильме. Приземлились в квадрат, отмеченный белыми флажками, выключились. К вертолёту подъезжает топливозаправщик, мы заправим машину под завтрашнюю работу. Завтра из Печоры привезут сменный экипаж, и он продолжит работу, а нам сегодня надо улететь домой, на базу. Смотрю, на соседней стоянке стоит самолёт АН-2. В кабине виден его командир Иван Макарович Звенигородский, один из старейших лётчиков Печоры, классный пилот и большая умница. По радио спрашиваю: «Макарыч, ты куда собрался?». Отвечает: «В Печору, порожняком. А ты чего хотел?». Уточняю, не заберёт ли он экипаж МИ-6 на базу, вещи с нами, ждать не надо. Да не вопрос! Мол, подгребайте ребята, сейчас запустимся и полетим.

Сдали вертолёт техбригаде, похватали сумки и бегом к самолёту. Макарыч и его второй пилот уже в кабине самолёта на своих местах. Мы забрались в салон самолёта, захлопнули дверь, поставили на защёлку, разместились на откидных сидениях. Запустился, зарокотал двигатель самолёта и через некоторое время АН-2, слегка покачиваясь на неровностях грунта, покатил к взлётной полосе. Я с интересом смотрел в иллюминатор, сидя на переднем сидении и повернувшись лицом по полёту. Машина докатила до дальнего конца полосы, развернулась против ветра и замерла на месте.

Неожиданно второй пилот самолёта вылез из своего кресла и вышел к нам в салон. В открытые двери пилотской кабины появилось улыбающееся лицо Ивана Макаровича. Он, повернув голову, перекрикивая рокот двигателя, сказал: «Саня, хочешь полетать на АН-2? Садись на место второго, взлетим вместе, я тебе покажу!». А я люблю летать на всём, что летает — до одури. Забрался в правое пилотское кресло, пристегнулся ремнями, надел на голову авиагарнитуру и положил ладони на подрагивающие «рога» штурвала. Сзади, из пассажирской кабины, вопил мой экипаж: «Макарыч, не давай ему штурвал, он отмороженный, семь часов на МИ-6 не налетался, так ему ещё и АН-2 подавай!». Макарыч, обернувшись, успокоил жестом моих гавриков, не боись, пацаны, усё под контролем.

Конечно, взлетал сам Звенигородский, а я только мягко держался за штурвал. Сектор газа вперёд, движок вышел на взлётный режим, наддув в норме, отпущены тормоза, и маленький биплан резво трогается с места, набирая скорость. Необычно большие движения педалями для выдерживания направления на разбеге, «рога» штурвала ходят влево-вправо. Небольшой разбег и мы уже в воздухе. В наушниках весёлый голос Макарыча: «Давай теперь, Саня, сам крути баранку до Печоры!». Я быстро приспособился к пилотированию самолёта. Движения штурвальной колонки и педалей большие, это вам не на вертолёте. Закрылки убрали, как снимать нагрузку триммерами тоже понятно. Набрали высоту, легли на курс, штурман мне не нужен, маршрут я знаю. Крути себе баранку

и балдей. Красота-то какая!!! Земля внизу всё та же, места знакомые, но ощущения от полёта совсем другие, не такие, как на вертолёте, тем более тяжёлом. Все колебания воздуха тут же отдаются на педалях и штурвале, ведь никаких гидросистем нету, ты сразу ощущаешь упругость воздуха непосредственно руками. Обалдеть!!! Кабина у самолёта маленькая, уютная. Глянешь вправо — два крыла, глянешь влево — два крыла, а впереди — за лобовым стеклом, лобастый капот двигателя с воздухозаборником карбюратора и прыгает маленькая крышечка на этом воздухозаборнике. А впереди винт молотит синеву неба. Глянешь вниз из кабины и видно, как над лесом плывёт правое колесо твоего самолёта. В кабине пахнет бензином Б-91-115, эмалитом, нагретым металлом, резиной. Приборы все родные, знакомые.

Я начал хохотать, и на недоуменный вопрос Макарыча, объяснил ему: «Всю жизнь летаю на вертолётах и только теперь понял, почему инструктор в училище при выполнении виража, говорил, мол, смотри на капот и горизонт. А теперь я увидел, что лобастый капот двигателя касается верхней кромкой окружности линии горизонта, и всё понятно стало, как белый день!». Иван Макарович засмеялся и сказал: «Ну, выполни пару виражей, для усвоения и проверки на практике». Я начал крутить штурвал, выполняя правый, а потом левый вираж. Ну, точно, слава тебе господи, наконец-то увидел и почувствовал, что такое капот-горизонт. Из пассажирского салона донёсся вопль моего экипажа: «Макарыч, забери у него штурвал, тут и так тошнит, а этот паразит ещё виражи крутит!». Действительно, болтанка на АН-2, по этим воздушным ямам, несколько противная, он же за небо крыльями держится, а не как вертолёт — несущим винтом. Поэтому, комок то подкатывает к горлу, то норовит упасть куда-то в живот. Но мне-то легче, я делом занят, кручу баранку, а мой славный экипаж вопит, что я специально раскачиваю самолёт, чтобы их сильнее тошнило.

Со смехом, воплями и болтанкой доехали до Печоры. Макарыч говорит: «Заходи на посадку, я тебе помогу!». Зашли, выпустили закрылки, я прибрал «газ», прицелился носом в «зебру» порога, и самолёт поехал вниз, как с горочки. Очень приятные и необычные ощущения. Я правильно определил высоту выравнивания и начал тянуть штурвал на себя.

— «Добирай, добирай!», — в наушниках звучит спокойный голос Звенигородского. Куда тут добирать, штурвал уже на животе. Вытянул шею, пытаясь за капотом увидеть полосу. Плюх..., и покатились по бетонке, замедляя бег под скрип тормозов. Макарыч смеётся: «Для первого раза — нормально!». А из пассажирской кабины вопль: «Вот же убивец, всё никак он не налетается!». Мне потом довелось ещё летать на АН-2 с другими командирами, но полёт с Иваном Макаровичем Звенигородским, к большому моему сожалению, уже ныне покойным, я помню все эти годы. Спасибо ему, старому лётчику за этот незабываемый полёт. Может, поэтому я до сих пор люблю самолёт АН-2, хотя вся моя лётная жизнь связана с вертолётами. Неважно на чём, лишь бы летать, ведь это главное в жизни лётчика.

«Училище»

Как-то так получилось, что вот уже шестой год я пишу эти свои «Записки пилота «свинтопруля», а до периода обучения в училище всё руки не доходили. Так, упоминал некоторые эпизоды, вроде экзаменов, парашютных прыжков, первого самостоятельного вылета, а вот о самих этих двух годах жизни в стенах и на аэродромах училища подробнее не вспоминалось. И вот видимо пришло время. Нужен был импульс. Вот этот импульс я на днях и получил. От нечего делать ползал по интернету и бац, вижу на мониторе красивую такую синюю табличку, а на ней золотыми буквами написано «Кременчугское лётное училище гражданской авиации (КЛУГА)». Ниже наша аэрофлотовская «курица», извиняюсь, родной до боли знак — крылышки с серпом и молотом. А ещё ниже, подпись под картинкой: выпуск КЛУГА 1976—1978 г. г. Батюшки светы!!! Да это же мой выпуск! И заколотилось сердце, запрыгало. Ну-ка, глянем, что там? Глянул, на свою голову. Клип, на четыре с половиной минуты. На экране виден двор родного училища, видимо, снято с квадрокоптера. Правда вместо старого здания УЛО (учебно-лётного отдела), где на первом этаже ещё была санчасть, стоит новая коробка, но основное, П-образное здание УЛО сохранилось, видна родная казарма, гостиница, клуб-столовая. Потом пошли чёрно-белые фотографии, видимо выкладывали фото и делали клип ребята, которые учились вместе с нами на самолёт АН-2. Но лица попадаются знакомые, да и наших, с вертолётов МИ-4, несколько человек на фото узнал. Фотографии на аэродроме Большая Кохновка, возле самолёта. Мы там совместно базировались и обучались. Наши вертолётные стоянки в юго-западной части аэродрома, а их — самолётов АН-2, восточнее, напротив казармы, УЛО и столовой. Посмотрел клип, послушал песню. Хорошая песня, мелодия приятная и слова правильные. Хотел всплакнуть по своей ушедшей молодости. Шучу, не всплакнул, конечно, хотя с годами стал немного сентиментальным. А рюмочку накатил, потихоньку.

Достал и полистал старые фотографии, какие есть здесь, в Печоре. Посмотрел на них, ещё раз увидел до боли знакомые лица. И подумалось, — а ведь почти тридцать девять лет прошло, как покинул стены родного училища и пошёл своей дорогой в авиацию большой страны, которая называлась СССР. Какими они стали, те ребята, с фотографий? Живы ли они? Многих, поди, и не узнаю. Я своих школьных одноклассников, с которыми не виделся сорок один год, а ведь проучились вместе целых десять лет, и то на видеозаписи не узнал. А здесь, всего два года проучились вместе. Да, всего два года. Но каких! Вот и решил оставить на бумаге, пока склероз ещё не буйствует, этакие пунктирные намётки. Как яркие вспышки в ночи, как старые фотографии в альбоме — некоторые впечатления от жизни училищной.

* * *

28 августа 1976 года я прилетел на стареньком АН-2 из моего родного города Кривой Рог в Кременчуг. Полтора часа болтанки в августовском небе родной Украины, и вот он, аэродром Каменные Потоки, почти рядом с училищным аэродромом Большая Кохновка. Именно тем самым аэродромом, самым лучшим в мире, где меньше, чем через год я совершу свои первые и последние два парашютных прыжка, здесь же впервые поднимусь в небо на вертолёте МИ-4, здесь будет мой самый первый «первый» самостоятельный вылет, и с этого неба начнётся мой долгий полёт в северных небесах.

Заявился в училище, оформился, из нас сформировали учебные взводы по 30 человек в каждом. Выдали обмундирование, переодели, ещё одна медкомиссия, как контрольный выстрел в голову, и поехали. Учебная рота — 120 человек, состоит из 4 взводов. Состав народу примерно пятьдесят на пятьдесят. Половина, как я, поступили после школы, а половина — после армии. Правда, у нас было несколько человек, которым далеко за 22 года, а это предельный возраст для поступления в лётное училище, но те поступали по индивидуальному разрешению управления учебных заведений МГА. Хоть в училище порядки армейские, но так называемой «дедовщины» не было. Здесь же ещё и учиться надо, а не только быковать. А у «дедов» после армии знания немного повыветрились, а «школьники» ещё соображают. Ведь из армии за неуспеваемость не выгоняют, а из училища — запросто. Вот и пришли к консенсусу.

Во-первых, дисциплина. Форма, строевая подготовка, внутренние наряды, караулы, хозработы, самоподготовка, личное время, увольнения, наряды вне очереди. Для армейцев всё это привычно, а нам-то в диковинку. Перемещения только строем. На завтрак, обед и ужин — только строем. Ежедневное утреннее построение, все четыре роты стоят в каре. В центре, в сопровождении свиты, солирует комбат майор Свириденко. Развод на занятия строем, мимо того же комбата. Каждый взвод приближается к комбату и по команде старшины: «Взвод!», будущие лётчики лупят по асфальту дорожки своими «гадами» (это такие кирзовые ботинки с идиотскими шнурками) так, что в окнах гостиницы, перед подъездом которой стоит Свириденко, изображая из себя военначальника, стёкла дрожат. Не знаю, как кому, а мне дисциплина давалась легко. Как говорится: «Наш кот сначала боялся пылесоса, а потом ничего — втянулся». Я в чём-то понимаю любителей армейской жизни. А чего, думать в строю не надо, когда надо — построят, куда надо — приведут, когда надо — накормят, спать уложат и подымут вовремя тоже. Как говорится: «Подымет утром не петух — прокукарекав, сержант подымет — как человека!». Утром, конечно, будит не сержант, а дневальный на тумбочке, орёт, как резаный: «Рота-а-а, подъём-м-м!».

Любимая команда: «Отбой!». Ещё не долетел до подушки, а уже заснул в полёте. Кажется, будто и не спал вовсе, а этот ненормальный уже орёт:

«Рота, подъём!». Когда сам стоишь на тумбочке, то дождавшись команды старшины, с лёгким злорадством и в отместку за своё рассветное бдение, тоже орёшь, не слабо так. Мол, я не сплю, вот и не хрен другим спать.

Утренняя пробежка на зарядку с голым торсом, если погода и температура наружного воздуха позволяют, очень впечатляет и бодрит. Полусонные «коробочки» (строй такой), прижимаясь, друг к другу плечами, ни свет, ни заря, вылетают за ворота училища и, грохоча «гадами», несутся вдоль стен и заборов училища, поворачивают на улицу Красина, а она выложена брусчаткой, поэтому топот множества ног несколько меняет тон. Потом поворот налево, по набережной — вдоль Днепра, потом обратно к училищу, ещё один поворот и мы влетаем в ворота стадиона, он точно напротив училища. Армейский комплекс зарядки, обратно в казарму летишь бодрый, как снаряд, выпущенный из пушки.

Заправили коечки. Кстати, насчёт коечек: видимо, на этих одеялах специально сделаны три полоски. Для эстетического удовольствия. Заправленные койки выглядят, как угловатые ровные ящички, а если присесть на корточки, то полоски на одеялах одного ряда коек уходят вдаль, как будто их под линейку провели. Ну, в армии любят «шоб усё було параллельно и перпендикулярно». Потом водные процедуры, зубки почистили, умылись, побрились, оправились и строем на завтрак.

В столовой тоже всё по этикету. Зашли по команде, сели по команде, к приёму пищи приступили по команде и закончили трапезничать тоже по команде. Вы не поверите, но накормить здоровую ораву молодых, голодных мужиков можно за очень короткое время. Ну, накормить, это громко сказано, просто, они за короткое время уничтожают всё съестное, что есть на столах.

Между прочим, о еде. Несколько первых месяцев учёбы мне постоянно хотелось есть. Конечно, молодой, здоровый организм «ишшо» растёт, нагрузки большие, вот кушать и хочется. Хорошо, хоть хлеба давали вволю. Конечно, если есть деньги, можно что-нибудь купить в буфете. Мама иногда присылала в письме рубль, вы не смейтесь, в 1976 году это были деньги. Мы на этот рубль с моим другом Вовой Семёновым взяли в буфете два треугольных пакета молока, кто помнит — были такие пирамидки, и восемь тёплых пирожков с повидлом, по четыре на брата. В один момент всё это проглотили. Поскольку была суббота, но в увольнение нас по каким-то причинам не пустили, мы решили пойти на стадион, он прямо перед воротами училища, туда пускают без увольнительной, и покрутиться на лопинге. Лопинг — это, как качели, только делают полный оборот, а если отпустить стопор, то эта штука крутится в двух плоскостях. Взяли подвесные системы от парашютов, пристегнулись, и давай, как два идиота, крутиться, кто кого перекрутит. А за сеткой-забором гуляли две симпатичные девицы, поглядывая на нас. А мы на них. Вот и выпендривались перед ними почти сорок минут. Девчата ушли, мы прекратили крутиться, отцепились, сдали на хранение подвесные системы и пошли в клуб кино смот-

реть, поскольку суббота. Сидим в зале и экрана не видим, нам дурно стало. От лопинга пирожки с молоком стали в желудке поперёк и ни туда, ни сюда. Сидим потные, тошнит, чуть ли не заворот кишок. Это же надо было додуматься, наглотаться, как утки пирожков, почти не жуя, набухать молока, и на лопинг — крутить «солнышко»! Идиоты! Ну, ничего, организмы молодые, справились. Где-то часа через полтора полегчало. Я эти пирожки и лопинг до сих пор помню. Мама тоже помнит, как «дитё» приехало в первый отпуск (новый год с 1976 на 1977 год). Ночью она проснулась от того, что меня не слышно в соседней комнате. Пошла, глянула, чуть не заплакала: сын сидит в трусах, на корточках, возле приоткрытой дверцы холодильника, не включая на кухне света, из кастрюли выгребает ложкой салат «оливье» без хлеба, при этом чуть не мычит от удовольствия. Наголодался в своём лётном училище.

Хотел уже закончить о еде, да вспомнились два эпизода. Когда начали летать, то курсантам положен, так называемый «стартовый» завтрак. Это кусок колбасы, хлеб, булочка, два яйца и пакет молока или кружка горячего чая. Вот мне всегда было интересно, почему, когда на аэродроме жара, то привезут горячий чай в большом термосе, а когда холодный ветер или дождик накрапывает, обязательно привезут холодное молоко. Попьёшь его и потом, аж колотить начинает, подойдёшь к вертолёту МИ-4, работающему на малом газу и греешься у выхлопных патрубков. Вся эскадрилья летает и одним глазом посматривает, поехала ли машина за стартовым завтраком или нет? И как только машина показывается на краю лётного поля, все уже знают: «Везут! Сейчас поедим!». Пилотов-инструкторов кормили в отдельном автобусе, раскрашенном в красно-белые квадраты, им блюда подавала официантка. А мы на лавочках едим или в кабине вертолёта. Я помню, летим в пилотажную зону, я кручу баранку, а мой приятель Андрюха Денисов пьёт молоко из треугольного пакета.

А когда перешли на военные сборы на аэродром Глобино, это февраль — начало марта 1978 года, то кормили в столовке отвратительно. И вот три роты отказались принимать пищу. На завтрак не пошли, на обед не пошли. Сначала нас пугали, а потом дело приняло нешуточный оборот. Стоят три роты по 120 человек, молчат и в столовую — ни ногой. Примчалось из Кременчуга начальство, а это за 60 километров, орали, искали зачинщиков, говорили, что выгонят из училища с треском, а мы стоим, как стена и ни гу-гу! Всё-таки коллектив — сила! К вечеру выгнали начальника столовой, кое-кого из поваров и кормить стали лучше. Ну и хватит о хлебе насущном.

* * *

Теорию нам преподавали хорошо. Учили на совесть, крепко вбивая в наши головы науки авиационные. В аудиториях разнообразные стенды, наглядные пособия. В кабинете двигателя стоит на мощной раме настоя-

щий мотор вертолёта МИ-4 — АШ-82НВ. Он так хитроумно разрезан, что видны все его внутренности. Места среза выкрашены красной краской. На полках вдоль стен кабинета стоят запчасти от двигателя, на стене огромная схема — тот же двигатель, только в разрезе. Мы с моим другом Колей Арнаутом масляными красками и обновляли эту схему. Пока малевали — выучили движок. Иван Иванович Сухих нам и преподавал этот движок. Натерпелись мы от него. Он говорил: «Кто не объяснит мне на графике, откуда берётся такое напряжение на свечах, чтобы появилась искра — сгною!». Мне этот двигатель по ночам снился.

Доски в учебных аудиториях не такие, как в школе. Толстенное витринное стекло, обработанное абразивом, напоминает зелёное поле, по которому отлично пишут цветные мелки. И этими мелками «дед Кориолис», такое прозвище было у преподавателя теоретической механики, изумительно точно рисует схемы распределения сил.

Самолётовождение преподавал Трускалов. К сожалению имени и отчества уже не помню. Сухой, подтянутый, с густыми бровями, вид очень суровый. Он нам при первом же знакомстве объявил: «На пятёрку навигацию знает только Бог, на четвёрку — я, а вот знаете ли её на тройку вы, мы ещё посмотрим. Я вобью вам в голову науку навигацкую». И мы получили сполна. Магнитное склонение, компасное, девиация, ППМ, КПМ, ЗМПУ, КУР, расчёт безопасных высот, температурная поправка, полёт на радиостанцию, от неё, расчёт «коробочки», прибор УГР, навигационная линейка НЛ-10М, расчёты в уме топлива и времени. Всё получили по полной программе. Дед Трускалов влетал в аудиторию, шёл вдоль парт и каждому давал свой вариант задачи, прямо из головы. Возвращался к первому, смотрел на листок с задачей и говорил: «Фигня, опять фигня, это тем более фигня…» и т. д. Доходил до последнего и с улыбочкой говорил: «Ну всё, одни бестолочи!». И двадцать восемь двоек, против каждой фамилии, выставлял в журнал. Одним столбиком — двадцать восемь «пар». Командир роты, глядя в этот журнал, за сердце хватался. Потом постепенно пошли и тройки, и четвёрки, наконец, дошло до пятёрок. Я всю эту навигацию — самолётовождение, перенёс в маленький блокнот, аккуратно, схемы, таблицы, формулы, ключи расчётов на НЛ-10М. Пока сидишь, вычерчиваешь, пишешь — легче запоминается. На выпускном экзамене по самолётовождению получил «пять» и подсунул деду Трускалову этот блокнот для автографа. Он написал — «Чистого неба» и поставил число и подпись. До сих пор храню этот блокнот, изредка смотрю. Как молоды мы были.

Я помню всех преподавателей военной кафедры. Хоть училище гражданской авиации, но при выпуске присваивается звание младшего лейтенанта. Поэтому пришлось освоить все эти науки — тактика ВВС, общая тактика, бомбометание, боевое применение и т. д. и т. п. Секретные конспекты — общая тетрадь в 96 листов, которые сам пронумеровал, сам прошил, опечатал печатью и поставил подпись. 6 сентября 1976 года, только начали учиться, как эта гнида — лётчик Беленко угнал

МиГ-25 в Японию, и началось. Бдительность, секретность. На занятиях или на самоподготовке дежурный получает все конспекты под роспись, раздаёт их курсантам, а после занятий сдаёт в секретную часть. До сих пор не могу понять, что там было такого секретного в этих конспектах. Я помню всех преподавателей военной кафедры, всю так называемую нашу «хунту», — майоров Граждана, Кострова, Личмана, Морозова, комбата Свириденко, капитана Васю Данильченко, высказывания которого мы заносили в записные книжки и цитировали наизусть. Вся наша славная и родная «хунта». Доброе было время и вспоминается только что-нибудь забавное и весёлое. У майора Личмана первая машина была — белые «Жигули» («Копейка»). Регистрационный номер 00—20 ПОМ. До сих пор помню. Так мы на зелёной тачке, на которой возят мусор, написали белой краской этот номер. За вредность Личмана. Тачка на трёх авиационных дутиках (маленькие колёса от самолёта), одно спускает всё время, поэтому, когда тачку тащишь, она не едет по прямой, надо корректировать курс.

Если попадёшь на самоподготовке в аудиторию АН-2, там под потолком висит здоровенная модель самолёта АН-2, курсанты делали, размах крыльев метра под три. А в стороне стоит кабина АН-2, без стёкол, но штурвалы, педали, приборные доски на месте. Лазаешь по ней, щёлкаешь АЗСами, двигаешь штурвал и сектор «газа». В аудиториях пахло мастикой от паркетных полов, краской и ещё бог знает чем — авиационным.

Азбука Морзе, мне казалось, что я никогда не выучу все эти точки-тире. Ничего, выучили напевы к каждой букве, и пошли все эти «ти-ти-таа-таа». Каждое утро в аудитории контрольная «морзянка». Вот так, потихоньку, и освоили все эти науки авиационные.

* * *

Письма из дому. Это сейчас, когда у каждого в кармане мобильник, айфон, айпад и т. д., все эти смс-ки, ммс-ки не составляет никакого труда связаться с родными и близкими. А тогда — только письма или междугородняя телефонная связь. На переговорный пункт ещё надо попасть, это только в субботу или в воскресенье, в увольнении. А там толпа, пока дождёшься, докричишься. Поэтому, главное средство связи — почта, т.е. письма. Ты оторван от дома, от родной, привычной обстановки, пока ещё не привык к людям, это потом они станут твоим взводом, твоей лётной группой, появятся закадычные друзья-приятели, с которыми можно поговорить по душам обо всём. Но всё равно, письма из дому — это что-то! Ты их ждёшь. Может, сам себе и не говоришь, но всё равно ждёшь. Когда стоишь в строю и видишь, как посыльный пошёл за почтой, в голове одна мысль — будет письмо или нет. Вроде обычная штука — письмо. Конверт, а в нём пара листочков исписанных знакомым, родным почерком мамы или бабушкины каракули. Бабуля прошла только ликбез (курсы ликвида-

ции безграмотности). А письмо от девушки?! Ещё только почтарь-посыльный показался из-за угла, а весь взвод косит на него глазами, не слушая, о чём там распинается старшина или командир роты.

Наконец-то письмо у тебя в руках. Все люди читают письма по-разному. Одни сразу распечатывают конверт, быстро пробегают письмо глазами. А я, например, дождусь личного времени, когда можно заняться своими делами, и где-нибудь в укромном уголке, не торопясь, с чувством, с толком, с расстановкой, рассмотрю знакомый почерк, представлю, как там мама одна по мне скучает, чего там накарябала бабуля с дедом любимому внучку, что пишет аккуратными округлыми буквами девушка из твоей юности. Письмо потом можно много раз перечитать. Оно лежит в нагрудном кармане твоего комбинезона, и вроде всего-то листки бумаги, а письмо имеет какую-то необъяснимую силу и притягательность, несравнимую ни с какими смс-ками. Как только выдали форму, все обязательно сфотографировались у училищного фотографа и каждый отослал родным письмо с фотографиями с обязательной подписью на обратной стороне. Я тоже отослал маме фото, где слева и справа в овальной рамке моя улыбающаяся мордуленция в кителе с погончиками, на которых наша аэрофлотовская «курица» и буква «К», а как же — курсант, фуражка набекрень, а между овальными рамками — вертолёт МИ-8. Да, по-моему, у каждого курсанта, всех училищ Советского Союза, есть подобные фотографии. Все письма, которые я писал маме, она сберегла. Я вижу их пачку в ящике шкафа на самом дне, когда приезжаю в отпуск. Она их перечитывает. А мы в старости, что будем перечитывать — смс-ки?

* * *

Увольнение. Наверное, более притягательного слова за все два года учёбы в училище, я не знал. Человеку, который живёт на гражданке, не подчиняясь строгим законам службы и учёбы, трудно объяснить, что такое увольнение. Когда ты можешь в любой момент пойти куда захочешь — хоть к друзьям, хоть в кино, хоть погулять с девушкой. Да просто побродить по городу, куда глаза глядят. В лётном училище этот номер не проходит, увольнение ещё нужно заслужить. В течение недели надо хорошо учиться, не нахватать «пар» или, по крайней мере, успеть их исправить к пятнице; не иметь нарушений дисциплины; не попасть сдуру в наряд или в караул на выходные и т. д. и т. п. И вот, когда выполнены все эти условия, а в субботу ты всё прибрал, выполнил всякие работы, но это ещё не гарантия, что увольнение состоится. Училищное начальство вместо увольнения запросто может отправить всю эту «Колоссальную Универсальную Рабочую Силу Абсолютно Не желающую Трудиться», — в просторечии именуемую словом «курсант» на какие-нибудь хозработы: на овощную базу, на стройку, на щебёночный завод, на мясокомбинат, в пригородный колхоз (совхоз) на уборку урожая, на рытьё ям под деревья возле базара,

на выколупывание булыжников из центральной площади перед гостиницей «Кремень», да хоть куда угодно, хоть к чёрту на кулички. И вот тогда ты можешь услышать: «Всем переодеться в робу, построение на плацу!». И ты обречённо понимаешь: «Всё, капец, накрылось увольнение!». А свидания уже назначены, и не предупредить, и ничего не изменить, поскольку до ближайших «мобильников» осталось ещё лет двадцать пять-тридцать.

Но вот если всё сошлось, и раздалась команда: «Увольняемым, строиться!», то если всё пройдёт нормально, есть «шанец» оказаться за воротами родного училища — на свободе!

В строй становишься в выглаженной форме, чисто выбрит, аккуратно пострижен, чистый подворотничок тщательно подшит на кителе. Кителя тогда были со стоячим воротником и двумя крючками на нём, которые должны быть во всё время увольнения застёгнуты, иначе в городе можно нарваться на патруль, и тогда раздастся голос офицера: «Товарищ курсант, подойдите ко мне, почему расстёгнуты, почему нарушаем?». И можно запросто лишиться увольнения. Небось, для нынешних слушателей авиационных колледжей покажется, что я несу бред, но так оно и было на самом деле в те далёкие годы.

А тут ещё смена модных тенденций. Как говорят стилисты: «Вы не в тренде». В те годы вся страна как раз переходила с брюк «дудочек», ну не совсем «дудочек», а нормальных штанов — на брюки «клёш». В десятом классе мы все уже ходили в «клешах». А тут выдали форму в училище не модную. Китель, ладно, сидит, как влитой. А вот штаны! Позор, а не штаны. Отстаём от Парижу в модном тренде катастрофически. Как мы только не изгалялись, и вставляли деревянный клин в брюки снизу, распаривая их на пару, и вшивали клин из материи снизу штанины, чтобы не отставать от моды. А училищное начальство боролось с такими штанами нещадно. На голове у нормального курсанта должна быть не «кулповка» (от аббревиатуры КУЛП — курс учебно-лётной подготовки), т.е. фуражка, выданная на складе, приличные люди такое на голове не носят, а «мицуха», т.е. мичманка — фуражка, переделанная собственными руками. Другой, самодельный козырёк нужного размера, острые края тульи, всё лишнее сам выбросил, распотрошив фуражку, в общем, не головной убор, а «произведение искусства».

Плюс обувь. Можно конечно выйти в город и в «гадах». Ну, это вообще позор. Нужны нормальные чёрные туфли. И вот, в строй увольняемых становишься одетый, как положено: в уставных брюках, ботинках, фуражке. Получив из рук старшины увольнительную, под строгим оком командира роты, ждёшь роспуска строя. Бывало, что прямо в строю у тебя на глазах твою увольнительную рвут. Или какой-нибудь «косяк» вскрылся, или выплыла «пара» (оценка, не исправленная тобой), или внешний облик отцам-командирам показался недостойным, и «усё»!!! Накрылись твои планы и переживания «медным тазом».

Но даже когда увольнительная получена и, казалось бы, можно уже выходить, надо тихонько вернуться в казарму, переодеться во всю нормальную одежду — брюки, туфли, фуражку, всё, что предназначено для выхода «в свет», и только после этого, стараясь не попадаться отцам-командирам на глаза, проскользнуть через КПП мимо наряда и дежурного офицера и оказавшись за воротами родного училища, отойти от этого самого училища на безопасное расстояние, ну хотя бы метров сто. Только после этого расслабленно выдохнуть, сдвинуть на затылок «мичманку», расстегнуть оба крючка на воротнике и небрежной походкой бывалого «летуна» вместе с закадычными друзьями-приятелями начинать покорять город, который весь твой — до самого вечера. Не передаваемые ощущения!

А девочки вокруг, одна другой красивее, а здоровья — хоть отбавляй, и дури тоже. В кармане три рубля, а иногда и даже пять, тогда «вааще, мы сейчас увидим всё небо в алмазах!». Увольнение каждый проводит в соответствии со своими планами, вкусами и финансовыми возможностями. Есть что вспомнить, посмеяться и вздохнуть легонько о днях давно-давно ушедших.

Вернуться в расположение необходимо строго во время, указанное в увольнительной записке, всё в таком же опрятном виде, по возможности без замечаний и без запаха, для борьбы с которым у каждого уважающего себя курсанта за кожаным отворотом фуражки есть лавровый лист, апельсиновая корка или мускатный орех в кармане. Не-е, пьяных нет, да какая там пьянка, так, кружка пива или может рюмка чего покрепче, но рисковать не стоит, запросто можно вылететь из училища, а оно нам надо!?

Уже на втором курсе, когда базировались, жили и летали на аэродроме Большая Кохновка, если загуляешься в городе, примчишься на троллейбусе на «кольцо пивзавода» (конечная остановка такая), глядь, а последний автобус на Кохновку ушёл из-под носа. Во-о-н он, за поворотом скрывается. Глядим друг на друга с моим друганом Вовой Семёновым, ну чего?! А ничего! Ночной кросс по пересечённой местности, забег с препятствиями в темноте. Там недалеко, километров пять-шесть, по-моему. Ну что, понеслись? И погнали. Очень даже бодрит такой забег, сопровождаемый лаем собак из-за заборов и треском кустов. А на плацу, перед казармой, уже началась перекличка, и ты влетаешь позади строя из-за кустов, как загнанная лошадь, высунув язык, чтобы услышав свою фамилию, гаркнуть во всё горло: «Я!!!». Старшина, подняв голову и оторвавшись от списка внимательно на тебя смотрит «добрым» взглядом: «Ну ничего, в следующий раз вы у меня хрен попадёте в увольнение...». Красота!!! И в городе оторвались, и вовремя припёрлись на перекличку. Всё путём! Кто не ходил в увольнение, тот никогда не поймёт всей незабываемой прелести данного мероприятия. Смотрю я на фотографии училищных лет: «Мы возле дворца Петровского, мы пьём квас, мы на пляже, на берегу Днепра, мы там, мы сям...». Да-а-а! Увольнение, есть увольнение.

* * *

Курсант, который мечтает о небе и попал в стены лётного училища, должен быть постоянно занят, чтобы в его голову не лезли дурные мысли, а энергия, бьющая через край, должна быть направлена в полезное русло. Поэтому, помимо десяти часов занятий в день, включая послеобеденные занятия и вечернюю самоподготовку (а как же, ускоренный выпуск — вместо трёх лет учёбы мы освоили авиационные науки за два года и один месяц), помимо строевой подготовки, разнообразных хозработ, есть такие прелестные вещи, как наряды. Наряды по роте, по кухне, по КПП, по УЛО, наряды вне очереди — для особо «одарённых» и тех, кого особо привечает старшина или командир роты. А так же есть караул, не в смысле «Караул!», типа помогите! Караул, это когда заступаешь на сутки охранять стоянки, базу ГСМ, штаб, гараж, парашютно-десантный класс. Это, смотря на какой пост попадёшь.

Наряд по роте, тут всё предельно ясно. По очереди дневалишь на тумбочке у входной двери, с лестницы в коридор между кубриками. Как говорил один наш одарённый отец-командир: «Дневальный не должен выходить за периметр окружности квадрата тумбочки!». Не каждый геометр такое поймёт. И к тому же добавлял: «Повязка дневального, повязанная на левую руку выше локтя, не должна сползать ниже колена правой ноги!». Такая глубокая мысль не каждому философу по плечу. А как умеют в лётном училище совмещать пространство и время! «Вы у меня будете подметать от забора и до обеда!», — это тоже одно из глубокомысленных выражений наших офицеров. Пока рота на занятиях, в кубриках убираются дежурные, а вот коридор, красный уголок, умывальник, бытовка, каптёрка, сушилка — это всё наша епархия. Туалет на улице, во дворе казармы — это отдельная песня, его тоже драят наши люди. А потом появляется командир роты «Яшка-артиллерист» для проверки наших подвигов по приведению казармы в образец чистоты и порядка. Почему «Яшка-артиллерист»? Да очень просто. Когда нашего бывшего комроты майора Личмана сняли, нам прислали нового командира — Якова Матвеевича Морозова. Он появился перед строем во всём великолепии, сверкая новенькими майорскими погонами. Представился по фамилии, имени и отчеству, чтобы запомнили и прониклись. Кто-то из первой шеренги подобострастно спросил: «А на чём вы, товарищ майор, в армии летали?». «Ни на чём, меня к вам из артиллерии прислали!», — последовал безапелляционный ответ. Из второй шеренги донёсся тихий голос со вздохом: «Всё понятно, Яшка-артиллерист…». Все видели фильм «Свадьба в Малиновке»? Все! Теперь прозвище приклеилось намертво. Вот приходит этот «канонир» и давай проверять, как мы убрались. Всё сверкает, но он упорный. В красном уголке поставил на стол стул, залез на это сооружение сверху (поскольку сам он небольшого роста), и, проведя пальцем по верхней полусфере шарообразного матового плафона, обнаружил на пальце пыль. Майор слез

вниз, протянул палец к носу сержанта Сани Супакова и задал вопрос: «Что по этому поводу говорит народная пословица?». И услышал в ответ: «Свинья всегда грязь найдёт, товарищ майор. Ой, я не то хотел сказать! Ложка дёгтя портит бочку мёда...». Но было поздно, все извинения были напрасны. Через сутки мы снова заступили в наряд по роте. В том же составе, что характерно.

Наряд по кухне, несмотря на то, что можно хорошо ухайдакаться, это зависит, какая смена поварих, имеет одно неоспоримое преимущество. Ночью можно начистить картошки, пожарить её на большом противне, а потом открыть боковое окно кухни (дело происходит на аэродрома Большая Кохновка) и тихонько свистнуть в окна казармы, до неё метров двадцать. Имеющий уши, да услышит. Главное по дороге противень не уронить. Что характерно, даже в самое глухое время ночи, большой противень жареной картошки в кубрике лётной группы (нас там, если все на месте — двенадцать человек) уничтожается за считанные минуты. Я же говорил: «Небо любит сильных, а сильные любят пожрать». Однажды повариха зевнула, и большой противень булочек забраковали, они снизу подгорели. Повариха отправила меня, чтобы я выбросил все булочки с противня в мусорный контейнер за столовой. Меня увидели из окна казармы: «Ты куда это? Подгорели! И ты — выбрасывать? Ты что, ненормальный?! Тащи сюда!». Подгорелое срезали ножом и булочки постигла судьба жареной картошки. В лётном училище никто отсутствием аппетита не страдает.

Перед заступлением в караул инструктаж от дежурного офицера и шагом марш на службу. Охраняешь то, что тебе доверила Родина, не с пустыми руками. У тебя одноствольное «ружжо», не помню, какой марки и три патрона в подсумке. Как говорится — вооружён и очень опасен! Летом караулишь в хлопчатобумажной робе, весной и осенью — плащ с капюшоном, зимой — тулуп, ватные штаны и валенки с калошами такого размера, что ты сам слегка напоминаешь катамаран. Стоим на посту по два часа, в холод — по часу. Шастаешь в ночи в плаще с «ружжом» вокруг стоянки. То пересчитаешь вертолёты, то считаешь, сколько шагов в ширину и длину стоянка, то сколько времени занимает один круг вокруг стоянки. А стрелки на часах, будто гвоздём их прибили к циферблату. Если дождь и ветер, так и тянет найти вертолёт МИ-4, у которого правый блистер не закрыли до конца и его можно открыть снаружи. Мне нравилось охранять вертолёты МИ-4, это самый дальний пост номер шесть от караулки. Проверяющий с начальником караула пока ещё сюда добредут. Главное, не пропустить свет фонаря. У нас всегда над дверью в караулку фонарь выключен. А как пришли проверять, тут фонарь и зажгут. Со всех постов, кроме первого (он возле штаба, мимо него пойдёт проверяющий офицер со стороны авиагородка), внимательно посматривают в ту сторону, где караулка. Фонарь загорелся, так и жди гостей. Так вот, нашёл вертолёт, в который можно влезть, забрался по борту в кабину, затих, обняв свою «пушку». А время —

половина четвёртого утра. Самый сон! Ты тихонько начинаешь проваливаться. Бац! Глаза видят свет фонаря над караулкой. Надо вываливаться за борт без шума, а «ружжо» зацепилось в кабине! Наконец вылез, тихонько прикрыл блистер, отскочил от вертолёта и вылетаешь из темноты с истошным воплем: «Стой, кто идёт?!». В общем, спектакль на тему: «Ни одна империалистическая сволочь мимо нас не проползёт, мы бдим!».

Если охраняешь вертолёты МИ-8 и совсем невмоготу, так спать хочется, можно сесть на колесо вертолёта, спиной опереться на амортстойку, ноги — одна на другую, положить на швартовочный трос, идущий от края лопасти к вертолёту, упереть прикладом в бетонку ружьё и опереться на него. Но надо помнить, что во время дрёмы, можно опираться только в эту сторону. Если ненароком опереться в другую сторону, падаешь на землю с колеса и просыпаешься от грохота приклада и удара о землю. И в ночной тишине раздаётся ехидный смешок с соседнего поста (стоянки вертолётов КА-26): «Чё, Саня, заснул в другую сторону?».

Гуляешь ночью под звёздным небом, смотришь на луну, на ночные облака, рассветный лёгкий туман над стоянками, как трава лётного поля покрывается росой. Вот и солнышко встаёт, и ты видишь его краешек, поднимающийся над лесопосадкой. Красота закатов и рассветов, нудные моросящие дожди осени, крутящийся снежный позёмок под ногами, всё это твоё — часовой!

Когда ночью на аэродроме выполняются учебные полёты, так интересно наблюдать со своего поста, как на лётном поле горят посадочные фары вертолётов, контурные огни несущего винта сливаются в пунктирный круг над вертолётом, видны красные и зелёные бортовые огни, вспышки красных проблесковых маяков. Вся эта световая карусель под звёздным небом завораживает.

В караулке, между сменами, завалишься на жёсткие лежаки в комнате отдыхающей смены, накроешься шинелью и спишь, пока тебя не толкнут: «Вставай!», и вперёд, на пост с разводящим. А после караула, на занятиях все оправдания перед майором Костровым: «Я был в карауле и не выучил...», вызывают у того только лёгкую улыбочку и: «Садитесь, два!». И никого не колышет, чем ты был занят между занятиями. Обязан знать тему, и точка.

Самый запоминающийся караул случился с 31 декабря 1977 года на 1 января 1978 года. Во-во!!! Новогодний караул, самое то! В такие сутки не каждого пошлют служить. А только самых-самых! Вот в эти самые-самые я и попал, и не только я, а ещё двадцать шесть товарищей вместе со мной, которые имели счастье...

А счастье это началось примерно за три недели до Нового Года! Именно тогда в училище пришло письмо. На официальном бланке торгового техникума, с печатями и подписями, всё, как положено. В письме извещалось, что девушки (будущие продавцы, товароведы и кулинары), само собой все отличницы и красавицы, хотят встретить Новый Год в ресторане

«Хвыля» («Волна») в Крюкове. Это на той стороне Днепра, напротив Кременчуга. И им для полного счастья не хватает кавалеров в лице курсантов Кременчугского лётного училища. Понятно, что нужны такие же красавцы и отличники. Видимо в молодые годы я был ещё тот «красавЕц», ну и конечно отличник. Вот и попал в компанию избранных. Замполит Лебедев, по прозвищу «Сом», как увидел это письмо, ему сразу дурно стало. Он смотрел на письмо, как на жабу, которую собираются бросить ему за шиворот. Но отвертеться от этого мероприятия ему не удалось.

Замполит взялся за нас и все три недели, оставшиеся до мероприятия, изводил нас нравоучениями о высоком моральном облике будущего лётчика, а также о дурном влиянии спиртных напитков на молодые, неокрепшие организмы. Мероприятие должно было начаться в восемнадцать ноль-ноль и закончиться в двадцать три часа тридцатого декабря. Училищный автобус должен привезти нас, красавцев, на аэродром в Большую Кохновку. Мало того, «Сом» лично объехал все близлежащие магазины вокруг ресторана и предупредил продавцов, чтобы ни в коем случае не продавали водку и всякое другое спиртосодержащее молодым людям, которые прибегут, одетые в курсантский китель. Нам был придан усиленный конвой в лице четырёх пилотов-инструкторов.

Когда мы прибыли в ресторан «Хвыля», то увидели, что у девушек тоже не слабый эскорт в числе четырёх мастеров обучения, женщин, выдающихся во всех отношениях. Замполит Лебедев, лично убедившись, что всё чинно и благородно, отбыл на своей «Волге» почивать домой. Нам всем на грудь прикрепили такие картонные кружочки с номерами, и девушкам, и парням, для любовной переписки, такого, лёгкого флирта. За столы садились по шесть человек — три будущих лётчика и три красавицы. Пилоты-инструкторы и мастерицы из техникума сели за два столика по четыре человека за каждым. Что характерно, у них на груди тоже были кружочки с цифрами. Как бортовые номера. На столах красовались закуски, по бутылке шампанского и сухенького вина, типа «Рислинг». На наше недоуменное высказывание по количеству и крепости спиртного, девушки нас успокоили — всё путём, это только начало! Такого весёлого празднования Нового Года в моей жизни больше не было НИКОГДА!

Пошли тосты, знакомства, флирт; шампанское и «Рислинг» были быстро уничтожены. Мастера производственного обучения грамотно, как в воздушном бою, взяли в «клещи» наш конвой и те, расслабленные, оставили без прикрытия нашу ударную группу. Потом на столах, вместе с новыми закусками и блюдами, появилась водочка, мы постепенно пополняли запасы из близлежащих магазинов. Если человек заходит в магазин не в курсантском кителе, а в рубахе в цветочек или в попугаях, почему ему не продать спиртное, если он ведёт себя вежливо, вроде и не пьян, а платит исправно. Когда на кухне повара устали, наши мастерицы, будущие повара и кулинары, сменили их, готовя дополнительные блюда. Смену пова-

ров ресторана мы тоже хорошо угостили. Когда их, ресторанный оркестр, устал, у нас, как говорится, с собой было. Свои гитаристы, свои ударники и пианисты. В общем, веселье било ключом.

Товарищ замполит около часу ночи позвонил на аэродром, чтобы уточнить, когда вернулся автобус с личным составом, посланный за нами к 23—00. Выяснилась печальная новость, автобус не вернулся. Ещё час «Сом» мучился неизвестностью. Потом встал, оделся и на своей «Волге» приехал к ресторану посмотреть. К тому времени спокойный такой ресторан «Хвыля» напоминал уже девятый вал с картины Айвазовского и извержение вулкана одновременно, так хорошо и душевно мы гуляли. Разделение нас на фракции — женскую и мужскую, погрузка личного состава в автобус, пока замполит приводил одних, другие снова выходили прощаться, поиски другого шофёра автобуса, поскольку этого мы вывели из строя своими угощениями, тоже заняли какое-то время. В общем, наш весёлый караван (автобус и «Волга» замполита) прибыл на аэродром только к самому утру.

Молодые, здоровые организмы восстанавливаются быстро, но утро было очень хмурым. Что говорил о нашем облике замполит, пересказывать бесполезно, но в наказание и в назидание все, весело отдохнувшие накануне, были назначены в этот самый новогодний караул. Как гуляли вместе, так и службу править пошли вместе. А погода новогодней ночи была, как наше веселье в ресторане. То мело так по серьёзному, то позёмок, а к утру всё утихло, начало теплеть и весь аэродром укутал туман. Аэродром, отданный нам на сутки под охрану, Новый Год встретил в целости и сохранности. Так, мелочи: ночью взорвалась печка в караулке, товарища послали принести со стоянки в чайнике керосину, чтобы чуть раскочегарить печку, а он принёс в чайнике бензину со стоянки вертолётов КА-26 и плеснул в тлеющую печку. Раздался такой, не слабый хлопок и печка развалилась. Утро первого января мы встретили ударными работами по восстановлению печки. Месили раствор, собирали печь заново, а к вечеру и побелили её. Это, помимо караульной службы. Когда пошли на завтрак, возле клуба на снегу увидели много кровяных пятен. Это будущие лётчики с АН-2 и МИ-4 выясняли в новогоднюю ночь на танцах, кто из них круче. Как говорится, в целом отдохнули хорошо. Училищное начальство нас сильно не мордовало, всё спустили на тормозах, решило, что и новогоднего караула с нас будет достаточно. С тех пор, как Новый Год, так сразу в памяти рисуется новогодний караул и гулянка в кабаке. Есть что вспомнить с лёгкой улыбкой.

* * *

Человек всё-таки существо довольно чистоплотное и не может уподобляться всяким там поросятам. А тем более, курсант лётного училища. Утренние водные процедуры: умывание, бритьё, чистка зубов — это всё понятно. Но личный состав должен быть вымыт в бане. А баня — это свя-

тое. Среда — банный день во всех советских вооружённых силах. Поскольку мы, училище хоть и гражданской авиации, но порядки у нас армейские, всё-таки при выпуске присваивается офицерское звание (а как же — младший лейтенант, это страшная сила), поэтому все знают, раз среда — значит баня.

Пока мы осваивали науки первого курса и жили в казарме на территории основной базы, в самом Кременчуге, то в баню нас водили на «Водоканал». Хорошая погода, небо голубое, листья на осенних деревьях красивые-красивые. Рота строем, повзводно, покидает расположение и идёт в баню. За воротами училища поворот направо, до угла и далее по улице Красина, по брусчатке мостовой шагом марш. Башмаки глухо стучат, настроение хорошее, здоровья, хоть отбавляй. Под рукой нехитрый скарб: смена белья, полотенце, мыло, мочалка. Идём, по сторонам глазеем. За забором училища всё интересно, на людей поглазеть, себя показать. Завидев красивую девушку или группу девчат, старшина от нечего делать командует: «Р-о-о-т-а-а!». И вся сотня авиаторов переходит на строевой шаг, рубя каблуками ботинок брусчатку мостовой. Девушка смущается, краснеет, а у нас рты до ушей. А можно пойти «паровозиком», тогда ритм шагов чуть меняется, издалека это чем-то напоминает слаженный ход поезда.

Ну сама баня — это понятно. Надо побывать в парной, потом быстро намылиться, залезть под струю душа, простирнуть носки, трусы, майку, ополоснуться, вылезти в предбанник, переодеться во всё чистое, что принёс с собой и успеть в вестибюле бани попить вкуснейшего лимонада из буфета. Или мне кажется, или оно так и есть на самом деле, но вкуснее этого лимонада я ничего не пробовал. Сколько лет, потом, после училищной жизни, я ни пробовал всяких лимонадов — всё не то! А после бани, всё, что перестирал, надо развесить в сушилке, чтобы высохло, а потом убрать в чемодан и в каптёрку. А в зимнее или холодное время года сушилка превращается ещё и в курилку. Поэтому, всё, что в ней сушится, ещё и обкуривается, приобретая не убиваемый запах. Когда я приехал в свой первый отпуск и открыл чемодан, мама чуть в обморок не упала: «Сына, ты же не куришь, но эти майки, носки и трусы — как переносная газовая камера! Это же угореть можно, как же вы там живёте?!». Нормально, мама, живём. Это моё училище, я сам выбрал эту дорогу, и она мне нравится.

Когда перешли на второй курс, перебрались из Кременчуга на аэродром Большая Кохновка, распорядок остался прежним. Среда — банный день. Только уже никаких походов строем. Нас стали возить в баню на училищном автобусе «ЛиАЗ», жёлто-горчичного цвета. Не вся рота, кто в карауле, кто в наряде, но человек 100—110 в автобус помещалось. Все норовят заскочить в автобус первыми, чтобы плюхнуться на сидения. Поэтому в дверях автобуса лёгкая свалка, сопровождаемая истерическими криками водилы: «Придурки, двери снесёте!». Кто-то едет в баню сидя, но большинство народа стоит. А постоять в автобусе спокойно минут пят-

надцать, это выше человеческих сил. И вот, начинается: на передней площадке все резко присели, а на задней все резко встали, после нескольких таких приседаний-вставаний автобус входит в резонанс и начинает, как ненормальный, подпрыгивать на дороге, раскачиваясь, задирая то передок, то задок машины. Водитель сначала пугался, матюкался, орал: «Автобус сломаете!», да и во время прыжков машина не очень слушается руля. Но потом шофёр приспособился нас возить: начинается раскачка, он бьёт по тормозам, мы валимся друг на друга, ритм сбивается и автобус, резко набирая скорость, опять идёт ровно. Наверно все кременчугские водители знали, если со стороны Большой Кохновки в сторону Кременчуга едет придурошный автобус, который время от времени прыгает, как кенгуру, то тормозит, то разгоняется, а над лобовым стеклом у него надпись «КЛУГА» и аэрофлотовская «курица», то лучше от него держаться подальше, это в авиационной школе придурков банный день.

На втором курсе нас возили в баню, которая находится где-то в переулках, позади Дворца культуры автозавода «КрАЗ». Баня, как баня, всё то же самое. Только это уже второй курс обучения, это вам не какие-нибудь сопливые салаги, и уже вместо лимонада хочется пива. Пиво в бане продавали, кстати, отменное пиво. А после баньки, по кружке пивка, пока ждёшь автобус ехать обратно на аэродром — самое то! Главное, чист, вымыт, вокруг друзья-приятели, пива попил, что ещё надо человеку?!

* * *

«Сегодня праздник у девчат, сегодня будут танцы...», — была такая хорошая советская песня. Вот и в жизни было всё, как в песне.

Начало лета 1978 года, до выпуска из училища осталось чуть меньше четырёх месяцев. Второй курс училища, родной аэродром Большая Кохновка. Мы все такие, прям, лётчики-лётчики. А как же, позади освоенный огромный объём наук, наземная подготовка, парашютные прыжки, первый самостоятельный вылет, куча нарядов и караулов, уже позади много полётов учебных и самостоятельных, впереди просматривается ясная перспектива, уже прикидываешь, куда поехать работать после окончания училища. В общем, всё нормально, всё налажено, идёт своим привычным чередом. Но чего-то не хватает для полноты радости наслаждения жизнью.

А вот и она, радость. Старшина роты Толик Григорьев говорит: «Саня, в субботу, в 19—00 у нас будут танцы, понял?». А чего тут не понять. В субботу, такого-то июня, у нас на аэродроме Большая Кохновка, вечером на плацу, прямо перед столовой, между казармой и УЛО будет большой бал.

Дальше до боли знакомая процедура. Берёшь три листа ватмана, краски, кисти и пишешь большими разноцветными буквами, чтобы издалека было видно и хорошо бросалось в глаза, три одинаковых текста: «В суббо-

ту, ...-го июня на аэродроме Большая Кохновка состоятся танцы. Начало в 19—00. Автобусы от училища и обратно по окончанию танцев, будут предоставлены. Добро пожаловать!!!». Намалевал, взял у старшины увольнительную и поехал в город. Один плакат прилепил возле вокзала, другой — возле базара, а третий — возле училища. Кому надо, те увидят! С чувством исполненного долга, малость погуляв по городу, выпив кружечку пивка, покатил обратно на аэродром.

У замполита при виде этих плакатов и от неизбежности этого мероприятия сразу и надолго начинает портиться настроение. У кого-кого, а у него головной боли будет, хоть отбавляй!

В городе начинается, пока ещё не видимое постороннему глазу, волнение. Это вам похлеще, чем первый выезд Наташи Ростовой на бал. Все мамаши города Кременчуга и его окрестностей знают, что танцы на аэродроме Большая Кохновка, это вам не какое-то дворянское собрание. Во-первых, кавалеры, а возможно и будущие зятья, ребята видные, вот-вот окончат свою авиационную бурсу и станут лётчиками. А это, престижная работа, хорошая зарплата, поэтому дочурку, если она ещё конечно слушается маму, надо обязательно на танцы отпустить. А те, кто не слушается маму, те и сами приедут. А там глядишь — у дочки судьба сложится, её же замуж надо выдавать, потом внуки, даст бог пойдут, в семье кормилец появится. В общем, кому танцы, а кому и серьёзное дело.

И вот наступила долгожданная суббота. Все флаги в гости к нам! В назначенное время, через резервный КПП (позади угла казармы) прикатили два наших «ЛиАЗа». Нарядные девушки, прямо целая клумба радости и прелести, чинно ступая, выходят из-за угла столовой и прямо на плац. А мы все тут, как тут. Ждём-с! Если кто в субботу и попёрся в увольнение, то к началу танцев будет на аэродроме, как штык. Либо сам вернётся из увольнения, либо ещё даму с собой приведёт.

Я уже говорил, что музыканты у нас свои. Умельцы на все руки: бас-гитара, ударник, соло, пианино ещё это — электронное. Весь ансамбль располагается на крылечке столовой, огромные колонки по бокам от крылечка. Наши могут играть «усё». Это какая-то дикая смесь из «Самоцветов», «Битлз», «Песняров» и ещё чёрт знает чего. Как говорится: «Ну, могЕм!!!». Мелодии и ритмы советской и зарубежной эстрады. Солнце клонится к западу, скрываясь за казармой, воздух благоухает запахами цветов с клумб, ароматом трав аэродрома, духами и косметикой приглашённых дам.

И-и-и, поехали! Начинается первая часть «марлезонского балета». Кавалеры приглашают дам. Музыканты стараются во всю, весь плац заполнен танцующими. Красота!!! Время летит, как пуля. Счастливые часов не наблюдают. Плавные «медляки» (медленные танцы) сменяются чёткими ритмами нашей и не нашей эстрады. Пока музыканты делают перерыв-перекур, кавалеры и дамы (кто курит) тоже перекуривают. Может мне кажется, но тогда курящих девиц было много меньше.

На аэродром опускается тёплая благоуханная ночь июньской Украины. На небе крупные звёзды, стрёкот сверчков из кустов заглушается музыкой из колонок. Плац освещён светом из окон столовой и двумя фонарями на углах казармы.

Замполит начинает всё больше нервничать. На плацу куча молодых разгорячённых тел обоего пола и достаточной половой зрелости. А тут музыка, ароматы лета и ночь. Некоторые парочки норовят уединиться, благо рядом с плацом за кустами под уютной сенью деревьев расположены беседки для разбора полётов. Это беседки лётных групп самолётов АН-2, наши — вертолётные, дальше за караулкой. У каждой лётной группы своя беседка, этакий навес, под ним стол, по бокам две длинные скамейки, во главе стола — отдельное место для пилота-инструктора, а рядом небольшая песочница, где будущие лётчики играют в самолётики, изображая аэродром. Каждая беседка отделена от другой рядами аккуратно постриженных кустов. Ночь, темнота, беседка — короче, идеальное место для поцелуев.

Замполит начеку. Он шастает через кусты между беседками, как дурной лось по лесу, норовя поломать весь кайф. Ну работа такая у человека. Кое-кто норовит утащить из каптёрки шинель, чтобы даме не так жёстко было сидеть на траве или, чтобы она не испачкала платье этой травой. Причём норовят взять шинель не свою (она подписана хлоркой), а товарища. Из-за кустов доносится музыка, ночные птички поют, цикады заходятся, звёзды светят. Бедный замполит «Сом»! Его перемещения становятся хаотичными. Только в одном месте потушил пожар, как уже тлеет в другом.

А тебе всего девятнадцать лет, ты посреди плаца, среди множества танцующих пар и вцепился в девушку, как в «ручку» вертолёта, и хочется, чтобы этот вечер никогда не кончался. Отцы-командиры уже несколько раз пытались остановить танцы, но присутствующие требуют продолжения банкета. Замполит уже охрип, у него сегодня выдался трудный день.

Но всё когда-нибудь кончается. Умолк уставший ансамбль, уже получены прощальные поцелуи, уже назначены будущие свидания, девушки погрузились в автобусы и машины, тихо урча, выехали за ворота КПП. Ещё разгорячённые молодые лётчики успокаиваются, покуривая перед вечерней поверкой. Надо же нашим начальникам пересчитать нас по головам. Поверка сегодня много позже обычного. Хороший был вечер, просто чудо! Завтра замполит будет трясти перед строем шинелями, которые он нашёл в кустах. Будет читать фамилии на шинелях, и зудеть, как осенняя муха. Но это будет только завтра. А пока, перед сном, народ будет делиться впечатлениями и, засыпая, ждать новых танцев, если они будут. А они обязательно будут, вы уж мне поверьте.

* * *

У курсанта не должно быть ни единой минуточки свободного времени, кроме личного часа (это написать письмо родным, подшить воротничок, пришить пуговицу, чего-нибудь погладить). Чтобы в его светлую голову не взбрело что-нибудь этакое. «Два курсанта и лопата заменяют экскаватор». Видимо эти две изумительные концепции крепко сидели в головах начальников нашей церковно-приходской школы с авиационным уклоном, именуемой лётным училищем гражданской авиации. Может им не давали покоя мысли о великом педагоге Макаренко, а может какие-то бартерно-хозяйственные интересы с городскими властями. Я не знаю. Но, помимо обычной учёбы и службы (это на первом курса) в виде нарядов, караулов, имелся ещё чудный набор хозработ. Всё, как в кино: «Песчаный карьер — два человека! Стройка — два человека! Ликёро-водочный завод...». Стоп! Вот этого не было. Овощная база, мясокомбинат, колхоз, стройка — это, пожалуйста. А вот ликёро-водочный..., нет уж, увольте, чего низзя, того низзя! У нас не мелочились. Чего там, два человека! Посылать на работу, так уж целую роту. Это уже солидно. Иногда это «удовольствие» прилетало вместо увольнения.

Все переоделись в робу и шагом марш, если недалеко. Или на автобусе, если на другой конец города или за город, в близлежащий совхоз или колхоз. Какой только урожай мы в этих колхозах-совхозах не убирали: картошку, свеклу, морковь, капусту, яблоки, клубнику. Курсант может съесть очень много даров садов и полей, тем более на халяву. Овощная база — место, знакомое до боли. То перебирать, то перегружать, то разгружать. Единственное место, где кормят от пуза — это мясокомбинат. Правда, лучше не смотреть, как делают колбасу. Потом, точно её есть не сможешь. Если нужны деньги, можно договориться со старшиной, взять увольнительную, сгонять с друзьями на мясокомбинат, там отработаешь смену, и деньги сразу платят, по окончанию работы. Зато, будет с чем в увольнение сходить, сводить девушку в кафе «Лакомка».

Один поход на мясокомбинат я запомнил на всю жизнь. Конец мая 1977 года, мы только что сдали один из экзаменов при переводе на второй курс. Сразу после экзамена команда всем переодеться в робу и весь взвод повезли на мясокомбинат. Сначала надо поработать, ну а потом, естественно, накормят. Май в том году был необычно жарким. Представляете, температура под тридцать градусов. Мы все в хлопчатобумажной робе, на голове береты, на ногах «гады». Привезли автобусом на мясокомбинат, завели через проходную и начали нам распределять фронт работ. Надо мясные туши из вагона-рефрижератора таскать в разделочный цех. Нет, конечно, не таскать, грузчики мясокомбината их зацепляют на крюк с роликом, и этот ролик катится по специальной направляющей от вагона в цех. Висят эти туши на роликах, а ты сразу по две туши, упираясь, толкаешь перед собой. И была ещё одна работёнка: в холодильни-

ке надо ломом отколупывать субпродукты, грузить на тележки, толкать их к грузовому лифту и спускать вниз в цех. Нужны два человека. Самыми «хитрыми» оказались два комсомольца — я и Шура Касперович, по прозвищу «Каспар», наш комсорг. На улице под тридцать, дышать нечем, а тут волшебное слово — «холодильник». Мы оба быстро сообразили, что в холодильнике мы точно не упаримся. Насторожило то, что нам выдали фуфайки и по паре рукавиц. Здоровенная бабища-лифтёрша подняла нас в грузовом лифте на третий этаж этого холодильника, вручила два лома, тележку и повела по широкому коридору. Слева и справа большие двери-створки, как в гараже. На них надписи: «Морозильная камера №28, 29, 30 и т. д.». Организм как-то насторожился. Баба открыла одну камеру, запустила нас с Каспаром внутрь и говорит: «Колупайте ломами комки субпродуктов, грузите на тележку и катайте к лифту. Всё понятно?!». И ушла. Я глянул на термометр в углу камеры и обомлел. Минус двадцать пять градусов. Холодильник то промышленный, а мы вообще в морозильной камере. Показал на термометр Каспару, тот отмахнулся, ерунда мол. Начали колупать, грузить на тележку. Лом тяжеленный, пока долбишь, вроде не холодно, но руки быстро устают, а чуть остановишься — холодина пробирает. Пот застывает, и фуфайка не помогает. На второй тележке я сказал Каспару, что мы сами тут скоро превратимся в субпродукты. На что комсорг высокомерно мне ответил: «А ты представь, что ты Павка Корчагин и в лютую стужу строишь Боярскую узкоколейку (это железная дорога от станции Боярка до Киева, а кто читал „Как закалялась сталь“, тот вспомнит и Корчагина)». Представил, помогло ещё на одну тележку, потом чувствую, руки отваливаются и холод сковывает всё сильнее. Каспар, он помощнее меня, жировая прослойка поболее моей, у меня в те годы её вообще не было, но вижу, что и он выдыхается. Всё!!! Я сдался и поплёлся с тележкой к лифту. Сзади вопил Каспар: «Ты комсомолец, ты должен, какой пример ты подаёшь будущим поколениям!». Баба-лифтёр сказала: «Пока не нагрузите ещё столько же — не выпущу вниз!». Но у меня в руках был лом, и ей не понравилось выражение моего лица, тем более, следом приплёлся Каспар, такой же «жизнерадостный» и заиндевевший. Когда мы, трясущиеся как цуцики, выползли на горячее майское солнце, нам уже не хотелось ничего. Прижались друг к другу, как два пельменя из морозильника. Наши хлопцы посмеивались: «Откуда это вы такие отмороженные, из холодильника?». Именно оттуда. Потом стали меняться, пара работает в морозильнике, две тележки нагрузили и на солнышко, а остальные — туши таскают. Зато в столовой мясокомбината насыпают такие здоровенные порции борща, кладут туда столько мяса, что ложка стоит. И тётеньки-поварихи жалостливо смотрят из раздаточного окна, как мы уплетаем этот борщ, только за ушами трещит.

Развлечений, в смысле хозработ, в училище хватало. И крышу родной казармы в Кохновке смолить, и заливать раствором фундамент гаража по-

зади штаба, копать канавы под кабель, ямы под столбы, красить и белить. Это просто восторг какой-то! Зато два года пролетели, как один день.

* * *

Но все эти хозработы, наряды, караулы, увольнения, самоподготовки, лекции — это всё только фон. Интересный, весёлый, порой не очень, но только фон. Главное — ПОЛЁТЫ! Учебные полёты, именно ради них и терпишь недосыпание, недоедание, всю эту шагистику строем, лишь бы только добраться, дожить до полётов. До того благословенного момента, когда ты окажешься в кабине вертолёта. Этого мгновения ждёшь и с радостью, и с опаской. А ну, как не примет тебя небо, не твоё это — летать. И ни к чему все эти «пятёрки» по теоретическим дисциплинам, если то, ради чего ты поступал в училище, окажется не по зубам. Да, прошёл медкомиссию, прошёл психотбор, прыгнул с парашютом, вызубрил этот двигатель, вертолёт, самолётовождение — а не дано тебе почувствовать машину, ощутит вкус неба и понять — это твоя работа, твоё призвание, твоё ремесло.

Я уже писал, как происходит знакомство с вертолётом, как тебя учат правильно забираться в кабину, как восхитительно пахнет в кабине вертолёта, какие ощущения от первого движения упругой «ручкой». Как ты с замиранием сердца ловишь ответную реакцию машины на твоё первое, пока ещё робкое движение. Ты сделал пока ещё только первый, малюсенький шажок в освоении своего волшебного ремесла. Начинаются учебные полёты, начинается волшебство.

Полёты в первую смену, то есть с самого утра. Стартовая команда покатила на лётное поле готовить старт. Из белых полотнищ выкладывается посадочное «Т». Огромная белая буква, как самолёт, садящийся против ветра. Ведь старт и разбивается строго против ветра. Слева и справа от «Т» отмечается по пять ворот в одну линию. Ворота, это пара белых флажков, отмечающих место посадки вертолёта. За этой линией организовывается квадрат. Машина «ЗиЛ-130» в красно-белую шашечку, где сидит комэск с радиостанцией, руководящий всеми этими полётами. Притаскивают на буксире безмоторный автобус, такой же красно-белый, ставятся квадратом скамейки, где будут дожидаться своей очереди летающие в этот день курсанты. Здесь же с нами медсестра Галина Макаровна. За столом хронометража сидят курсанты, которые ведут плановую таблицу. Полосатый «колдун» (такой конус, показывающий направление ветра), динамик на стенке будки «ЗиЛа». В верхней части этой будки виден застеклённый скворечник и комэск с микрофоном, а в открытую дверь будки видны ноги комэска, ёрзающие от впечатлений. Кому первому летать, тот взлетает прямо со стоянки и, выполнив полёт по кругу, заходит в посадочные ворота. Остальных везут на старт в бортовой машине. Эта же машина поедет за «стартовым» завтраком в самый разгар лётной смены.

Солнце только взошло, оно ещё низко над горизонтом, аэродром Большая Кохновка оживает. Между стоянками снуёт топливозаправщик, копошатся у вертолётов авиатехники. Мы базируемся на аэродроме вместе с самолётами АН-2. Вон они, порулили гуськом на старт, забрав на борт своих курсантов, взлетели один за другим и почесали на свой аэродром Козельщина, чтобы нам не мешать. К обеду заявятся так же, гуськом, чтобы к полётам приступила вторая смена. А весь аэродром заняли мы, вертолёты МИ-4 и КА-26. У «Камовцев» свой старт, у нас свой. Мы работаем правым кругом, они — левым. Аэродром большой, места всем хватит. Но до полётов по кругам ещё надо научиться висеть на вертолёте в воротах неподвижно, на постоянной высоте. Ознакомительный полёт по кругу уже у всех был, теперь каждый будет стараться освоить норовистую машину на режиме висения. Понемногу, по чуть-чуть. Для первого раза и десяти минут достаточно. Забавно смотреть со стороны на эти потуги. Вертолёты болтаются в воротах, как цветочек в проруби, задирая то нос, то хвост, елозя из стороны в сторону, прыгая по высоте. Забавно смотреть со стороны, а когда сам окажешься в кабине, вцепишься мёртвой хваткой в «ручку», из-под наушников пот течёт, язык высунут от старания и в наушниках слышен успокаивающий голос пилота-инструктора: «Мягче, мягче, не дёргай „ручку“, смотри, она сама висит, ну передохни минутку, бери управление, вот видишь, уже лучше…».

И постепенно, по мере обучения курсантов, вертолёты успокаиваются в воротах, и глядишь, уже несколько машин висят в ряд почти спокойно, слегка покачиваясь, и только копоть из выхлопных патрубков летит вниз на зелёную траву аэродрома, оставляя выжженные проплешины пожелтевшей травы.

Полёты по «кругу», прямоугольному маршруту — коробочке на высоте 200 метров. Первый разворот, второй — это ширина прямоугольника, третий разворот — это длина и самый главный — четвёртый разворот, из которого ты выходишь в створ своих посадочных ворот. Именно начало четвёртого разворота определяет правильность расчёта на посадку. И замечания инструктора: «А чего это скорость гуляет, а за высотой кто смотреть будет, что это за разворот, смотри, куда шарик уполз, чего ты так педалями шуруешь, балка хвостовая отвалится…».

После полётов в беседке лётной группы разбор с каждым, летавшим в этот день: «Какие ты ошибки допустил, а почему, куда надо смотреть на развороте, а ты куда смотрел…» и т. д. и т. п. А после записи замечаний в лётную книжку пилот-инструктор ставит оценку и подпись. Идёт сложнейшая, кропотливая работа. Мой инструктор Владимир Павлович Дубовик пытается из неотёсанного бревна сделать приемлемого авиационного «Буратину». Я до сих пор помню его лёгкую улыбку и руки, уверенно и мягко придерживающие правую «ручку».

И пошло, и поехало. Полёты в зону (зона — это участок воздушного пространства, имеющего границы по высоте и ширине, находящийся над

определённым ориентиром). Там крутишь левые-правые виражи, с разными скоростями и кренами, выполняешь разгон — гашение скорости, восходящие и нисходящие спирали, авторотацию (режим самовращения несущего винта), ну это попозже. Вот так, по крупицам, от простого к сложному, и набирается своего, пока ещё куцего лётного опыта курсант.

А первый ночной полёт! Сначала висение в воротах, которые ты освещаешь посадочной фарой вертолёта, потом полёт по кругу, первый заход на огоньки рядом с флажками. Первый ночной полёт в зону. Высота 1200 метров, приборы в кабине светятся зеленоватым фосфорным светом, а за блистером видны окраины Кременчуга, улицы с редкими огнями фар ночных машин, цепочка фонарей вдоль улиц. Пилотажная зона номер один, над развилкой дорог на окраине села Песчанка, самая ближняя к Кременчугу. И отблеск луны в водах Днепра. «Чуден Днепр при тихой погоде…». Красота неописуемая. Восторг, от которого бьётся сердце — я лечу в ночном небе над родной землёй. На часах половина второго ночи, кто-то видит сладкие сны, а я лечу, лечу… Я сам этого хотел и у меня получается полёт.

Вся эскадрилья вылетела самостоятельно, кроме двоих. Я об этом уже говорил. Это страшно, когда от тебя уходит мечта. До сих пор помню их имена и лица, а ведь прошло уже почти сорок лет. Это именно то, о чём я говорил, когда упоминал о волнении и опаске, а вдруг ты ошибся, и не твоё это, вдруг небо не примет тебя.

Полёты на площадку, подобранную с воздуха. Конечно, никто из нас эти площадки специально не подбирал, их подобрали задолго до нас. Просто мы, как «Отче наш» знали, где они находятся. Мы уже выполняем самостоятельные полёты. В кабине вертолёта двое, на левом кресле я — за командира, на правом кресле — второй пилот, такой же «воздухоплаватель» из моей лётной группы. Чешешь на высоте 50 метров над полями и лесопосадками к этой самой «подобранной» площадке. На ней нет никаких флажков, ворот, ветроуказателей. Надо сделать десять посадок и десять маленьких «кругов». Ну, это же рутина, нам уже скучно просто так по «кругам» летать, мы уже такие «асы», что аж самим страшно! Тем более до выпуска два месяца осталось! Чего мы просто так будем воздух утюжить? В-о-о-н на поле коровы пасутся, а давай их вертолётом малость погоняем. Сказано — сделано! Коровы в рассыпную, нам весело. Пастух оказался глазастым и грамотным. Через два дня, на полётах, зовёт в свой командный пункт, на этот «Зи-Лок» комэск и зачитывает бумагу: «…такого то числа, время 10 часов 45 минут, на поле в районе села Песчанка вертолёт бортовой номер СССР-35221, типа «хулюганил», просю принять меры…». Комэск посмотрел листы хронометража за два дня назад и «ласково», с лёгким отеческим матерком, вставил «дыню» пилоту-инструктору, нам двоим «дыни» достались побольше. Вердикт: чтобы я этих двух м… даков на старте десять дней не видел, пусть идут на базу ГСМ ёмкость для топлива се-

ребрянкой красить. Красота, люди летают, а мы резервуары красим, повышаем, так сказать, квалификацию.

Полёты по замкнутому маршруту. Это песня. Уже не просто вокруг лётного поля носиться. Это уже полёт, так полёт. Конечно, не как Чкалов и Громов через полюс в Америку, но где-то близко. Аж на целых 170 километров полёт! Сначала нужно пролететь этот маршрут с инструктором, а потом уже сам, со вторым пилотом. Маршрут подбирали наши инструкторы и штурман лётного отряда. Ориентиры идеальные, поэтому промахнуться трудно. Взлетел, развернулся на курс отхода, залез на 400 метров, пересёк реку Псёл, и через какое-то число километров первый поворотный — село Михайлики. В центре села круглый ставок (озеро), а рядом «П»-образная белая школа. Поворачиваешь вправо, почти под 90 градусов, идёшь на юг, а на горизонте село Бутенки. Восемь зеленоватых кубиков элеватора возле железной дороги. Мы проходим точно посередине, четыре слева, четыре справа, а дальше на горизонте, возле самого Днепра, 13 высоченных пирамидальных тополей (увидел, посчитал пальцем). Перед ними развернулся вправо и вдоль берега Днепра до самого карьера, возле городка Комсомольский. Эту огромную ямищу не увидит только слепой. А за карьером видна река Псёл, впадающая в Днепр, а за ней и родной аэродром, с которого ты взлетел полтора часа назад. Перед таким полётом строгий инструктаж: «Если потерялись на левом берегу Днепра — курс 210 градусов и выход на реку. Если потерялись на правом берегу — курс 30 градусов и выход на реку».

— «Товарищ командир, а если я не знаю, на каком берегу реки я потерялся?!». Многозначительная пауза, а потом: «Таким идиотам, лучше вообще к вертолёту не подходить!».

Мы сидим на скамейках и смотрим, как Шура Македонский (фамилия такая у него), по прозвищу «Макена» идёт к вертолёту перед вылетом по замкнутому маршруту. Шура проходит рядом с нами, вид — загляденье! Наглаженный комбинезон, на голове белый подшлемник, возле правой ноги планшет с полётными картами. Планшет для форсу болтается чуть не у самой травы. Серёга Мельник, наш шутник, говорит, чтобы «Макена» слышал: «Сбегать что ли на локатор, попросить, чтобы включили, а то потеряется товарищ Македонский, что нам его — возле самой Полтавы искать!». Шура улыбается, смотрит на нас и говорит: «Запустить бы в вас чем-нибудь тяжёлым, да под рукой ничего подходящего нет».

И апофеоз учебных полётов. Полёты в действующий аэропорт гражданской авиации. Мы летали в Полтаву и Кривой Рог. Я один раз слетал в Полтаву (в составе группы вертолётов) и два раза в Кривой Рог (полёт одиночной машины). Кривой Рог, мой родной город. Ну как же не слетать, да ещё на родину. В аэропорты летаешь только с пилотом-инструктором. Особенно запомнился второй полёт домой в Кривой Рог. После обеда в пятницу мы улетели туда, я остался дома на субботу-воскресенье. А в понедельник в 10 утра вылет обратно в Кременчуг. Спасибо пилоту-инструк-

тору, он уговорил комэска, тот снизошёл и выписал увольнительную аж на целых два дня (субботу-воскресенье). Накануне пятницы я выпросил у старшины увольнительную на пару часов, рванул в город на переговорный пункт, дозвонился до пары своих девчонок-одноклассниц, кто был в городе, предупредил, что прилечу.

Сидишь в кабине, брюки наглажены, рубашка тоже, на плечах погончики курсантские, галстук на шее, туфли неимоверно блестят. С собой только маленький «дипломат». Летим, я веду машину, инструктор расслабился на правом сидении. На горизонте показались дымы из заводских труб Кривого Рога, этакое бурое пятно. Подходим с севера, заход на старый аэродром «Смычка» на краю города (сейчас его уже давно нет). Заходим против ветра на перрон, поближе к штакетнику-ограде. Краем глаза вижу своих одноклассниц. Левый блистер-дверь сдвинут, я картинно сажаю вертолёт, чуть не высунувшись в проём. Инструктор шутливо бурчит: «Ты мне ещё вывались из кабины на перрон!». И подёргал за привязные ремни, проверяя. Сели, выключились, получил замечания, слез по борту вертолёта, забрал «дипломат» и фуражку из грузовой кабины вертолёта и пошёл к ожидающим девчатам. Ощущения не передаваемые!!!

Как была рада мама этому неожиданному свиданию, хотя и бурчала, что маме то не позвонил. В понедельник меня провожали. Мы приехали на автобусе номер 62, он ходил из центра в аэропорт. Вскоре подлетел из Кременчуга наш вертолёт, я попрощался с друзьями и девушками. Мы с инструктором сходили в аэропорт, приняли решение на вылет, и на глазах у одноклассников я запустился, завис, взлетел и повёл машину на север, в Кременчуг. В пятницу я привёл вертолёт в Кривой Рог, а другой курсант увёл его обратно в Кременчуг. А в понедельник — наоборот: один привёл борт из Кременчуга в Кривой Рог, а я — обратно, на базу. Пока летели в училище, инструктор слегка подначивал: «Ты смотри, на радостях мимо Кохновки не прошелести».

Вот так долетали и доучились до выпускных государственных экзаменов. Экзамен по технике пилотирования мы сдавали пилотам Ярославского авиаотряда. Мне попался такой доброжелательный, спокойный мужик. Проверка стандартная: висение, полёт по кругу, полёт в пилотажную зону, а там обычный набор — виражи, спирали, разгон-гашение скорости, авторотация и выход на аэродром. Дело было ближе к полудню, сверху солнышко светит, в небе какая-то дымка, видно только под собой. Но я хорошо знаю местность и вижу, что мы точно над центром пилотажной зоны на высоте 1200 метров. Проверяющий спросил: «Где аэродром?». Я отвечаю: «Вот с этим курсом, удаление такое-то». Он усмехнулся: «Ну, выводи, выведешь точно, поставлю «пять». Со снижением вышли точно к четвёртому развороту, запросил посадку, сел аккуратно, в свои ворота, выключился. Экзаменатор сказал: «Замечаний нет, поздравляю, оценка «пять», летай — лётчик!». На том и закончились курсантские полёты в училище. Впереди были госэкзамены по экономике гражданской

авиации, самолётовождению и аэродинамике. Всё успешно сдали, преодолели. Я умудрился окончить училище с красным дипломом. А потом было торжественное собрание с вручением дипломов, пилотских свидетельств, офицерских удостоверений и выдачей подъёмных. Мы все такие нарядные, в новеньких кителях, с необмятыми погонами на плечах, наглаженных брюках и в новых фуражках. Осталась на память групповая фотография, где вся эскадрилья у подножия памятника Ленину, на площади возле гостиницы «Кремень».

И был прощальный банкет. Наша группа гуляла в ресторане «Украина», что в торговом центре на улице Ленина. Славно погуляли, вручили подарки нашему пилоту-инструктору, нашему авиатехнику, они почти все полтора года возились с нами, ставя на крыло. Низкий поклон им за это. Попили, пообнимались и на следующий день разъехались. И каждый пошёл своей дорогой. Остались только старые фотографии. Я добрался на междугородном автобусе в родной Кривой Рог (пять часов езды с остановками), и наконец-то предстал перед мамулей. Весь такой из себя лётчик с красным дипломом и новеньким пилотским свидетельством. Мама пожалела: «Бедная деточка, от этой учёбы ты побледнел, как тебе этот диплом достался». Не будешь же маме объяснять, что «деточка» бледный не от учёбы, а от вчерашнего банкета малость не отошёл.

Последний раз я был в училище в конце мая 1979 года, когда оформлял документы по окончанию переучивания на вертолёт МИ-6. Всё оформил, походил по училищу, посмотрел, повспоминал, повздыхал, вышел за ворота КПП и оглянулся. Всё, ворота училища закрылись для меня навсегда. Улетай, лётчик!

А кажется, будто и не было этих сорока лет. Всё пролетело, как один миг. И будто я снова, восемнадцатилетний курсант второго курса, иду по росистой траве аэродрома к своему вертолёту, который через несколько минут сделает для меня настоящее и самое главное чудо моей жизни — поднимет меня в небо моей мечты!

Часть восьмая

«Мы к вам заехали на час...»

Ну да, хотелось как в песне из мультфильма моего детства «Бременские музыканты»: «Привет, бонжур, хэллоу, мы к вам заехали на час, а ну скорей любите нас, вам крупно повезло...». Вот и заехали в чудный городок под названием Ханты-Мансийск. Это сейчас он, столица Югры, красавец город. Современная архитектура, передающая колорит народов Севера, красивые улицы, проспекты, аэропорт — сказка, глаз не отвести. А тогда, лет тридцать назад, маленький городок на самом берегу Иртыша, почти у того места, где Иртыш сливается с полноводной красавицей Обью. По весне, когда Иртыш и Обь разливаются и весеннее половодье затапливает низкие берега, кажется, что Ханты-Мансийск стоит на острове. Но это по весне, а мы припёрлись в разгар лета, когда хорошо видно, что городок стоит на мысу и вокруг, до самого горизонта, бескрайние леса и блестят под лучами солнца, сверкают воды Иртыша и Оби.

Дело в том, что Ханты-Мансийск стоит на трассе, по которой мы ходим, когда перегоняем вертолёты из ремонта или в ремонт, из Печоры в Новосибирск или обратно. В этот раз гоним из завода в Новосибирске только что отремонтированный красавец вертолёт МИ-6 с бортовым номером СССР-21016. Машина чудно пахнет свежей краской, всё в ней работает, как часы, из ремонта всё-таки. На вертолёте стоят новые движки, редуктора, лопасти. Всё новёхонькое — по тысяче часов ресурса. Короче, машина — зверь, этакий летающий «Карлсон» в самом расцвете лет. Размеры у этого «Карлсона» внушительные — фюзеляж длиной почти тридцать три метра, крылья размахом пятнадцать с гаком метров, несущий винт диаметром тридцать пять метров, который крутят два движка суммарной мощностью одиннадцать тысяч лошадиных сил (на взлетном режиме). И всё это великолепие весом около сорока двух тонн по голубому небу приближается к аэропорту Ханты-Мансийска.

Мне надо сесть в аэропорт и дозаправиться. Поскольку ветер на всех высотах нам в лоб, т.е. встречный, он сильно уменьшает нашу путевую скорость (скорость относительно земли). И поэтому, от Сургута, откуда мы взлетели, мне до Печоры топлива не хватит. У земли ветер особенно вредный, метров 10—12 в секунду. На высоте немного меньше, но всё равно мешает. От Сургута до Хантов примерно 230 км, с таким ветром ехать часа полтора, расход топлива большой, поскольку машина загружена запчастями и топлива на борту прилично, вот я и решил плюхнуться в Ханты-Ман-

сийск и дозаправиться. В Сургуте я так и принимал решение: дойду до Хантов, опять заправлюсь под пробки — 13200 кг, а там уже и до Печоры хватит.

И вот такие мы жизнерадостные идем по трассе, запрашиваем снижение, и чуть-чуть довернув, заход почти с курса, снижаемся к полосе аэропорта Ханты-Мансийск. Если память мне не изменяет, там посадочные курсы 60 — 240 градусов, т.е. посадочная полоса вытянута с северо-востока на юго-запад. Вот и заходим на полосу с курсом 240 градусов.

В те годы аэропорт был небольшим. С этим курсом захода влево от полосы шла небольшая рулёжная дорожка, ведущая на перрон перед аэровокзалом. А параллельно полосе, слева от неё, располагались несколько вертолётных посадочных площадок (щитов), соединённых подъездной дорогой, для грузовых машин и топливозаправщика.

Диспетчер Хантов так и сказал: «21016, рассчитывайте посадку в квадрат, ветер у земли 240 градусов, десять — порывы, двенадцать метров!». Я вежливо отклонил предложение, попросил посадку на полосу с последующим заруливанием на перрон, объяснив, что после дозаправки у меня будет взлётный вес сорок две с половиной тонны (фактически будет почти сорок четыре тонны, но это занимательная арифметика для нас, а по бумагам точно сорок две с половиной тонны).

А в это время перед аэровокзалом, в углу перрона, запустился самолёт ЯК-40, выполняющий местный рейс то ли в Тюмень, то ли в Берёзово. Пока я сел на полосу, докатился до рулёжной дорожки и начал поворачивать на неё, этот ЯК-40 голосом нервным поднял хай на частоте диспетчера, мол, пока эта «бетономешалка» (т.е. наш МИ-6) зарулит, прорулит, освободит ему выход на рулёжную дорожку, у него уже керосина не хватит, и вообще — он не укладывается во время вылета по расписанию, и сейчас выключится на перроне.

Как говорит моя мама: «Кино и немцы!». Диспетчер, немного подумав, скомандовал: «21016, вернитесь на полосу и переместитесь на щит!».

Ну чего ты будешь делать? В чужой монастырь со своим уставом не лезут. Хорошо, что ещё не успел на рулёжную дорожку до конца повернуть. Там же, на сопряжении рулёжной дорожки и взлётно-посадочной полосы развернулся на месте, прорулил по осевой линии полосы до траверза щитов (это когда они будут под углом 90 градусов ко мне), опять развернулся против ветра, завис, и, перемещаясь влево, поехал к посадочным щитам и плавненько притёр вертолёт на один из них.

Все эти процедуры сопровождались стенаниями в эфире этого ЯК-40, что он сейчас выключится прямо на перроне, у него вылет срывается, и т. д. и т. п. Ты гляди, прямо театр одного актёра!

А в голове мысли: «Ну ладно, хрен с вами, сейчас опять заправлюсь под пробки и уйду прямо со щита, благо ветер больше десяти метров, движки — звери, уйду...». Мы охладили двигатели, выключились, винт ещё вращается, компрессора щёлкают на выбеге. Нервный ЯК улетел, дымя

своими движками, недаром у него прозвище «окурок» (короткий и дымит сильно на взлёте, оставляя в небе чёткий след своих трёх АИ-25-х, это у него движки такие). Я дал команду бортмеханику заправлять вертолёт, а сам потихоньку пошлёпал в аэропорт в сопровождении штурмана, принимать решение на вылет до Печоры.

Пришёл весь такой жизнерадостный в аэропорт, консультация у дежурного штурмана, подписали бортжурнал, зашёл на метео, почитал прогнозы, посмотрел погоду по трассе, ветер по высотам, погоду на аэродроме назначения Печора, на запасных Усинск-Инта, взял бланки прогнозов, расписался в журнале. Всё путём! И пошёл в АДП (аэродромный диспетчерский пункт) принимать решение на вылет. В АДП сидит по ту сторону стойки очаровательное создание, сменный диспетчер АДП. Прямо чудо-чудесное. Огромные голубые глазищи, милое личико, губки бантиком, кокетливая чёлка из-под которой и поблёскивают эти глазищи. Это же надо, какой цветочек обнаружился посреди маленького аэропорта Ханты-Мансийск!

Пока я собирался записать в журнале, что принимаю решение на вылет, этот чудесный «цветочек» взяла своими красивыми пальчиками задание на полёт, развернула его, внимательно посмотрела изнутри, затем посмотрела обратную сторону задания, где ставится отметка прохождения санчасти, и главное, стоит время, когда проходили осмотр у врача. И говорит это «чудо» сладким-сладким голосом: «Командир, а как вы собираетесь лететь аж до Печоры (а это ещё почти 4 часа полёта), ведь вы превысите все нормы рабочего времени, судя по тому, когда вы прошли санчасть? Я не могу вас выпустить...». И смотрит на меня с еле заметной улыбочкой.

Я понимаю, что волна от «истеричного» ЯК-40 дошла и до АДП, и вот мне решили вставить палки в колёса. Хотя она, конечно, права, я понимаю, что хотел проскочить по холодку, всё-таки домой идём, на базу, деньги кончаются, командировка надоела, экипаж и техбригада рвутся до дому, до хаты. Да чего там объяснять, всё и так понятно. Я думал, что эта девица не будет столь скрупулёзно изучать наше задание, но видимо ей «старшие товарищи», которых не видно, но их присутствие ощущается спинным мозгом, объяснили, что надо как-то зацепить экипаж этой «бетономешалки».

Я понимаю, что качать права в чужом аэропорту, это чревато, тем более диспетчер права и радеет только об одном — о «БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ», а это святое!

Так же приветливо ей улыбаюсь и говорю с величайшей благодарностью в голосе: «Вы знаете, вы абсолютно правы, как то закрутился с этими полётами и задержками в аэропортах, и выпустил из виду... Поэтому мы остаёмся у вас на ночёвку, выписывайте направление в гостиницу, пять человек экипаж, плюс три человека техбригада, и мы ставимся в план на завтра на 8 утра!». Она отдала мне задание на полёт, выписала направление (такой маленький стандартный бланк) и мы, построив друг другу глазки, раскланялись.

Я отправил штурмана к вертолёту, пусть после заправки закрывают машину, опечатывают и сдают под охрану, не забудьте мой портфель, а я пока погуляю перед аэропортом.

Походил, погулял, рассмотрел аэропорт, клумбы с цветочками. Солнышко светит, ветер дует хороший такой, метров десять, не жарко, хоть и лето. Пришёл экипаж с техниками, и мы отправились заселяться в гостиницу-профилакторий, благо она рядом, стоит сразу за привокзальной площадью.

Хорошая такая гостиница, уютная. Когда входишь с улицы в вестибюль, в углу, возле лестницы, ведущей на второй этаж, чучело медведя стоит, рядом чум оленевода. Короче, местный колорит. На первом этаже буфет-столовая, кормят вкусно, сытно. В номерах уютно, чисто. Поужинали и завалились спать. Выспались хорошо, я сквозь сон слышал, как ветер за окном шелестит кронами деревьев. Я вообще, когда трезвый, сплю чутко, как зверь.

А утром всё как обычно: подъём, умывание, бритьё, собрали вещи, позавтракали в буфете и потихоньку идём в санчасть, в аэропорт.

Вышли на крылечко гостиницы. Батюшки светы! Солнышко светит, птички поют, цветы с клумбы пахнут, красота!!! И ни ветерка. Ни одна веточка не шелохнётся, ни один листочек. Полный штиль. Ветер, который дул весь вчерашний день и всю эту ночь, куда-то делся. Видимо выдохся, сердешный. Стоим на крылечке, экипаж смотрит на меня.

Я говорю механику: «Витя, движки не трогай. Они новёхонькие, зверюги, что надо. Мы в Новосибирске с этим же весом взлетали с грунта, не касаясь колёсами земли. А здесь будем взлетать с полосы по-самолётному, надо только со щита переместиться на полосу. С дорожки взлететь не дадут, она только для машин, да и на соседних щитах стоят две „восьмёрки“ (МИ-8), расстояние до лопастей маленькое, можем сдуть...».

Экипаж с сомнением смотрит на меня: «А ты сможешь в штиль, с таким весом, переместиться к полосе?!». Я говорю, что попробую, всё покажет висение над щитом, давайте поторапливаться, пока ещё не жарко, а то дальше только хуже будет.

Техбригада уже давно на вертолёте, готовит машину к вылету, заправились ещё вчера по самое некуда. Прошли санчасть, опять штурманская, метео, и снова АДП.

А там вчерашнее «чудо», опять глазищами своими таращится и нежными пальчиками берёт моё задание на полёт. Всё-всё проверила, штурманский бортжурнал посмотрела, отметку-штамп санчасти, бланки прогнозов, которые мы берём с собой. И чего-то резину тянет.

Дверь в АДП открывается, заходят двое в форме, судя по лычкам на погонах — начальники. И с места в карьер: «Командир, напишите объяснительную, как вы вчера хотели вылететь с нарушением нормы рабочего времени!». Ты гляди, какие шустрые тут начальники.

Вежливо отвечаю: «Поскольку моей вчерашней записи в журнале о принятии решения на вылет не имеется (я только собирался сделать её), никакой попытки вылететь не было, а ваш диспетчер любезно подсказала мне, что я могу вылезти за нормы рабочего времени, спасибо ей за это, я сразу же принял грамотное решение о ночёвке в столь прекрасном аэропорту, как Ханты-Мансийск. А попытаться повесить на меня задержку вылета вашего ЯК-40 у вас не получится, поэтому никакой объяснительной писать не буду! Прошу не задерживать, у меня время вылета подходит!».

Они посопели-посопели, потом один, у которого лычек на погонах побольше, спрашивает: «А как вы взлетать собираетесь?!». Объясняю, что запустимся, прогреем и проверим все системы, переместимся со щита на полосу и взлетим по-самолётному. Они сказали: «Ну-ну, мы посмотрим!», и ушли.

Красавица-диспетчер милостиво выдала разрешение на вылет, после моей записи, что я принимаю решение на вылет и таки покидаю этот чудный аэропорт, с грустью в сердце. Напоследок, стрельнула глазищами, я ей подмигнул и покинул АДП.

Быстренько-быстренько на стоянку, экипаж на местах, запускаемся «от своих» (т. е. ВСУшка — вспомогательная силовая установка запущена и уже свистит на левой створке грузовой кабины).

А солнышко подымается всё выше и выше, и температура наружного воздуха растёт. Запустились, системы работают, редуктора в норме, всё путём, запросили контрольное висение и перемещение на полосу.

Не токмо начальники, но, кажется, весь аэропорт вышел поглазеть на это «эпическое» перемещение. Мы зависли над щитом. Ну как зависли, это громко сказано, колёса от бетонки где-то полметра, а режим уже почти взлётный. Я начал перемещаться над самой травой лётного поля. От щита до взлётной полосы около ста метров, может меньше, машина проседает, чуть не касаясь колёсами травы, и медленно ползёт к полосе. Всё, как в анекдоте: «Товарищ прапорщик, а крокодилы летают? Нет, конечно. А товарищ майор говорил, шо летают. Ну, можэ и летають, только нызэньконызэнько...». Вот именно — «нызэнько».

В жизни не думал, что в траве аэропорта может быть столько мусора. Какие-то веточки, палочки, обрывка чего-то. Я такой конкретный срач устроил на аэродроме, заодно и подмёл его. Перемещаюсь в этом пыльном столбе, а в голове одна мысль: «Господи, хоть бы чего-нибудь не засосать в движки, а то капец!». Надо добраться быстрее до полосы, а то режим у движков взлётный, а его нельзя держать больше 60 секунд.

А на перроне опять орёт какой-то запустившийся ЯК-40, типа у него время вылета. Ба, да это же вчерашний «нервный» товарищ, опять куда-то лететь собрался. Как говорится — те же яйца, только в профиль!

Дополз до полосы, пару раз коснулся земли правым колесом шасси, я чувствовал лёгонькие толчки. Слава богу, от аэропорта не видно в этом бардаке, как я там «висю» и перемещаюсь.

На полосе аккуратно «гепнулся», иначе и не скажешь, на бетонку, развернулся носом в северо-восточный конец полосы и, дав движкам роздых, тихонько покатил к «зебре», которая нарисована в самом начале полосы, так называемом пороге. На перроне вопил «ЯК», но мне уже по барабану. Докатился до самого торца ВПП (взлётно-посадочной полосы), развернулся на 180 градусов и выставил машину точно по осевой линии с курсом взлёта 240 градусов.

Контрольное висение запрашивать уже не стал. Это перемещение со щита на полосу и будем считать за контрольное висение. Тем более центровка нормальная, запаса управления и мощности хватает для взлёта по самолётному. Уж это и ежу понятно.

— «21016, разрешите взлёт!»

— «016-ый, взлёт разрешаю!», в голосе диспетчера слышится лёгкая смешинка.

А на боковой рулёжке бурчит недовольный ЯК-40. Бурчите, бурчите, ребята! Вот теперь специально всю полосу пробегу. Поехали потихоньку.

Вертолёт нехотя страгивается с места и постепенно набирает скорость. Прошли режим «трясучки», но я специально не разгоняю вертолёт больше шестидесяти километров в час. Для уменьшения нагрузки на колёса шасси держу машину на «шаге», плавными движениями педалей и «ручки» удерживаю машину точно по осевой линии ВПП.

В левом блистере промелькнула боковая рулёжная дорожка, на которой коптит ЯК-40, а мы гордо несёмся по взлётной полосе, аж на другой конец, юго-западный. Почти в самом конце полосы, догнав скорость до ста километров в час, плавненько-плавненько, не меняя тангажа (угол продольного наклона) и влупив движкам взлётный режим, нежно оторвал вертолёт от бетонки, устремил его в безоблачное утреннее летнее небо.

В наушниках одновременно раздались голоса диспетчера и командира ЯК-40: «Слава богу, убралась эта «бетономешалка». Ну и пусть «бетономешалка», а для меня ласточка, кормилица и умница.

Мы уже в бескрайнем небе, идём в наборе высоты, движки мощно свистят, лопасти рокочут, а впереди открывается ширь сибирских просторов, где сливаются красавец Иртыш с могучей Обью. На борту порядок, топлива навалом и мы идём домой. А это главное!

«Немного по сердцу царапнуло»

> «Лётчики — это люди, которые всю свою жизнь потом не могут отвыкнуть от своей молодости»

Научиться летать на вертолёте трудно. Уж больно сложна эта, на вид неказистая машина. В ней нет стремительных линий скоростных самолётов, изящества планеров, монументальности тяжёлых транспортников. Хотя, я немного неправильно выразился. Как только лётчик начинает считать, что он научился летать, пиши, пропало. Этому ремеслу учатся всю жизнь, пока летают, и нет, как говорится предела совершенству. Я говорю о профессиональных пилотах — лётчиках и вертолётчиках. Профессиональный пилот — это очень дорогой продукт. Для того, чтобы получилось то, что нужно, необходимы долгие сотни и тысячи часов полётов, десятки часов тренировок в различных погодных условиях, получение многих допусков: по видам работ, по минимуму погоды, право подбора посадочных площадок с воздуха на разных высотах над уровнем моря (в равнинной и холмистой местности; в горной — до двух тысяч метров, более двух тысяч метров). Нужны кропотливые, талантливые пилоты-инструкторы, командиры-наставники, большой объём тренажёрной подготовки. А хороший тренажёр по стоимости, почти как вертолёт. А сколько документов нужно изучить, держать их в своей голове, уметь ими пользоваться, находить правильное решение. Я уж не говорю о стоимости керосина, который будет истрачен на все эти тренировки, количестве часов моторесурса самого вертолёта и запчастей к нему. Поэтому, повторюсь — профессиональный вертолётчик, очень дорогое удовольствие. Я не говорю о пилотах боевых вертолётов, там тоже получаются суммы с большим количеством нолей, если это выразить в денежном эквиваленте.

А если ты летаешь не на лёгком вертолётике, где всего один пилот — ты сам, а на машине более-менее тяжёлой, солидной, то там, в пилотской кабине находится три, а то и пять человек. А это уже экипаж, а для его слаженной работы, слётанности, тоже требуется время и кропотливая работа.

Сейчас в стране появилась модная тенденция — летать на вертолётах. Это и любители авиации, у кого есть деньги, и они могут себе позволить пройти теоретические курсы, а также освоить программу лётной подготовки. Сейчас есть такие модные аэроклубы или лётные частные школы, где на импортных лёгких моделях люди осваивают шустренькую машинку, под названием «вертолёт».

Солидные бизнесмены позволяют себе приобрести вертолёт, как правило, европейского или американского производства. Пилотируют машину сами, получив свидетельство пилота-любителя, либо нанимают лётчика.

При всей кажущейся внешней простоте и изящности, даже маленький вертолёт остаётся ВЕРТОЛЁТОМ, требующим к себе серьёзнейшего отношения. Но учитывая наши погодные условия, особенности менталитета и лёгкое упование на «авось», часто можно видеть плачевные результаты таких полётов. Частенько по телевизору мы слышим: «Потерпел поломку, аварию или катастрофу (это если есть человеческие жертвы) вертолёт». Это произошло там-то, в такое-то время, вертолёт или его обломки обнаружены у деревни, в лесу, на берегу реки и т. д. и т. п. На борту находились такие-то люди: либо сам хозяин-пилот, либо пилот и пассажир (пассажиры). По показаниям очевидцев погода на момент события — либо ночь, либо туман, либо снегопад и т. д. А если погода хорошая, так другая напасть: зацепил деревья лопастями или хвостом, въехал в провода ЛЭП. Кстати, такие же плачевные истории происходят и с маленькими частными, лёгкими самолётиками и самодельными ЕЭВС (единичный экземпляр воздушного судна). Это я к тому, что авиация не терпит дилетантства и кавалерийских наскоков. Хотя у нас иногда показывают известного на всю страну телевизионного шоумена, который считает себя вертолётчиком на том простом основании, что летает вокруг аэродрома в хорошую погоду, а журналисты восторженно поддерживают эту «летающую легенду».

Хочу сразу и честно сказать, я уважаю своих коллег-вертолётчиков, независимо от того, на каком типе вертолёта они летают — лёгком, среднем, тяжёлом, фирмы Камова или машине с маркой «МИ», или импортной «вертушке» (у нас в России это, как правило, лёгкие машины). Но, как бы это точнее выразится, чтобы никого не обидеть, прошу не считать это зазнайством, хочу привести такое сравнение. Водитель любой фуры или тягача с длинным прицепом, или автопоезда легко справится с управлением «Жигулями» или какой-нибудь «Тойоты». А вот посади автомобилиста легковушки, даже обладающего огромным опытом вождения своей машины за руль «мастодонта» (фуры, тягача или большого автобуса) и будут проблемы. Габариты машины, её вес, разгонные характеристики, торможение (особенно при наличии в кузове или прицепе тяжёлого, габаритного, длинномерного груза), это, как говорят в Одессе, — «Две большие разницы».

Иногда у меня с коллегами, летающими на МИ-2, возникали шутливые разговоры. Они с усмешкой заявляли: «Вот у вас на тяжёлом МИ-6 хорошо — штурман занимается навигацией, второй пилот помогает пилотировать, механик смотрит за машиной, радист ведёт связь, а у нас на МИ-2 я всё сам, да сам (это когда они летали ещё без бортмехаников) — и жнец, и швец, и на дуде игрец». Я в ответ парировал: «Вот, когда вы, дорогие товарищи, полетаете на чём-нибудь тяжелее трёх с половиной тонн, да вам на крюк внешней подвески подцепят что-нибудь габаритное, такое, что никак не хочет лететь по небу, а оно ещё и стоит больших денежков (только попробуй уронить), вот тогда и поговорим более содержательно». Потом, через некоторое время, после переучивания на более тяжёлую маши-

ну и полетав на ней с подвеской в наших не простых погодных условиях, эти товарищи заявляли: «Да, ты был прав, есть, как говорится, нюансы...».

Я, почему написал «немного по сердцу царапнуло»? Даже не царапнуло, а как бы это сказать — лёгкая досада, что ли. Сейчас везде в интернете, на разных сайтах, в группах много фотографий, видеозаписей о вертолётах, о работе экипажей. Как правило, много фотографий вертолёта МИ-8, всех модификаций и расцветок, в разных погодных условиях, в разных местах земли. И почти всегда подписи: «Вертолёт-красавец, вертолёт-работяга, вертолёт-трудяга» и т. д. и т. п. Я и не спорю. Всё это так — и красавец, и работяга, и трудяга. Даже фильм двухсерийный выпустили, на канале «Звезда» крутили. Так и называется — «Великолепная восьмёрка». Хороший фильм, смотрел с большим удовольствием, всё показанное — правда. Тем более, машина летает больше пятидесяти лет, на всех континентах, на всех широтах, выпущено около пятнадцати тысяч машин, мы продаём этот вертолёт во многие страны мира. Всё это правда.

Но потому и царапнуло сердце, что мой любимый «свинтопруль» — МИ-6, выпущенный в количестве нескольких сотен экземпляров, тоже работяга, и трудяга, и красавец. Но ему не досталось такой громкой славы, никто о нём не сделал фильм «Великолепная шестёрка». Лишь только маленькие ролики, любительские, да небольшой получасовой фильм из серии «Крылья России» на том же канале «Звезда». За границей вертолёт почти не распространен был. Были машины в Польше, да, по-моему, в Египте. Великолепный вертолётчик Юрий Гарнаев в Швейцарии устанавливал опоры канатной дороги, тушил лесные пожары во Франции. При выполнении таких полётов экипаж погиб. Светлая им память. На авиасалоне в Ле-Бурже вертолёт показывали. Но вся жизнь МИ-6 прошла на территории Советского Союза, потом России. Здесь он отлетал почти полвека в ВВС и гражданской авиации, а с 2003 года эксплуатация этой прекрасной машины прекращена, хотя ресурсы ещё оставались, но почти все вертолёты пошли под топор. Даже после Чернобыльской катастрофы, фонящие от радиации МИ-6, которых очень много стояло на поле брошенной техники, куда-то исчезли. По фотографиям видно — стояли-стояли, а потом пропали. Видно жадность и глупость человеческая не имеют границ. Лишь немногим вертолётам МИ-6 выпала честь стать памятниками лётчикам и техникам, чья судьба была связана с этой прекрасной машиной.

Я же говорю, весь свой вертолётный век машина отдала на оборону страны, на экономический, энергетический, промышленный подъём СССР и России. Как говорится — здесь родился, здесь и пригодился. Здесь и закончил свой путь земной.

С тех пор, как в «Аэрофлот» стали поступать вертолёты МИ-6, ни одна крупная стройка на северах европейской части СССР, за Уралом, в Сибири, в Якутии не обходилась без МИ-6. При геологоразведке новых газовых и нефтяных месторождений, строительстве газо-и нефтепроводов, про-

кладке трасс и строительстве линий электропередач, снабжении дальних поселков, везде пригодился МИ-6. Да что там пригодился! Даже в «логистике» (столь любимое слово современных менеджеров и руководителей) учитывалось наличие такого вертолёта. Он и создавался с перспективой осуществления будущих грандиозных строек. Вы вспомните или посмотрите старые выпуски телевизионных новостей, как зимой на заснеженные укатанные полосы аэродромов в районе Самотлора, Тюмени, Сургута садились красавцы гиганты самолёты АН-22 «Антей». А всё, что они привозили: трубы, генераторы, насосы, технику разнообразную (гусеничную и колёсную), всё это растаскивали по всей сибирской глухомани, именно они — работяги МИ-6. Вы посмотрите старую хронику, где на чёрно-белых кадрах видно, что таскают на подвеске и возят в своих грузовых кабинах «трудяги» МИ-6.

Авиапредприятий, в которых были эти вертолёты, по стране не так уж и много. В европейской зоне СССР только в Архангельске, у нас в Республике Коми — в Ухте и Печоре. За Уралом — в Салехарде, Тюмени, Сургуте, Нижневартовске, дальше на восток — в Мирном, в Нюрбе, да на юге страны, по-моему, был ещё один отряд, если не ошибаюсь. Но работы, эти «шестёрки» такой объём перелопатили, что диву даёшься. Позже на подмогу пришли вертолёты МИ-10К. Движки, несущая система, трансмиссия и винты, всё как у МИ-6, только узкий фюзеляж, тонкие стойки шасси, другая пилотская кабина и нижняя кабина для выполнения монтажных работ. Из неё удобно пилотировать при подцепке подвесок, сам пробовал.

Мне довелось на МИ-6 где только ни побывать. Всю Республику Коми облетал вдоль и поперёк. А потом вырвались на оперативный простор, и как поётся в песне: «И носило его по родной стороне, где поля и леса превратились в плацдармы…». Только леса, тундра, болота и реки превратились в места, где всё разведывалось и строилось. И понеслось. Ямал, Сабетта, Харасавей, Бованенково, Новый Порт, мыс Каменный. Потом южнее — Салехард, Лабытнанги, Надым, Ныда, Тазовский, Красноселькуп, Ямбург, Медвежье (Пангоды), Новый Уренгой, Старый Уренгой, Пур, Белый Яр, Игрим, Сергинская, Нягынь, Горноправдинск, Тюмень. Всё это не просто географические названия, этот калейдоскоп сложился в долгие сотни и тысячи часов полётов.

Я не хвастаюсь, просто вспоминаю, и хочу сказать, что наши корабли просто так воздух не утюжили, а на пределе мощности своих двигателей, загибая тюльпаном конус несущего винта, таскали в летнюю жару и зимнюю стужу всё, что только «заказчику» в голову придёт, размазывая по лобовым стёклам кабин мошкару и взметая лопастями снежные вихри такие, что только под собой хоть что-то видишь.

А работёнка была — ого-го!

Конец октября 1979 года. Через пару недель очередная годовщина Великой Октябрьской Социалистической Революции. К 7-му ноября, как водится, вся страна рапортовала о новых трудовых свершениях. Как раз то-

гда строился газопровод «Уренгой-Помары-Ужгород», если не ошибаюсь в названии. В Политбюро ЦК КПСС уже доложили, что к празднику Великого Октября газ пойдёт по трубе куда надо. А тут, бац!!! Вмешалась природа. Оттепель, да не та, хрущевская, которую так любят вспоминать диссиденты и либералы. Натурально потеплело, снег раскис, а возле Перми «ишшо» не хватает двадцать восемь километров магистрального газопровода. А рапорт уже ушёл наверх, орденов и премий хочется руководителям, а тут глядишь — вместо орденов головы могут полететь.

Но страна под названием СССР всегда находила выход из трудного положения. Поскольку трубовозы вязнут в раскисшем грунте вдоль трассы газопровода, решено было в Перми собрать маленькую такую «армадочку», по-моему, из восьми МИ-6. Четверо или пятеро бортов из Тюмени и Сургута и три наших — из Коми (два из Ухты и один наш, Печорский). Вот и собрались мы такой тёпленькой компанией. В Перми два аэропорта, аэродром совместного базирования (вояки плюс аэрофлот) Большое Савино и Бахаревка — там МИ-2, АН-2. Четыре МИ-6 окопались в Большом Савино, а ещё четыре — в Бахаревке. Нам придали один вертолёт МИ-2. Он утром вылетал на разведку погоды, а потом на нём начальство носилось, наблюдая, как мы бесчинствуем на трассе.

Перед началом этой газово-вертолётной эпопеи к нам (экипажам) обратился какой-то большой начальник. То ли замминистра, а может и сам министр, уже не помню. Смысл обращения был простой: мужики, выручайте! Если достроите эти 28 километров газопровода — всем по машине (успокойтесь, за наши деньги), они только помогут нам, по блату. Машины, какие хотите: кому «Жигули», кому «Москвич», а кому и «Волгу». У кого на какую машину деньги есть. Товарищи из министерства помогут своими фондами. В те годы легковушку купить, это ещё та эпопея. Но сейчас не об автомобилях, а о вертолётах.

Работа была организована чудненько. С утра, только светало, в воздух поднимался МИ-2, и какая бы там не была погода, этот «разведчик» докладывал: «Работать можно». А погода — мама, не горюй, дымка, снежок идёт мокрый, местами какая-то пелена, но это никого не колышет. Надо работать. Трубы лежали на нескольких площадках. Они были разной длины. Диаметр магистрального газопровода, если не ошибаюсь, 1200 мм, толщина стенки трубы больше сантиметра, на глазок. Я же с линейкой по ней не ползал. Кусок трубы покороче, весом четыре тонны, а подлиннее — шесть тонн. Заправка полная девять с половиной тонн. Топливозаправщики стоят здесь же, на трассе. А рядом столовая (на базе трёхосного «Урала»), здесь же полевые кухни — горячая пища, чай, бутерброды. Всё, как положено.

Сначала берёшь на подвеску более лёгкие трубы, а по мере выработки топлива — более тяжёлые. Вертолёт тащит их по воздуху и кладёт одну за другой, как можно ближе, их подтаскивают трубоукладчиками (такие здоровенные гусеничные трактора со стрелами). Сваривают стыки и укладывают трубу в подготовленную траншею.

Такую трубу на подвеску просто так не возьмёшь. Обматывать её двойной удавкой с обоих концов — никакого времени не хватит. Это будет не производительность, а чёрт знает что. Наш народ самый изобретательный в мире. Из такого же стального листа, как и труба, вырезали своеобразные крюки с узкой длинной прорезью, чуть больше, чес толщина стенок трубы. Во второе круглое отверстие крюка пропустили петлю троса, заплетённую на «коуш» двухлучевого паука.

Картинка выглядит следующим образом: трос в замке, замок закрыт постоянно, паук на крюк, защёлка закрыта. Оба фигурных крюка прорезью одеваются на торцы трубы и подцепщики придерживают эти фигурные крюки, пока вертолёт троса не натянет. А натянулись троса, узкая щель перекашивается и как замком держит трубу с обоих концов. При посадке аккуратно положил трубу, ослабил троса, подцепщики подбежали, сдернули крюки с обоих торцов трубы, махнули рукой «вира!» и вертолёт пошёл прямо с пауком на крюке за следующей трубой.

Труба идёт на скорости 80—90 километров в час. При таких скоростях не успеваем построить газопровод. Надо летать со скоростью 120. А при такой скорости начинается поперечная раскачка груза. Груз летает влево-вправо, трос почти достаёт до ограничительного кольца. Вертолёт летит, постоянно кренясь влево-вправо, крен достигает величины около десяти градусов.

Погода серенькая, договорились с экипажами, что трасса газопровода всегда слева от вертолёта. С трубами летишь, без труб (только с пауком на крюке) всё равно трасса только слева, чтобы командир вертолёта её постоянно видел. Исключается встречное движение, лоб в лоб, иначе поубиваемся.

Вы представляете, что это такое — вот такой хоровод тяжёлых вертолётов в ограниченном воздушном пространстве, в серую погоду, на небольшой высоте (её некогда набирать, да и облачность не позволит). При этом вертолёты качаются, как китайские болванчики, а вместе с ними и экипажи в их кабинах.

Мне было полегче, я только начинал летать, ещё меньше года пролетал, мне доверяли летать только с «пауком», подлёты на заправку, от неё и в аэропорт, раскачку трубы я бы не удержал. Но всё равно, я в кабине, или на стуле, или в пилотском кресле. Вы попробуйте, проехать в междугороднем автобусе по хорошей дороге, в мягком кресле, без вибрации, шума и перепада давлений, глазея в окно на проплывающие мимо пейзажи целых СЕМЬ часов (хоть и с остановками), вы к концу поездки офигеете!

А тут, на вертолёте, только успевай уворачиваться. Один раз снижаемся для подцепки труб, слева командир — Леонид Владимирович Маслун, в правом кресле — проверяющий комэск Михаил Сергеевич Гошко (экипаж усиленный, иначе не выдержать). Я сидел на стуле, и случайно наклонившись вперёд, увидел, как в наши лопасти опускаются два крюка

на «пауке». Это какой-то тюменский экипаж, одуревший от этой карусели, не заметил нас в дымке и заходил на трубы прямо через нас. Я успел крикнуть и комэск одним рывком убрал вертолёт из-под удара. В тот раз нам повезло. После таких полётов, когда мы приползали в гостиницу, уже не хотелось ничего, ни есть, ни пить. Только упасть на кровать, которая, кажется, тоже качается, как вертолёт и ты вырубаешься мгновенно.

Один тюменский командир поначалу говорил: «Этот штабель труб не трогайте, мы его перетащим сами, мне нужна «Волга»! По-моему дня через четыре таких полётов уже никому ничего не хотелось — даже танка, будь он хоть золотой.

А через неделю ударили морозы. Такие нормальные морозы, минус 25 —28. И за одну ночь земля затвердела, небо очистилось, стало голубым-голубым, а все леса вокруг Перми и трасса газопровода белоснежно заиндевели и стали красивыми, как морозные узоры на застывшем стекле окна. Как по волшебству ожили трубовозы и вся техника вокруг газопровода, всё зашевелилось, как в гигантском муравейнике, ведь приближался праздник Великого Октября, и страна хотела встретить его достойно.

Всю нашу армаду немедленно распустили на свои базы. Замминистра или кто он там, даже не появился для душевного прощания. Мы возвращались домой, вымотанные, как ездовые собаки. Я, сидя в правом кресле, крутил баранку, смотрел на красивые леса далеко внизу, а комэск Михаил Сергеевич, свободно откинувшись на стуле в проходе между пилотскими креслами, смеясь, спросил: «Правда, Саня, не интересно летать, если вертолёт не качается туда-сюда, как припадочный?!». На базе в Печоре нас ещё долго подкалывали мужики: «А чего это вы всё пешком ходите? А где ваши „Жигули“ и „Волги“?!». Но мы же не за машины старались. Работу надо было сделать, и мы её сделали. Господи, уже почти сорок лет прошло, из всего того экипажа и техбригады на свете остался только я один. Но я всё помню.

Ещё одна картинка из далёкого прошлого. Начало июня 1981 года. Мы базируемся в Игриме. Это посёлок на берегу реки Северная Сосьва. От Печоры, нашей базы, почти 400 километров на юго-восток за Урал. В том июне я налетал продлённую саннорму — 100 часов. В 40 километрах от Игрима, тоже на юго-восток, на высоком правом берегу красавицы Оби стоит село Перегребное. Не далеко от него реку пересекает магистральный газопровод (четыре нитки). Правый берег высокий, а левый низкий, легко затапливается при большой воде. То ли забыли, то ли не учли, что река так далеко разольётся, но трубы газопровода начали всплывать и изгибаться. И вот, чтобы устранить такое безобразие, наш заказчик, трест «Приобьтрубопроводстрой» удумал такую работу: надо с баржи взять пригрузы (это такие бетонные подковы весом около 4 тонн) и через определенные промежутки ставить их проёмом прямо на трубу газопровода, чтобы притопить её. Ну, очень творческая работа!!! Баржа под берегом, на ней сотни этих пригрузов. Зависаешь над

баржей, цепляешь пригруз, взлетаешь, левый разворот на 180 градусов, проходишь чуть и теперь правый разворот на 180 градусов. Этакая буква «ЗЮ» в воздухе и снижаешься на место укладки пригруза прямо на трубу газопровода. От баржи до трубы примерно километр, место укладки слева на траверзе от баржи, ветерок вдоль берега. Командир Евгений Борисович Ванчагов подцепит груз, трос в замке, толкнёт от себя «ручку», я беру управление, взлетаю, выписываю букву «ЗЮ», снижаюсь почти до зависания. Он укладывает груз на трубу, отцеп, толкает «ручку», я опять беру управление, взлёт и опять буква «ЗЮ» в воздухе, только теперь правый разворот на 180 градусов, а потом левый и мы опять валимся на баржу. Мы хоть меняемся с командиром, хоть маленькая передышка, а бедный бортоператор Витя Таранченко не отходит от люка внешней подвески. Ему ещё эту бетонную подкову надо как-то над трубой развернуть за стакан гидрозамка, чтобы пригруз перпендикулярно оделся на трубу. У Вити пятна пота пропитали подмышками рукава кителя. Труба притоплена, её видно сквозь воду, но чтобы удержать машину на месте, надо висеть так, чтобы видеть что-то неподвижное. А труба далеко сзади от пилотской кабины, под редуктором. Поэтому вертолёт висит почти боком к ветру, его колотит, ноги дрожат на педалях. Я говорю командиру: «Положи один пригруз в воду перед трубой, их, этих пригрузов, всё равно немеряно, пусть лежит впереди слева от места укладки, хоть против ветра будем висеть и так не мучиться». Несколько этих «чушек» специально уложили в воду, их углы торчат неподвижными ориентирами из волн, поднимаемых потоком от несущего винта. Мы долётывались до того, что иногда после взлёта спрашивали у штурмана: «В какую сторону поворачивать — вправо или влево?». Выработаешь топливо, сходишь на заправку в Игрим, и пока вертолёт заправляют, тупо сидишь в углу заправочного щита на автопокрышке, в голове мыслей никаких, даже разговаривать нет охоты. А вечером в гостинице после ужина упал в койку и отключился.

Мы работали на двух вертолётах тремя экипажами. Один начинает в семь утра и работает по половины четвертого. Второй тоже начинает в семь утра и работает до одиннадцати, делает перерыв, потом берёт освободившийся вертолёт и с половины четвертого до самого вечера. А третий экипаж с одиннадцати утра и до вечера. У всех трёх экипажей дневная саннорма семь часов, а каждый борт налетал по десять с половиной часов. День-ночь, сутки прочь. Хуже тому экипажу, который работает с перерывом. У него весь день занят, хотя в перерыве можно немного покемарить. Хуже всего доставалось техбригадам двух вертолётов, они вкалывали с пяти утра до десяти часов вечера. Сначала мы работали одним бортом и одним экипажем, а потом нам на подмогу прибыл второй борт, с двумя экипажами. Один из командиров Борис Михайлович Авдонькин спросил: «На какую тут работу лучше подрядиться, чтобы семь часов налёта в день и поменьше заправок?». Наш экипаж, ласково улыбаясь, посове-

товал: «Боря, просись на пригрузы, не пожалеешь». Там и правда налёт семь часов в день (это дневная саннорма), и всего одна дозаправка (машина с вечера заправлена, днём дозаправка и вечером, после работы, заправка на завтрашнее утро). Боря радостно сказал: «Всё, я забил эту работу!». Утром мы наблюдали, как Борис Михайлович прошёл мимо нашего борта к своей «шестёрке». В одной руке пакет с тапочками, в другой, щегольские перчатки. «Это чтобы руки не скользили и ноги не потели!», — гордо объяснил нам Боря. Вечером, после полётов, мы наблюдали, как Борю вместе с тапочками и перчатками экипаж вытаскивал из пилотского кресла. За ужином Борис Михайлович сказал, жуя котлету: «Мужики, ну её на хрен, такую работу, давайте меняться, а то если каждый день так летать, то и сдохнуть можно!».

Конечно, жара, болтанка, по сорок взлётов и посадок в день, тут любой ухайдакается.

Вспоминается. Я уже сам летаю командиром вертолёта МИ-6. На Возее-51 (ныне Верхнеколвинск) мы лаемся с «заказчиком» в его конторе. Мне надо тащить на Колвавис тяжеленный компрессор ДК-10, и я требую, чтобы он послал на загрузочную площадку своих гвардейцев, пусть снимут боковые створки на этой будке, тогда она будет продуваться и пойдёт на большей скорости, меньше будет болтаться. Я возьму чуть меньше топлива, легче будет взлетать, и дотащу быстрее, а створки пусть положат мне в вертолёт, на буровой выгрузим. Начальник упирается, мол, это надо откручивать гайки, ключей нет, болты потеряются и т. д. и т. п. Короче, не хочет. А рядом с нами крутится командир МИ-2, которому тоже хочется полетать, но работы нет. Он нудит: «Ну, дай куда-нибудь слетать, ну дай...». У начальника лопается терпение и он орёт: «Вон на шкафу стоит бутылка чернил, возьми, сгоняй на Баган-10, пусть бурмастер ручку заправит, только не наглей и в заявке больше полутора часов не пиши!». Жизнерадостный коллега хватает бутылку, заявку и убегает, пока начальник не передумал. Вскоре маленький МИ-2 засвистел, замахал лопастями за окном и умчался в голубое небо. А мы потащили компрессор, еле утащили на взлёте, будь он неладен.

Возвращались обратно, видели, как возле озера сидит МИ-2, видать рыбку ловит, главное, чтобы бутылку чернил не разбил. Чёрт его знает, может из-за этой бутылки мы так коммунизм и не построили.

Если целый день летаешь на старой «шестёрке» (МИ-6 без автопилота и стабилизатора оборотов винта) и у тебя выходит больше тридцати взлётов и посадок, левая рука сама уже работает, как автомат, это многолетняя привычка: чуть сбросил «шаг» — вывернул коррекцию (управление мощностью одних только двигателей); чуть взял «шаг» — довернул коррекцию. И обороты несущего винта стоят, как вкопанные — 80—81 процент. До чего наловчился. Но к вечеру кисть левой руки слегка распухает и браслет часов, который с утра болтался на руке, после семи часов полёта сидит на руке, как влитой. Это не на МИ-8, МИ-8МТВ, где

сплошная автоматика, как с утра коррекцию вкрутил, так целый день и летаешь.

Это я не к тому, чтобы побрюзжать. Я же говорил, что уважаю всех собратьев-вертолётчиков, на чём бы они ни летали, и какую бы работу ни делали. Просто говорю, что чуть сердце царапнуло — они такие все работяги и красавцы, а мы вроде десятилетиями катались по голубому небу на белой яхте. Знай себе, крути баранку, покуривай — большой винт считает рубли, а маленький копейки зарплаты. Это шутка такая про работу вертолётчиков.

Мне на 55-летие жена заказала в фирме «Сибирские асы» изумительную модель-копию вертолёта МИ-6. Огромное спасибо жене за это. Модель сделана великолепно, вплоть до мельчайших деталей. Видны лётчики в кабине, поручни на капотах двигателей, антенны дальней связи натянуты от центральной стойки к крыльям. Бортовой номер СССР-21016. На этой машине я когда-то вылетел самостоятельно командиром. Смотрю я на эту точнейшую копию огромного вертолёта и думаю, что для меня он и «работяга», и «трудяга», и «красавец» на все времена. И уговаривая своё сердце, я сам себе говорю: «Успокойся, Саня, ничего и никому уже доказывать не надо. Твой вертолёт всегда с тобой!».

«Моя война»

Слава тебе, господи, затихла блогосфера, журналисты в газетах и телевизионные ведущие после «феерического» выступления мальчика Коли из Нового Уренгоя в стенах Бундестага. Даже мэм теперь такой возник — «КоляизУренгоя». Иногда возникали в глубинах интернета довольно интересные мысли: убрали из школьной программы «Молодую гвардию», вместо неё разместили «Архипелаг ГУЛАГ» Солженицына, вот и получите теперь Колю из Уренгоя. Как говорится — сначала идут Солженицыны, чтобы переписать историю, а за ними приходят Чубайсы, чтобы переписать имущество. А по мне, так это даже хорошо, что вся страна увидела и услышала это выступление российского школьника перед немцами. Это, как в драке пропустить удар по мордасам. Губа разбита, кровь из носа пошла, зато в голове от злости некое просветление, будто ватку с нашатырём под нос сунули. И все забегали, мол, куда смотрит «семья и школа». Помянули всю систему образования России, Новоуренгойскую гимназию в отдельности, спонсора «Газпром», губернатора Ямала и т. д. и т. п. Вот мы и приплыли, дорогие товарищи! Куда дальше?

Мудрые люди давно заметили — хочешь потерять страну, доверь воспитание своих детей врагу. Когда наши руководители увидели воочию, как

рядом, под боком, в моей родной Украине «онижедети» хором скандируют «москаляку, на гиляку!», вот тут и началось. Вспомнили про патриотическое воспитание, создают юнармейское движение, технопарк «Патриот» соорудили, водят экскурсии подрастающего поколения. В 90-е годы, названные бедной литераторшей вдовой Наиной — «святыми», любой журналист, не только либерального толка, норовил пнуть российскую армию, офицеры от безденежья и бардака стеснялись носить форму. А теперь все прозрели, вспомнили слова: «Не хочешь кормить свою армию, будешь кормить чужую». Слава богу, опомнилось государство и теперь на армию, флот, авиацию любо дорого глянуть. Самые восторженные зрители, ИГИЛовские бармалеи на своей шкуре испытали всю мощь и «ласковое» прикосновение российских ВКС, флотских «Калибров», и всяких других «железок», которые умеют делать наши оружейники. А простым парнем Александром Прохоренко восхищается весь мир.

Уже более четверти века нам вдалбливают в головы и души со всех сторон западные «общечеловеческие» ценности — моя хата с краю, главное индивидуализм, личный успех, материальное благополучие, деньги, деньги, престиж, бла-бла-бла! А тут, бац! И молодой щуплый лейтенант, совсем не «рембовской» фактуры выходит в эфир: «Вызываю огонь на себя!».

Всё-таки странно, с одной стороны Александр Прохоренко, а с другой — выступление Коли из Уренгоя. Президент Сирии Башир Асад сказал: «Я не представляю, как русские могут сражаться за Россию, если они так сражаются за Сирию».

Я к чему всё это рассказываю. В том же интернете, на ленте я увидел короткую заметку одной женщины из Ленинграда, для меня навсегда этот город останется Ленинградом, а не каким ни Санкт-Петербургом. Ведь люди защищали город Ленина, терпели муки мученические и умирали за этот город. Да, и в истории есть только понятие «блокада Ленинграда», но не как не Санкт-Петербурга. Так вот, я мельком увидел эту заметку, глаз мгновенно зафиксировал этот махонький текст, думал, вечером рассмотрю подробнее, но жаль, потом не нашёл. Но основной смысл я запомнил намертво. Женщина пишет, что стала понимать — для её дочери 1992 года рождения, Великая Отечественная война, это что-то такое далёкое, как история про 300 Спартанцев. И, проехав в «Поезде Памяти» до Бреста, и проведя всего одну ночь в Брестской крепости, мама поняла, что теперь для её дочери та война, это не просто война, а это её личная война, ставшая для этой девочки «своей».

Вот я думаю-думаю, а когда для меня, седого, почти пятидесяти девяти лет от роду, мужика, та война стала «МОЕЙ». И сколько ни думаю, мне кажется, что это было всегда. Как я говорил, наверно на генетическом уровне, с молоком матери мне передалась та боль и тот ужас, который несёт в себе война.

Да ещё, видимо, рассказы моей бабушки Фроси, маминой мамы. Простая крестьянка, писавшая корявыми буквами и читавшая медленно, бор-

моча себе под нос, ведь прошла только «Ликбез» (курсы ликвидации безграмотности, советская власть хотела, чтобы в СССР не было неграмотных), не рассказывала мне сказки, как обычно рассказывают их своим внукам бабушки. Она рассказывала о своей жизни, о жизни семьи, о соседях, о родственниках. Её рассказы сплетались в удивительную картину, иногда весёлую, иногда грустную, а порой — страшную. Бабушка вечно была занята, всегда что-нибудь делала — то чистила картошку, то мыла посуду, то варила варенье, то, просто, перед сном расчёсывала гребешком свои седые волосы и тихим голосом, без всякого пафоса и надрыва, кажется монотонно, говорила. А я слушал, запоминал и впитывал, как губка. Жаль, тогда не было диктофонов, голос бабушки остался бы со мной навсегда. Но я до сих пор помню каждую интонацию, каждую паузу…

— «Сашик (она меня всегда так называла), немцы налетели, бомбят аэродром, а он через одну улицу от нашей. Там горыть, там горыть, дым до нэба. Я дитэй сховала пид пичью и сама сховалась. Страшно. Дед на фронте, шо я сама буду делать с тремя детьми, мал мала, меньше?».

А дальше без кавычек, как от первого лица. Пшеница в поле горит, огонь по полю гуляет, сахарный завод горит, ветер доносит запахи жжёного сахара, железнодорожный мост разбомбили. Я бегаю туда-сюда, там зерна успеть набрать, там сахара, детей же надо будет чем-то кормить.

Потом пришли немцы, прикатили на танках с крестами. Едут, лыбятся, гогочут. Курка, яйка, млеко, тут же курей жарят, свиней режут, молоко дуют. С непривычки нажрались всего свежего много. Обделались, сняв штаны, усаживаются на краю дороги гадить, не стесняясь женщин и детей. А чего им стесняться будущих рабов и быдла, они же арийцы, сверх нация (это уже моё замечание, извините, не сдержался). Пронесло их сволочей с украинских харчей. Прокатила первая волна, потом ещё пришли немецкие части. Наши отступили, сначала бухали взрывы на востоке, потом всё стихло. В хату на постой впёрлись три немца, заняли горницу, я с детьми до холодов жила в летней кухне, потом перебралась в комору (кладовую), там и бедовали.

Двое немцев молодые, дурные. Всё ходят, лыбятся, на детей пальцем показывают: «Пух-пух, Москва капут». А старший, лет сорока пяти, долго рассматривал фотографии на стенах (они все под одной рамкой), потом показал на фотографию деда (мужа) и на ломанном русском спросил: «На фронте?», понятно — на фронте, где же ему быть. Потом достал из кармана кителя фотокарточку, показал «фрау, киндеры». Жена его и трое детей. Помолчал и тяжело вздохнул: «Война, плъёхо, плёхо кончиться!». А на тех двоих, ты мол, не обращай внимания, молодые дурачки, ничего не понимают. Видать, где-то от наших уже огребли, пока топали до Киева, вот старший и стал уже задумываться.

Потом эти ушли, приходили другие. Как-то в хате бабы Саньки (это бабушкина подруга), очередной немец потребовал борщ, мясо. А моя бабуля, которая зашла по делу к бабе Саньке, неосторожно сказала себе под нос:

«Говна тебе с кровью, а не борща с мясом». Немец услышал, видать по-русски уже немного кумекал. Подошёл к бабуле, поднял стволом автомата подбородок, и, глядя злыми глазами, прошипел: «Матка, за такие слова можно и к стенке!». Передёрнул затвор, но стрелять не стал. Немцы уходили и приходили, село оказалось как-то в стороне от основного направления их передвижения.

Глубокой осенью, ночью в окно хаты тихонько постучали. Слава богу, в те дни в хате была только бабушка с детьми (с моей мамой и Веней и Фёдором — её братьями, моими дядями). В селе были только полицаи и какая-то немецкая комендатура или участок, я так и не понял, а может бабушка сама не знала. Вернулся из плена мой дед Севастьян Амвросиевич. За 28 дней он по тылам немецких армий дошёл из-под Москвы под Киев, в село Узин. Через линию фронта перейти не смог, пришлось возвращаться тайком в родной дом, который он построил своими руками. Дед про войну никогда ничего не рассказывал, только хрипел, задыхаясь, до самой смерти, но бабуля говорила, как он при помощи какого-то бревна переправился через Днепр. Пришёл контуженый, завшивленый и качался, как осенний лист. Бабушка рассказывала, видимо ей дед коечто говорил, немцы не успели обустроить лагерь для военнопленных капитально, поэтому деду удалось бежать. Людям, обезумевшим от холода и голода, лежащим на холодной земле, сытый немец с вышки бросал буханку хлеба, а потом поливал пулемётными очередями, и в осенней грязи лежали трупы и буханка хлеба вперемешку с кровью.

Когда бабушка увидела деда, от него была одна тень. Она содрала с него всё хламьё, которое шевелилось от вшей, и всё сожгла в печи. Потом отмывала, отшпаривала, отскребала деда в корыте с горячей водой. Потом он кидался к столу, увидев хлеб и картошку, а бабушка отшвыривала его, понимая, если он налопается — ему конец. Если бы дед не был так слаб, она бы с ним не справилась. Она маленькая, а он здоровый, по крайней мере, до войны был таким. Потом она его постепенно отпаивала куриным бульоном, не всех курей немцы успели сожрать, размачивала хлебные мякиши, смотрела, чтобы он ел по чуть-чуть, иначе помрёт.

Позже сделала потайную стенку в коморе, за которой прятала деда, когда немцы и полицаи шастали по хатам. А дед простужен, закашляет — тогда всем конец. С тех пор и на всю жизнь у бабули сохранились приливы крови, если разволнуется, вся красная и говорит: «Кров пэче!».

Когда наши освобождали Узин, а побитые немцы убирались в свой рейх, они уже были не такие наглые, как летом сорок первого года. С Россией воевать, это вам не по Елисейским полям маршировать. После освобождения деда проверили, признали негодным к дальнейшему прохождению службы (контузия и прочее), малость подлечили и оставили восстанавливать порушенное войной. Дед хороший плотник, столяр, каменщик, сам и дом построил, и печь сложил, так что работы ему нашлось

ого-го. Разбомбленный железнодорожный мост возле села восстанавливать, сахарный завод пришлось поднимать из руин.

Рассказывая, бабушка Фрося не плакала, даже не всхлипнула ни разу. А тихий голос доходил до меня, как гром с ясного неба. Я не мог поверить: в этой, моей любимой хате, знакомой до последней трещинки на косяке дверей, были немцы, оккупанты. Такого слова я тогда не знал, да и бабушка его не говорила, но что-то мерзкое, как холодная змеюка, ощущалось в моём сознании. В моём детском понятии почему-то отразилось, что во время войны не было цветов, а всё было только чёрно-белое, как в фильмах про войну.

Другая бабушка — Надя (мама отца) ничего про войну не рассказывала, только несколько раз обмолвилась, что с двумя малыми детьми (сыновьями Вадимом и Витей, моим папой и моим дядей) пережила оккупацию в селе под Кривым Рогом. Моего деда Шурку (Александра Ивановича) призвали, он ушёл на фронт, пришла пара писем и потом пустота. После оккупации, после войны бабушка получила бумагу, что дед мой пропал без вести. Осталась только фотография на стене, где они с бабушкой молодые и красивые. А меня, родившегося почти через четырнадцать лет после Великой Победы, назвали в честь моего деда, тоже Шуркой, т. е. Александром. Я никогда не видел своего деда Александра, всю жизнь видел старую фотографию на стене, но думаю — не зря он где-то сложил голову, раз дал возможность появиться на свет мне!

Так что, когда ещё первоклашкой, в день Победы, стоял у Вечного огня в парке, я уже знал, что эта война «МОЯ» и всегда будет «МОЕЙ», пока я жив. И по-другому быть не может никогда.

А насчёт примирения поколений и всепрощения, о котором так любит говорить просвещённая Европа и «Коляизуренгоя», вспоминается ещё одно. В 1986 году, в марте месяце, мы с экипажем (вчетвером, без штурмана) были в Хатыни. Когда стоишь посреди заснеженного поля, на месте сожжённой деревни и видишь и только печные трубы и памятник — старик держит на руках тело мальчика, а над всем этим плывёт колокольный перезвон, то сердце колотится в груди и волосы шевелятся на голове. Мы, четверо здоровых мужиков смотрели на всё это, молчали, стараясь, не глядеть друг на друга. И тишина, страшная давящая звенящая тишина. И только траурный перезвон. Мне только одно приходило на ум. Слова Петра Лопахина (в исполнении Василия Макаровича Шукшина) из моего любимого фильма «Они сражались за Родину»: «Ты его бей, пока он руки не успел поднять, он мне тут сука нужен мёртвый, а не пленный...». Они все, и немцы и прочие «эуропейцы» (итальянцы, румыны, французы и т. д.) пришли сюда убивать и грабить. А поэтому пусть их черти в аду прощают. Особенно тех бандеровцев, что сожгли Хатынь. «Культурные» немцы организовали, но самую грязную «работу» поручили этим нелюдям. А правду из документов мы узнали через много-много лет. А я не намерен прощать, тем более что война не окончилась. Они снова пришли на нашу землю.

Только не на танках с крестами, теперь они умнее, понимают, что в лоб не возьмёшь. Теперь они пришли по нашу душу, нас и наших детей. Всё, что мы видим, всё, что сейчас происходит в стране, идеально укладывается в «план Аллена Даллеса против СССР». Кое-кто говорит, что этот план — фальшивка. Но тогда почему, всё, что происходит сейчас, буковка в буковку совпадает с этим адским планом. Если не устоим, получается, зря деды свои головы сложили?!

И ещё. Когда я слышу «Вставай, страна огромная…» и «Этот день Победы…», у меня мурашки по телу бегут. Это мои песни. Это, как у нас в авиации, система опознавания «свой — чужой». Я очень надеюсь, что с каждым годом «своих» будет больше. Иначе нельзя.

«ВЛЭК»

Нет на территории бывшего СССР и нынешней России лётчика, которому не были бы знакомы эти четыре буквы и оставили его равнодушным. Мы эту аббревиатуру никогда не расшифровываем, произносим коротко и слитно, как щелчок затвора. Эти четыре буквы расшифровываются просто — врачебно-лётная экспертная комиссия. Короче — медицина. Уж коли в твою голову, голубчик, взбрело быть лётчиком, и ты всерьёз уверовал, что папа с мамой тебя сделали хорошо, и от предыдущих поколений предков досталась хорошая наследственность, и здоровья хватит надолго, милости просим в авиацию. Э, нет, пока авиацией ещё и не пахнет. Сначала ты попадаешь в шаловливые ручонки и на внимательные глаза авиационных медиков. Прежде, чем тебя допустят до вступительных экзаменов в авиационное училище, будущий лётчик проходит медкомиссию. Вы мне поверьте, проверка идёт самая, что ни на есть серьёзнейшая. В 1976 году, когда я поступал в Кременчугское лётное училище гражданской авиации, медики нас смотрели-проверяли, мама не горюй! Дело в том, что тогда, в застойные, как говорят, времена, многие молодые люди хотели быть лётчиками, насмотревшись прекрасных фильмов об авиации. Так вот, в Кременчуге, в том году, был конкурс — 45 человек на место. Поэтому, медкомиссии было из чего выбирать, значит, проверяли на совесть и отсеивали нещадно. Всё как обычно: у терапевта — пульс, давление, кардиограмма, слушают сердце, крутят на вращающемся кресле, заставляя наклонять голову, а потом пройти по прямой (проверяют вестибулярный аппарат); далее хирург, окулист, лор (ухо-горло-нос), стоматолог, невропатолог. А потом, уже после экзаменов ещё и психотбор — это специальная система тестов и упражнений для проверки психомоторных реакций, распределения внимания, умения сосредоточиться, отсеивая помехи и прочая-прочая, чтобы знать заранее,

а может молодого человека и близко нельзя подпускать к вертолёту (самолёту). Для него же будет безопаснее, и окружающих в том числе, если юноша будет ходить по земле, а не летать по небу. Ей богу, я бы ввёл психотбор при получении прав на вождение автомобиля, а то посмотришь, что творится на дорогах, и возникает лёгкое сомнение в адекватности некоторых, сидящих за рулём. Но вернёмся к авиации.

Медкомиссию прошёл без сучка и без задоринки. Психотбор прошёл по первой категории, т.е. могу переучиваться и освоить любую технику. Через 26 лет, в 1992 году, я проходил такой же психотбор при переучивании на тяжёлый вертолёт МИ-26. Тоже прошёл по первой категории, т.е. с годами распределение внимания, умение сконцентрироваться, скорость психомоторных реакций остались на уровне, и значит, в далёком 1976-м году врачи не ошиблись, разрешив мне поступать в училище.

Не хвастаясь, скажу, при поступлении в училище и после окончания оного здоровье было, как у космонавта — идеальное. Выпустился из училища весь такой «бухенвальдский крепыш». Вес 54 килограмма, рост 184 сантиметра. Не заморыш, а как стальная пружина. А ещё бегом в училище занимался, бегал по пять километров каждое утро, натренировался. Бегал по лестнице казармы с нижнего этажа на верхний, и обратно с нагрузкой. Сажал себе на спину Вову Семёнова, он меня хватал за шею, а я его под ноги, и носился туда-сюда, вырабатывая выносливость. А весу в Вовике больше шестидесяти килограммов. Однажды летел вниз по лестнице, Вова, естественно за спиной, и на очередном повороте, не вписавшись в вираж, я сбил с ног комэска Владимира Павловича Дьякова, по прозвищу «лонжерон» (большой рост и ровная осанка). Тот охренел от такого «политеса», встал, отряхнулся, сдвинул брови и строго спросил: «Шевчук, что здесь происходит? Да поставь ты Семёнова на место (а Вова сидит на мне, как коала на эвкалипте)!». Я, задыхаясь и сопя, объяснил, что нарабатываю становую силу, по совету преподавателя физподготовки. Дьяков чертыхнулся: «Совсем обалдели, а ещё говорят, что в училище курсантов плохо кормят. Дури вам девать некуда!». И пошёл своей дорогой.

В училище, в процессе учёбы, тоже проходишь медкомиссию, чтобы выпуститься на авиационные просторы абсолютно здоровым. Медики смотрят строго, ведь государство вкладывает в будущего лётчика деньги и хочет получить готовый продукт без брака. Я был нормальный, давление в покое сто двадцать на восемьдесят, пульс семьдесят два удара. После 20 приседаний давление — сто тридцать на девяносто, пульс восемьдесят четыре удара. А через три минуты покоя всё возвращается к исходным данным. Кардиограмма — загляденье, будто сам рисовал. Все тридцать два зуба на месте, глаз зоркий, как у сокола, а организм так летать хочет, что аж подпрыгивает на месте.

Короче, молодой лётчик, это страшное существо, за которым глаз да глаз нужен отцов командиров, чтобы из него сделать что-то путное, чтобы впоследствии ему можно было доверить вертолёт. Ну и, естественно, при-

смотр медицины, чтобы сохранить лётное здоровье этого скитальца небес, как можно дольше. Поэтому авиационные медики сопровождают лётчика всю его жизнь, пока он летает. Врач лётного отряда смотрит за тобой весь год. Квартальные медосмотры (раз в три месяца), полугодовые, осмотр после отпуска, как отдыхали, где, какой вес — не разъелись ли на маминых харчах, или не разбухло ли пузико от пива и вина на морском побережье. Естественно проверка пульса и давления. Каждый день, перед вылетом проверяют пульс, а если есть показания врача (ну это дальше, с возрастом), то и замеряют давление. Потом штамп дежурного фельдшера в задании на полёт.

Когда я только начинал летать, и вес у меня был, как я уже говорил — 54 кг, врач лётного отряда, Галина Викторовна, царство ей небесное, иногда подшучивала: «Саша, а зачем тебя на флюорограмму посылать? Тебя же можно в трусах на подоконник против солнца поставить и всё видно, как на рентгеновском снимке!». Зато сейчас вес — центнер и хоть ты тресни. Как-никак почти сорок лет прошло после окончания училища.

Но раз в год в лётный отряд приезжает годовая медкомиссия — т.е. этот самый, пресловутый ВЛЭК. Перед ней сдаёшь анализы, кому что положено, делаешь кардиограмму, флюорограмму, а дальше знакомая процедура — проходишь всех врачей, и в завершении председатель ВЛЭК выдаёт тебе вкладыш в пилотское свидетельство — такую картонку, на которой написано, что ты годен к лётной работе без ограничений до такого-то числа следующего года. То есть, можешь летать спокойно ещё год, поэтому медкомиссия и называется годовой. Мы этот вкладыш шутя называем «хлебной карточкой». Значит, ты можешь летать, получать хорошую зарплату и кормить семью. «Хлебную карточку» по традиции полагается обмыть. Только без фанатизма. Некоторые начальники, командиры звена или авиаэскадрильи, любят сразу после медкомиссии несколько дней подряд ставить экипаж в наряд, чтобы пригасить буйную эйфорию после получения вкладыша и прохождения ВЛЭК, и этот «фанатизм» зарубить на корню. Им так спокойнее.

После того, как окончил училище и переучился на МИ-6, пришёл в лётный отряд, пошли, как говорится, полёты до упаду. В те годы летали помногу, страна развивалась, строилась, то газопровод, то линия ЛЭП, то ещё чего. Месячная саннорма на вертолёте МИ-6 — восемьдесят часов (на самолёте АН-2, по моему, сто), продлённая саннорма — сто часов (продлевается только с твоего личного согласия и не более трёх раз в год). Годовая саннорма — 800 часов. В день можно летать не более семи часов (если с подвеской, то меньше). Рабочее время не должно выходить за 12 часов в сутки, иначе после этого нужны сутки на отдых. Вот так большевики «гнобили» народ. Это сейчас можно налетать и девять часов в день. А что вы хотите, у капиталистов потогонная система. Вы почитайте в интернете, как вкалывают экипажи больших лайнеров, да и не больших вертолётов тоже. Но мы вернёмся во времена, когда о людях заботились по-настоя-

щему. Бесплатная медицина, образование, жильё, обеспеченная старость были не пустой строкой в конституции, а реальными вещами. Так вот, летаем интенсивно, налёт в лётной книжке записывается каждый месяц с точностью до минуты и растёт довольно быстро.

Поскольку господь бог делал человека по образу и подобию своему, человек получился довольно не плохо. Но господь не предполагал, что этот человек изобретёт вертолёт, да ещё тяжёлый, усядется в него и начнёт носиться по небу, как баба Яга в ступе. А вертолёт для здоровья, штука абсолютно противопоказанная. Ну, судите сами — шумы, вибрация, сквозняки, зимой в кабине МИ-6 чаще колотун, а летом — филиал летающей духовки, я уже писал подробно об этих нюансах. Плюс питание, не всегда регулярное. Сидячая работа, только руки и ноги чуть двигаются, правда голова соображает быстро. У кого она соображает медленно, хотя вроде все проходили психотбор, у тех могут возникнуть неприятности от встречи с начальством, а что ещё хуже — от неожиданной встречи с землёй. А цена за такую встречу может быть запредельной.

И ещё одна вредная особенность полётов. Представляете, как жалуются бабушки и дедушки (гипертоники и гипотоники), когда атмосферное давление падает или поднимается за день на 3—4 миллиметра. Они себя плохо чувствуют, типа сосуды реагируют, давление скачет, головные боли, затылок ломит. При подъёме на высоту, давление воздуха падает. На 11 метров поднялся, давление упало на миллиметр. Это так называемая «барометрическая ступень». Поднялся на высоту 100 метров, давление упало на 9 миллиметров. Чем выше забираешься, тем меньше давление в кабине. Здоровый человек может летать в негерметичной кабине на высотах не более 4-х километров, примерно. Когда снижаешься с высоты к земле, давление воздуха возрастает. А теперь представьте, если у вас в день может набраться до 40 взлётов и посадок (день на день не приходится), иногда бывает один взлёт и одна посадка, бывает два взлёта, две посадки, а бывает и тридцать и сорок, это если работа попалась творческая, когда уже перестаёшь соображать в какую сторону поворачивать. При посадке по предельному минимуму, это, когда погода на любителя, врагу не пожелаешь, пульс у лётчика достигает 120 ударов в минуту и более, а давление, как у гипертоника — 180 на 120, аж кровь гудит в голове. А после посадки, вместе со сбросом режима двигателей, чувствуешь, как перестаёт гудеть в голове, и сердце тоже сбрасывает обороты. Плюс ночные полёты, когда человек, вместо того, чтобы сопеть в подушку в мягкой постельке, таращится на красную подсветку приборов в холодной кабине вертолёта, находясь в нескольких сотнях метров над землёй.

Да и питание лётчиков в командировках, это не полезный «Актимель» с бифидобактериями, очень полезный сельдерей, а также обезжиренный творог и морковные паровые котлеты, а всё то, что готовится в столовых на подбазах, а это далеко не диетическая лёгкая пища. Это такая еда, что-

бы можно было быстро вернуть в организм сожжённые калории. Картошка, тушёнка, котлеты, сало и т. д. и т. п.

Я уже однажды писал на тему «пить или не пить». Это вопрос для каждого индивидуальный и сложный. Я к чему это? Мы все тут не монахи и не трезвенники, просто нужно знать меру, место и время. Я говорю сейчас о себе. Чего греха таить, бывали такие дни, что долетаешься до ручки, домой приползаешь из последних сил, как подводная лодка с разряженными аккумуляторами, на последних оборотах винтов. А восстанавливаться как-то надо. Психологи говорят, нужен расслабляющий массаж, релаксация, посещение театра, выезд на природу или прогулка по берегу моря. Я всегда смотрю на психологов с искренним интересом и усмешкой: «Ты гляди, какой забавный человечек!». Где же я, посреди маленького городка, вечером, в разгар зимы, найду массаж, театр, а особенно прогулку у моря!?

Есть одно средство. Боюсь, оно не понравится поборникам здорового образа жизни. Но мне помогало. Сто-сто пятьдесят грамм водки, хлопнуть одним махом и хорошо, вкусно и плотно поужинать. А через некоторое время хорошенько выспаться. Главное, чтобы между «хлопаньем» водочки и прохождением санчасти на следующий день утром было не менее 12 часов времени. Нервы у меня пока ещё, слава богу, в норме, печень работает нормально, поэтому к утру в санчасти никаких следов, хоть кровь сдавай, хоть в баночку писяй, не будет, не говоря уже о перегаре. Я не говорю, что это постоянно так можно делать, но за много лет полётов несколько раз было. Водка, хоть и замечательная вещь, но штука очень коварная. Я видел, хорошо знал и хоронил тех, кто поддался её коварству и потерял всё — лётную работу, семью, в конце концов, и саму жизнь.

Так вот, интенсивные полёты и довольно специфический образ жизни вертолётчика (командировки за командировками — в 1986 году, я посчитал по своей рабочей книжке командира воздушного судна, я был в командировках 286 дней, это для примера), приводят к тому, что здоровье пилота после выпуска из училища не улучшается. А его, здоровье, должно хватить минимум на двенадцать с половиной лет полётов. Почему именно на 12,5? А потому что при налёте не менее 250 часов в год стаж идёт год за два. Отлетал и у тебя стаж — 25 лет, что и требуется для начисления максимальной пенсии. Романтика, романтикой, но и о старости подумать надо. Хотя, какая там старость? Грубо говоря, отлетал после училища 13 лет, для круглого счёта, и деньги заработал, и пенсия — 180 рублей, а зарплата инженера тогда в СССР была приблизительно 120 рублей. А тебе ещё только около 35 лет, есть ещё силы, можно освоить новую профессию, если ушёл из авиации, даже жениться второй раз можно, шучу, конечно. Страна была стабильна, у всех людей была работа, никто не думал, что все накопления могут сгореть, и однажды утром мы проснёмся не в «совке», как любят выражаться либералы, а на обочине большой дороги, веду-

щей в светлое капиталистическое будущее. Ну, это так — лирическое отступление.

Так вот, годы идут, лётчик летает, здоровье постепенно изменяется, и не в лучшую сторону. Наступает момент, когда тебе на очередном квартальном и полугодовом осмотре говорят: «Что-то давление у вас больше, чем обычно…», а на медкомиссии заявляют: «Холестерин в крови, того — высоковат, слух снижается…» и т. д. и т. п. У лётчика появляются диагнозы. Летать можно, но уже в межкомиссионный период нужно съездить в санаторий, или пролечиться, или прокапать капельницу. С годами уже не просто снимают кардиограмму, а нужно открутить велосипед или пройти тесты на бегущей дорожке. Врачи смотрят, как сердце лётчика справляется с нагрузкой, какое давление, как восстанавливается пульс после нагрузки, не выскочит ли систола на кардиограмме. Плюс ещё барокамера, медики проверяют, как организм реагирует на изменение высоты (сначала подъём, потом спуск). С каждым годом игра становится всё интереснее.

Когда ты приходишь в отряд, медики заводят на тебя медицинскую книжку. Сначала она тоненькая, но со временем разбухает, в неё вклеиваются результаты анализов, кардиограммы, назначения врача, если болел в межкомиссионный период. Книжка становится всё толще и толще, наконец, в неё уже ничего не влезает. Тогда заводят следующую, потом ещё одну.

Это раньше мало кто летал после 40—45 лет, если только отмороженные романтики авиации. Лётные училища выпускали лётчиков, как патроны. А поскольку в стране было всё стабильно, то не все столь долго держались за лётную работу. Это сейчас, в эпоху недоразвитого российского капитализма, лётный состав держится за работу до последнего. То детям нужно помочь квартиру купить, то внукам — институт закончить, а это всё деньги, причём не малые. Это вам не застойные времена, когда всё это было бесплатным. Вот и ходит старый лётчик, пролетавший более 30 лет, с тремя такими медкнижками, каждая толщиной с один том «Войны и мира». Если нужно идти на обследование в гражданскую поликлинику, то старый пилотяга пугает своими тремя гроссбухами обычных больных, которые глядя на эти фолианты, думают: «Это же, сколько болячек у бедолаги!». А он их успокаивает, сидя в длиннющей очереди: «Я здоров, это я медкомиссию перед полётами прохожу». С годами врачей всё больше и больше, и как говорится, у человека семь технологических отверстий, и у каждого дежурит специалист. И как шутят некоторые лётчики — если будем летать до семидесяти, то «хлебную карточку» скоро будет подписывать не председатель ВЛЭК, а патологоанатом.

Это только артисты могут в преклонном возрасте выходить на сцену, как Владимир Зельдин выходил на подмостки в столетнем возрасте. Я всегда шучу: «Чтобы в возрасте за семьдесят сесть в кабину вертолёта, надо к „шаг-газу“ присоединить капельницу. Взял „шаг“, добавил режим двигателям, и капельница закапала побольше. Глядишь, у старого вертолётчика

глазки приоткрылись, и румянец появился на морщинистом лице, и пульс выровнялся. Правда ни один пассажир в здравом уме к такому экипажу в вертолёт не сядет!».

Когда у лётчика появляется диагнозов до фига и ВЛЭК не знает, что с ним делать, его отправляют на ЦВЛЭК — центральный ВЛЭК. Раньше была в Куйбышеве (Самаре) и в Москве. Теперь, по-моему, только в Москве. Там уже светила медицины решают, что с этим ненормальным делать, который с кучей болячек всё ещё хочет летать, никак не налетается, или внуки Сорбонну никак не окончат.

У нас прекрасная авиационная медицина. Несмотря на все строгости, она выявляет всякие болячки на ранних стадиях, и, подлечив человека, позволяет ему продолжить лётную работу. Спасибо за это врачам. В России, кстати, самый большой возраст лётного долголетия. Даже на хвалёном западе лётчики в среднем летают меньше лет, чем наши. А ведь там умеют считать деньги и понимают, лётчик очень дорогой продукт, и чем дольше он прослужит — тем лучше.

Но даже самые красивые сказки когда-нибудь заканчиваются. И наступает момент, когда уже лечи — не лечи, тренируйся — не тренируйся, всё — кончился завод. Как шутит наша председатель ВЛЭК: «Если лётчик ведёт обычный образ жизни, летает, покуривает, слегка выпивает, не избегает женщин — всё путём. Но как только начал бегать по утрам, записался в бассейн, бросил пить и курить, тут то за ним нужен глаз да глаз. Значит, что-то уже побаливает или не работает, как надо, а он, паразит, скрывает, занимается самолечением». Я знал людей, у которых такие игры заканчивались плохо — хоронили мы их.

Вот и подошло время, что «пора сдирать подковы у старой лошади», как сказал командир (Георгий Жжёнов) в фильме «Экипаж». У каждого пилота бывает этот день. Каждый переживает это по-разному. Знаю одно, водка не поможет, и жалость к себе не поможет. Будет только хуже.

А жизнь всё равно продолжается. И теперь мой пульс, давление, сердце и кардиограмма интересуют только меня, мою жену, да изредка врачей скорой помощи.

А небо, вон оно, над головой. По небу плывут облака и летят вертолёты. У кого-то этот путь только начинается, а кому уже скоро на посадку. Господи, храни их всех.

«Группа расшифровки»

Сколько же людей и служб нужно на земле, чтобы воздушное судно исправно выполнило свою работу в небе. Ведь лётный экипаж, это только вершина айсберга, которая видна из воды. Говорят, на одного летающего на земле должно трудиться около двадцати человек, чтобы этот летающий спокойно делал своё дело. Санчасть, метеообеспечение, диспетчерские службы (УВД — управление воздушным движением), ПДСП (производственно-диспетчерская служба предприятия), инженерно-технический состав (АТБ), чтобы вертолёт работал, как часы, служба ГСМ — заправка маслом, топливом, спецлинейка — все эти машины: агрегат запуска, топливозаправщик, буксировщик, подогреватель и прочая, прочая. В аэропорту нет ни одного лишнего человека, все заняты делом, обеспечивая регулярные вылеты воздушных судов. Аэродромная служба день и ночь содержит аэродром в состоянии, пригодном для работы авиации. Всех этих людей, с которыми проработал бок о бок многие годы, я хорошо знаю. Кого в лицо, кого по фамилии, а кого и довольно близко, кто непосредственно обслуживает воздушное судно.

Как говорится, все службы, как службы, но есть одна… Я не скажу, что она «опасна и трудна», но на первый взгляд как будто не видна — это точно. Служба эта называется — «группа расшифровки» (ГРА). Из названия понятно, что коллектив там не большой, человек пять-шесть и чего-то расшифровывают. Я сейчас поясню, что именно. А расшифровывают они показания «чёрных ящиков».

Все люди смотрят телевизор и знают, что если где-нибудь воздушное судно потерпело аварию или, не дай бог, катастрофу, сразу звучит словосочетание — «чёрные ящики». На самом деле они ярко оранжевые и не ящики вовсе, а могут быть шарами, цилиндрами, параллелограммами. В них записаны параметры полёта и переговоры экипажа, как внутрикабинные, так и с диспетчерами, т.е. с «землёй». Это, так называемые, параметрические и речевые носители информации. Они могут быть более ранних серий, а сейчас повсеместно новейшие, компактные, выдерживающие огромные перегрузки (удар самолёта о землю), высокие температуры (если вертолёт-самолёт горит в воздухе или на земле, после посадки, падения). Они устойчивы к коррозии, если воздушное судно упало в морскую воду. Эти «чёрные ящики» имеют свои собственные маячки, чтобы людям легче было найти их на земле, под водой — в том месте, куда упало воздушное судно. Названия у этих систем самые разнообразные: МСРП-12, САРПП, БУР и т. д. и т. п. Одни записывают последние полтора часа полёта и небольшое количество разовых команд, как МСРП-12. А БУР, к примеру, пишет сто двадцать разовых команд, его хватает аж на 57 часов полёта, если не ошибаюсь, т.е. на целую командировку, шесть дней полётов. Всё

«гадёныш» пишет. Бортовые магнитофоны записывают не только то, что сказано при нажатии на кнопку «СПУ-радио» (самолётно-переговорное устройство и радио — внешняя связь), но и всё, что сказано в кабине и без нажатия кнопки. Ну, это больше относится к самолётам, там, в пилотской кабине относительная тишина, а в кабине вертолёта, тем более такого старого, как МИ-6, шум стоит несусветный, слава богу, наушники авиагарнитуры защищают уши пилота. Поэтому старый бортовой магнитофон МС-61, потом появились более совершенные модели, пишет только при нажатой кнопке.

Так вот, в конце дня, или после очередного полёта, как потребуется, носители с полётной информацией снимаются и доставляются в ГРА. Бывают плановые снятия, после тренировочных полётов, после облётов авиационной техники, после полётов в горы (там каждый полёт расшифровывается). Всё, что наговорили лётчики, прослушивается для контроля фразеологии радиообмена, для проверки выполнения чтения карт контрольных проверок на всех этапах полёта. А при расшифровке параметрических носителей на экране компьютера и при распечатке на бумаге видно всё-всё. Какая высота, скорость полёта, обороты несущего винта, обороты турбокомпрессоров двигателей, крен-тангаж, курс полёта, какое отклонение рулей, ручки управления, величина шага несущего винта. Да боже ж мой, знающий человек увидит всё по секундам полёта и почерпнёт уйму информации.

Если произошла катастрофа, то такая информация является бесценной. Она поможет понять, что именно произошло на борту воздушного судна, как развивалась ситуация, кто и что говорил, как именно управлял экипаж воздушным судном, вплоть до «его секунды роковой». Где была допущена ошибка и была ли она, и какие меры нужно принять по выводам аварийной комиссии, чтобы впредь не случилось чего-нибудь подобного.

Но это, если уже случилось самое страшное, а в обыденной жизни идёт плановая работа. По расшифровке параметров оценивается уровень техники пилотирования командира воздушного судна (пилота), качество работы экипажа, его слётанность.

Умное использование СОК (средств объективного контроля) может стать хорошим подспорьем в подготовке лётного состава, повышении его профессионального уровня. Но некоторые отцы-командиры могут использовать полученную информацию как кнут, которым можно угрожать экипажам. И тогда доходит до несуразностей. К примеру: на посадке у вертолёта сильно задран нос и опущена хвостовая балка, т.е. большой угол тангажа, что в свою очередь может привести к тому, что вертолёт может зацепить хвостовым винтом за препятствие у земли. Не зацепил, но расшифровка показала, что нос вертолёта был задран высоко. По этим замечаниям командира выдрали, как шелудивого кота. И он, во избежание такого, предпочитает в случае чего не задирать нос машины, а залететь аж за площадку, в снежный вихрь или в деревца, чтобы

только не получить замечание. А там, за площадкой, шансов разложить вертолёт ещё больше. Я не говорю о том, что лётчик бестолковый и постоянно не попадает на площадку. Нет, это бывает очень-очень редко: либо молодой командир и у него не хватило опыта, сам, бывало, по молодости промахивался, и посадка получалась не красивая, либо ветер на снижении крутанулся (резко изменил направление и скорость), и приходится останавливать вертолёт, как непокорного скакуна.

А иногда, средства расшифровки используются, как дубина. Во времена оные, мой второй пилот Евгений Михайлович Вишнёв, царство ему небесное, будучи убеждённым коммунистом, а по совместительству и редактором стенгазеты, стал доказывать в своих заметках (в стенгазете), что если что-то и происходит в отряде «не так» и «не ого-го», то в этом виноват не только рядовой лётный состав, но и командование. Типа, в каждом проколе есть и лепта отцов-командиров. Что характерно, отцам-командирам это шибко не понравилось. И они решили прищучить строптивого второго пилота. «Понимаешь, на святое замахивается...». А как его прищучить? А просто, проверять задания на полёт, чтобы в документации найти недочёты, да проверить по средствам расшифровки, как летает этот экипаж, которым именно я и командую, авось чего-нибудь и выплывет. Дело давнее, но я помню, что, помимо плановых проверок, у меня снимали ленту МСРП-12 (именно этот вид «чёрного ящика» стоит на МИ-6) почти каждый день. Хорошо, что пишутся только последние полтора часа полёта. Это давало хоть какую-то лазейку. Зато фразеология радиообмена, выполнение технологии работы экипажа стали у нас: «Ну, красота, сам себе плачу!». Я научился пилотировать с точностью до градуса, метра, километра, обороты несущего винта — до пол процента. И пока Женя Вишнёв не ушёл на пенсию, этот тотальный контроль заставлял держаться в тонусе, от чего я, честно сказать, малость устал. Но всё когда-нибудь кончается, и мой второй пилот уехал на юг, на пенсию, а я немного отдышался.

Когда я вляпывался во что-нибудь серьёзное, но удавалось выкрутиться и полёт оканчивался благополучно, после написания объяснительных, начинался «сурьёзный» разбор и раздача слонов и пряников. И вот идёшь в ГРА (группа расшифровки), помогаешь им сделать распечатки радиообмена и переговоров экипажа в кабине. Голоса на записи магнитофона несколько искажены, первые слоги слов смазаны, а надо точно зафиксировать, кто и что сказал и на какой секунде после начала «шухера». А потом смотришь на бумажную распечатку своих лётных «художеств». На какой секунде был выключен двигатель, какие у него были параметры перед выключением, как ты работал «ручкой», «шагом» и педалями, удерживая машину на лету. Сколько минут и секунд летели, на каком режиме работал оставшийся двигатель, как уменьшалась высота полёта и скорость. Куда ты провалился, и на какой скорости всё-таки пошла машина в горизонте. А всё это совмещается по каждой секунде с записью голосов твоего экипажа и тебя самого.

Сидишь, слушаешь, смотришь на эти же линии на экране компьютера и внимаешь комментариям специалистов из группы расшифровки: «Саня, а вы молодцы, сработали как часы, экипаж чётко работает и докладывает, не забивая друг друга. «Ручкой» и «шагом» ты работаешь аккуратно, отклонения минимальные. Вам повезло, что машина с этим весом пошла в горизонте, а то пришлось бы на ёлки брюхом садиться...». Слово специалистов дорогого стоит, ведь они сами были лётчиками и отлично летали когда-то, их не обманешь, они всё понимают. Правда, когда-то командовал ГРА Степан Васильевич, он сам не летал никогда, но во всех этих премудростях разбирался отлично. Иногда хвастался: «Я могу по линии на барограмме (это чернильная линия на специальной бумаге, намотанной на барабан барографа, прибора, пишущего время и высоту полёта) даже рассчитать радиус разворота. И все ваши фокусы вижу насквозь!».

Нет уже давно на свете Степана Васильевича, в группе расшифровки работают лётчики, с которыми мы когда-то летали. И они, и я уже на земле. Моё дело работать с «заказчиками» и организовывать работу экипажей, а мои товарищи следят за «художествами» экипажей, чтобы вовремя разобраться и подсказать, если возникают какие-то отклонения.

Это очень важно, объективно разобраться, почему возникла та или иная ошибка или отклонение. Это нужно для того, чтобы помочь экипажу летать безопасно, но ни в коем случае не стоять с топором над душой. Хорошо, когда во всём человеческий подход и на душе становится светлее, и невольно ощущаешь гордость за свой экипаж, когда слышишь доброе слово: «Ребята, вы справились на пять...». Да и они понимают, что имеют возможность услышать слова экипаж, нет, не последние, — жизнь продолжается, но и сказать об этом лично, в глаза, тем людям, чьи голоса они только что слышали на плёнке.

А это не просто голоса из магнитофона и линии на бумаге и экране компьютера. Это линии нашей судьбы, которые мы сами пишем в небесах.

«Про кино»

«Важнейшим из искусств,
для нас является кино...»
В.И.Ленин

А ведь был прав, чертовски был прав, дедушка Ленин. Уже почти сто лет, как он высказал эту мысль, а она остаётся актуальной до сих пор. И чем дольше живу, тем больше убеждаюсь в правоте вождя мирового пролетариата.

А давайте на волшебной машине времени откатимся почти на полвека назад, точнее на 51 год. В далёкий 1966-й. Я первоклашка, и уже хожу на уроки в свою среднюю школу №92 города Кривого Рога. Детство и школа навсегда останутся в моей памяти, как яркая, цветная, интересная картина, этакий калейдоскоп событий, воспоминаний, ощущений, которые за далью лет хоть и кажутся немного размытыми, но всё равно, в глубине души, остаются чем то таким родным-родным.

Но в этой немного смазанной далью лет картине есть одно чёткое-чёткое воспоминание. Каждый понедельник моя любимая первая учительница Галина Афанасьевна Савостина напоминала нам, первоклашкам: «Дети, завтра во вторник не забудьте принести с собой в школу по 10 копеек, после уроков мы идём в кино…». И всё, праздник души! Весь вечер приподнятое настроение, мне кажется, у меня в детстве никогда не было плохого настроения. С вечера у мамы выпросишь гривенник, положишь в карманчик школьной формы, чтобы завтра, зажав монетку в потеющей ладошке, передать её учительнице. С утра весь класс, а это почти 40 человек, как куча шустрых молекул носятся на переменах, старается тихо сидеть на уроках, но в головах мысля: «Мы идём в кино!». И вот, после четырёх уроков, наш класс идёт в кино. Впереди Галина Афанасьевна, а сзади мы, парами, взявшись за руки. Я иду в паре с девочкой, соседкой по парте. В одной руке портфель, в другой маленькая ладошка одноклассницы. А можно и не держаться за руки, а болтать, глядя по сторонам.

Не только наш класс, а все первоклашки нашей школы и других школ микрорайона стекаются к нашему кинотеатру «Зирка» (Звезда). Вы представляете эту критическую массу малявок, собравшуюся в одном кинозале, который мы заполняли до отказа? Это же если рванёт, так рванёт! Пока учительницы, уже малость вспотевшие, всех рассадят, угомонят, пересчитают по головам, и наконец-то сами сядут в кресла по краям ряда. А мы переговариваемся, загадываем, что покажут перед началом фильма. Хорошо бы мультики или киножурнал «Фитиль». Но чаще показывали чёрно-белую «Хронику дня». Хотя дети тоже смотрели с интересом, ведь там много чего показывали.

Наконец-то медленно гаснет свет и экран оживает. И ты почти на полтора часа погружаешься в волшебный мир кино. Фильмы крутили прекрасные. И детские сказки — «Морозко», «Сказка о царе Салтане», про Василису Прекрасную и Кощея бессмертного, фильмы «Васёк Трубачёв», «Тимур и его команда», «Неуловимые мстители», да много чего, всё сразу и не упомнишь.

Зал то замирал, то взрывался смехом, искренне переживая за героев. Детские сердца очень чутки, они очень восприимчивы к тому, что показывают на экране. Именно в этот момент идёт невидимая работа, когда маленький человечек при помощи кино делает себя человеком, запоминая, что такое хорошо, что такое плохо, что такое подлость, а где настоящий героизм. Понятно, что не только кино делает человека человеком (это и за-

бота и воспитание родителей, и школа, и прочитанные книги, и многое-многое другое). Но мы сейчас говорим про кино.

В одном из старых фильмов, ещё времён СССР, «Волшебная сила искусства», есть такой эпизод. Первоклашек, так же как и нас, привели в кино. Смотрели они фильм «Неуловимые мстители». В сцене, когда поезд, с главными героями уходит от погони бандитов атамана Бурнаша, весь зал первоклашек, в едином порыве, сопереживая и болея за «НАШИХ», встаёт и начинает пулять по экрану из всего, что у них есть (рогатки, просто пистолеты-трещалки, пистолеты с пистонами). Экран они повредили, после кино строгий директор (артист Николай Трофимов) требует сдать всё «оружие». Смех смехом, но в этом маленьком ролике очень чётко показано, что кино, помимо развлекательной функции, выполняет ещё одну, очень важную — воспитательную. Как пел Высоцкий: «…если путь, прорубая отцовским мечом, ты солёные слёзы на ус намотал, если в жарком бою испытал что почём, значит, нужные книги ты в детстве читал». А кино, как и книги, делает своё дело. И когда на экране погибает главный герой, ты, ещё ребёнок, чувствуешь, как тугой комок сжимает тебе горло, и ты стесняешься, чтобы одноклассники не увидели твоих слёз, навернувшихся на глаза. А у них самих глаза на мокром месте. Но это хорошо, значит фильм настоящий, о том, что должно быть главным в человеческой жизни — о любви, о дружбе, о преданности своим любимым, о смелости, о любви к своей Родине, к своему народу, как это ни высокопарно звучит. Фильмы могут рассказать и мерзости трусости и предательства. Душа обязана трудиться, вот она и трудится, делая маленького человечка — ЧЕЛОВЕКОМ, гражданином. Очень важно, чтобы ребёнок в детстве посмотрел НУЖНЫЕ фильмы, как и прочёл НУЖНЫЕ книги. Как говорила моя бабуля: «Воспитывать нужно, пока поперёк кроватки помещается». Иначе потом вырастет маленький нелюдь, который, глядя в камеру, будет говорить: «Буду резать москалей!», а за кадром будет раздаваться животное ржание недоразвитого папаши, растящего своего ребёнка таким же ублюдком, как сам.

Да и в подростковом возрасте, и в более зрелом — юношеском, кино не теряет своего волшебного свойства делать человека человеком. Владимир Владимирович Путин как-то в разговоре припомнил, что в юности хотел стать лётчиком, даже выписывал авиационные журналы и намеревался поступать в Ленинградскую академию гражданской авиации. Но посмотрел фильм «Щит и меч» и подумал о том, как один человек, разведчик, может решить судьбу многих тысяч людей или исход целого сражения. И поступил в совсем другое учебное заведение и пошёл по другой стезе. А посмотрел бы он фильм «Бригада» или, не дай бог, какие-нибудь «Ментовские войны-12»? И что бы выросло из нашего будущего президента? А ведь целому поколению молодёжи фильм «Бригада» стал наставлением по жизни. А чего, бандит — это тоже нормально. Крутые ребята, разборки, романтика!

Не говоря о президенте, хочу вспомнить своё детство и юность. Помимо всех доступных мне книг по авиации, я несчётное число раз пересмотрел все фильмы об авиации, по мере того, как они выходили на экраны кинотеатров и телевизоров. «Небесный тихоход», «Им покоряется небо», «Разрешите взлёт», «За облаками небо», «Хроника пикирующего бомбардировщика», «Балтийское небо» и фильм, без которого не представляю свою жизнь до сих пор — «В бой идут одни старики». Все эти фильмы, как маленькие гирьки, ложились на чашу весов моей судьбы, определяя мой жизненный выбор, ту дорогу, по которой я пойду по жизни. Эти фильмы, помимо книг, и сделали так, что профессия лётчика — это единственная работа, в которой я вижу своё предназначение, и за всю жизнь ни на секунду не пожалел о своём выборе.

В советское время фильм «В зоне особого внимания» вызвал огромный приток желающих поступить в Рязанское высшее десантное училище. Сейчас, тех, кто поступил, мы видим на экранах телевизоров. Герои Советского Союза, Герои России, орденоносцы, офицеры, командиры, командующие, прошедшие Афганистан, обе чеченские войны, угомонившие за пять дней горячих грузинских хлопчиков. Да и в Сирии мы видим великолепную работу этих парней, мужчин, воинов. Тех самых, что смотрели нужные фильмы, и нужные книги в детстве читали.

Хоть мне уже почти пятьдесят девять, я не брюзжу, просто у меня хорошая память, житейский опыт есть, жизнь преподнесла хорошие уроки, довелось хлебнуть и горького, и кислого, я ещё не в маразме, поэтому могу сравнивать.

Знаете, в старых советских фильмах про войну как-то целомудренно показывали даже такой страшный момент, как смерть на поле боя героя фильма. Раздавался выстрел или взрыв, и мы видим, как человек падал или умирал. Сейчас уж так смакуют сам процесс смерти, что невольно задумываешься, может режиссёр с детства хотел стать серийным маньяком, да как-то таланту не хватило. А тем более, современная кинотехника и компьютерная графика дают поистине безграничные возможности показать зрителю кровавую баню во всей красе, с жуткими анатомическим подробностями. Ты можешь вместе с пулей в струе пороховых газов вылететь из ствола винтовки, облететь эту пулю со всех сторон, наблюдая, какая она страшная и горячая. И вместе с пулей влететь в глаз, в лоб, в живот (как понравится режиссёру), разбрызгивая мозги и разбрасывая внутренности на стенку окопа, на триплекс самолёта, танка, да чего угодно. Оторванные конечности, дикий ор гибнущего человека. Всё это с огромного экрана, в 3D формате. Чтобы посильнее грохнуть зрителя по башке, чтобы он очумел, и даст бог, подавился своим ведром попкорна. А как же, всё как на просвещённом Западе. Уж война, так война, уж попкорн, так вёдрами.

Знаете, сейчас все телеведущие и журналисты, а также кинокритики очень любят такое слово — «блокбастер». В годы Второй мировой войны

блокбастером называл авиационную бомбу большой мощности (фугаска не менее 500 кг тротила). Чтобы одной бомбой можно было превратить в руины целый квартал (блок) города, подвергшегося бомбардировке. А потом «блокбастером» в Голливуде стали называть фильм. Да не простой, а он должен соответствовать нескольким параметрам: в нём должны сниматься кинозвёзды первой величины; сценарист, режиссёр, оператор — тоже не из подворотни, а люди с мировым именем (как правило, лауреаты «Оскара»); для съёмок применяется только самая совершенная техника, огромное количество спецэффектов, компьютерная графика, само собой (когда она уже появилась); и самое главное — бюджет фильма, не менее нескольких сотен миллионов долларов, сами знаете, какие при этом должны быть спонсоры и продюсеры. И вот, когда всё сложилось, тогда эта бомба — «блокбастер», должна рвануть.

И вот она рванула! И что?! Вы обратили внимание, как в телевизионных новостях с придыханием говорят о фильме ведущие. При бюджете в 200 миллионов долларов блокбастер с названием, к примеру, «Летающая попа» за первый уикенд собрал в прокате 130 миллионов, за второй ещё 100, а за третий ещё 80. Глаза у ведущего горят нехорошим блеском, и очки запотевают от восторга. Вот что меня бесит, так вот это — «уикенд». Ну, ты же работаешь на российском телевидении, ты же русский человек! Ну, скажи — за выходные, это же будет нормально. Ты же в своей стране, а не в тылу врага. А то только и слышно с телеэкрана: «Не пропустите, 10 декабря — «Сноупати — 3». Сказать по-русски «Снежная вечеринка 3-ий выпуск» уже видимо язык отсохнет.

Всё, рванула бомба-блокбастер, за три недели собрала в прокате большую кучу американских денежков, отбила «бабло», потраченное на сие нетленное произведение, и, как говорится: «Следствие окончено, забудьте!». А что осталось в итоге, что осталось в душе? Да, не придирайся ты, Саня. Фильм делался для развлечения, а не для души. Тем более, какая душа, когда такие «бабки» на кону, а в руке ведро с попкорном. Ну ладно, раз есть низкопробное чтиво, значит, должно быть такое же «зриво». Если даже знаменитый Джордж Лукас, автор «Звёздных войн», на вопрос хотел бы он, чтобы десятую часть саги увидел его 12-летний сын, ответил, что не хотел бы это показывать ребёнку. То есть, «бабки» зарабатывать он хочет, а родную душу калечить стесняется.

А как быть, если фильм снимается о том, что является святым и никогда не перестанет болеть, сколько бы десятилетий не прошло, если ты нормальный человек и тебя нормально воспитали родители, школа и ты «нужные книги в детстве читал». Я имею в виду Великую Отечественную войну.

Боже, сколько было рекламных материалов о том, как снимается блокбастер «Сталинград». Талантливый Фёдор Бондарчук, я без иронии говорю — он действительно талантливый, использовал кучу самой крутой съёмочной техники, какая компьютерная графика. Одна сцена горящих людей чего стоит. На экране она длится чуть больше минуты, а делали её на ком-

пьютерах чуть ли не полтора года. Каждая искра, каждый язык пламени, каждая фигура — это же адский труд. Я видел интервью с компьютерным гением, это правда гений, вот перед ним действительно надо снять шляпу. Как красиво горит и падает подбитый бомбардировщик «Хейнкель-111». От него отлетает горящий двигатель с винтом, шасси. А уж если немецкий танк стреляет, та летишь вместо снаряда, прошивая дом насквозь. Как говорится «красота неописуемая». Посмотрел я фильм и чувствую, что-то не то. Будто в компьютерную «стрелялку» воткнулся. Не трогает. Может уже я старый и утратил способность сопереживать? А потом слышу, ба-а-а, знакомые песни: фильм стоит столько-то, за первые выходные в прокате собрал столько-то, потом всё меньше и меньше. И тишина. Интересно, хоть деньги то отбил? Но я сейчас не о деньгах, а о душе. Всё о ней, а куда денешься?

Но как только подходит очередной День Победы или годовщина одной из великих битв той войны, или просто длительные выходные (каникулы), так бац, и на экранах всех телевизоров страны, от Калининграда до Камчатки, с утра и до вечера, крутят другие фильмы: «Белорусский вокзал», «Освобождение», «Они сражались за Родину», «Офицеры», «В бой идут одни старики». Такое ощущение, что крутят фильмы, созданные при тоталитарном режиме, при разгуле тотальной цензуры. А где же те нетленные творения, созданные свободными художниками при полной демократии и свободе? Я не говорю о том, что телевизионные каналы просто заполняют эфирное время. Хотя тоже иногда раздражает: ну показывайте по одному хорошему фильму о той войне раз в неделю, в нормальное время. Целый год несут какую-то пургу со всех каналов, а потом в один день с утра до вечера фильм за фильмом на всех каналах одни и те же, по кругу. Это уже не память о Великой Отечественной, а как будто нарочно — нате вам, подавитесь!

Так вот, в отличие от фильма «Сталинград», который изготовил небесталанный Бондарчук-младший, если по телевизору показывают «Они сражались за Родину», я все бросаю и смотрю, не отрываясь, хотя у меня и есть диск с этим фильмом. Как то так умели делать эти фильмы старые мастера, что им веришь безоговорочно, всем сердцем. В фильме нет ни малейшей фальши. Две сцены в фильме «Они сражались за Родину» всегда заставляют моё сердце колотиться, хоть я видел их не раз. Пётр Лопахин пришёл просить ведро у старой крестьянки, чтобы сварить раков. А она ему: «Взялись воевать, так воюйте, а не таскайте ворога через всю страну, не позорьте свою седую мать...». И Петро только поклонился старой женщине. Такое в лицо воину может сказать только мать. И вторая сцена: тот же Лопахин обнаружил, как повар-украинец роет себе окопчик. В конце разговора мой земляк говорит: «Дал бы ты, Петя, мне гранатку, вместо этих телячьих нежностей...». Два солдата прощаются, понимая, что это может быть их последний бой и свидеться им будет уже не суждено. Не зря же лейтенант (Губенко) сказал: «Они же, немцы, ду-

мают, что нас тут целая дивизия, они сначала на нас свою силу пробовать будут...».

Я всё думаю, какой же внутренней силой обладали наши деды, закалка у них, что ли была другая, чтобы стоять насмерть против такого лютого ворога! Значит, есть в этих фильмах особая правда жизни, раз они живут столько лет, не давая человеческой памяти, зарасти быльём.

А ведь, сколько наваяли в последнее время фильмов о той войне, ну включишь телевизор, посмотришь пять минут на этот новодел, и чувствуешь — лажа, не уму, ни сердцу. Бегают в июне 1941-го бойцы с лейтенантом по лесам уже неделю, а лица у них холёные, видно, только утром брились станком «Жиллетт», а причёски — не захотели молодые артисты подстричься для эпизодической роли, ну и ладно. А когда видишь в кадре измождённые лица Шукшина, Бондарчука, Тихонова, Никулина, Буркова (актёров фильма «Они сражались за Родину»), их белые от пота гимнастёрки, как засыпает на ходу в строю герой Бондарчука, ты всем сердцем веришь в эту страшную правду Великой Войны.

А когда создатели фильма врут в мелочах, то понимаешь, что они и в большем соврут. Вы гляньте фильм «9-я рота». Всё красиво снято. Уж если взрываются самолёты, летят мозги и кровь, так это красивая картинка. А, враньё-то в главном: не погибла напрасно ВСЯ девятая рота, и не бросили её бездарные командиры. Ведь живы люди, которые реально участвовали в этих событиях, документы остались. Зачем же врать так, по наглому? Я на экране телевизора видел, как посмотрели этот фильм Владимир Владимирович и Сергей Борисович Иванов (на момент выхода фильма на экран — министр обороны). Сказали, что фильм хороший. Чем же это он хороший? Тем, что несёт людям неправду? Верховный Главнокомандующий и министр обороны лестно отзываются о фильме, в котором бездарное командование погубило целую роту, тупо отдав её на заклание. Да вы что, ребята? Серьёзно?

А потом удивляются, откуда берутся фильмы «Сволочи», «Четыре дня в мае», «Штрафбат» и прочие. А вот оттуда! Сначала фильмы, потом, глядь, и «Коляизуренгоя» нарисовался. Доверят воспитание детей врагу, а потом рассуждают о национальных скрепах, да как Россию уберечь. И знаете, что особенно бесит? На фильм «28 панфиловцев» народ собирал деньги, пустив шапку по кругу, это только потом министерство культуры подключилось. Юбиляру-режиссёру Владимиру Наумову на «Сказку о царе Салтане» денег нет, на фильм о сожжённых сёлах и городах Донбасса — денег нет. А на «Левиафан», «Матильду», на спектакли режиссёра-гения Серебренникова (как шутят в интернете — кто бы о нём знал, если бы он деньги не спёр), на театр Кости Райкина — деньги находятся, причём такие, что вам и не снилось. Возникает невольный вопрос: «Гражданин Мединский, а вы точно министр культуры России, а не какого-нибудь другого государства, типа СыШыА, или земли обетованной?».

Знаете, Печора город маленький. В нём есть только один кинотеатр, в железнодорожной части. Он носит имя Максима Горького. Недавно в городе появилось новое информационное табло, на котором указано, какие фильмы будут демонстрироваться в этом кинотеатре в течение месяца. Я посмотрел на это табло и офигел. Репертуар: мультфильм (Россия) — три раза, а фильмы США, США, США — двадцать с гаком раз. Вы можете представить себе захолустный городок в Америке, где-нибудь на среднем западе, в единственном кинотеатре которого крутят «фильму» — три американских мультика, потом сплошь фильмы: Россия, Россия, Россия? Не можете? И я не могу.

И ещё. Хоть и есть такое грубое выражение: артисты, извозчики и проститутки работают при любой власти, не хотелось бы обижать некоторых чудесных актеров всех огульно, но хочется напомнить слова великой Фаины Раневской: «Сняться в плохом фильме, всё равно, что пукнуть в вечность — деньги проешь, а стыд останется». Вы уж, господа лицедеи, немножко интересуйтесь теми персонажами, чьи образы собираетесь воплотить на экране, и теми историческими событиями, о которых пойдёт речь в фильме. А то прекрасный актёр сделал на экране из Колчака такую «душечку», что диво и загляденье. Когда большевики поставили адмирала к стенке, было сказано: «Только третья пуля от нас, а первые две за то, что нарушил присягу России и сотрудничал с английской разведкой». Посмотрите фотографии, как Александр Васильевич со своей подругой Анной Тимиревой наблюдают за расстрелом рабочих. «Душечка» одним словом. А что вы хотите, идёт сплошное переписывание истории. Как говорится, сначала появляются Солженицыны, чтобы переписать историю, а следом идут Чубайсы, чтобы переписать имущество. Ещё двое прекрасных актёров, царство им небесное, снялись в фильме «Сволочи», за который режиссёр Владимир Меньшов отказался вручать премию (спасибо ему за это), потому что этот фильм порочит нашу страну и насквозь лжив. Или так хочется хлебушка с маслом, что они готовы сниматься в чём угодно? Если убийца может убить одного-двух, максимум несколько человек, то сколько душ не окрепших можно убить, снимаясь в псевдоисторическом ширпотребе, где всё поставлено с ног на голову.

Ведь нельзя такое мощное оружие, как кино, отдавать в руки врагам и конъюнктурщикам. Ещё чуть-чуть, и наши дети будут верить, что это мы напали на несчастную Германию, и если бы не «Капитан Америка», всему миру пришёл бы «армагеддец». Ведь японские школьники уверены, что бомбардировка Хиросимы и Нагасаки дело рук Советского Союза.

И знаете, что ещё интересно. Вот если пронестись по всем телеканалам, произвольно щёлкая кнопками телепульта, то в фильмах как бы возникает срез жизни огромной страны, под названием Россия. Какая-то уродливая страна получается, судя по телеэкрану. Сплошные продажные и не продажные менты, одни доктора — женские, уездные, «склифосовские», причём, чем хуже дела с медициной на местах (в глубинке), тем

больше фильмов о гениальных докторах. Продажные адвокаты, крутые бандиты и море слезливых историй, так называемых мелодрам, ни о чём. То муж ушёл к другой, то жена ушла к другому, то ребёнок не от него, то папа бросил деток, то детки сдали папу в дом престарелых, и время от времени показывают делёж наследства. Сплошной сироп, пополам с соплями. Сейчас фильмы делают все, кому не лень, наверное, поэтому в конце фильма титры летят на экране со скоростью пули, чтобы мы не могли рассмотреть имена «героев», тех, кто создал эти «нетленные» произведения «киноискюйсства». Или деньги за рекламу уже получены, и она теперь главная на экране, а не то, что хотел сказать режиссёр.

Раньше о нашей стране, я имею в виду СССР, говорили — «страна романтиков, страна героев...». А ведь так и было. В грандиозных стройках создавалось богатство страны, которое теперь так успешно присвоено «прихватизаторами». Им уже герои и романтики не нужны. На их век, а так же век их деток и внуков, добра хватит. Хотя и сейчас есть грандиозные стройки, о которых могли бы рассказать кинодеятели. Космодром «Восточный», Крымский мост, грандиозные стройки на Ямале, да та же железная дорога Лабытнанги-Бованенково. Но судьбы простых людей — сталеваров, лётчиков, шахтёров, кораблестроителей, металлургов, тружеников села, никого не интересуют. Никто уже не создаст фильмы «Высота», «Весна на Заречной улице», «Мужики», «Юркины рассветы», даже «Кубанские казаки». На это министерство культуры не даст денег, даже под дулом пистолета. На спектакли «Нуреев», «История вагины», всегда, пожалуйста, а на фильмы о нашей жизни, только без чернухи, это уж, извините. Сами собирайте, пустив шапку по кругу. Потому что страна другая, с другими ориентирами.

Создали прекрасные фильмы «Легенда №17», «Салют-7», «Движение вверх». Но это рассказы о той великой стране, которая была совсем недавно, каких то сорок-тридцать лет назад. Это дела прошедших лет, и эти фильмы, капля в море. А где фильмы о достижениях нынешней России, её героях. Есть подвиг Саши Прохоренко, Магомеда Нурбагандова, есть герои сирийских событий, войны 08.08.08, но об этом говорят только в телевизионных новостях. А кинодеятелям всё как-то не до героев.

А без героев и романтиков страну не поднять. Надо, чтобы кто-то рассказал молодёжи об истинных ценностях, ведь они скоро подрастут, и будут решать судьбу страны. Я повторю, в борьбе за умы и души детей и юношества нельзя упустить ни одной мелочи, ни одного шанса. А хорошее кино, это вам не мелочь, ведь сказано почти сто лет назад: «Важнейшим из искусств, для нас является кино...». Ау!!! Услышит ли хоть кто-нибудь? Вот и поговорили «про кино», а душа болит, и никуда от этого не денешься.

«Волшебство моего ремесла»

> «Ремесло — мелкое ручное производство промышленных изделий, господствовавшее до появления машинной индустрии (а затем частично сохранившееся и наряду с ней). Для ремесла характерны: применение простых орудий труда, **решающее значение личного мастерства ремесленника,** индивидуальный характер производства (ремесленник работает один или с ограниченным числом помощников)»
>
> *(Советский энциклопедический словарь, 1981 год)*

Когда-то, в годы дореволюционные, в Российской Империи существовали сословия: дворянство, купечество, рабочие, крестьяне и т. д. После залпа «Авроры», песен «Вихри враждебные веют над нами...» и «Вставай, проклятьем заклеймённый...», наше государство стало рабоче-крестьянским и плюс прослойка — интеллигенция. Вот так мы и жили более семидесяти лет, пока, сдуру, не захотели опять себе на шею посадить новых дворян (господи, какие из них дворяне, хотя титулы себе покупают), новых хозяев жизни.

Когда то, в шутку, мы в своём экипаже спорили. Штурман доказывал, поскольку у него в руках линейка, карандаш и портфель — то он служащий. А мы, оба лётчика (командир и второй пилот), бортмеханик и бортрадист — рабочие. Он работает головой, а мы, типа, только руками. Смех смехом, мы действительно воздушные рабочие. И делаем свою работу руками, правда, при этом всё-таки используем голову. Кто чаще, кто реже, но всё же используем. А то, что мы рабочие — это ничего. На работягах весь мир держится, как бы нам не пытались доказать обратное. Недавно в интернете вычитал: если исчезнут певцы, спортсмены, шоумены и финансовые аналитики, вы даже не заметите. А вот если, не дай бог, вышла из строя линия электропередач и не появится бригада работяг, чтобы её восстановить, то вы в темноте истерикой изойдёте, так вам будет некомфортно. Так что, цените людей рабочих профессий.

Я не зря в начале текста выписал из словаря определение слова «ремесло». Это действительно — мелкое ручное производство. Ведь количество лётчиков на планете под названием Земля не бог весть, как огромно. Нас действительно не так много. А работа наша действительно ручная, работаем мы в основном руками, хотя все действия осмыслены головой.

А если кто, иногда, думает другим местом или ему крупно не повезло, о тех мы слышим по телевизору в новостях или читаем на страницах газет в разделе «происшествия». Да, мы применяем простые орудия труда — «ручка», «шаг-газ» и педали. Правда в комплекте к ним ещё идёт и вертолёт, а уж его никак не назовёшь простым. Есть и так называемый индивидуальный характер производства — ремесленник работает один или с ограниченным числом помощников, читай — с экипажем.

Но обратите внимание на главное — решающее значение имеет ЛИЧНОЕ МАСТЕРСТВО ремесленника, т.е. лётчика. Так что я считаю, ничего оскорбительного в обозначении работы лётчика, как ремесла — нет!

Гляньте, к примеру, на работу кузнеца или стеклодува. Когда из-под ударов молотка кузнеца является перед вашими глазами железная раскалённая роза. Она как живая, её лепестки, остывая, переливаются ярко оранжевыми, красными оттенками. Это зрелище завораживает. А как от дыхания стеклодува, под его чуткими руками зарождаются на свет изумительные фигуры из стекла. Только что стекло было раскалённым добела, а тут уже застывает прекрасным творением рук человеческих. Как то не поворачивается язык назвать этих людей ремесленниками. Это уже искусство так работать и такие творения выдавать миру. Вот именно, творения! Они потом хранятся в музеях стекла и кузнечного дела.

Мой дед, прошедший три войны, был классным плотником и столяром. Мне в детстве довелось много раз видеть, как он делал столы, стулья, рамы окон, пчелиные ульи, бочки. Знаете, это завораживающее зрелище. Ни одного лишнего движения, всё чётко, удары топора ложатся точно, тютелька в тютельку, откалывая тонкую щепу. Рубанок скользит по доске, стружка золотистыми завитками вьётся над рубанком и падает с верстака. Только иногда дед, задыхаясь, прерывал работу и матерком бормотал себе под нос: «Силы уже не те...». А мне нравилось гладить ладошкой гладкую древесину табуретки или днища для бочки, только что вышедших из-под рук деда. Не скажу, что это произведение искусства, но эти добротные, на совесть сделанные вещи, служили людям долгие десятки лет. Когда в 16 лет я уже вымахал до ста восьмидесяти с гаком сантиметров и, влетая в хату, забывал пригнуться, то сразу прикладывался лбом о верхний косяк двери. А бабуля Фрося заботливо говорила: «Правда, Сашик, добрые двери дед зробыв? Ты голову бережи!». Правда, двери и хата получились добрые, в смысле крепкие. С 1928 года стоят и хата, и двери, только моего лба дожидаются. Как треснешься лбом, так сразу добрым словом вспоминаешь дедово мастерство. Правда, сейчас хаты, как деда и бабули, уже давно нет. Но это печаль лишь моего сердца.

Не помню, где и когда я это вычитал, но запомнилось: «Если вы что-то делаете не профессионально и без любви — это халтура; если вы что-то делаете профессионально, но без любви — это ремесло; если вы что-то делаете не профессионально, но с любовью — это хобби; если вы что-то делаете и профессионально, и с любовью — это искусство».

Профессия лётчика (вертолётчика) одна из сложнейших в мире. Она всегда входит в первую десятку во многих странах мира. И по престижности, и по уровню оплаты. Поэтому говорить о не профессионализме не приходится. Лётчик не профессионал, это такой же абсурд, как еврей-оленевод или генерал-демократ. За непрофессиональные действия в авиации расплачиваются очень строго. Либо ты уронишь груз и разобьёшь вертолёт, это в лучшем случае. Либо тебя посадят, или похоронят, в худшем случае. Значит, «халтура» и «хобби» исключаются.

Остаётся только «ремесло» и «искусство». Как я уже говорил, в слове ремесло или ремесленник нет ничего обидного. Хотя, профессия без любви — это очень обидно. Это, как всю жизнь жить с нелюбимой женщиной. Но там, если совсем невмоготу, хоть развестись можно. А профессию так просто не поменяешь. Тем более, ты её выбираешь на всю жизнь, как и женщину. Но это кому как повезёт. Мне повезло, я свою работу выбирал одну и на всю жизнь. Всегда хотел быть лётчиком и никем другим. Я уже упоминал, что когда начал летать в Печоре, уже после переучивания на МИ-6 и втянулся в эту работу, в этот режим, будучи вторым пилотом в экипаже вертолёта, то ещё пока спишь, даже во сне перед пробуждением у тебя уже хорошее настроение — через два часа я поднимусь в небо. А вечером, после полётов, проведя семь часов в воздухе, неохотно уходил с аэродрома, ещё не налетался. Я говорю только о себе, о своих ощущениях, может я один такой — ненормальный. Так что свою работу я старался делать профессионально и с любовью.

Мне очень повезло в жизни с учителями. Это и мои школьные учителя, которых я буду помнить по гроб жизни. Я помню своего первого пилота-инструктора Владимира Павловича Дубовика, царство ему небесное. Я помню всех, кто учил меня летать в училище и на переучивании.

Особенно повезло здесь, на севере, в лётном отряде. Все мои первые командиры-начальники были великолепными лётчиками. И командир отряда Витольд Иванович Терехов, и первый комэск Михаил Сергеевич Гошко, и мои первые командиры — Владимир Аркадьевич Пау, Леонид Владимирович Маслун, Борис Михайлович Авдонькин, Евгений Борисович Ванчагов, Юрий Петрович Пискун, Виталий Александрович Матаев. Все они были мастерами своего дела, все передавали частицы своего мастерства, и я у всех у них учился. Даже те, с кем не довелось летать в одной кабине, но я знал, что они прекрасные лётчики — Валерий Александрович Калинин, Вячеслав Ильюхин (к сожалению, отчество не помню), а с кем и редко приходилось летать (они были проверяющими в экипаже) — Виталий Ильич Ивахненко, Александр Илларионович Чайкин, Виктор Васильевич Выгузов, это всё мастера лётного дела. Они все-все и обучали меня лётному ремеслу. И когда был вторым пилотом, и потом, когда ввёлся в строй в качестве командира вертолёта. Профессиональные навыки вбили в меня крепко, и видимо я был не бесталанным и хорошо освоил науку. Спасибо им всем за это.

А потом начались долгие дни и годы полётов самостоятельных. Когда ты командир вертолёта, и ты один, только ты один отвечаешь за всё, что происходит или произойдёт на борту воздушного корабля. День на день не похож, как и один полёт не похож на другой. Не бывает двух одинаковых полётов! Бывали дни, как песня. Всё складно и ладно, всё как бы само собой получается, погода звенит, подцепщики работают, как надо, грузы на подвеске ходят, как миленькие, посадочные площадки — то, что надо. А бывали дни, ну всё наперекосяк: то погода, то грузы поганые попадаются, то задержки непредвиденные. И хоть ты работу свою любишь, но чувствуешь — просто надо дотянуть до конца дня, сделать свою работу профессионально (а по другому — никак), но к вечеру такое ощущение, будто ты выжатый лимон. И хоть работа любимая, но сегодня твоей душе от такой работы никакой радости. Просто надо дотерпеть и сделать. И чувствуешь себя ремесленником, только без обид, я уже всё объяснил. А бывают дни, я уже говорил — как песня. И душа поёт, наслаждаясь работой, которую сам выбирал, и у тебя всё в ней спорится и всё идёт как надо.

Ты ещё с вечера обдумываешь предстоящий день работы, прикидываешь, что и как надо сделать, и когда утром не торопясь идёшь к вертолёту, у тебя уже в голове картинка — что и как делать. Конечно, жизнь вносит коррективы, и не всегда получается, как задумано, но чаще получается так, как надо. И вот это ощущение предстоящей любимой работы со своим родным слётанным экипажем, который понимает тебя с полуслова, с полувзгляда, а в твоих руках могучая машина, которая послушно отзывается на твоё малейшее движение, а над головой бездонное синее небо, в которое ты поднимешься через десяток минут — это такое наслаждение, которое трудно объяснить человеку не летавшему.

У лётной работы есть ещё одна особенность. Я сужу только по себе, может это только у меня так. Вот бывает, перед полётами нахлынут какие-то земные заботы или проблемы. Бывает, кто-то испортит или постарается испортить тебе настроение, бывают дома нелады, ведь все мы живые люди. Но как только поднимешься на борт, войдёшь в кабину, сядешь в пилотское кресло, пристегнёшь привязные ремни, и все неурядицы разом, как бы отходят на задний план, ты их оставляешь далеко за спиной, там на земле. Всё потом, потом — когда вернёмся на землю. И ещё бывает перед полётом, где-то в командировке, чувствуешь себя не очень, вроде и температура, и насморк, и горло першит. А как целый день полетаешь, глядишь вечером — вроде всё в норме. Ничего не болит, температуры нет, нос не заложен. Вроде, как вертолёт и полёты лечат. Может, я ошибаюсь, но со мной происходило именно так.

И ещё раз повторюсь. Перед взлётом, когда вертолёт уже стоит на полосе, и тебе достаточно только взять «шаг», чтобы оторвать машину от бетонки, я смотрю вперёд, и у меня всегда возникает одна и та же мысль: «А где начинается небо? В сантиметре от взлётной полосы, в двух, в десяти, а может в целом метре?». А мне кажется, оно не только

вверху, а и вокруг меня, и манит и зовёт с притягательной силой. Когда вертолёт, послушный твоим рукам, мощно набирает скорость и высоту, и вся ширь горизонта распахивается перед твоими глазами, открывая взору красоту земли, ближних и дальних лесов, блеск и полноту могучей реки. Лучи ласкового солнца освещают кабину, зайчики солнечного света бегут по стёклам приборов, дрожь «ручки» и «шага» в руках и лёгкая вибрация вертолёта, всё это наполняет твою душу умиротворением. Всё, как должно быть, ты там, где должен быть, и тебе несказанно повезло. Ты не просто работаешь, летаешь. Ты наслаждаешься волшебством своего ремесла. А может не ремесла? Может работа лётчика сродни искусству? Ведь хороший лётчик чем-то похож на музыканта. А чтобы музыка зазвучала, надо своё дело делать профессионально и с любовью. И тогда песня души сольётся с высотой и красотой полёта. А иначе и жить не стоит.

«Работа, загляденье!»

«Корабель» под названием МИ-6, это большой, мощный и тяжёлый вертолёт. Создавали его не для собственного удовольствия, а для того, чтобы он делал полезную для людей работу. И уж вы мне поверьте, работы для МИ-6 нашлось «по самое, не хочу». Поскольку сам по себе вертолёт дорогой, то и стоимость лётного часа (именно те деньги, которые авиапредприятие берёт с «заказчика») внушительная. Когда то, как говорится «в годы застоя», лётный час МИ-6 стоил более 300 рублей. Если работаешь с подвесками, то стоимость лётного часа увеличивается на 10 процентов. Как шутили экипажи МИ-6: «Большой винт считает рубли, а маленький — копейки!», это про деньги с «заказчика» и зарплата экипажа. Представляете, 300 рублей! Это две с половиной месячных зарплаты советского инженера. К примеру, сейчас стоимость лётного часа такой «маленькой птички», как МИ-26 — 680 тысяч рублей. Улавливаете разницу?! Семь часов в день полетал этот вертолёт и «заказчик» должен пять миллионов «денежков» отстегнуть. Поэтому, прежде чем связаться с таким видом транспорта, как тяжёлый вертолёт, представители «заказчика» продумывают, как сейчас принято выражаться «логистическую схему» до мелочей, чтобы, по возможности, как можно меньше прибегать к помощи авиации и тем самым сократить расходы. Ну, а уж если без вертолёта никак, то учитывается всё: откуда он прилетит (перегон туда и обратно), где будет базироваться, где и как цеплять грузы, где их складировать, где и как вертолёт будет заправляться (на посадочной площадке, оборудованной системой заправки или будет приезжать топ-

ливозаправщик), где будет жить экипаж и техбригада, и за чей счёт, обеспечение прогнозами погоды, подогрев вертолёта, если дело происходит в холодное время года.

В общем, всё то же самое, как было и восьмидесятые-девяностые годы. И в советское время тоже умели деньги считать, и старались, по возможности, сократить расходы. Но хочешь, не хочешь, а наступает момент, что только тяжёлый вертолёт поможет сделать работу. А работа — загляденье! Мы стром ЛЭП (линию электропередач). Во сказанул — «строим»! Надо скромнее быть, Саня. Принимаем посильное участие. ЛЭП строит огромное количество людей. Она протянулась далеко-далеко, сквозь леса и перелески, тянется по буграм и болотам, от горизонта до горизонта. Линия ЛЭП идёт сквозь тайгу и теряется в летнем мареве. В воздухе висит какая-то дымка, и он кажется синевато-прозрачным. Сверху светит солнышко, внизу леса и болота. Несколько дней на трассе ЛЭП работает мой экипаж. Наш «заказчик» — энергетики. Поработаем, потом нас сменит другой экипаж. Но пока работаем мы, поэтому внимательность, и ещё раз внимательность. Мы работаем на трассе, а это просека в лесу, если попадаешь на лесной участок. На просеке вертолёт, тем более такой здоровенный, как МИ-6, чувствует себя, как слон в посудной лавке. Если ветер вдоль просеки, ещё, куда ни шло. Втискиваешь машину аккуратно, потихоньку вниз по сантиметрику, экипаж во все стороны глазами работает, как дальномерами, оценивая расстояние до препятствий.

— Механик: «Влево не ходи, до деревьев метра три, ниже не опускайся, верхушки под самыми лопастями!».

— Второй пилот: «Вправо можно ещё метра полтора, стоп, дальше нельзя, деревья близко!».

— Бортоператор: «Вниз ещё метр, вправо-вперёд метр, а то груз ляжет на кочку или пенёк, может опрокинуться или покатиться!».

— Штурман: «Держись на курсе, ещё влево пять градусов, больше нельзя, а то хвост к деревьям приближается, мы можем висеть только с этим курсом!».

А ты сидишь, внимаешь всем этим докладам, а в голове складывается трёхмерная объёмная картинка. Ты представляешь себе всё это и прямо спинным мозгом чуешь, как где-то, в тридцати метрах сзади от тебя бешено вращается хвостовой винт и его нельзя сдуру сунуть в ветки деревьев, это конец! Удерживаешь тяжёлый вертолёт крохотными движениями «ручки» и «шага» на месте. Педали замерли неподвижно, так, даже и не дал «ножку», а лишь подумал. Наконец-то в наушниках голос бортоператора: «Всё, груз отцеплен, можно уходить!». Господи, какое блаженство выдернуть вертолёт с этой проклятой просеки, как узника из застенков, и вырваться в просторное голубое небо, не боясь за что-нибудь зацепиться.

Ты намертво зазубрил из руководящих документов, какое расстояние должно быть от концов лопастей несущего винта до препятствий (на рулении, на висении, до воздушных судов). Но то, руководящие документы,

а здесь реальная жизнь, реальная просека, и не всегда такой ширины, как должно быть, а груз нужно положить именно сюда, а не на полкилометра дальше, где тебе удобнее, а не строителям ЛЭП. Ведь ты вертолётчик и твоя работа, помогать людям, а не просто воздух утюжить. Но к работе надо подходить творчески и думать своей башкой, куда ты лезешь. Если уж не влезает вертолёт, так он не влезает. Значит, пусть строители расширяют просеку.

Когда ветер дует по просеке, это, как я говорил, ещё полбеды. Проблемы начинаются, когда ветер дует поперёк. МИ-6, вместе с вращающимися винтами имеет длину 41,736 метра. Поэтому его уже никак не впихнёшь ни в какую просеку. Приходится поворачиваться боком к ветру. Как все вертолёты «классической» одновинтовой схемы (МИ-1, МИ-2, МИ-4, МИ-8) наша «шестёрка» терпеть не может ветер справа, а особенно справа и сзади. Её начинает колотить, отклонение «ручки» большое, правая педаль на пределе, можно и не удержать машину, и её крутанёт, а оно нам надо? Поэтому, ещё пока идёшь с грузом к месту укладки, соображаешь, что можно с этим ветром нарисовать в небе, чтобы удобно можно было зайти в нужную точку на трассе ЛЭП, а главное — удержать машину на месте, ни за что не зацепившись. Снизился, влез, вроде помещаемся, да сколько ж можно её держать, колотится бедная, нога уже прыгает на правой педали, коленка дрожит, деревья под лопастями мотыляются ходуном, «ручка» и «шаг» ходят по сантиметру, и, наконец, в наушниках: «Груз отцеплен!». Фу-у-у-у!

Движкам взлётный режим, чувствуешь, как могучая сила тянет тебя вверх, к небесам, перестаёт прыгать от тряски приборная доска. Говоришь второму: «Передал управление». Он дублирует: «Взял управление». Вот теперь можно убрать ноги с педалей, отпустить «ручку» и «шаг» и откинуться на спинку кресла, малость передохнуть, пока едем за следующим грузом.

А груз грузу рознь. На трассе ЛЭП этих грузов — мама не горюй! И бетонные подпятники, и опоры ЛЭП (бетонные карандаши и ферменные), траверсы, катушки провода, изоляторы, компрессоры, иногда трактора, иногда ёмкости с солярой. Господи, да там всякой всячины хватает! Ферменная опора хоть продувается потоком воздуха. А вот пока возьмёшь на подвеску бетонную опору! Она с одного конца толще, а с другого — тоньше. Пока подберёшь точки обмотки двойной петлёй тросов на удавку, чтобы она, зараза, висела под вертолётом ровно, параллельно земле. Длинномерным считается груз, если его длина составляет 0,7 диаметра несущего винта. У нас диаметр 35 метров, значит, получается около 24-х метров. А эта оглобля длиной почти 35 метров (как винт) и вес у неё четыре с гаком тонны. При таких размерах груза и длина тросов соответствующая. Вот и висишь на высоте пятиэтажного дома, пока её оторвёшь от земли.

Голос оператора: «Груз оторван, высота два метра, висит параллельно земле, троса и петли в норме!».

Поехали! В полёте эта «прэлесть» начинает плавно вращаться. Смотришь из кабины, а конец опоры ЛЭП плавно выплывает из-под носа вертолёта, проходит под левым колесом и скрывается где-то под створками грузовой кабины. Красота!!! Ну и работу ты себе нашёл, Саня! Летают же люди на белых самолётах, с красивыми стюардессами из аэропорта в аэропорт. Садятся на нормальные посадочные полосы, а ты сейчас опять полезешь с этой чушкой, куда-нибудь в кусты. Не ной, Шевчук, ты эту работу сам выбирал. Я не ною, просто малость уже сегодня задолбался.

Опускать груз надо аккуратно. Он хоть и бетонный, но сломать тоже можно, поэтому потихоньку-потихоньку подходим к земле, будто у нас на крюке корзина с яйцами Фаберже.

— «Высота четыре метра, три, два, метр. Кладём тихонько. Груз на земле, полтора метра вниз, груз отцеплен, можно взлетать!», голос бортоператора успокоительно звучит в наушниках авиагарнитуры. Сколько мы уже сегодня налетали? Взгляд на часы. Значит, ещё одну скалку отвезём и на сегодня можно шабашить. От Чикшино — на юг в сторону Каджерома возим бетонные опоры. А если от Инты (загрузочная площадка в районе железнодорожного вокзала), то в сторону Кожима потащим подпятники, катушки провода, траверсы. Там участок ЛЭП проходит через болота, там малость полегче, всё-таки открытое пространство. Но всё равно надо смотреть в оба, чтобы под хвостом не оказалась отдельная сухостоина. А их будто чёрт специально по болоту растыкал.

На очередном взлёте перестаёт прыгать от тряски приборная доска, земля плавно уходит вниз, глаза видят на востоке Уральские горы, о лобовые стёкла плющатся комары и мошки.

— «Штурман, мы сейчас куда, за грузом или на заправку, а то я что-то запутался?».

— «На заправку, конец работы».

Слава тебе, Господи! А высоко вверху, в бескрайнем голубом небе виден белый инверсионный след самолёта, идущего по трассе. Во-о-н он, сверкает серебристой звёздочкой, уходя к далёкому горизонту. Тоже работа. Зато у нас, как говорил Доцент из «Джентльменов удачи»: «Подцепил, отвёз, положил, вернулся, подцепил, отвёз, положил и на заправку. Романтика!!!».

«Хата»

Жизнь, интересная штука. Вот мне уже почти пятьдесят девять, где только не мотало меня по белу свету. Но я заметил одну странную вещь. Мне никогда не снится мой дом (квартира) в Печоре, где я живу с женой

уже более 25 лет. Никогда не снится мой отчий дом, где я когда-то жил с мамой и папой. Отца давно нет на белом свете, а мамуля пока жива, дай боже ей хоть какого-то здоровья. Какое там здоровье в 82 года. Из этой квартиры, из этого двора в Кривом Роге я ушёл поступать в лётное училище в далёком 1976 году. С тех пор я каждый год приезжаю к маме. Когда летал, ездил два раза в год, а теперь только раз в год. Интересно, сколько продлится этот марафон? Моё сердце тоже начинает давать сбои. У меня теперь сверхзадача — пережить маму. Ладно, будем жить.

Но есть ещё один дом — моя хата. Так её всю жизнь называли и моя бабуля Фрося и дед Севастьян, и, конечно же, так называл её и я. Бабуля говорила: «Заходь, деточка, у хату…». Дед строго вопрошал: «А чего двери в хате настежь?». Хоть её, хаты, уже более четверти века нет (снесли её, а на этом месте построили новый дом другие люди), но она всё равно существует. В моей памяти, в моём сердце. Как бывают у фронтовиков фантомные боли: руку потерял в бою, или ногу ампутировали в госпитале, а всё равно болит, будто есть она — рука или нога. Так вот, моя хата, как фантомная боль. Нет её, хаты моего детства и юности, а всё равно приходит ко мне во сне. Не часто, очень редко, но приходит. Когда мне плохо или пасмурно на сердце, вот тогда ангел-хранитель и посылает мне такие сны. Я видимо черпаю оттуда, из закоулков моей памяти силы, чтобы идти дальше. Ведь никто ещё достоверно не определил природу сна, что и почему снится человеку. А может это память моя делает свою незаметную работу и даёт опору, без которой человеку никак.

Если собрать все дни и месяцы, проведённые мною (а это детство, юность и приезды в отпуск уже взрослым человеком) в моей родной хате наберётся лет пять, пять с половиной. Это меньше десятой части моей жизни. Всего то?! А глядишь ты, что то успел сделать мой маленький дом, моя хата, что то смог заложить во мне, чтобы моя жизнь стала такой, какой она стала. Конечно, не просто сама хата, а люди в ней — мои родные бабушка и дедушка. Они никогда меня не баловали, не заваливали подарками, как это делают современные бабушки и дедушки. Дедуля был суров, от него можно было вместо подарков запросто огрести на орехи. Жили мы небогато, но я всегда знал наверняка, как то, что завтра будет день — дед и бабуля меня любят и отдают мне всё, что могут.

Моя хата, кажется, тоже наблюдала, как ребёнок растёт, превращаясь в мальчика, подростка, юношу, взрослого человека. Как могла она давала мне приют, тепло, уют, покой.

Я уже упоминал, что дед сам поставил хату в 1928 году. Дом получился небольшой, но уютный, прочный и надёжный (простоял почти 70 лет и если бы не снесли, стоял бы ещё долго). Хата у дедули получилась, как термос. В жару в ней прохладно, а в холода — тепло. Видимо всё дело в материалах. Глиняная мазаная хата, крытая соломой. Потом, когда я уже учился в шестом классе, мы с дедом вдвоём перекрыли её шифером. За несколько дней, летних, погожих, управились. Мы с дедом ползали поверху, а сни-

зу бабуля давала советы, на что дед неизменно под нос бормоча, посылал её с советами подальше. Мне хата, крытая соломой, нравилась больше. Она была точь в точь, как на картинах художников.

Бабуля была чистюля и прекрасная хозяйка. Поэтому хата выглядела, как картинка. Чистые беленые стены, аккуратная «прызьба» (завалинка), которую бабушка старательно «рудыла» (мазала рыжей — «рудой» (укр.) глиной). Наличники окон и косяки дверей, сами двери покрашены весёлой красно-коричневой краской. А ставни, рамы окон — беленькие, в разноцветных узорах. Три окна во двор, одно в поле (на огород) и одно маленькое оконце, с тыльной стороны, из кухни, глядело на кусты малины за хатой. А сверху жёлто-серая крыша из соломы. Из неё торчит «дымарь» (труба дымохода). Не хата, а загляденье. По крайней мере, для меня ничего лучше не было.

Знаете, есть одна особенность в сельском доме. Поскольку он одноэтажный и отделён от улицы (двора) только сенями, то ты сразу попадаешь из дома на улицу, или с улицы в дом. Когда входишь в подъезд многоэтажного, многоквартирного дома, то пока идёшь вверх по лестнице или едешь в лифте, тебя окружают чужие запахи. Запахи подъезда, подвала, запахи из чужих квартир. А здесь только шагнул через порог, и сразу попадаешь в родной дом с его уютом и родными запахами.

Самые чёткие воспоминания — зимние. Раньше, в годы шестидесятые-семидесятые, на Украине были нормальные зимы. Бывали морозы до минус 20—25 градусов. Бывали снега, как и положено зимой. Хата стоит заснеженная, как на рождественской открытке. Сверху на крыше толстый слой снега, из него торчит дымарь, из которого к небу поднимается ровный столб дыма. Значит, в хате топится груба или печь. Весь сад, огород и колхозное поле за ним укрыты ровным-ровным, толстым (порой до пояса) покрывалом белого и пушистого снега. Не высокое, ярко оранжевое солнце стоит над селом, окрашивая снег в красивые розовые тона с голубыми тенями от деревьев и строений. Когда подходишь к хате, снег звонко поскрипывает под ногами, и ты уже ощущаешь холод, который подбирается к пальцам ног. Но ещё пара шагов и ты толкаешь дверь в сени хаты. А за дверью на тебя наплывает запах керосинки, на которой тонко посвистывает чайник. Бабуля керосинку терпеть не могла, повторяя: «Як вона мне в душу впеклась, та чёртова керосинка — на ней чайник час закипает...». А дальше, из сеней, вторая дверь уже в саму хату. И ты с мороза попадаешь в кухню. А там настоящая печь, в ней потрескивают дрова, в топке видны языки пламени. И ты, как лунатик, тянешь руки к огню, ощущая пальцами его благословенное тепло. Вот это ощущение — быстрого перехода из враждебной среды (холод и мороз) в уютное тепло своего родного дома, где тебя всегда ждут, уже столько лет отзывается в сердце сладкой болью воспоминаний.

Если перейти через улицу, пройти через соседский двор бабы Усти, спуститься по её огороду вниз, там за огородом ставок (пруд). Зимой он

промерзает, тем более у берега, где камыши торчат, мелко. Вот на этом месте мы, сельские пацаны с нашей улицы, расчищали от снега площадку, чтобы играть в хоккей. В валенках, в фуфайке, подпоясанной дедовским ремнём, шапка на затылке, рот до ушей, щёки горят. Носишься с самодельной клюшкой (из ствола деревца с корневищем, пока сделал — упарился), падаешь на лёд, забиваешь шайбу. А уже сумерки, шайбы почти не видно, она иногда залетает в камыши, погода начинает портиться, снег пошёл всё гуще, ветер разгулялся. И вот, когда уже совсем играть невозможно, шатаясь, бредёшь через огород бабы Усти, через улицу в свой двор, в родную хату. Вломился в сени и замер. Бабуля Фрося охнув, запричитала: «Боже, та ты ж весь задуб, як снежная колобашка...». Начинает меня рассупонивать, потому что у меня пальцы уже не гнутся. Из сеней переходишь в кухню. А печь уже нагрета, в ней на угольях стоят чугунные горшки, которые бабуля ловко передвигает ухватом. Я смотрю на её лицо, освещённое багровым отсветом угольев из печи. В хате тепло, уютно и пахнет вкуснющей картошкой, запечённой вместе со шкварками в чугунке. Бабушка скоренько собирает на стол, дед, перекрестившись на икону, со словами «дурю-бурю» (дай боже здоровья), глотает свою вечернюю «румку» самогона. Набегавшись на морозе, я лопаю картошку, аж за ушами трещит. Бабушка приговаривает: «Сашик, та ты хоть жуй, а то ковтаешь, як качка!».

А непогода разгулялась! Слышно, как ветер воет в дымоходе, да сквозь стёкла окон видно, как снег вихрится по двору. Замигала лампа под потолком кухни. Помигала-помигала и погасла. Видать на электростанции что-то с дизелями, или что там у них работает. Бабушка берёт с приступка печи керосиновую лампу. В отблесках жара углей из печи видно, как бабуля снимает стекло лампы и зажигает спичку, поднеся её к фитилю. Огонёк лампы устойчиво горит этаким маленьким золотистым гребешком. Отрегулировав уровень огонька, бабушка, чуть нагрев стекло, устанавливает его на лампу. В хате уютный полумрак, тепло, из углов выползают длинные тени. Дедушка с бабушкой ведут неспешный разговор, она убирает со стола. А я уже потихоньку плыву. Набегался на свежем воздухе, попал в тепло, налопался, как крокодил. Бабушка замечает, как я начинаю клевать носом. «Лезь, деточка на печь, я там уже постелила тебе, только ночью осторожно, не свались». Я становлюсь на лавку, отодвигаю занавеску на печи и забираюсь в уютное тепло. Под головой подушка, лежишь на толстой подстилке, в ногах одеяло. Пахнет печью, углями, немного извёсткой. Слегка качнулась занавеска. Это кошка Машка запрыгнула на печь и подвалилась мне под бок. Она любит так спать. Привалилась ко мне и заурчала, затарахтела своим убаюкивающим похрапыванием. Ветер гудит в дымоходе, над крышей хаты закручиваются снежные хороводы. Но ты уже ничего этого не слышишь, проваливаясь в сладкий сон детства.

Вы все видели фильм «Вечера на хуторе близ Диканьки»? Как красива зимняя ночь перед Рождеством! Вот и наше село выглядит так же, как в фильме. Заснеженные крыши хат, только дымы подымаются из труб

в ночное небо. Звёздное зимнее небо, серп месяца повис над землёй, заливая всё вокруг серебряным призрачным светом. Только Солохи и Чёрта не хватает на небосклоне. В хатах уютно светятся окна. Бабуля пошлёт принести из погреба миску квашеной капусты и несколько солёных огурцов из бочки. Мухой сгоняешь в погреб, а потом стоишь на пороге хаты, слегка озябнув в накинутой на плечи фуфайке, хрустишь огурцом и смотришь на ночное село. В воздухе пахнет чистым снегом, дымом из трубы хаты, потягивает запахом навоза и коровы из хлева, и далеко, где-то на соседнем кутке (углу) слышится звонкая песня. Какая-то подвыпившая компания возвращается из гостей. В морозном воздухе звук разносится далеко-далеко. Картинка, как в мультфильме, который появился, когда я уже был взрослым, называется «Жил был пёс». Красота!!! Озябнув, вваливаешься в тёплую хату, а дед бурчит: «Ты шо, за капустою у сельпо бегал?!».

Знаете, как пахнет свежее бельё, занесенное бабушкой в хату с улицы морозным зимним днём? Я до сих пор помню этот запах. Да никакая «морозная свежесть» стирального порошка «Тайд» и близко не стояла.

Сидишь на полу, на чистых половиках, играешь с маленькими, пузатыми котятами. Глазки у них уже прорезались, розовые рты раскрыты, пузико тёплое, толстое, хвостик дрожит. Они ползают вокруг тебя, тыкаясь в ладонь своими мордочками. Дед вечером читает толстую книгу, сидя на кровати. Он сидит в чистом нательном солдатском белье. Старый солдат, прошедший три войны не признавал никакого «исподнего» (трусов и маек), кроме кальсон с завязками и нательной рубахи. Котята время от времени залезают на пальцы его босых ног. Дед прекращает бормотание над книгой, отрывается от чтения и, глядя поверх очков на котят, произносит с непередаваемым выражением: «От же, гыдота…» (т. е. гадость). У меня на всю жизнь передалась от деда такая же привычка. Глядя на всю эту пушистую братию — котята, щенята, тигрята, я тоже говорю: «Гыдота!» и улыбаюсь при этом. Бабушка сидит на широкой лежанке возле грубки. В грубке потрескивают дрова, и по всей хате идёт ласковое тепло. Бабушка расчёсывает длинные седые волосы костяным гребнем. Волосы издают тихий шелест и слегка потрескивают. Вот эта картина навсегда в моей памяти и подсознании называется «мир и покой».

Я же говорил, что дед сделал хату, как термос. В летнюю жару в хате стоит прохлада. Она особенно приятна, когда ты половину дня напечёшься на солнцепёке, шагая по полю за коровой, а потом медленно причапаешь домой, снимешь сапоги, отмотаешь портянки и, ступая босыми ногами по чистым половицам сеней, подойдёшь к ведру, накрытому фанеркой, зачерпнёшь ковшиком вкуснейшей колодезной воды и пьёшь, наслаждаясь, глядя из полутёмных сеней на двор, залитый ярким полуденным солнцем. В хате пахнет травами, чистотой, немного керосином тянет из сеней и лёгкий летний ветерок шевелит беленькие занавески на открытых окнах. А под окном куст сирени и мальвы цветут, над соломенной стрехой шеле-

стит старая шелковица. Тёмной летней ночью, когда лежишь в хате, а на улице ни огонька, то такая звенящая тишина сгущается вокруг и такая темнота стоит, что если поднести пальцы к самому носу, то ничего не видать. И кажется, что ты один во всей вселенной. Но тут гавкнула собака в своей будке, и ты радостно улыбаешься в темноте. Ага, всё-таки не один, есть ещё собака, а вместе мы не пропадём.

Когда уже взрослым человеком, после окончания училища я прилетал в отпуск и бывал дней по десять, максимум две недели в родной хате, я замечал одну странную вещь. Работа лётчика предполагает аккуратное обращение со временем. Часы и минуты полёта, расчёт остатка топлива, расчёт времени прибытия до минуты, время вылета в наряде, часы месячной саннормы. Ты, как белка в колесе, бежишь по кругу, а над тобой властвует неумолимое время и календарь.

А тут, прилетел, приехал, дошёл до родной хаты, переоделся с дороги, умылся. Бросил часы на стол и время, как бы останавливается. Родная хата говорит: «Успокойся, Сашик, ты уже дома, никуда спешить не надо, остановись, отдышись, у тебя впереди вечность!». Рядом родные люди, роднее не бывает. Попил с дедом самогона, поспал на горище (чердаке) на сене. Дышишь воздухом родины, над головой шумят яблони старого сада, походя можно набрать за хатой горсть малины и запихнуть её в рот, наслаждаясь нежным вкусом и ароматом. Ходишь босиком по траве от колодца и до дедовой пасеки. И на хрена тебе те часы? Солнце встало — значит утро, солнце садится за старый осокорь — значит вечер. Какой сейчас день недели — среда? Или пятница? А тебе какая разница? Оно тебе надо? Живи и радуйся. Ты дома, а это главное. И такая умиротворённость в душе, такой покой на сердце. Вечером сидишь на пороге хаты, привалившись плечом к косяку, смотришь на заходящее солнце, слушаешь тихий разговор бабушки с дедом, видишь, как по улице возвращается стадо коров с выпаса, ласточки низко летают над хатой, а вокруг такой покой, что и не передать.

Много-много лет прошло. Нет уже бабули и дедули. Нет старой хаты. Всё осталось только в моём сердце. Навечно. Как планета Земля отпускает в межзвёздное пространство свои космические аппараты, так и моя старая хата с моими родными людьми отпустили меня в дальний полёт по жизни. Звезда давно погасла, но свет её лучей до сих пор летит в пространстве и времени, удерживая меня на правильном курсе. И пока я продолжаю лететь, так и будет.

«Как спалить вертолёт»

Как спалить вертолёт? Да запросто, если в голове твоей опилки, как у Винни Пуха. Ну не совсем опилки, просто отвлекаться не надо. А так получилось то, что получилось. Небольшое объяснение. На вертолёте МИ-6 много всяких нужных в хозяйстве агрегатов и систем. Среди них есть и такая — СЗТВ (система защиты турбины винта). Если двигатель пойдёт в разнос, т.е. превысит допустимые обороты, эта система выключит его. Её датчики СПО — 1Р (сигнализатор предельных оборотов) настроены на предельно допустимые обороты турбины 11100, плюс 100, минус 150 оборотов. В начале каждого дня полётов, после запуска двигателей, система СЗТВ проверяется в режиме «контроль». А потом ставится в режим «работа» и экипаж спокойно работает целый день. Через определённое количество часов налёта, как правило, перед проведением регламентных работ определённой формы, двигатели вертолёта после заруливания в конце дня, выключаются не командиром кранами останова, а второй пилот нажимает кнопки на пульте у себя справа над головой. Я для чего всё это нудно рассказываю? Чтобы объяснить, чего я сотворил при помощи своих шаловливых ручонок.

Ясный жаркий летний денёк. Мы уже налетались до одури, сделали дневную саннорму — 7 часов, из них с подвеской налетали шесть с гаком. В жару в летнем небе болтанка не слабая, да ещё грузы попадались капризные, много взлётов-посадок выполнили. Нет, я не устал, просто после посадки малость расслабился. Вертолёт тихонько катится по взлётной полосе, я притормаживаю машину и плавно разворачиваю её влево, на пятую рулёжную дорожку. По ней, прямо на перрон, и чуть-чуть довернув влево, вкатываемся на угловую стоянку номер тридцать семь, где у нас и выполняются все регламентные работы. Ещё утром, перед вылетом, когда проверяли СЗТВ, механик мне сказал: «Командир, после полётов движки будем выключать СЗТВ, машина становится на форму». И вот заруливаем. Механик напоминает: «Движки выключаем СЗТВ». Понятно, убрал режим до малого газа, вертолёт помалу катится вперёд. Второй пилот открыл предохранительные колпачки и перевёл тумблеры в нужное положение. Я опять ввожу двигателям обороты, они набирают мощность, и на приборной доске загорается два красных табло «предельные обороты левого и правого двигателя». Вкатились на стоянку, заскрипели тормоза, мы остановились, я перевёл раздельное управление двигателями в режим малого газа и нажал кнопку на бортовых часах АЧС-1 для отсчёта времени. Двигатели положено охлаждать две минуты. В наушниках слышен обычный послеполётный базар. Диспетчер ПДСП спрашивает, какую заправку оставите на вертолёте, штурман что-то говорит о налёте часов и задании, я, повернув влево голову, смотрю через открытый блистер вниз

на встречающего техника, он чего-то кричит, но мне не слышно. В наушниках раздаётся голос бортмеханика: «Две минуты, выключаем двигатели!», это он посмотрел через моё правое плечо на часы. И я, отработанным движением, за много-то лет, резво поднимаю свои рученьки шаловливые, нажимаю на гашетки и двигаю краны останова назад. А в это время второй пилот, повернувшись вправо, утапливает пальцами обе кнопки на пульте СЗТВ.

Приехали! Сигнал на механизм останова МО-23 пришёл одновременно от системы СЗТВ и от кранов останова. Движки то выключились, но золотники в механизмах не дошли до конца и топливо не отсеклось и течёт на горячие двигатели. И загорелось. В подкапотном пространстве обоих двигателей. Механик у меня золотой, не то, что его командир-раздолбай. Мгновенно задействовал противопожарную систему, разрядив баллоны в подкапотное пространство. Они сработали, но на приборной доске горит табло «Пожар». Значит, до конца не потухло. Техники похватали огнетушители со стоянки, бортмеханик открыл трапы движков, и дотушили уже вручную. А я сижу в пилотском кресле, весь такой задумчивый-задумчивый и мысли в голове одна «веселее» другой: «Господи, вертолёт недавно из ремонта, всё новое, на улице жара, ни ветерка, если не потушим — придёт по мою душу прокурор».

Доклад механика: «Всё потухло, сейчас сделаем прокрутку обоим движкам, продуем и потом всё осмотрим!». Я сижу, как приклеенный к пилотскому креслу, жду. Сделали прокрутку, всё внимательно осмотрели — и механик, и техники, и инженер. Я сижу, жду. Слышу, снизу с бетонки, орут мне в открытый блистер: «Всё путём, вылезай, поджигатель!».

Вылез из кресла. Спина мокрая от переживаний. На дрожащих ногах спустился по трапу. Отдышался. Сам, вместе с механиком полез наверх, к двигателям. Пополз по трапам двигателей, посмотрел в открытые капоты. Шустренько потушили, даже цветов побежалости от огня на патрубках, трубопроводах и двигателях нет. Проводка нигде не оплавлена. Слез через верхний люк в пилотскую кабину, прошёл по грузовой до трапа и опять вниз на бетонку. Опросил закурить у бортрадиста, за две затяжки всосал сигарету и обматерил себя так, что аж сосны возле стоянки закачались.

После полёта доложил отцам-командирам, получил «дыню» размером, как вертолёт МИ-6. Мне проникновенно, в парламентских выражениях объяснили, что думают о моих «художествах», сказали, написать конспект и сдать зачёты по теме «Проверка СЗТВ». И милостиво отпустили, потому что я и так весь на «нерьвах».

Слава богу, завтра не в наряде. Пришёл домой, принял на грудь, обдумывая свою бестолковость. Это хоть и отрицательный, но всё же опыт. А два раза на одни и те же грабли я не наступаю. С тех пор и до самого конца лётной работы, как только механик говорит: «Внимание, выключаем двигатели СЗТВ!», я после всех необходимых операций (вывод и ввод

режима работы двигателей), сразу кладу свои ладони себе под попу и сижу на собственных руках, как сыч на ветке дерева и только глаза таращу — то на бортовые часы, то на краны останова. И на все вопли механика: «Две минуты прошло, мы сегодня двигатели будем выключать или так, до самой ночи, будем гудеть посреди стоянки!», я не реагирую. Кому надо, тот пускай и выключает. А родной экипаж, глядя, как я сижу на собственных руках, комментирует с улыбочками: «Командир, не боись, двигатели уже выключены, слезай с ручек!». Ни стыда, ни совести у людей, им лишь бы хаханьки, а я уже учёный.

«Бартер»

Июль 1981 года. Давно это было. Мы в дальней командировке за Уралом, в маленьком городке Игрим, что стоит на берегу красивой реки Северная Сосьва. Занесло нас от Печоры на 400 с гаком километров на юго-восток. Идёт третья неделя полётов, а всего мы пробыли на той стороне Уральских гор больше месяца. Работы хватает, летаем до одури, но мне ещё только двадцать два года, организм восстанавливается быстро, потому, как бы вечером не устал, утром снова, как огурец — зелен, бодр, к полётам готов.

Как я уже упоминал, одной из работ была укладка бетонных пригрузов на трубы газопровода, что пересекает разлившуюся красавицу Обь. Висеть приходится постоянно то над водой, то над баржей. Вертолёт весь в облаке водяной пыли, взбитой потоком от несущего винта. Она оседает росой на лобовых стёклах и блистерах пилотской кабины и в лучах солнца светится красивейшей радугой. Красота красотой, но от такого обращения — то вода, то солнце, то пыль, у нас хвост расклеился. Сам-то вертолёт МИ-6 штука металлическая, но на концевой балке, где и установлен хвостовой винт, есть так называемый фиксированный руль. Это такая штука, которая собственно и формирует красивый строгий контур задней части концевой балки. У самолётов на вертикальном оперении (киле) этот руль направления движется, управляемый при помощи педалей. А у МИ-6 он не двигается, закреплён намертво, просто изогнут в одну сторону, чтобы улучшить путевую устойчивость вертолёта на больших скоростях. Этот руль по конструкции напоминает крыло самолёта АН-2 — нервюры и силовой лонжерон обтянуты перкалью, которая приклеена специальным клеем. Конструкция выполнена довольно лёгкой, чтобы не нарушать продольную центровку вертолёта.

Так вот, от постоянной влаги, хвост расклеился, т.е. перкаль с этого руля начала отрываться, болтаться лентами, стали видны нервюры. Вертолёт

стал напоминать курицу, у которой из попы повыдергивали несколько перьев. Ну, куда это годится! Летать то можно, на управлении вертолётом это никак не сказывается. При определённых видах работ, для максимального облегчения машины, этот руль вообще можно снять, только одна из педалей при максимальных скоростях выдвинется чуть вперёд. Летать то можно, но вид у вертолёта ещё тот. Стали наши пытливые авиатехники вместе с бригадиром, а так же светлая голова бортмеханика думать, чем бы заклеить хвост. Додумались. Поскольку мы летаем над газопроводом, а его трубы обматываются в два слоя дорогущей импортной самоклеющейся плёнкой чёрного цвета. Мотает её на трубу специальная обмоточная машина. Плёнка эта с одной стороны блестит, как рояль, а с другой стороны она очень липучая, как большая изолента. Если слепить её липучими сторонами — фиг потом отдерёшь.

После полётов техбригада вместе с экипажем, гуляя по улочкам Игрима, добралась до складов нашего заказчика, треста «Приобьтрубопроводстрой». На этих складах, как в пещере Али-бабы, есть всё. Но, неимоверно важный завскладом нам заявил: «Вы в своём уме? Это импортная японская плёнка, за неё страна валютой платит, а вы её на хвост какого-то вертолёта хотите лепить?!». Короче, послал.

Раздосадованные, выходим за ворота складов. Сбоку от ворот на скамейке сидит мужичок. Оказался местный сторож. Попросил закурить, разговорились. Далее: «Чего приходили? За плёнкой? А он не дал? Про валюту говорил? Чего вы к нему попёрлись, надо было ко мне обратиться. А сколько надо? Рулона хватит? Спирт есть?». Всё!!! Пазл сошёлся.

Утром приходим на вылет, вертолёт — красавец, весь серого цвета, такая раскраска у нашего МИ-6 СССР-21196, копоть от выхлопных труб до самого хвоста. Зато фиксированный руль сверкает чёрной плёнкой, как рояль на солнце. Красота! Потом, когда через несколько месяцев наш экипаж пригнал машину в Новосибирск на ремзавод, там сильно удивились. Нам потом передавали: «Чёрте чем оклеили, хрен отдерёшь!».

В Игриме, рядом с нами, на соседнем щите базировался вертолёт МИ-6 с экипажем из Подмосковья. Машина у «москвичей» ещё древнее, чем наша, из движков текло масло, стекало на поддоны на полу грузовой кабины, они его из поддонов сливали в вёдра, процеживали через лоскуты от суконного одеяла и опять заливали в двигатели. В конце концов, правый движок у них заклинил, и вертолёт остался кучей бесполезного железа на посадочном щите. Теперь им надо ждать пока приедет комиссия, и привезут другой двигатель на замену. Я бы на их месте просил бы сразу два двигателя, но меня никто не спрашивал.

На всю округу, в радиусе 300 километров, остался только наш вертолёт. Работы немеряно, «заказчиков» полно, а вертолёт один. Картина маслом. Раннее утро, экипаж умывается, завтракает, а я, второй пилот, уже умылся, позавтракал и побрёл из нашей маленькой уютной гостиницы «Приобье» в аэропорт. Благо до него полкилометра. Идёшь по песчаной

дорожке, птички поют, солнце светит, сосны шумят над головой. Приходишь, а на заборчике в аэропорту сидят шесть «заказчиков», все с заявками. «Здравствуйте, Александр Владимирович! А мы вас ждём». Собираешь заявки, ждёшь экипаж, попутно интересуешься кое-чем. А «заказчики» помимо работы предлагают бонусы — там помидоры консервированные, там тушёнка (экипажу же нужно чем-то питаться, в гостинице меню не очень), а вот там больше налёт, но меньше посадок. Собрался экипаж, прошли санчасть, рассмотрели все заявки, и командир со штурманом вынесли вердикт: «Берём вот эту работу!». Пошёл обратно к «заказчикам», обрадовал одного, остальным не повезло, будем работать в другой раз. Господи, вспомню, сам себе не верю, что так было!

Летали, летали, но вышел из строя стартер-генератор правого двигателя. Нечем раскрутить турбокомпрессор при запуске. Что делать? Пока ещё привезут запчасть с базы, до которой 400 километров, и на чём привезут? Свет не ближний. Ага! Пытливые умы и взоры обратились к соседнему, «московскому» вертолёту МИ-6. Вы всё равно стоите, пока вам ещё привезут двигатели? Их инженер отказал наотрез. Нельзя, на аварийном двигателе должны стоять все агрегаты, что указаны в формуляре. Уговорили, угостили спиртом, напоили и наши техники сняли их стартер-генератор, поставили вместо нашего, и опять летаем. Полетали недельку, прибегает «москвич» и вопит: «Отдайте генератор, комиссия завтра прилетает!». Отдали, нельзя подводить хорошего человека, слава богу, неделю пролетали. Сидим возле вертолёта, думу думаем, как выкручиваться из положения. Наши не шлют запчасть, то ли оказии нет, то ли самого генератора.

И тут бортрадист Витя Таранченко, а у него хороший слух (бортрадисты глухими не бывают, им дальнюю связь вести) говорит, к чему то прислушиваясь: «Братцы, слушайте внимательно, по-моему, где-то в городке, кажись в другой стороне от аэродрома, авиационный двигатель свистит, причём вроде как турбину слышно!». Прислушались, и правда — свистит чего то. Экипаж, прихватив бригадира, одного техника и на всякий случай «жидкую валюту» (спирт), пошёл на звук, как ищейка по следу. Жара, июнь, пылюка — бредём потихоньку. Свист становится всё громче. Наконец вышли на другой конец посёлка. А там, то ли насосная станция, то ли какая-то электростанция, но в ней работает авиадвигатель. Спросили у местных работников, что это за движок работает. Они говорят: «А хрен его знает, сами смотрите!». Посмотрели. АИ-20 свистит в машинном зале. Такие ставят на АН-10,АН-12. Спрашиваем: «А у вас к нему запчастей случайно нет, старте — генератора, к примеру?». Ответ такой же эрудированный: «А хрен его знает, надо на полках подсобки смотреть!». Пришли, порылись на полках и в ящиках. Ну, ты глянь, лежит, красавец, стартер-генератор, чуть ли не в смазке. Но в отличие от нашего СТГ-12ТМ, этот называется СТГ-12ТМО. Но характеристики совпадают. Наш техник-бригадир, вместе с техником РЭСОС (радиоэлектросвязное оборудование самолёта) чуть не облизали его, внимательно-внимательно рассматривая. Всем «колхо-

зом» решили — должно подойти. Местные товарищи оказались ну очень душевными людьми, всем сердцем вошли в наши авиационные проблемы и уступили нам столь ценный агрегат. Тем более у нас с собой было. Отдали им всю канистрочку, чего пустую тару туда-сюда таскать. В ответ они, попробовав то, что мы принесли, ещё больше подобрели и дали нам машину, чтобы мы отвезли уже «НАШ» стартер-генератор (не на руках же его тащить, он весит, по-моему, 56 килограммов) и с ветерком доехали прямо до вертолёта.

Подошёл стартер-генератор как миленький. Мы запускали правый движок с пол тычка. Мы с этим генератором долетали до конца командировки. Вся командировка — с 15 мая по 20 июня. В мае налетали 80 часов и в июне 100 часов (продлённую саннорму). За командировку так надоели друг другу, что после прилёта на базу и сдачи заданий и оформления всех бумаг на неделю разбежались, чтобы не видеть до боли знакомые лица. По прилёту на базу сменный инженер осматривал прилетевшую издалека машину, которая становилась на участок трудоёмких регламентов, так называемую «тяжёлую», на форму. Сменный, мужик грамотный и внимательный, узрев этот самый СТГ-12ТМО, чуть с трапов двигателей не свалился. «Вы где его взяли? А где старый? Вы что, с ума посходили?!». Ну, где мы его взяли, я уже написал. Старый с собой привезли, он же по формуляру за этим бортом числится, значит должен быть на месте. Как говорил кот Матроскин: «Шарик, не будем нарушать отчётность!». Главное, мы уже на базе, работа выполнена, «заказчики» довольны, а у нас налёту — во-о-о! По самое не могу! До конца месяца можно гулять со спокойной душой. Мне потом бортмеханик Дим Димыч рассказал, как они с техником-бригадиром объяснялись с инженерами из АТБ (авиатехбазы). Но это уже детали, они к этому бартеру отношения не имеют.

«Тихий юбилей»

Знаете, есть такой анекдот: «Вы с алкоголем дружите? Дружить не дружу, но связь поддерживаю!». Я сейчас не про алкоголь, хотя с ним тоже связь поддерживаю. Я говорю об интернете, дружить — не дружу, но связь поддерживаю. А куда денешься? Всемирная паутина вошла в нашу жизнь, и с этим нужно считаться. Интернет — как водка. Хорошее изобретение, если пользоваться с умом. А если ума нет, тогда будут проблемы. Умом меня господь вроде не обидел, значит, интернетом я пользуюсь осторожно. Он облегчает доступ к информации. Правда информация информации рознь, и поэтому электронный базар надо фильтровать. Я никогда не ввязываюсь в обсуждения и дискуссии. Просто смотрю аналитические мате-

риалы, читаю серьёзные статьи, меня интересуют статистика, исторические документы, архивные материалы. У меня широкий круг интересов: политика, экономика, история страны, техники, авиа-, паровозо-, танкостроение, история и создание подводного флота всех стран, но нашей в первую очередь. Я не совсем обычный лётчик-пенсионер. У меня огромная библиотека. История техники — само собой, книги о Ленине, Сталине, книги Владимира Бушина, Николая Старикова, Натальи Нарочницкой, Юрия Мухина, Юрия Жукова, Анатолия Вассермана, Михаила Веллера, Сенека, Честерфильд, Моруа, поэзия Эдуарда Асадова, Есенина, Пушкина, прекрасные альбомы с репродукциями Рериха, Кустодиева, Поленова. Как в четыре годика научился буквы в слова складывать, так до сих пор не могу остановиться. Всё складываю и складываю. Раньше покупал огромное количество газет. Теперь все эти статьи можно найти в интернете, какой смысл покупать газеты, если они ко мне в руки попадают через неделю после тех событий, что в этих газетах описаны.

Возвращаясь к интернету. Если отмести всяких диванных «икспердов» и «аналитегов», то можно увидеть очень серьёзные интересные статьи Александра Роджерса, Ростислава Ищенко, Захара Прилепина и т. д. и т. п. Я не буду всех перечислять, это огромное количество авторов. У меня простой подход. Произошло какое-то событие, я обязательно постараюсь, как в суде «выслушать обе стороны». Самый простой пример — строится Крымский мост. Интересно почитать, посмотреть, послушать, что об этом говорит Дмитрий Киселев — Матвей Ганапольский; Ксюша Собчак — Владимир Соловьёв; Сергей Михеев — Леонид Гозман. Ну, вы принцип поняли. Интересно выслушать мнение Дмитрия Пескова, Госдепа США, Маргариты Симоньян, Марии Захаровой, Леонида Ивашова и многих-многих других.

Я не смотрю различные ток-шоу: кто на ком женился, от кого у неё дети или обнаружение внебрачного сына давно усопшей звезды. Но серьёзные программы или вопросы в них я стараюсь не пропускать. Мне интересно мнение Евгения Сатановского, Якова Кедми, Сергея Михеева, Натальи Нарочницкой. С удовольствием смотрю все выпуски программы «Бесогон» Никиты Михалкова. Всё это заставляет думать, думать, сопоставлять, искать ответы на вопросы, а порой и не находить их.

Я, очень издалека заходил, может быть сделал большое вступление. Недавно в интернете увидел картинку: темы вступительных лекций для одиннадцатиклассников гражданина Юрченко в Уральском университете. А потом и послушал его речи. Красной нитью прослеживается: мнение людей 1965—1975 годов рождения не надо брать в расчёт. Они «совки», продукт, порождённый тоталитарной системой, основа нынешней коррупции в России и т. д. и т. п. Короче, полный отстой. А про меня и говорить нечего, я вообще 1959 года рождения.

Я подумал, а почему этот «дяденька» взял такой временной отрезок в годах рождения? Всё понятно. Он боится, и сильно боится. Ведь если он

будет вешать лапшу на уши несмышлёным выпускникам, давно разучившимся думать (а для чего, по вашему, гробят советскую систему образования, тупо насаждая ЕГЭ?), а рядом окажутся люди, рождённые в СССР, то он сразу окажется — «а король то голый», это в лучшем случае. А в худшем случае и в морду могут дать. Вот, что мне не нравится во всемирной паутине, так это то, что «электронный» хам может писать любые гадости, оставаясь безнаказанным. А ты попробуй мне это в лицо скажи! Враз, огребёшь.

Дело в том, что люди в возрасте 50—60 лет, родились в Советском Союзе, успели повзрослеть, пожить во времена СССР. Они видели всё своими глазами, прекрасно помнят всё, имеют возможность сравнивать, им лапшу на уши не навешаешь, они ещё не в маразме и могут достойно ответить вот такому «Юрченко». Мне всегда было интересно, вот что движет такими особями? Теми, кто за деньги фонда Сороса готов написать любой «учебник» по истории, извратив все исторические факты, всё поставив с ног на голову. Неужели так хочется денег? Или они готовы прогнуться перед кем угодно в силу особенностей натуры?

Вот представьте. Ваши родители воспитывали вас, как могли, отдавали вам всё, что могли, любили вас, помогали по мере сил, а потом их не стало. И вот появляется такой вот «деятель» из университета и начинает вам объяснять — ваша семья была ненормальной, отец маньяк и пьяница, у которого руки из задницы росли, да они ещё по локоть в крови, а мать — падшая женщина, не достойная иметь детей. А ваш дом, в котором вы родились и выросли, вообще притон, в котором никогда, ничего хорошего не было, а то, что его снесли — это очень правильно. Ну и как вы будете относиться к этому существу? В лучшем случае, с брезгливостью, а вообще-то хочется в морду дать, да жаль не добраться до него и неохота руки марать.

Когда убили Советский Союз, да-да, именно убили, а не сам он умер (ведь теперь все знают, сто это была многолетняя операция, готовившаяся чуть ли не с мая 1945 года), мне было далеко за тридцать. Взрослый, состоявшийся человек. Меня уже не переделать, не перевоспитать. Я всё помню, много видел, много знаю и поэтому имею возможность сравнивать.

Приближается 7 ноября 1967 года — 50-летие Великой Октябрьской Социалистической Революции. Ты сидишь в школе на уроке и от нечего делать считаешь, а сколько тебе будет в 2017 году, когда будет 100-летие Великого Октября? Путём долгих вычислений чернильной ручкой на промокашке, выясняется потрясающая цифра — 58 с гаком лет! Когда тебе только 8 с гаком, ты даже не можешь представить себе эту немыслимую величину времени — 50 лет.

В воздухе витает настоящее предпраздничное ощущение, что-то неуловимое чувствуется. Школа украшена флагами, транспарантами, цветами. Наш район ЮГОК (Южный горно-обогатительный комбинат) расцве-

тает в праздничном убранстве. Да что там район, весь огромный Кривой Рог, город металлургов, горняков, машиностроителей, железнодорожников, город трудового народа, весь в красных кумачовых транспарантах.

Утром 7 ноября на улицах слышна музыка из репродукторов, из открытых окон домов (осень в этом году тёплая). Самое большое удовольствие — это пойти с мамой и папой на демонстрацию. Все вокруг нарядные, красивые, улыбаются. У меня в руке маленький красный флажок и воздушный шарик. Ты стоишь на центральной площади возле Дома Культуры в первом ряду, держась обеими руками за папу и маму, и смотришь на проходящие торжественные колонны рабочих людей. Всё это сопровождается торжественными маршами, впечатлений масса. И никакая это не «совковая» пропаганда! Это было на самом деле. Я чувствовал своим детским сердцем, что люди вокруг радуются искренне, от всей души. Торжественный голос диктора с центральной трибуны: «К площади приближается колонна шахты имени Ленина! Коллектив шахты выполнил досрочно годовой план к годовщине Великого Октября, добыв сверх плана.... тысяч тонн угля! Ура, товарищи!!!». Огромная площадь взрывается радостным: «Ура-а-а!!!». В воздух взлетают шарики, все машут руками, и всё это заглушает бодрая торжественная музыка. А по площади идёт парадная колонна. Впереди ветераны. На красных лентах, наискось через грудь, сверкают трудовые и боевые ордена. За ветеранами идут их сыновья и внуки. Несколько поколений работают на этой шахте. Такие же колонны у желдорцеха, у доменщиков, у агломератной фабрики. Идут, улыбаются, радуются. Простые люди, работяги. Такие же, как мой отец, как сосед дядя Федя, как отец моего друга Вовки. Простой рабочий народ, чьими руками и создавались те богатства Родины (заводы, шахты, доменные печи, электростанции, угольные и железорудные карьеры), которые будут успешно «прихватизированы» через три десятка лет «ударниками капиталистического труда».

А самым счастьем было, если папе удавалось впихнуть меня в огромный макет тепловоза ТЭ-3, который катился в парадной колонне его желдорцеха. На таком тепловозе батя проработал долгие годы. В этом макете-тепловозе полно детишек, чьи отцы идут в колонне или стоят в праздничной толпе вокруг главной площади. Я до сих пор помню то ощущение праздника, радости и внутреннего восторга от того, что ты живёшь в прекрасной стране, где всё для людей, и сегодня у моей страны большой праздник.

Незаметно пролетели полвека. И страна подошла к 100-летнему юбилею Великого Октября. По стране опять понесли портреты батюшки-царя Николая второго. Началось всё с мадам Поклонской. Я конечно уважаю её за смелость, стать прокурором Крыма в столь переломный момент, надо иметь мужество. Но когда она появилась с портретом царя на марше Бессмертного Полка, я насторожился. А дальше — больше, весь этот шабаш с фильмом «Матильда», хождение народа с портретами царя, хоругвями,

причисление его к числу святых великомучеников. Будто и не было Ленского расстрела, кровавого воскресенья, Россия не потерпела позорного поражения от маленькой Японии, не ввязалась в Первую мировую войну, царь довёл страну до краха и отрёкся от престола в самый трагический момент, по сути, сдав Россию либералам. А народ всё забыл и снова хочет батюшку-царя на царство. Как Доцент из «Джентльменов удачи»: «Тут помню, а тут не помню...».

Боже, как напряглись кремлёвские небожители, либералы, богема, средства массовой информации и прочая, прочая. Как по мановению палочки дирижёра, задолго до памятной даты, начался обстрел по площадям, т.е. по всему информационному полю. Мощнейшая реклама двух «нетленных» произведений «Троцкий» и «Демон Революции». Шурик Цекало и Костя Эрнст, продюсеры и создатели, вещали со всех экранов: «Нам не надо потрясений, видите, к чему привела революция, она сожрала не только своих детей, но и отцов-создателей!». Патриарх Кирилл напомнил и предостерёг: «Опомнитесь, дети мои, вспомните, что было, сколько крови пролилось!!!». Владимир Владимирович тоже осторожно высказался, тщательно подбирая формулировки. Нас призывают навсегда забыть, что когда-то мы сделали великий рывок и взлетели. Мы стали первой страной на планете Земля, которая показала всему миру, что можно жить по другому, не быть холопом, рабом, не жить, уткнувшись в своё корыто. «Манифест Коммунистической партии» является одним из величайших текстов, оцененных ЮНЕСКО. Самые две главные строки: «Исключить эксплуатацию человека человеком; построить бесклассовое общество». Всё просто и понятно. Что и было сделано в Стране Советов. Мы сами не понимали, какие ценности нам добыли кровью и потом, ценой невероятных мук и страданий, наши деды и прадеды. Видимо правду говорят: «Великое познаётся на расстоянии». Нужно было всё профукать, потерять, обменять на триста сортов колбасы и несколько пар джинсов, чтобы понять, что мы потеряли. Теперь поняли, да поздно. Нас опять отбросили на сто лет назад. Новые господа правят страной. А сколько нашлось «потомков» славных дворянских родов. Даже удивляешься, сплошные графы и князья. «Большевики выкосили элиту России, Сталин расстреливал сотни миллионов», это если почитать подсчёты псевдоисториков и того же Солженицына. А посмотришь на марши недобитых бандеровцев на Украине и престарелых фашистов в Прибалтике, и начинаешь сомневаться. Откуда же все эти уроды? Из каких схронов и склепов вылезли? Смерть любого человека, это трагедия. Через те суровые годы, что прошла страна во времена становления советской власти (и гражданская война, коллективизация, индустриализация) не могло обойтись без жертв. Этого никто не забывает и не отрицает. Но когда я смотрю, как создают мемориалы и поминают жертв репрессий, причём всех скопом — и невинных людей, и бандитов и убийц, осуждённых за реальные преступления, меня не оставляет мысль, когда же начнут вспоминать жертвы народные при становлении молодой

российской демократии? Эти тысячи и тысячи не рождённых, убитых абортами, спившихся, уничтоженных в бандитских разборках, кровавых национальных конфликтах (Сумгаит, Тбилиси, две Чеченские войны, расстрел Белого дома), умерших от наркоты, палёной водяры, покончивших собой от безысходности, от невозможности прокормить семью, потому что их заводы и фабрики были проданы за бесценок или попросту уничтожены. Или час не пробил, и можно осуждать только те времена, а сейчас всё для дела свободы и рынка? А когда придёт время поговорить о «святых» девяностых? В 2090 году или раньше? Как это ни страшно и цинично звучит, но хоть тогда были принесены жертвы, зато в результате образовалась, была создана могучая держава. А сейчас, в девяностые, угробили страну, уничтожили народа намного больше, чем большевики, и ради чего — для обогащения небольшой кучки мерзавцев!?

Нас тотально зомбируют. Пытаются заставить забыть свою историю, свершение той — великой страны, которая называлась СССР. Я не говорю «демократические» и либеральные СМИ и телевидение. Даже Владимир Владимирович не удержался и произнёс с трибуны Госдумы: «Советский Союз ничего не производил, кроме галош, которые даже в Африке не нужны были...», или в интервью на телевидении: «СССР так напугал весь мир своим Варшавским договором, что все до сих пор нас боятся...». Я всё это слышал своими ушами, и мне было немного неловко. Ну, не может не знать Гарант Конституции, что в СССР весь авиапарк, к примеру, состоял только из отечественных самолётов (от АН-2 до ТУ-144) из отечественных комплектующих, и мы эти самолёты и вертолёты продавали за рубеж, как горячие пирожки. А Варшавский договор появился только, как ответ НАТО и много позже. Но зачем же то Президент это сказал! Непонятно. А если я чего-нибудь не понимаю, меня это настораживает и хочется разобраться.

Я помню «святые», как выражается бабка Наина, девяностые годы, я их пережил. И вижу Россию 2017 года. Вижу, помню и могу сравнивать. Я уже писал, что благодарен Президенту, за то, что он сделал. Спас Россию от уничтожения, а нам оставалось около года до полного распада, поднял ВВП, увеличились золотовалютные запасы, вернул под нашу юрисдикцию месторождения, похерив соглашение о разделе продукции. Возродил армию и флот, а главное — я могу гордиться страной, в которой живу. Президент как то сказал, что в КГБ, где он работал, их воспитали в абсолютной преданности России, и её народу. Только на это и надежда. Не дай бог, Акела промахнётся!

Россия стоит на том мощнейшем фундаменте, на той опоре, которая когда-то называлась Союзом Советских Социалистических Республик. И память о той, моей великой Родине («я рождён был в Советском Союзе, сделан я в СССР» — поёт Олег Газманов), не даёт мне покоя, не даёт смириться с действительностью. Что всегда называют главным чувством, главной чертой, основой русского характера? Чувство справедливости! Никогда русский человек не смирится, если где-то несправедливость, кто-то

обижен, ограблен, унижен. И хоть Президент, как мантру повторяет: «Не будет пересмотра итогов приватизации», он же умный мужик и не может не понимать, что народ никогда не смирится с тем тотальным ограблением страны в девяностые годы. Сколько ни выплачивай материнский капитал, сколько не поднимай МРОТ до прожиточного минимума. Нам не удержать такую огромную территорию ста сорока семью миллионами населения, тем более, сейчас опять будет демографическая яма (это выстрел из прошлого, из тех же девяностых, дело рук Гайдара, Чубайса и Ельцина). Для того чтобы люди плодились, надо чтобы они верили — завод будет работать и через пятьдесят лет, и на нём будут работать и дети и внуки. А если жильё в ипотеку, за садик, за школу, за институт плати, то какие уж там дети и внуки? Как ни бегай по кругу, а всё равно упрёмся в вопрос: «Какую Россию мы строим?». Страну рабов, страну господ? Так это мы уже проходили. Я не призываю всё отнять и поделить. И это тоже было. Правда, великий Ильич говорил: «Бывает только диктатура капитала или диктатура пролетариата. Никаких половинок быть не может, не тешьте себя иллюзиями…».

Нас уже к юбилею предупредили, чтобы не вздумали даже мечтать о полёте. А «господам» напомнили, что бывает, когда они совсем зажрутся? Как вывозили сто лет назад капитал из России, как гуляли князья в Ницце и Монте-Карло, как просаживали деньги с русских имений в просвещённой Европе, так и продолжают. Хотя сейчас «крысы» со страшной скоростью скупают гражданство Мальты, Кипра и «Лондонграда». Говорит Президент о единстве, о национальных скрепах, а ему бац, прямо в лицо: то свадьба сына Гуциериева посреди Москвы, то судья из южных краёв закатила свадьбу дочери, такую, что аж телевизор поперхнулся.

Та чудовищная пропасть, что пролегла меж сверхбогатыми, я не могу их назвать россиянами, и бедняками и нищетой, не способствует единению России и опять ставит её на край пропасти! Или фраза Президента о том, что пересмотра итогов приватизации не будет, это прикрытие столь многоходовой и сложной операции, занимающей длительный срок, что о ней знает только узкий круг посвящённых. Дай то бог, дай то бог. Поживём, увидим. Но хотелось бы дожить.

Даже праздник придумали странноватый. 4 ноября — День единства и примирения. Типа, именно в этот день русское ополчение под предводительством Минина и Пожарского погнало поляков из Кремля. Кто и с кем един и примиряется? Я с Абрамовичем, или он со мной? Ребята, вы серьёзно?!

Мне так было горько и обидно смотреть, как 7 ноября по телевизору бедные дикторы изворачивались: «Сегодня, 7 ноября 2017 года в 10 часов на Красной площади состоится парад в честь того парада, который 7 ноября 1941 года…». А чего вы к этой дате прицепились — 7 ноября? Почему не 5 или 10? А нельзя, Костя Эрнст не даёт сказать, что именно произошло 7 ноября 1917 года. Вот и получается какая-то лабуда.

Как по команде, перед праздниками проснулись: «Вынести тело Ленина из Мавзолея!». Ух, какие шустрые ребята. Если хотите что-то вынести, откопайте Ельцина, соорудите Мавзолей (он уже есть — Ельцин-центр называется) и заносите и выносите, когда вам вздумается.

А посмотришь на могилу Иосифа Виссарионовича, всю утопающую в алых гвоздиках в день его рождения, и понимаешь — идеи бессмертны. Кстати, Сталин есть, а Сталинграда нет. Будто и не вручал Черчилль меч за Сталинградскую битву. Всё прямо как с «парадом в честь того парада, который...». Ну, вы поняли. А народ помнит Сталина не потому, что были расстрелы и ГУЛАГ, а потому «что при нём всё ворьё валило лес, а дети крестьян и рабочих становились маршалами и академиками». Это я вычитал в том же интернете, очень точно сказано и я с этим полностью согласен.

Смотрю я на нашу развесёлую жизнь и не перестаю удивляться. На Красной площади, с красным знаменем — Гена Зюганов. Ну, какой из него коммунист! Он в 1996 году уже один раз сыграл в рулетку с Ельциным. Уже почти четверть века в оппозиции. Хорошо, сытно, уютно, спокойно. А рядом Вольфович и Миронов. Прямо три престарелых мушкетёра, и Дартаньян, шустрый гасконец — Паша Грудинин. Только Миледи не хватало. Ага, нарисовалась — Ксюша. От «Дома-2», сверкая прелестями, и прямо в кандидаты. Не каждый вертолёт способен в воздухе вытворять такие кульбиты, как Ксения Анатольевна. Я в умилении от её фортелей. То в русском сарафане споёт: «За Русь — усрусь!», то спляшет перед православным храмом. Перед синагогой нельзя, всё мировое еврейство осудит, перед мечетью тоже нельзя — за оскорбление могут и зарезать. А перед православным храмом, да, пожалуйста! Чем не «Пусси Райот»? Провокации тоже надо делать с умом, а то глядишь, и прилетит.

Давно, ещё в первом классе, я увидел по телевизору фильм «Коммунист». Я смотрел на экран затаив дыхание. Евгений Урбанский, исполнивший главную роль, раз и навсегда определил образ того человека, тех людей, тех тысяч и тысяч, тех миллионов и миллионов коммунистов, кто поднял из руин, и не раз, восстановил, и не раз, страну, кто победил в страшной войне и создал ту, единственную и прекрасную державу, которой уже нет, но в которой я родился, вырос и стал человеком. Ту страну, под названием СССР, что появилась благодаря величайшему событию в истории человечества — Великой Октябрьской Социалистической Революции. Идеи не умирают, с тихим юбилеем тебя, Россия!

«Ни дня без приключений»

Обычный лётный день. Середина сентября, ясно, солнечно, погода прекрасная, лети куда хочешь. Ага, не куда хочешь, а надо развести вахту по дальним Командиршорским буровым. В грузовой кабине вертолёта помимо откидных сидений по бортам, их 32 места, по центру установлены ещё три блока по шесть мест. Итого — 50 мест. У нас сегодня столько пассажиров туда и обратно. Плюс их личные вещи. Всего получается загрузка более четырёх тонн. Работа знакомая, ничего необычного. Правда, сегодня мы летим с проверяющим. Командир лётного отряда Витольд Иванович Терехов проверяет технику пилотирования командира вертолёта МИ-6 Евгения Борисовича Ванчагова. Значит командир на своём левом кресле, а моё кресло второго пилота (правое) будет занято проверяющим. То есть весь полёт туда и обратно я буду сидеть на стуле между механиком и радистом.

Обычная предполётная суета. Уже закончилась заправка, мы взяли полную — девять с половиной тонн (т.е. заправлены все группы баков плюс оба подвесных — левого и правого борта). Лететь далеко на север, поэтому по пути туда и обратно мы будем дозаправляться на подбазе в Денисовке.

Подвезли в автобусе вахту с вещами. Я просматриваю перевозочные документы (заявки, списки, сопроводиловки), считаю вахту, они по моей команде поднимаются по трапу, размещаются на сидениях. Сумки под сидение, инструктирую народ, смотрю, чтобы привязались. Радист проверяет закрытие задних дверей, скоро подъедет АПА (агрегат запуска). Обычно перед вылетом только техбригада, а тут, зачем-то припёрлись начальник АТБ с инженерами, заявился наземный инспектор по безопасности полётов. Короче, лишние люди и толкотня возле вертолёта. Бортмеханик Дим Димыч, проходя возле меня со стремянкой, бурчит себе под нос: «На хрена они все припёрлись, толкутся возле вертолёта, только мешают...».

Наконец то, трап убрали, все двери закрыты, вахте строго настрого приказано, чтобы рукоятки красного цвета не трогали, с мест не вставали. Колодки из-под колёс убраны, АПА подсоединен к борту, уже гудит, давая электропитание в бортовую сеть вертолёта для запуска двигателей.

Экипаж на местах, все привязаны, кроме меня и штурмана. У стула привязных ремней нет, а штурман никогда не привязывается, ему тогда будет неудобно в своём «стакане» (штурманской кабине) крутиться. Радист мне дал резервную пару наушников, чтобы я не оглох к концу полёта. Он меня соединил тройничком с сетью СПУ (самолётно-переговорное устройство) и я теперь слышу все переговоры экипажа и диспетчера. Дальше, всё как всегда — тренаж в кабине по особым случаям в полёте, прочтение контрольных карт, запуск, прогрев систем, их проверка, выруливание, взлёт с полосы.

Взлетели, экипаж работает, мне делать нечего, смотрю вперёд на приборные доски пилотов и через лобовые стекла кабины, переговариваюсь с радистом и механиком. Стул специально отодвинул назад, ближе к входной двери в пилотскую кабину. Между командиром вертолета и командиром отряда Витольдом Ивановичем лучше не сидеть. А то командир отряда задаст какой-нибудь каверзный вопрос, а он это любит, а я не дай бог поплыву. Лучше сидеть чуть сзади и не высовываться. Так, если только переключить частоту на командной радиостанции на центральном пульте пилотов. Мне видно, как в передней кабине работает штурман. Он смотрит на карту, то на свои навигационные приборы, то на землю, то на часы, двигает бегунком навигационной линейки НЛ-10М. Короче, едем. Прошли поворотный пункт «Озеро» (это такое круглое озеро, почти в сорока километрах на север от аэродрома), перешли на чистоту «Района». Я сижу, откинувшись на спинку стула, головой прислонился к створчатой двери в пилотскую кабину. На этой машине в створках двери окошек нет, только на одной створке круглое отверстие — глазок, чтобы можно было из пилотской глянуть в грузовую кабину.

Вот в одну из створок кто-то постучал. Я отодвинул стул, развернулся, открыл дверцы, и мы с механиком выглянули в грузовую. Перед нами стоял вахтовик и, перекрикивая рёв двигателей и рокот редуктора, сообщил нам: «Ребята, там у вас пробочка из бачка выпала...». Мы с Дим Димычем (бортмехаником) переглянулись. Он доложил по СПУ: «Осмотр грузовой кабины!». Это положено делать через определённое время, помоему, через 20 минут полёта. Проверяющий, командир отряда, открыл в нижней части своей приборной доски специальный щиток, под ним находятся приборы контроля двигателей и главного редуктора. А мы с механиком вывалились в грузовую кабину, прикрыв за собой створки дверей. Вахтовик нас провёл к своему месту. А оно у него по левому борту, как раз возле первого иллюминатора, если считать от входной двери в сторону хвоста вертолёта. Я и Дим Димыч сунулись носами (голова к голове) в этот иллюминатор. Горловина левого подвесного бака не закрыта. В нём было залито 2250 литров керосина, и сейчас часть этого керосина из-за разрежения, всё-таки скорость у нас 220 километров в час, отсасывается из бака и тянется шлейфом за вертолётом. За нами керосиновый след, а выше бака, метра на полтора-два, огромная выхлопная труба левого двигателя, из которой летят горячие газы.

А сама пробка с такой продолговатой линейкой-штырём (они, эти линейки были не на всех машинах, потом их с пробок убрали) лежит между цилиндрическим баком и бортом вертолёта. Она может и не улетит никуда от тряски, даже на посадке, но вот керосин хлыщет... Заправщик горловину не закрыл пробкой, техники упустили, а бортмеханик не глянул, закрутился, вот оно и получилась «бяка».

Посмотрели мы с механиком друг на друга. Хорошо, этот иллюминатор почти над заправочной горловиной топливного бака, и самое главное, ил-

люминатор снимается, надо только открутить четыре барашка. Открутили барашки, сняли иллюминатор, положили под сидение. Вахта с интересом наблюдает за нашим марлезонским балетом. Димыч говорит: «Давай, Саня, ты худой, длинный, пролезешь в иллюминатор, а я тебя за ноги подержу...».

Снял китель, чтобы стать поуже в плечах, галстук заправил между пуговицами рубашки, и полез. Высунулся по пояс в иллюминатор, слава богу, тогда я смог пролезть, сейчас бы, с весом центнер, застрял бы, как Винни — Пух в норе у Кролика. Дотянулся до пробки, вытащил из щели за баком, развернул и сунул линейкой-штырем в горловину. Поток воздуха за бортом треплет, всё-таки 60 метров в секунду, Дим Димыч меня придерживает за ноги. Теперь пробку нужно аккуратно поставить в горловину, точно по центру, без перекоса. Там такие шарики — уплотнители по стенкам цилиндра пробки, а потом сверху нажать с усилием в центральный резиновый колпачок. Воздух в ушах и носу свистит, по глазам бьёт. Но щелчок я пальцами почувствовал, пробка встала точно на место и закрыла горловину топливного бака. Я задёргал ногами: «Димыч, тащи!!!». Механик помог залезть обратно. Мы поставили иллюминатор на место, закрутили барашки. Смотрю, левый рукав рубашки до локтя пропитался керосином, шлейф всё-таки. Ладно, поправил галстук, одел китель, причесался пятернёй. Посадили мы вахтовика на место, я его опять пристегнул, и мы попёрлись в пилотскую кабину. Зашли, закрыли дверцы, уселись на свои места. Механик доложил по СПУ: «Осмотр кабины закончен, все системы герметичны, борт — порядок».

«Дед» Терехов, командир лётного отряда, сразу повёл носом: «А чего это в кабине керосином воняет?». Механик объяснил, что где-то под передними сиденьями, видимо, лежит ветошь, малость пропитанная керосином, вот оно и пахнуло из грузовой кабины. «Дед» подозрительно посмотрел на наши мордуленции, но ничего не сказал.

Летим дальше. Штурман Анатолий Андреевич Буравлёв ведёт связь, выдаёт новый курс, мы прошли поворотный пункт Усть-Уса. Бортрадист Витя Таранченко слушает погоду по второму каналу (дальняя связь). Едем в сторону следующего поворотного — устье реки Лая, а дальше Захарвань и Денисовка, там мы будем дозаправляться. Я уже начал дремать. Тут Дим Димыч толкает меня и показывает пальцем на один из приборов на своей доске механика. Рабочее давление масла в двигателе от 3 до 4,8 килограмма на сантиметр квадратный, в зависимости от режима работы. А тут на левом движке нормально, а на правом меньше трёх.

И тут опять стук в дверку. Открываем, смотрим, тот же вахтовик. Как говорится «те же яйца, только в профиль». Говорит: «Ребята, у вас там с потолка что-то течёт». Я вылез из кабины, пошёл глянуть. Под главным редуктором Р-7 люк, из-под его края тоненькая струйка жидкости, и прямо на центральное сидение. Вахта раздвинулась, чтобы на неё не попали брызги и эта капель. Сидят и смотрят на меня. Я подставил палец под эту

капель, понюхал. Масло!!! Глянул на Дим Димыча: «Может залезть на сидение и люк открыть?». Тот показал знаком: «Не вздумай! Иди сюда!».

Зашёл в кабину, закрыл дверь, только сел и надел наушники, как слышу: «Давление масла в правом двигателе падает, уже меньше двух!». А это значит, что движок надо выключать, иначе мы запорем его, без масла, видать где-то течь, не зря же с потолка капает.

Двигатель выключили, идём на одном, на левом. Но впереди Денисовка, вот туда дотянули, сели с коротким пробегом по щебёнке и вкатились на заправочный щит. Выключились, выпустили вахту погулять по травке у ближнего лесочка, а сами стали разбираться. В Денисовке базируется ещё один наш МИ-6, вот его техбригада с нашим бортмехаником и стали вникать в проблему. Всё вытерли насухо, ничего ни откуда не течёт и не капает. Запустились, погоняли машину, выключились, посмотрели — всё нормально. И только на втором запуске, когда дали режим движкам побольше, то техник, стоящий на сидении под редуктором, засунув голову в тот самый открытый люк, заметил, что из-под неплотно затянутого хомута на маслопроводе выбивает масло. Вот оно и уходило из двигателя, скапливаясь на люке, пока не потекло вниз. Хомут затянули, как положено, всё вытерли насухо, долили масло. У техбригады базировочного вертолёта всё есть в запасе. Ещё раз прогоняли на всех режимах. Порядок, ничего не подтекает и не капает, давление в норме на обоих двигателях. Вертолёт дозаправлен, вахта заняла свои места, и мы поехали дальше на север. Всех развезли по буровым и к вечеру вернулись домой на базу.

На послеполётном разборе командир отряда сказал, что техника пилотирования у командира отличная, но вот экипаж, и организация работы в экипаже, и предполётный осмотр, и работа техсостава, и тр-р-р, и п-р-р… Короче, награда нашла каждого своего «героя». Это вам не волам хвосты крутить, это авиация, понимаешь… Ну, вы в общем поняли. Я как понял, так до сих пор и помню.

* * *

В Денисовке метёт. То закружит позёмок, бросая горсти колючего снега в лицо, то с неба сыплется такой бодрящий снежок, что удивляешься — сколько же его там этого снега на небесах, и кончится ли он когда-нибудь. А что вы хотите, зима в этих краях настоящая — с октября по апрель всё белым-бело.

Сегодня мы сидим на земле, нам не повезло, прогноз для полётов с подвеской не подходящий. Низкая облачность, не проползти с грузом на внешней подвеске. Вот мы и бездельничаем. Сходили на завтрак, поотирались в балке у «заказчика», теперь сидим в своих балках. Кто играет в нарды, кто сеть вяжет, а я валяюсь на койке, читаю книгу. От обогревателя идёт уютное тепло, слышно, как за окном монотонно бухтят дизель-генераторы на электростанции. А соседний борт летает. Экипаж Алика

Хайруллина сегодня работает танкером. У них в вертолёте установлена шестикубовая ёмкость на полозьях, вот они и возят соляру. Погода не ахти, но им прогноз подходит, и они пока ползают. Сходили один рейс на Чарка-Ю, а теперь заправились и улетели на север, к Командиршорам.

А мы дурака валяем. Мой командир Валентин Михайлович не в настроении, с утра зудит, как осенняя муха. Почему у командира Вали нет настроения, оно и ежу понятно. Люди, мол, летают, деньги зарабатывают, а мы их только проедаем, не заработав с утра ни копейки. А Валентин Михайлович страсть как не любит, когда у него налёт не идёт. Надоело играть в карты и вязать сеть, и командир со штурманом, радистом и механиком сели играть в «кинга». Есть такая разновидность карточной игры. Они играют, я читаю, поглядывая на картёжников. Как то не играется командиру, то ли настроение не то, а почему, я уже объяснил, то ли карта не идёт.

Издалека доносится гул, он усиливается и вскоре слышно хлопанье, и свист лопастей. «Шестёрка» (МИ-6) Алика Хайруллина плюхается на свой щит. Мой штурман с командиром переглядываются, взглянув на часы: «Интересно, чего это они прилетели намного раньше?».

Через некоторое время слышно, как в тамбуре дверей затопали унтами, и соседний экипаж с красными обветренными лицами ввалился в общий коридорчик и заглянул к нам на огонёк. На наши вопросительные взгляды Хайрулла и его штурман нехотя пояснили: «Погода, полная ж… па, ни зги не видать, вот они и не нашли свой Командиршор и вернулись обратно с солярой».

Я хорошо знаю своего командира, пролетал с ним довольно долго и примерно догадываюсь, что он сейчас скажет. А говорит командир Валя следующее: «Хреновые вы лётчики, вот и не нашли буровую. Мы бы её обязательно нашли, даже в такую погоду!». Алик Хайруллин татарин, характер не простой, заводной. Он заводится мгновенно: «Вот если ты такой умный, возьми вертолёт, слетай и отвези соляру!». Так бы он ни за что не подпустил нас к своему вертолёту, а тут другое дело. Он, значит, не нашёл, а эти найдут! Пусть попробуют!

На это и рассчитывал Валентин Михайлович. Карты заброшены, мы начинаем одеваться, влезая в ползунки, унты и свитера. Командир даёт механику команду дозаправить вертолёт, штурман считает полёт, я пошёл к «заказчику» забрать заявку. В балке экспедиции накурено, хоть топор вешай. Богдан («заказчик») даёт команду Лиде, своей помощнице, выписать заявку, но выражает сомнение, хоть соляра на буровой нужна: «Вы то, хоть, найдёте?!». Я говорю: «Попробуем».

Вертолёт ещё не успел остыть, мы дозаправились, сели в пилотские кресла, пристегнулись, двери закрыты, пошёл запуск, прогрев, системы проверены, всё в норме, зависаем и взлетаем. Взлетели, набрали высоту, развернулись на курс и поехали на север. Погода вроде улучшилась, может метель утихает, вроде снег пошёл поменьше, видно чуть вперёд и под

собой. Леса, болота, речушки слегка просматриваются. Едем потихоньку, тем более прогноз лётный. Я кручу баранку, а командир Валентин Михайлович переговаривается со штурманом: «Всё путём, мы сейчас Алика уделаем!». Скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается.

Проехали больше половины пути и что-то погода совсем поплохела. Мы уткнулись в какую-то белую непроглядную стену. Уже не видно ничего впереди и под вертолётом тоже ничего не просматривается. Ни речек, ни ручейков, ни тёмных деревьев. Сплошная ревущая непроницаемая белая мгла.

Валентин Михайлович взял управление вертолётом на себя, прибрал скорость с 220 километров в час до 180. Между прочим, это почти 50 метров в секунду. Если во что-то влететь, «мама» сказать не успеешь! Командир поставил задатчик опасной высоты на радиовысотомере РВ-3 на отметку 50 метров, и мы потихоньку начали снижаться в этой круговерти. Перед самой буровой снижаться опасно, она имеет высоту почти 75 метров, поэтому надо подстраховаться. Едем вниз, по-прежнему ни фига не видать. Я второй пилот, моё дело не отвлекаться от приборов, контролируя пространственное положение вертолёта. Я мягко держусь за «ручку» и «шаг», мои ноги стоят на педалях. Я чувствую, как органы управления мягко двигаются, подчиняясь рукам командира. Краем левого глаза вижу, как взгляд Валентина Михайловича на секунду задерживается на всей левой приборной доске и мгновенно перемещается вперёд. Командир пытается через лобовое стекло рассмотреть хоть что-нибудь впереди. Штурман почти лежит на полу своей кабины, согнувшись в три погибели. Он тоже пытается увидеть землю. Какая там земля! Мы по-прежнему свистим в этой белой субстанции, именуемой метелью.

Загудел радиовысотомер. Под нами 50 метров высоты. Стрелка радиовысотомера почти не качается, видимо то, над чем мы летим, ровное. Странно, тундра всё-таки имеет какие-то холмики.

Валя переставил задатчик радиовысотомера на 30 метров и погасил скорость до 150 километров в час. Я думаю: «Сорок один метра в секунду, отвернуть не успеем!». Силуэт самолётика на авиагоризонте покачивается над линией искусственного горизонта. Мы идём ровно, только порывы ветра бьют по вертолёту и он недовольно вздрагивает, как умная лошадь, чующая опасность, но седок на ней (экипаж) малость заигрался. Я молчу, но по спине холодок. Неприятное ощущение, земля в опасной близости, но мы её не видим. Опять загудел радиовысотомер, командир потихоньку переставил задатчик опасной высоты на 20 метров. Мы ещё поползли вниз, снижаясь буквально по сантиметру. Как говорится: «Я не трус, но я боюсь!». По-моему надо прекращать эту игру. По себе знаю, что каждый в кабине ждёт, чтобы кто-то первым, но не он, высказал мысль: «А может, прекратим дурью маяться?!». Пусть меня считают трусом, но пора уже орать, не на магнитофон, а перекрикивая дурным голосом рёв двигателей. Командир у меня упрямый, тем более он бросил вызов Алику Хайруллину:

«Вы хреновые лётчики, а мы круче, чем яйца!». Как бы эти яйца не оказались всмятку.

Пока я додумывал эти мысли, краем правого глаза заметил какое-то тёмное пятно, промелькнувшее за моим правым блистером. Сначала я не понял, что это такое. Тем более оно выше вертолёта, выше лопастей несущего винта, а этого не может быть. Потому что такого не может быть вообще. Ещё одно пятно, ещё два, несутся вдоль быстро-быстро. Я понял!!! Я понял, это не заснеженные нижние части стволов деревьев. Какие деревья??! Выше вертолёта?! Господи! Они растут по берегам реки Лая, а мы попали в её русло, и прём между берегов. Лёд ровный, поэтому и стрелка радиовысотомера не прыгает.

Не нажимая кнопку СПУ ору во всю мочь: «Мы идём ниже деревьев по реке, и берега, по-моему, выше нас!». Это мне со страху так показалось. Подключился штурман, видать тоже что-то увидел: «Мы попали на прямой участок Лаи, впереди поворот, почти на 180 градусов, там берег, высокий яр, не впишемся!!!».

Командира Валю проняло, взял «ручку» на себя, «шаг-газ» вверх и мы ушли в небеса, подальше от греха и от земли подальше. На высоте 100 метров дружненько выдохнули, малость успокоились. Командир развернул вертолёт носом на Денисовку, передал управление мне, сказал: «Займи 300 метров, скорость 210, штурман, подскажи ему курс».

Едем, молчим, переваривем впечатления. А впечатлений, как говорится, полные штаны. Доехали до Денисовки, погода совсем взбесилась, коекак зашли, притёрлись на щит. Охладили, выключили двигатели. Я смотрю на лопасти несущего винта, как они замедляют свой бег. Всё медленнее и медленнее. Заскрипел тормоз несущего винта, вертолёт дрогнул, винт замер. Да, покатались. Пришёл «заказчик» Богдан, пнул в грузовой кабине ёмкость, полную соляры и вздохнул, лапидарно объяснил: «Идите вы… с такими полётами, солярка, блин, золотая получается!». И ушёл в снежную круговерть. Правда, к вечеру немного успокоился, мы его угостили, успокоение дошло до штиля. Зато за ужином экипаж Алика Хайруллина объяснил нам, какие мы лётчики и не надо лезть, куда не просят. А мы жевали пельмени и молчали. Говорят же: «Молчи, за умного сойдёшь».

* * *

Экипаж возил скотину. Прямо эпическое начало, чистая «Песнь о Нибелунгах». А чего, из песни слов не выкинешь. Вот и возит вертолёт МИ-6 коров на откорм. Я уже писал, как выполняются такие полёты в рассказе «Чем пахнет романтика». Но в данном случае романтика запахла, так уж запахла. Славный экипаж под руководством командира… А зачем вам фамилия командира? Страна и так знает своих героев, а мы их тем более знаем, как облупленных. Весь экипаж ещё жив, дай бог им здоровья и долгих лет. Правда уже давно не летают, но это не умаляет славы «героических» деяний.

Зима, глубокие-глубокие сумерки, это чтобы не сказать, что уже почти ночь. Заявились в деревню Харьяха, что стоит на берегу маленькой речушки, аж на 25 километров севернее Нового Бора. Посадка возле самой фермы, поближе к коровнику, чтобы скотину далеко не гонять, но при этом не сдуть крышу. А вокруг невысокие столбы ограды с длинными слегами. Внутри вертолёта скотина мычит, у бедных коровок стресс от таких полётов, а снаружи вертолёта снежный вихрь, от включённых посадочных фар толку немного, они больше мешают, создавая световой экран. В этой круговерти экипаж узрел прямоугольное тёмное пятно, недалеко от коровника. Оно, это пятно, очень контрастно смотрелось на фоне серого сумеречного снега, и главное, там вихрь был поменьше. Ведь навоз снежного вихря не создаёт, это вам не снег — лёгкий и невесомый. Да-да, именно навоз, ведь прямоугольное пятно — это навозная яма, с полужидкими продуктами жизнедеятельности крупного рогатого скота.

Точными, строго дозированными движениями органов управления командир аккуратно посадил тяжёлый корабль точно в центр навозной ямы. И капкан захлопнулся. Коровье дерьмо присосало вертолёт. Выражение «вляпаться в дерьмо» экипаж почувствовал во всей полноте. Я же говорил, что в этот раз романтика запахла по-настоящему. Это я не для того, чтобы поржать. Мы потом, много позже, в гараже, когда обсуждали эту эпопею под водочку и мировой закусон, поржали над навозными приключениями. А тогда экипажу было не до смеха. Оказывается, из дерьма выбраться намного сложнее, чем вляпаться в него. Вертолёт бьётся, его аккуратно пытаются раскачать, но осторожно. Не дай бог одно колесо выскочит раньше, перевернёшься, не успев парировать «ручкой» крен. Режим взлётный, а оторвать машину никак не удаётся. Коровы уже ревут не меньше вертолёта и от испуга ходят под себя. Навоз и в грузовой кабине, и под днищем вертолёта. Когда топлива осталось совсем ничего, с адским чпоканьем, обляпанная навозом «шестёрка» взмыла в звёздное небо, не хуже ракеты с космодрома Плесецк. На высоте 100 метров вертолёт поймали, он же инертный, его сразу не остановишь, и полёт к звёздам не состоялся.

Сделали маленький кружок и плюхнулись между заборами. Выключились, выгрузили скотину, ошалевшую от такого сервиса, и пошли ночевать, топить промерзшую избу и думу думать, что делать дальше. Как говорится утро вечера мудренее, но и утром мудрость не наступила. Топлива на борту осталось чуть. Его никуда не хватит. Ни до Денисовки, ни до Усть-Цильмы. Что туда, что туда-165 км, то есть приблизительно 45 минут лёту, это после прогрева всех систем. А на прогрев тоже керосин нужен. В Денисовке хоть народу поменьше, посадочные щиты в стороне от села. А в Усть-Цильме надо садиться на аэродром, там лишних глаз, ой как много! А увидев такой «обкаканый» вертолёт, чего люди скажут? Значит, надо лететь до Денисовки, но на чём?! Экипаж долго держал совет с техбригадой, поговорил с местным народом. Выяснилось, что почти в каждой близлежа-

щей деревне, и в самой Харьяхе тоже есть кое-какое машинно-тракторная хозяйство (чего вы хотите, советская власть вокруг, «застой» так сказать, это сейчас деревни почти умерли). Значит, там есть кое-какая техника, её обслуживают, потихоньку ремонтируют, промывают детали, сливают отстой, значит, может быть и керосин. Может быть! Но не гарантия. А делать всё равно нечего, надо пробовать и надеяться.

Взяли у местного председателя сельсовета машину, нашли какие-то бочки и поехал бортмеханик с техбригадой по округе милостыню просить. Объехали всё, куда зимние дороги были накатаны: Гусенцы, Новый Бор, Ермицу, Леждуг, обе Марицы (Верхнюю и Нижнюю), саму Харьяху. Сливали в бочки всё что нашли. Потом процеживали через лоскуты от суконного одеяла. Нюхали, смотрели на просвет, только что не пили. Вроде похоже на керосин, правда, с добавками бензина, масла, соляры и еще черте чего. Все эти действия по переливанию, процеживанию, перетаскиванию бочек проходят при бодрящем морозце, что отдельно добавляет жизнерадостности.

Всё что привезли и процедили, было перелито в подвесные баки. Топливомеры показали: «Шо то у баки налито!». А теперь самое интересное — запуск! Знаете сейчас, когда по телеканалу «Звезда» показывают военную технику, типа новых БМП и БМД (боевая машина пехоты и десанта), диктор с гордостью говорит: «На этих машинах стоят современные многотопливные дизеля, которые работают на любом топливе!». Мол, если боевые действия — что нашёл, тем и заправился. Хоть бензин, хоть соляра, да хоть спирт пополам с ослиной мочой! Ха, — новейшие дизеля! Многотопливные! Старенькие добрые двигатели Д-25В, что стоят на вертолете МИ-6, созданные конструктором Соловьёвым много-много лет назад, дали фору любому современному керогазу. Запустились движки!!! Температура газов в норме, давление топлива не скачет, гул двигателей вроде такой же. Ревёт пламя в камерах сгорания и струя раскаленных газов раскручивает турбокомпрессор и турбину винта. Ты гляди — двигатели тянут!!! Прогрели системы и понеслись (топлива то в обрез) на Денисовку, постоянно прислушиваясь и принюхиваясь. Прилетели уже на «лампочках» (так говорят, если горит табло «аварийный остаток топлива») и на одном самолюбии и молитвах. Как покупали за спирт керосин, приводили в порядок вертолёт — это отдельная песня. Кстати, в деревни, где брали остатки керосина, должок вернули весь сполна, причём нормальным керосином. Как говорится, долг платежом красен. Всё уже давно быльём поросло, но время от времени в гаражных посиделках или застольях по случаю дня авиации или чьего-то юбилея, прошлое возвращается. И опять взрослые серьезные люди ржут. Ну, ничего святого!

* * *

Зима. Глухомань. Борт идёт с Норильска на Мыс Каменный. Внутри вертолёта МИ-6 надёжно пришвартован гусеничный вездеход ГАЗ-71. Погода такая, что решение на вылет можно принять только с рубежом ухода. Запасных аэродромов в тех краях толком не найдёшь, расстояния приличные. От Норильска (аэропорт Валёк) до Мыса Каменного почти 600 километров. Вот экипаж и принял решение: если к рубежу ухода выясняется, что на Мысе Каменном погода на очень большого «любителя», т.е. лучше не лезть, то борт возвращается на подбазу «Факел». Это единственный вариант, приемлемый для этих условий.

Ехали-ехали и добрались до рубежа ухода. Сквозь свист и помехи в эфире бортрадист докричался, взял погоду и «обрадовал» командира: «На Мыс Каменный идти нельзя!». Пока согласовывали, разворачивались, какое-то время прошло. И ветер, до этого помогавший на высоте, стал врагом. Он съедал путевую скорость, как голодный котяра сосиски. Причём ветер усилился на всех высотах, а у земли особенно. Прогноз погоды такое усиление ветра не предполагал. Погода в тех краях меняется иногда так, что никакой прогноз этого предвидеть не может. Единственное место, где можно дозаправиться и куда надо дотянуть во что бы это ни стало — это подбаза «Факел». Надо дотянуть! И экипаж тянул. Бортмеханик собрал по всем группам баков топливо, перекачивая его в расходный бак, тысячу раз пересчитал, перепроверил, но топливомеры и расходомеры показывали очевидную вещь — топлива не хватит. Шутка: «Если не хватит, то чуть-чуть», здесь не проходила. Штурман метался по своей кабине, глядя то на карту, то на землю. Навигационная линейка НЛ-10М аж дымилась в его руках, так он пересчитывал путевую скорость, время прибытия и остаток топлива. Но остатка никакого не получалось. Все расчёты штурмана, как и топливомеры бортмеханика, показывали: надо садиться прямо в эту заснеженную белизну, пока движки ещё работают. Если они внезапно станут, то посадка на авторотации в тундре может очень плохо кончиться. А лютый ветер, завывая, упрямо тормозил вертолёт, у которого практически кончилось топливо.

Командир аккуратно посадил вертолёт в тундре. До подбазы «Факел» оставалось около 20 километров. Диспетчер на подбазе, представитель местного небольшого народа, пошёл на нарушение, выручил экипаж и доложил Норильску, что борт сел у него на точке.

Двигатели зачехлили, воткнули входные и выходные заглушки. Вокруг зима, снег, холод и ветер. Местная «восьмёрка» (вертолёт МИ-8), проходившая мимо, подобрала экипаж и добросила до подбазы.

Там, у геологов, взяли тягач, загрузили в него пять бочек с керосином, а это целая тысяча литров, и поехали в тундру к вертолёту. Ездили долго-долго, наступила ночь, но всё было напрасно. Экипаж в тундре вертолёт не нашёл. Пришлось возвращаться на подбазу ни с чем. До утра, а ночи

зимой в этих местах долгие, кое-как переночевали. А в утренних сумерках короткого северного дня погрузили эти пять бочек на борт местного вертолёта МИ-6, который стоял на соседнем щите. Прихватили с собой волокушу, чтобы таскать бочки по тундре. Предварительно штурманы обоих экипажей прикинули по пеленгу и удалению, где искать вертолёт. Взлетели и полетели согласно расчётам. Спасибо коллегам, местным вертолётчикам, расчёт оказался верным, и собратья выручили, нашли вертолёт в тундре. Стоит, как миленький. Конечно, с вертолёта искать сподручнее, чем с вездехода.

МИ-6 коллег сел, как можно ближе к заиндевевшей «шестёрке». Ближе то ближе, но два винта — диаметром по 35 метров! Выгрузили бочки, волокушу, и летающие собратья умчались по своим делам. А экипаж занялся очень увлекательным и полезным для здоровья делом. Стали перетаскивать на волокуше по одной бочке, подтаскивать их к вертолёту. Потом керосин переливать в ёмкости, такие квадратные вёдра из-под АМГ-10 (гидрожидкости), потом лезть по стремянке и заливать керосин в горловину подвесного бака. В общем, переливание тысячи литров топлива на хорошем морозце и свежем ветерке доставляет истинное удовольствие и занимает довольно долгое время. Обветренные, захолодевшие мордуленции и замёрзшие руки и ноги, никак не способствуют улучшению настроения. Если фотографии таких мордуленций поместить на обложку журнала, пропагандирующего здоровый образ жизни, боюсь, читатель не поверит.

Залили топливо, убрали бочки, стремянку, волокушу. Начали запускаться. Как примерно выглядит процесс запуска замёрзшего вертолёта, я уже описывал в рассказе «Командировка». Это сплошная рулетка, повезёт-не повезёт. Таки запустились, прогрелись, взлетели и мухой помчались на подбазу «Факел». Как сказал бортмеханик: «Если дюриты сорвёт и масло начнёт уходить, там его, аж 200 литров, успеем домчаться, пока вытечет!». И тут повезло, ничего не сорвало, и ничего не вытекло. Всё-таки надёжнее и живучее вертолёта, чем МИ-6 я ещё не встречал. На подбазе знакомый процесс: возврат бочек, волокуши, покупка за спирт тонны керосина, выражение благодарности местному населению, всем причастным и не очень. Надо привести себя в порядок, малость отойти от всего этого. А дальше — полная заправка, и вперёд. Если кто забыл — следующая остановка, Мыс Каменный.

Экипаж договорился не вспоминать и не говорить об этом целых 10 лет. Как говорит прокурор, должен выйти срок давности. Прошло более 35 лет. Срок давности вышел?!

Да, враньё всё это! Не было этого, это всё легенды и байки авиации, из тех, что рассказывают в курилках. А там так накурено, что в дыму ещё не то в голову взбредёт и может привидеться.

«Душа болит и сердце плачет...»

Сколько себе говорил, не лезь, не трогай эту тему! Но куда от себя денешься, нельзя же всё время стоять в позе страуса. А может, пронесёт беду мимо, испуг пройдёт и всё как-то само утрясётся? Нет, не пронесёт и не утрясётся. Тем более то, что произошло, это не дурная выходка злого волшебника. Эта беда готовилась долгие-долгие годы, планомерно, на неё не пожалели огромных денег, уж больно высокие ставки в этой страшной игре. Игра эта — «геополитические шахматы», причём не на клетчатой доске. Они, эти «шахматы» какие-то шестимерные, а в качестве пешек в этой игре используются целые страны и народы, их населяющие. Да и игроки, тоже игре под стать.

Маленькое отступление. Давным-давно, лет 50 назад, я впервые услышал по телевизору, а потом на магнитофонной записи у моего дяди Вити юмористические сценки в исполнении прекрасных Одесских артистов Виктора Ильченко и Романа Карцева. Я выучил эти сценки наизусть, до чего они мне нравились. И повторял, как попка: «Авас, авас!», «Собрание на ликероводочном заводе», «Раки, маленькие по три, большие по пять!». Ну, вы все знаете, о чём идёт речь. Потом, чуть подрос, обратил внимание на имя автора этих эстрадных миниатюр — Михаил Жванецкий. Уже взрослым, ещё во времена Советского Союза, купил книгу этого автора. Видел выступление тех же Ильченко и Карцева, где они рассказывали, как все трое, вместе — Жванецкий, Карцев, Ильченко, перебрались из Одессы сначала в Ленинград, потом в коллектив Аркадия Райкина в Москву. Они без утайки рассказывали, да и сам Жванецкий говорил, как им жилось во времена СССР. Не бедовали, не голодали — жизнь била ключом. Годы шли, и я, по мере обретения житейского опыта, особенно на фоне грандиозных событий в жизни моей страны (уничтожение СССР, становление молодой российской «демократии»), стал как-то по новому, осмысленнее что ли, всматриваться и вслушиваться в то, что мне говорит с экрана «мэтр» Жванецкий. Он же у нас «Дежурный по стране», почти каждый понедельник выступает. Я всё ждал, особенно последние 4 года, что он скажет о той беде, в которую попала наша с ним «малая родина» — Украина. Не дождался! Чем больше ждал и думал, тем больше убеждался — Михаил Михайлович, величайший приспособленец. Умный, как все евреи, обладающий чувством юмора, талантливый, он, тем не менее, умудряется жить хорошо при любой власти. С некоторых пор я понял, не надо ждать от этого человека ничего. Даже Андрей Данилко (Верка Сердючка) высказался, хоть коротко, но высказался, что он думает о событиях на Украине. А пан Жванецкий хочет и в Одессу ездить на фестиваль «Юморина», и на первом канале «дежурить по стране», да и про землю обетованную не забывает. Наш пострел везде успел. Но про трагедию 2 мая в Одессе, ни гу-гу!

Одним словом «властитель» человеческих душ, «Авас, авас, и раки по три» и ничего больше.

А я уже больше четырёх лет места себе не нахожу, плохо сплю по ночам, а после выпуска новостей или серьёзных передач, обсуждающих события на Украине, у меня зашкаливает давление, я пью лекарства или водку, иногда и то и другое вместе, но помогает слабо или не помогает совсем.

Очень много читаю, просматриваю материалы в интернете, читаю книги прекрасного человека Олеся Бузины, царство ему небесное. Когда-нибудь, я уверен, будет установлен памятник этому человеку или его именем назовут проспект или площадь в том же Киеве или в Москве. Так будет, я в это верю, по-другому и быть не может.

Читаю и думаю, думаю и сопоставляю. Я уже говорил, что беда, произошедшая с моей родиной Украиной, не в один день сотворилась. Эти дрожжи, на которых взошло всё то, что мы сейчас видим, это «тесто» было сотворено давно. Как только убили Иосифа Виссарионовича Сталина, и к власти пришёл Хрущёв, так всё и началось. Сразу прекратились планомерные операции по уничтожению бандеровцев. Самых лютых, тех кто командовал и направлял, не дали тронуть. Часть смоталась в Канаду, не зря там так любят этих «героев», уже выросли их дети и внуки и помогает украинская диаспора деньгами и советами.

Ещё с 1951 года американская разведка потихоньку начинала зондировать почву, вычисляя, где и в каких областях Украины, в случае вступления туда войск НАТО, «освободителей» встретят хлебом и солью, а где — огнём в упор. Всё скрупулёзно высчитывалось: где больше говорят на украинском, где на русском, какой этнический состав населения областей. Помилованные Хрущёвым стали возвращаться с Колымы, из-под Воркуты, осуждённые бандеровцы. Это к слову о Сталинском ГУЛАГе, «откуда никто не возвращался».

С территории сопредельных государств — Польши, Румынии, Венгрии, пошли на Украину «посылочки» и литература. Но пока был силён СССР, и мощно работала госбезопасность, все сидели тихонько, как мыши. Получали советские пенсии, улыбались и ждали. Дождались, выползли и теперь маршируют по улицам городов Украины. Судя по их рожам, это те, кто носил в схроны бандеровские жратву и горшки выносил. Тогда, в конце сороковых, начале пятидесятых, они ещё подростками были, как юный Лёня Кравчук, первый президент «нэзалэжной» Украины. Самые старые, которые отсидели в лагерях Колымы, уже давно сдохли. Хотя интересная вещь получается, самая паскудная гадость дольше всех живёт. Видимо и на том свете они и чертям на хрен не нужны. Судя по тому, сколько прожил палач из концлагеря Иван Стаднюк и этот упырь по имени Миша Горбачёв.

Я ещё в юности побывал во Львове в музее Ярослава Галана, украинского публициста, зверски убитого бандеровцами. Посмотрел документы и фотографии, отражающие «славный» путь (это им потом будут орать «ге-

роям слава») этих нелюдей. Сейчас читал покаянное письмо старой бандеровки, где она описывает зверства, творимые ею и её подельниками в сёлах Западной Украины. Как они детей прикалывали штыками к столу, как рубили топорами родителей на глазах у маленькой девочки, как старый бандеровец вырезал сердце у живой молодой девушки и, держа его в руках, глядел на часы, ожидая, когда оно остановится. От такого прочтения волосы на голове шевелятся, и кровь в жилах стынет. Не хочет старая бандеровская тварь уходить на тот свет без покаяния, страшно ей! Вы посмотрите документы, фотографии с мест преступления, протоколы допросов этих нелюдей. Вы навеки получите прививку и всю жизнь будете ненавидеть эту мразь, которую сейчас называют «хэрои Украины».

Я умиляюсь от гоноровых поляков, гордых потомков шляхты. Сначала они взасос целуются с этими мразями, готовят на своей территории в спецлагерях будущих героев майдана и карателей из зоны АТО. Понятно, у «пшеков» в попе засвербило, и в который раз ожила идея про великую «Польщу от можа до можа» (от моря до моря), да ещё сладкая мечта приверзилась, а вдруг удастся вернуть не только Львов и «Восточные Кресы», но и хапнуть всю правобережную Украину. Потом поляки вспоминают про Волынскую резню, и вдруг понимают, ЧТО они при помощи разведслужб США у себя под боком вырастили и тогда начинают давать задний ход. Хотя своих холопов и быдло иметь хочется. Какой же это пан без холопов? Вот и маются бедные наследники Юзефа Пилсудского, и хочется и колется. Как оно карта ляжет?

А там ещё, далеко за горизонтом, огромная и теперь уже снова мощная Россия, которую Польша уже несколько веков уж так «любит» и «любит», за то, что Россия не дала стать Польше империей, а так хотелось! Не понимают убогие, что государство, под названием Польша, несколько раз оставалось на карте лишь благодаря России. Но это их проблемы.

С того момента, как Украина получила роскошный подарок в виде своей «нэзалэжности» (независимости), прошло более четверти века. Подарок действительно царский. Хотя постарались не только цари, но и большевики, и товарищ Сталин, и Никита Хрущёв. Даже Ельцин, спьяну, не оговорил точно, да и в документах не прописал, а то бы Кравчук точно отдал бы тогда Крым обратно России, лишь бы получить остальное. А остальное было просто огромным, да ещё с Крымом в придачу. Прекрасное географическое положение, возможности транзита энергоносителей, плодороднейшие земли, запасы пресной воды, 52 миллиона образованного населения, развитая инфраструктура, металлургия, авиа-, ракето-, машиностроение, научные кадры, развитое сельское хозяйство, химическая промышленность, атомные и гидроэлектростанции, самое большое в мире Черноморское пароходство, два тёплых моря под боком, Чёрное и Азовское, мощнейшая военная группировка (три военных округа) да ещё погашение долга Украины, Россия, как преемник Советского Союза, взяла на себя. Господи, да при таких стартовых условиях

экономика Украины могла стать одной из крупнейших в Европе, конкурируя с Францией и Германией.

Украине очень хотелось самостийности. Вы посмотрите на фотографии митингов той поры на улицах Киева. Что на плакатах написано? Правильно: «Хватит кормить москалей!», «Ленивый северный сосед пусть сам себя содержит!» и т. д. и т. п.

Зато первый президент Леонид Макарович Кравчук, что обещал? Почитайте его слова: «Народ России всегда останется для нас братским, а русский язык всегда будет вторым языком межнационального общения» и т. д. и т. п. Вы вглядитесь в лицо этого благообразного старичка. Особенно в его глаза. Это глаза человека, который если не сбрешет, то жить не сможет. Я внимательно слежу за высказываниями этого «деятеля». То он обещает дружбу, то угрожает зачистить Донбасс до мёртвой земли, то сожалеет, что принёс независимость Украине. Во колбасит старого бандеровца (заметьте, бывшего секретаря по идеологии компартии Украины), любо дорого смотреть! Кстати, хотелось бы спросить: «Макарыч, а куда девалось Черноморское морское пароходство? Не могут же 280 вымпелов (кораблей) исчезнуть бесследно?». Боюсь, не ответит, иезуит, набожно закатив глазки к небу.

И пошло, и поехало. Каждый следующий президент Украины был хуже предыдущего. И через год после его избрания толпа вопила на улицах городов и весей Украины: «Банду, гэть! (долой)». Вороватого пьяницу, Леонида Даниловича Кучму, красного директора, сменил пещерный националист-пасечник, Витя Ющенко, большой любитель вышиванок.

А потом пришёл Виктор Хведоровыч Янукович, по прозвищу «профессор». У него логика базарного торгаша, но никак не президента «эуропейского» государства. Мне кажется, что свою «точку возврата» Украина прошла в 2010 году, задолго до майдана. Путин за три месяца два раза побывал на Украине (или наоборот — три раза за два месяца), предлагая «профессору» фантастически выгодные условия. Но логика сельского куркуля, сидеть одновременно на двух табуретках, пардон, это на языке политиков именуется «многовекторное развитие», а проще — покорное телятко две матки сосёт, сыграло с Януковичем и народом Украины злую шутку.

И вишенка на торте. Приход «Пэци Шоколадного». Вот уж на ком негде клейма ставить! Плюс «славная» когорта вокруг корыта в лице Юли Тимошенко, Яценюка, Гройсмана, Парубия, Турчинова, Ахметова, Коломойского, отмороженных нациков, очень «весёлой» Верховной Рады создали ту, непередаваемую, взрывчатую смесь, которая должна была рвануть. И она рванула! Да так, что кровь полилась и снаряды засвистели. Вы же всё видите. Можно смотреть московские телеканалы, украинские, видеть телерепортажи с места событий. Смотреть, сопоставлять, думать. Думать, и ещё раз думать.

Был такой прекрасный человек и здравый политик, настоящий государственник, депутат Верховной Рады — Евгений Кушнарёв. Одиннадцать

лет назад он трагически погиб от «случайного» выстрела на охоте. После того, как американские спецслужбы стали плотно опекать Украину, я в случайные выстрелы не верю. Если американцам что-то надо, то обязательно бывают «случайные» выстрелы, «неизвестные снайперы» хоть на Крещатике, хоть при расстреле Белого дома в России. А вы как думаете? Кушнарёв мог бы с помощью хорошей команды вытащить Украину, но не дали.

Когда то, давным-давно, ещё поздней осенью 1991 года, я прилетел в Киев, прошёлся по любимому Крещатику и зашёл в расположенный там магазин иностранной литературы. Я там всегда покупал книги ГДР и Польши по авиации. Увидел на кассе два маленьких календарика с фотографиями самолётов и протянул деньги, чтобы купить их. Здоровенная бабища, восседавшая за этой кассой, бросила мне в лицо: «Шо вы тут мне руськие рубли суёте, у нас уже свои карбованцы!». Сердце тихонько ёкнуло: «Почалось!».

Действительно, началось. И тележка по накатанной колее покатила к краю пропасти. Более четверти века проводилась кропотливая работа по разделению двух братских народов. Я вообще-то считаю, что это один народ, только говорящий на разных наречиях. За эти годы потихоньку, незаметно старались в ВУЗы не принимать абитуриентов из восточных областей Украины, зато приветствовалось поступление представителей «козацького» роду из Галиции. Менялся профессорско-преподавательский состав, и главное — в молодые уши и души старательно вдалбливалась наглая ложь. О притеснении украинского языка во времена «оккупации» лютой Московией моей нэньки Украины.

Знаете, как тяжело мне, рождённому в СССР, в Советской Украине, слушать эту брехню. Я же помню, что во всех школах, где велось преподавание на русском языке (русских школах) обязательными предметами были украинский язык и литература. Моя любимая учительница, Людмила Андреевна, на прекрасном литературном украинском языке знакомила нас с произведениями Нечуй-Левицкого, Леси Украинки, Остапа Вишни, стихами великого Кобзаря. Мы писали диктанты, сочинения, и даже сдавали экзамены по украинскому языку и литературе. А в школах, где преподавание велось на украинском языке (украинских школах) обязательными предметами были русский язык и литература. В почтовых ящиках в подъезде вперемешку торчали газеты и журналы на русском и украинском языках. В библиотеках и книжных магазинах всё было пополам — книги на украинском и русском. Мне было без разницы, на каком языке писать и читать. Лишь бы литература была хорошей. А она была хорошей, можно сказать — прекрасной. До сих пор в моём родном Кривом Роге, у меня в книжном шкафу половина книг на украинском, а половина на русском. У меня вышиванка есть, вышитая бабушкой и рушники, вышитые мамой и бабушкой. Снабжение моего огромного промышленного города Кривого Рога и соседнего, областного Днепропетровска, было нормальным. Всего было в достатке. Это только «машинист» Андрюша Макаревич говорит, что

аж в 14 лет первый раз попробовал колбасу. Вот трепло! Родился в 1953 году и только в 1967 году (14 лет) московский мальчик, сын руководителя Московского архитектурного института и не простой мамы в Москве в первый раз увидел колбасу. Ему вторит такой же голодающий — Лёня Гозман. Мол, в СССР ничего кроме голода и страха не было. Хочется просто плюнуть в их «честные» рожи. Ишь, наголодались ребята. Так лгать про жизнь в Советском Союзе могут лишь самые беспринципные и продажные твари, или видные представители либеральной «рукопожатной» общественности.

Когда, ещё во времена СССР, я побывал в Грузии, объездил вдоль и поперёк всю «угнетённую» Прибалтику, полетал по территории Российской Федерации, я уже тогда удивился столь разительному отличию в снабжении. Всё было видно на прилавках магазинов. Если не считать Ленинграда и Москвы, «оккупированные» окраины империи жили намного лучше, чем сам оккупант. Я же говорю, необразованному народу, особенно молодёжи, сейчас можно навешать любую лапшу на уши.

После украинского майдана и «рэволюции гидности» все будто с цепи сорвались. Боже, чего только не написано в интернете, не сказано по телевизору, не напечатано в прессе за эти 4 года. Правильно говорят, не важно, кто ты — немец, украинец, татарин, русский или негр преклонных годов, для меня есть два понятия — человек или нелюдь. Мало родиться человеческим детёнышем, нужно ещё стать ЧЕЛОВЕКОМ, и оставаться ЧЕЛОВЕКОМ при любых обстоятельствах. Я понимаю, что в интернете много троллей, которые стараются за 30 сребреников, как Иуда, натравить брата на брата. А сколько же дурачков, «диванных патриотов» и просто хамов и быдла, которые, пользуясь анонимностью и безнаказанностью, стараются как можно больнее укусить, как можно больше гадостей сказать о другом народе. Как говорится: «Идёт интернет-война между Россией и Украиной. Убитых нет, но раненых в голову — полно!».

Вот этот лозунг: «Украина — не Россия!» вбивают в неокрепшие мозги, а кое-кому в то место, где должны быть мозги, уже много лет. Ещё второй президент Украины Леонид Кучма накропал книгу под таким названием. Россия тогда была слаба, её саму рвали на части олигархи, так называемая «семибанкирщина», удельные князьки из национальных «элит». Нам оставалось совсем немного до распада, и не было того, кто бы объяснил гражданину Кучме: «Если ты получаешь из России газ и нефть по небольшой цене, как представитель „братского“ народа, а сам гонишь в Россию товар, то сиди, пожалуйста, тихо и не вякай!». Но было не до того, и никто не одёрнул «пысьмэнныка» (писателя). Я увидел в интернете, много позже, забавный комментарий одного весёлого блоггера: «Я точно запомнил день, когда случайно переключая каналы телевизора, попал на первый канал российского телевидения. Там, на экране телевизора, Путин в защитном шлеме садился в пилотское кресло огромного ракетоносца ТУ-160, так называемого „Белого лебедя“, и спустя какое-то время белоснежный

самолёт величаво уходил в небесную высь. А переключив на канал УТ-1 (украинское телевидение) я увидел, как президент Ющенко в вышиванке дует в глиняную свистульку на Сорочинской ярмарке. И в тот момент я почувствовал, Украина — не Россия!». А что тут скажешь? И добавить нечего.

За эти годы старались побольнее ударить с обеих сторон. Если в советские годы, максимум что я слышал, то это «хохол» и «кацап», да и то с доброй улыбкой, чтобы шутя отличить человека, родившегося на Украине от человека с просторов огромной России. А теперь… Да боже ж мой! Будто соревнования устроили, как побольнее оскорбить друг друга. Я не буду пересказывать все эти гадости. Но честно скажу, читать больно. Мы будто с ума сошли и чёрная злоба туманит мозги, у кого они ещё есть. «Жидобандеровец», как он сам себя называет, Коломойский, ничего не скрывая, так и заявил в своей речи в израильской Хайфе: «Мы взяли некоторые языковые различия, надавили на исторические противоречия и получили идеальных бойцов против России. Оторвав украинцев от России, задавив их кредитами и лишив земли, мы можем легко с ними расправиться…». Ведь ничего же не скрывает! Умойтесь кровью и сдохните. А земля будет наша! Неужели нельзя подумать своей башкой?! Брат пошёл на брата. Не зря комбриг бригады «Призрак» Алексей Мозговой сказал (за эти слова его видимо и убили): «С одной стороны линии АТО отдают команды по-украински, с другой — по-русски. А далеко-далеко в тылу, те, кто принимает решения на продолжение бойни, между своими общаются на иврите!». Надо, чтобы война продолжалась. Лучшие командиры ополчения погибают один за другим. Именно те, кто поверил в идею Новороссии, в торжество народной власти. Я не верю, что это дело рук только СБУ и диверсантов, сдают «свои», те, кто рядом. Мне кажется, что и в России побаиваются ЛНР и ДНР. Республики строят социальные государства, без олигархов, национализируют предприятия и мечтают соединиться с Россией. По крайней мере, так показывают по телевизору, а что там на самом деле происходит, может судить только тот, кто там живёт. А что Россия? Мы же строим капитализм, у нас количество миллионеров и миллиардеров (в долларовом выражении), «ударников капиталистического труда» растёт, как на дрожжах, а тут кто-то опять социализм хочет строить! Ну что с этим делать? Бросить республики нельзя, уж больно некрасиво, ведь сами же везде говорим о «русском мире», да и народ России может спросить: «А чего это у них без олигархов, а у нас как-то наоборот?». Что же делать? Я не говорю, что надо ввести войска, это было бы большой ошибкой. Но с игиловцами в Сирии за два года с небольшим как-то управились, весь мир восхищается. Да и с третьим рейхом Адика Шикльгрубера за четыре года разобрались. А тут, под боком, уже четыре года шоколадный Пэця со своей бандеровской сволотой и доморощеными нациками убивают людей и рушат всё, куда может дотянуться.

Я понимаю, что геополитические расклады — страшная штука и сильная, экономически развитая Украина никому не нужна. Ни России, ни Западу. Сил нет смотреть, как процветающая когда-то республика, одна из самых развитых в СССР, превращается в какое-то болото, гуляй — поле времён батьки Махно.

Знаете, у каждого народа есть какие-то, только ему присущие черты, менталитет. Помните незлобивые подколки давних времён: «Хохол без лычки, шо справка без печати», «Не съем, так понадкусываю», «Моя хата с краю» и т. д. Кто-то очень хорошо разобрался во всём этом, учёл некоторые особенности национального характера и грамотно использовал. Людей, замордованных воровством Януковича и его власти, грамотно завели, а потом перевели стрелки, устроили переворот, использовав тупоголовых нациков, и стали грабить Украину уже не по-детски.

Только не говорите мне, что мои земляки выбрали эту новую власть сами и не от большого ума. Посмотрите в интернете фотографии с маршей и митингов, когда у нас в России, выдвигали Бориску на «царство». Обратите внимание на надписи на плакатах и лозунгах. «Кровавые руки коммуняк прочь от нашего президента!», «Наш президент — Ельцин!», «Ельцин — совесть нации!». Мы так же, как и на Украине потом, сдали свою страну в руки проходимцев. И Россию так же грабили, упиваясь своей безнаказанностью. Тем более президент-алкоголик сдавал страну на каждом шагу. Помните фотографию, как в Кремле стоят и нежно улыбаются друг другу люди с «одухотворенными» лицами: Чубайс, Ходорковский, Березовский, Фридман, Авен, Потанин, Алекперов. У ребят уже всё получилось, они хозяева страны, которую можно грабить, как хочешь, тем более сторож (президент) постоянно не в себе, ему не до страны. Я же говорю, до распада страны оставалось совсем чуть-чуть… Но!!!

По негромким намёкам — воспоминаниям Иванова Сергея Борисовича и Шойгу Сергея Кожугетовича в конце 1999 года в дверь кабинета царя Бориса негромко постучали и тихо вошли вежливые люди. Нет, не те — крымские, до них ещё долгие 15 лет. Постучали и вежливо объяснили, что руль страны придётся отдать в другие руки. И мы все услышали: «Я устал, я ухожу…». Наверно Боре обещали, что семью не тронут, дети и внуки на паперть не пойдут. Обеспечат охраной, пенсией, медицинским обслуживанием и т. д. и т. п. «Вежливые» посетители слово держат, да так хорошо, что детки и внуки «самого» живут в разных странах мира припеваючи, а бабушка Наина от сытой и хорошей жизни решила книжонку тиснуть о «святых девяностых». Даже Ельцин-центр отгрохали. Воры хотят, чтобы мы их ещё и уважали, за то, что они нас ограбили.

А Украине не повезло. Не нашлось в своё время «вежливых» посетителей. Вот и летит моя малая родина под откос, как пролётка с пьяным извозчиком. Уж больно лакомый и большой кусок Украина, чтобы за него не побороться. В интернете, после Одесской трагедии 2 мая, мелькнул коротенький видеоролик. Молодой человек в медицинской маске и за-

щитных перчатках кое-что проронил об участии в этих жутких событиях. «Мужчинка» оказался военным специалистом из химлаборатории израильской армии. Людей не просто сожгли, а сначала отравили чем-то, что в магазине хозяйственных принадлежностей не купишь. А потом, как бабка пошептала, и все материалы из интернета исчезли. Когда то евреи мечтали о создании своего государства на территории Крыма. Но Сталин выделил только Биробиджан. В Европе тоже места не нашлось, только палестинцы приютили. А вот сейчас открылось невероятное окно возможностей. А чем не вариант?! Да ещё такой великолепный. Земли плодородные, климат благодатный, два моря под боком, пресной воды навалом. Это вам не Израиль, который не сразу на карте найдёшь, посреди голой пустыни, а вокруг из соседей — одни арабы. Тут же можно такой Хазарский Каганат забабахать, что третий рейх в гробу перевернётся. Вот только куда эту титульную нацию, «потомков шумеров» девать?! А вопрос успешно решается. Да такими темпами, что пресловутые «голодомор» и «холокост», это детские игрушки по сравнению со скоростью, с которой убывает население некогда цветущей Украины! Вы посмотрите национальный состав руководства Украины и её Верховной Рады и вопрос «кому выгодно» становится «восхитительно неуместным», как нам говорит мэтр Жванецкий.

Бедные и убогие дурачки воюют в АТО, едут по частям на органы в Европу, освобождая землю для будущих хозяев. Прелестный проект, не правда ли? А что Россия? Как она смотрит на все эти далеко идущие планы? Или нет никаких планов, и мне всё это только кажется?

Все эти телевизионные ток-шоу с заезжими украинским «аналитегами», «икспердами» преследуют одну цель. Не разобраться, а именно стравить народы, выставить Украину в ещё более неприглядном свете. Вы гляньте на лица Ковтуна, Яхно, Ворониной, Трюхана, да и поляки не лучше. За всем этим бла-бла-бла как раз и кроется выполнение одной, негласной команды — ещё больше развести братьев, подальше друг от друга, чтобы они никогда не нашли дороги обратно. На украинском телевидении «те же яйца — только в профиль». Стараются Ганапольский, Киселёв (из перебежчиков) и местный Дима Гордон, который говорит, что если бы знал, чем кончится майдан, то ни за что бы его не поддерживал. Всё это приносит свои горькие плоды. Слава богу, мои друзья, моя родня на Украине — нормальные люди. Сказывается советское воспитание, общий уровень культуры, да и житейский опыт, наверное. Нам как-то удаётся оставаться человеками, не скатываясь в одуряющий омут вражды и ненависти. Правда, честно говорю, когда бываю в отпуске на Украине и включаю телевизор, то через пару часов просмотра всяких новостей и ток-шоу возникает ощущение, что ещё минута — и Путин нападёт! Очень противное и блевотное ощущение. Это у меня, взрослого человека. А у пацана, которому 16—18 лет и он кроме этого телевизора ничего не видел, начисто крышу сносит, и он: «Москаляку — на гиляку!». Система жидобандеровца Коломойского действует безотказно!

Даже моя старенькая мамуля говорила: «Путин, такой-сякой!». На мой вопрос, что конкретно тебе он сделал, мама отвечала: «Путин на нас напал!». Ну что возьмёшь с 80-летней женщины, у которой под рукой только «телеящик» и украинские газеты?

Когда собираемся в отпуске с друзьями-одноклассниками за столом, стараемся такой болезненной темы не касаться. Такое ощущение странное — сидишь, пьёшь горилку, а в соседней комнате, будто покойник лежит. Правда, по первости, пару раз проскакивало: «Вы у нас Крым забрали! Вы на нас напали под Донецком!». Я задавал вопросы: «А вам не приходило в голову, что Крым просто ушёл, как уходит мужик от опостылевшей бабы? А чего это только под Донецком? Можно же и под Харьковом, и под Сумами, а вы ещё не везде успели стену имени Сени Яйценюха выстроить, да и ров противотанковый маленький, ширина только четыре метра? А танк Т-90 на полной скорости пролетает аж 12 метров! Надо копать „глыбше и ширше“, иначе ров не поможет!». Правда сейчас уже спокойнее относятся, видимо и время идёт, и мозги включились. Горько и больно. Сидим за столом, поседевшие, погрузневшие, возраст под шестьдесят. А за шутками и смехом, воспоминаниями о детстве, о прожитой жизни, стоит большая-большая беда в которую попала моя маленькая родина-Украина.

Я как-то друзьям сказал в застолье, что есть профессии «простые», к примеру, токарь или вертолётчик. Хоть токарный станок, хоть вертолёт при любой власти (коммунистической, капиталистической, украинской, российской) работают одинаково. Строгая последовательность действий, одинаковые приёмы — иначе запорешь деталь, поломаешь станок или вертолёт. Сам покалечишься или убьёшься. А есть очень «хитрые» профессии — типа журналист, писатель, историк, учёный. Если ты по жизни, как флюгер и очень любишь деньги, а как специалист — ноль, то со сменой власти такая «особь» очень тонко чувствует, что хозяину надо. Как говорит украинская пословица: «Пысарь пыше, пысарь мажэ, та й напышэ, шо пан скажэ…». Во-во!!!

И пошли всякие Вятровичи, Бебики, Фарионы, певицы Русланы. И стали мои родные украинцы потомками «древних шумеров», вручную выкопали Чёрное море, а Византия по сравнению с окрестностями Жмеринки, даже рядом не стояла. Это было бы смешно, если бы не было так горько.

Да знаю я всё. Прочитал огромное количество исторических материалов. И когда первый раз в истории стали упоминать слово «Украина», и что такое Малороссия, и кто такие русины, кем был по паспорту Иван Франко, и про Трипольскую культуру, зачем Австро-Венгрия и Польша создали Окраину (Украину), про упрощённый язык Пантелеймона Кулиша знаю, читал работы Михаила Грушевского, который сказал: «Беда Украины в том, что ею всегда руководят те, кому она не нужна!». Помню слова великого Кобзаря: «Доборолась Україна до самого краю, гірше ляхів рідні діти ії розпинають…». Знаю, какие земли, и в какие годы были прирезаны

к территории Малороссии (Украины) царями, большевиками, Сталиным и Хрущевым. Знаю я всё это!!!

И что мне теперь со всем этим делать? Бить себя в грудь и заявлять: «Теперь я не украинец, я малоросс!». Но ведь я родился на Украине, именно «на», а не «в», как любят говорить патриоты, я вырос на Украине. Украинцами были мои дедушки и бабушки, мои папа и мама. Кто мог знать, что настанут времена, когда слово «украинец», а тем более «хохол» превратиться в устах провокаторов и недоумков, чуть ли не в ругательство. Боже, каких только гадостей не понаписали друг про друга за эти годы тролли и «диванные» бойцы интернета с обеих сторон! Вы что, ребята, выполняете заветы и тайные мечты бесноватого фюрера Адольфа, который когда-то говорил: «Мы только тогда победим Россию, когда сумеем убедить Украинцев, что они не русские и сможем оторвать Украину от России»?

Мы уже один раз получили сокрушительный удар и дали уничтожить нашу большую Родину — Советский Союз. А теперь моя малая Родина — обезумевшая Украина позволяет себя так глупо уничтожать. А я не могу отказаться от неё, хоть и больной, но такой любимой. Родину, как и маму, не выбирают. Мне поздно меняться. Я родился украинцем, значит им и умру. Не важно, что я думаю по-русски, сказываются 40 лет работы на севере. Хотя, даже школьником я думал по-русски. Но это мне ничуть не мешало говорить на украинском языке, читать книги на украинском языке и писать диктанты и сочинения на нём же. Я очень люблю песни в исполнении Нины Матвиенко, Дмитра Гнатюка, Анатолия Соловьяненко, хора имени Григория Верёвки. Читаю книги Нечуй-Левицкого, Остапа Вишни, Михаила Старицкого, Олеся Гончара. Прекрасный певучий родной язык. Правда, когда говорит, типа по-украински с трибуны Рады, Ляшко или эта бесноватая Фарион, такое ощущение, будто язык подменили. Это уже не язык моей родины, а какое-то гавканье. Вот же, как может плохой человек испоганить любой язык. Я очень люблю Украину, но не люблю идиотов, которые решили, что именно они и есть Украина.

Я для чего всё это написал? Я уже не мальчик, года бегут, здоровья не добавляется. Сказываются долгие годы полётов на тяжёлом вертолёте в условиях крайнего севера и Заполярья. Жизнь уходит по капле. Я не знаю, сколько мне осталось, на всё воля божья, но я должен успеть сказать. Я не хочу уйти «за звёздный пояс, в млечный дым» неуслышанным. Может, хоть до кого-то дойдут мои слова. Тогда мне будет легче. По крайней мере, я на это надеюсь. «Времена не выбирают, в них живут и умирают». Мне досталось такое время.

«Ой, мороз, мороз...»

Ой, зима, зима, как же ты надоела. Снег лёг в октябре, а сейчас только начало февраля. Ещё месяца два до оттепелей, до весны. А она, похоже, в этом году будет поздняя. Вся тундра заколела, скованная «бодряшим» морозцем. Градусник который день показывает около сорока градусов минус. Сегодня чуть теплее, всего тридцать восемь, но ветерок, три метра в секунду. Вроде и немного, но при этом морозе очень чувствуется.

Оранжевое солнышко, жизнерадостное, как яичный желток, невысоко висит над горизонтом. Вторая половина дня, мы выполняем завершающий рейс. В такую холодрыгу лучше сидеть в тёплой комнате, в кресле-качалке, протянув ноги к камину. В камине бодро потрескивают горящие поленья, и языки пламени отражаются в острых гранях хрустального стакана, что я держу в руке. А в стакане янтарно золотится старое доброе шотландское виски. А в другой руке дымится старая вересковая трубка с ароматным табаком...

Э-э-э!!! Какой камин, виски и трубка? Ты что, совсем, Саня? Ты сидишь в кабине тяжёлого вертолёта, в руках вместо стакана виски и трубки — «шаг-газ» и «ручка». А вместо уютного потрескивания поленьев в камине, слышен свист тёплого воздуха, пахнущего керосином. Это бортмеханик открыл ленты перепуска правого двигателя и по рукаву от подогревателя воздух идёт от лючка в потолке грузовой кабины в открытую дверь пилотской.

Хоть воздух из двигателя тёплый, но при такой холодрыге за бортом, в кабине вертолёта этакая бодрящая прохлада. На голове моей лыжная шапочка, сквозь её ткань я слышу потрескивание в наушниках, слышу, как мой штурман ведёт связь. Я оглядываюсь на оранжевое солнце над горизонтом, вижу длинные тени от ёлок на бело-розовом снегу. Вспомнив про камин и виски, невольно ухмыляюсь. Второй пилот, увидев мою ухмылку, спрашивает: «Ты чего улыбаешься?». Объясняю про свои уютные видения и мысли. Второй, повернувшись к механику, говорит: «Потрогай ему лоб, он часом не перегрелся, командир наш?». Бортмеханик с готовностью встаёт со своего места, и, сделав шаг вперёд, собирается приложить руку к моему лбу. Ага, тут у нас так и перегреешься! Посмеялись и полетели дальше.

Мы тащим на дальние Харьягинские буровые, а точнее на 144-ю, каратажную будку. Это такой аккуратненький металлический домик на полозьях. Оконце такое, как в автобусе, небольшая дверь. Сам домик двухцветный — снизу красный, сверху жёлтый. Он закреплён на санях, по бокам специальные крепления, как штанги, а сверху поперечная балка с металлической скобой-петлёй. В эту скобу продет трос-удлинитель, а за его петли мы уже взяли груз на крюк вертолёта. Ходит эта коробочка-домик

на нормальной скорости 140—150 километров в час и не шелохнётся, потому что тяжёленькая. Такая себе компактная штука, а весит около пяти тонн. Сколько лет вожу этот груз, а так и не удосужился посмотреть, что там внутри. Говорят, каратажная лебёдка и большой барабан с тросом. Наверное, это правда, потому что на взлёте чувствуешь — груз довольно увесистый, и надо держать ушки топориком.

Внизу, чуть сбоку, проплывает буровая Ошская-24, по дыму из труб её дизельной я чётко определяю направление ветра у земли. Он дует спереди и слева. Длинная тень от буровой вышки тянется далеко в тундру.

Чем дальше идём на север, тем холоднее за бортом. Штурман докладывает: «За бортом минус 41!». Оглянулся. Как будто в подтверждение слов штурмана видно как за нами по небу тянется белый пушистый след. Плотные полосы сделаны, будто из морозных узоров на стекле, срываются с кончиков лопастей несущего винта и тянутся от выхлопных труб двигателей. С моего, левого борта, картинка выглядит именно так. Я знаю, что и с правого борта то же самое. Наверное, с земли это выглядит красиво. Огромный бело-серый вертолёт с широкой синей полосой по бортам (по ряду иллюминаторов), освещённый солнцем, тащит в морозном небе яркий жёлто-красный кубик, а за ним тянется красивый белый-белый след, состоящий из двух узорчатых полос.

Впереди показалась наша буровая. Я знаю, что при таких морозах нельзя делать обычный заход. То есть, снижаться до 150 метров, осматривать площадку и строить маневр захода на посадку против ветра. Пар от двигателей вертолёта и морозный воздух, сжатый лопастями, образуют такой рукотворный туман над площадкой, что я эту буровую в тумане вовеки-веков не найду. А туман этот будет висеть над площадкой минимум минут тридцать, пока под действием ветра тихонько не уйдёт в сторону, в тундру. Поэтому, после прочтения контрольной карты, перед посадкой на нерадиофицированную площадку, я говорю на магнитофон: «Заход визуальный, против ветра, с курсом 300 градусов, заходим сразу, левым доворотом. На посадке возможно образование снежного вихря и локального тумана. Курс ухода на второй круг — 300 градусов! Пилотирую слева, контроль справа. На прямой, снижаемся, колпачки открыты! По внимательнее!».

Мы отошли чуть в правую сторону, довернули влево и снижаемся к посадочному щиту. На этой площадке мы уже были, я хорошо представляю, где и какие препятствия. Поэтому едем потихоньку вниз, теряя высоту и гася скорость. Точно выдерживаю посадочный курс. С этим курсом захода солнце находится слева и сзади от вертолёта. Оно хорошо освещает заснеженную тундру. Буровая вышка чётко видна слева и впереди. Посадочный щит медленно вырастает в размерах, почти не смещаясь в лобовом стекле кабины. Недалеко от щита стоит здоровенный «КАМАЗ» с прицепом-площадкой, на который погружены трубы. Чуть-чуть доворачиваю нос вертолёта влево, нацеливая его между щитом и «КАМАЗ»ом. Говорю вто-

рому: «У тебя ориентиры справа — угловые знаки щита, у меня, слева — «КАМАЗ»!».

Заиндевевший левый блистер, который, скреби не скреби штурманским треугольником, всё равно через пять минут заледенеет, я, нажав на рукоятку, рывком сдвигаю назад. И тут же по левой щеке и левому глазу резко, наотмашь бьёт ледяной морозный воздух, выжимая слезу. В наушниках раздаётся голос бортоператора: «Высота 20, 15, 10, 8...». Я слышу размеренный голос бортмеханика: «Вихрь на хвосте, вихрь на крыле, нас накрывает вихрем и паром от двигателей...».

Вертолёт замер на месте, от груза до земли метров пять, мы почти между щитом и «КАМАЗ»ом. Я смотрю на кабину автомашины, на три светящихся оранжевых фонарика на крыше кабины, вижу лицо водителя за лобовым стеклом кабины. Он смотрит на меня, чуть пригнувшись к рулю. Мне кажется, что мы даже встречаемся взглядами. Мою кабину накрывает таким мощным белым водоворотом холодного тумана и вихря, что на доли секунды я теряю из виду эти три оранжевых огонька на кабине машины. Доклад второго пилота: «Землю справа не вижу!».

Господи, сейчас только уходить на второй круг от щита, с таким грузом! Я же здесь напылил, мне вовек не сесть сюда во второй раз, пока туман не уйдёт, а это ещё примерно полчаса, топлива не хватит. В этой круговерти мне кажется, что я уже и не вижу ничего. Сердце холодеет: «Спокойно, Саня, не дёргай „ручкой“, мы вроде висим на месте!». В наушниках голос бортоператора: «Высота четыре, мы стоим на месте!».

В этом морозном белом киселе вспыхивают два белых конуса. Молодец, водила!!! Врубил дальний свет фар и эти два луча я вижу из кабины. Сердце успокаивается, я привязался к земным ориентирам и вижу, что мы никуда не смещаемся. Тихонько поставил каратажную будку на землю, чуть опустил вертолёт, и бортоператор отцепил крюк от груза. Спросил второго: «Землю видишь?». Тот докладывает: «Вроде что-то просматривается, давай потихоньку вправо, по метру, по два. О, вижу угловые знаки щита, да и огни видно. Подходим к щиту, вправо пять!». Из-под моего левого борта выплыли угловые огни щита. Мы точно над ним. Тихонько поставил колёса шасси на щит и чуть прополз вперёд, сбросив «шаг». Двигатели на малый газ, надо малость передохнуть, отойти. Хлопком сдвинул блистер вперёд, холода не чувствую, даже немного разогрелся. Ждём, пока притащат трос-удлинитель. А вокруг вертолёта белый туман, который я сам же и сотворил. Но поскольку движки на малом газе и немного работает ветер, видимость понемножку улучшается. Я отстёгиваю привязные ремни и вылезаю из пилотского кресла. На недоуменные взгляды штурмана и второго, мол, куда это ты, я махаю рукой: «Я на минутку!». Выскакиваю из вертолёта и бегом к «КАМАЗу». Фары машины по-прежнему светят дальним светом, освещая в морозном тумане посадочный щит и вертолёт. Стучу кулаком в водительскую дверь. Она открывается и на меня сверху с высоты водительского сидения смотрит водила. Я кричу ему сквозь рокот

мотора его машины и свист движков моего вертолёта: «Спасибо, мужик, за фары!». Он улыбается: «Да чего там! Надо помочь, я подсобил». Я пожимаю ему руку и убегаю к своему вертолёту. Влетаю по трапу в грузовую кабину, бортрадист втягивает трап, хлопком закрывает входную дверь, я плюхаюсь в своё кресло, щёлкают замком привязные ремни.

Вводим обороты, двигатели выходят на режим. Вертолёт зависает, я ещё вижу землю в сгущающемся тумане от пара двигателей, но мы уже без груза, теперь уже не страшно. Движкам взлётный режим, «ручку» чуть от себя, и могучая сила двигателей и несущего винта вытягивает вертолёт, как шкодливого котёнка за шкирку, вперёд и вверх из этого морозного облака у самой земли. Вот уже за лобовыми стёклами просматривается линия горизонта, слева вниз уходит буровая вышка. Мы вырвались в чистое небо. Как же хорошо снова увидеть солнце, тени на земле, бескрайнюю тундру.

Солнце уже садится, мы идём прямо на него. Огромный оранжевый диск над самым горизонтом, и чёрные перелески впереди, на розовато-голубом снегу. Красиво. За вертолётом по-прежнему тянутся морозные белые следы. На подходе к базе диспетчер подсказывает: «Видимость два километра и ухудшается…». А, ерунда, уж здесь то мы, да ещё без груза, сядем.

— «Механик, остаток топлива?»

Всё нормально, пора снижаться. Сквозь дымку просматриваются посадочные щиты. Если к ночи мороз придавит за сорок градусов, то подбазу накроет туманом. Тихонько коснулись посадочного щита, и пар от двигателей окутал вертолёт. Во, холодрыга! Сейчас бы к камину и стаканчик виски. Саня, ты опять за своё?!

Прошло много лет. Я иду ранним зимним утром на работу в аэропорт. На ночном небе висит огромная луна, тускло поблёскивают холодные звёзды. Морозец, градусов 28. Снег скрипит под подошвами ботинок. Тихо, ни ветерка. Я хоть и тепло одет, но мороз всё-таки ощущается. В голове весёлая мысль: «Шевчук, а вот если бы тебе сейчас сказали, давай быстро в кабину МИ-6 и полетай целый день на морозе. Не-е, ребята, лучше пристрелите на краю стоянки и закопайте в сугробе за крайним вертолётом. Я в такую холодрыгу в вертолёт не полезу. Как, не полезешь? А раньше и в минус 43 летал целыми днями. Так, то было раньше. А может, и не было. Ведь нормальный человек не может носиться по ледяному небу целый день в такой холод!».

Иду дальше, усмехаюсь своим мыслям. Всё, как в сказке: «У отца было три сына. Двое нормальных, а третий… В вертолётчики пошёл!».

«Судьба человека»

Когда-то давно, уже и не помню когда, в одной из книг мне на глаза попался такой текст: «Посеешь привычку — пожнёшь характер, посеешь характер — пожнёшь судьбу». Прочитал, запомнил. Прошло много времени, годов прибавилось, седины, житейского опыта. И чем больше живу, тем всё больше убеждаюсь в правильности того, что когда-то прочитал.

Вот захотелось мальчишке стать лётчиком. Здоровьем родители не обидели, в школе нормально учился, аттестат хороший, повезло на экзаменах в училище, набрал нужное количество баллов, всё прошёл — и медкомиссию, и психотбор, собеседование, и поступил-таки в своё лётное училище. Два с небольшим года учёбы пролетели, как один день. С новеньким дипломом, пахнущим типографской краской, с новеньким пилотским свидетельством, в котором написано, что я пилот четвёртого класса, довольный, как слон, поехал после училища по распределению. Ну, это громко звучит — «по распределению», выбор всё-таки был, страна огромная, работы везде хватает, единый тогда «Аэрофлот» — контора могучая, поэтому перспективы открываются довольно радужные.

Я уже как то говорил, что система подготовки лётных кадров в СССР работала чётко и продуктивно. И поставляла в лётные подразделения страны молодых пилотов, как оружейная фабрика поставляет патроны. Новенькие, блестящие и совершенно одинаковые по виду. Мы приходили в лётные отряды ещё не лётчиками, а этакими крепкими заготовками, из которых при кропотливой работе и самого индивидуума, и окружающих (отцов-командиров и коллектива), даст бог и получится то, что в последствие можно будет назвать лётчиком.

Вот пришёл ты с товарищами в лётное подразделение. Коллектив большой, незнакомый. Ты для них, как кот в мешке. Заявился, зелёный, как стручок, шустрый, как электровеник и наглый, как танк. Ну не совсем наглый, но малость честолюбивый. Это я про себя. Знаете, этакое здоровое честолюбие — хочу стать хорошим лётчиком, а в последствие и командиром вертолёта. Тоже само собой хорошим. Это нормально, ведь не зря говорят: «Плох тот солдат, который не мечтает стать маршалом». Маршалом стать я не мечтал, а вот командиром вертолёта — хотел. И я этого не скрываю. Если лётчик говорит, что он не хочет быть командиром воздушного судна, он либо лукавит, либо чувствует, что не потянет он — быть командиром.

Знаете, так было всегда. И тогда, сорок лет назад, и сейчас. Приходят молодые лётчики, начинают работать. Изучают документы, район полётов, сдают зачёты, распределяются по экипажам. Начинается ежедневная работа, будни. Но ты же не в безвоздушном пространстве. Вокруг люди с которыми ты общаешься по работе, в кабине вертолёта, в командировках,

на разборах, в посиделках за дружеским столом, если успел подружиться и люди к тебе со всей душой. Народ у нас, я имею в виду лётные экипажи, толковый, сообразительный, наблюдательный, с довольно высоким культурным и техническим уровнем, острый на словцо, со своеобразным чувством юмора. Они всё видят, замечают и обо всём имеют своё мнение.

Дни бегут, складываясь в недели, месяцы, годы. Довольно быстро происходит этакий естественный отбор. О молодых лётчиках складывается мнение, профессиональное и чисто человеческое. Мало ли что ты там себе напридумывал и навоображал. Главное, что люди о тебе думают, что скажут. В большом рабочем коллективе могут быть всякие сложности, но одно я знаю точно — несправедливости быть не может. И если вы все вместе делаете одно большое и сложное дело, то так и должно быть, иначе это не коллектив, а чёрте что, хоть и одетое в лётную форму.

И вот уже об одном лётчике говорят: «Толковый парень, соображает, охотно осваивает что-то новое, всем интересуется, поручишь дело — сделает. Не знает — спросит, посоветуется, летает нормально, в экипаже доброжелательный, к старшим по возрасту с уважением». А о другом, через то же самое время: «Ничем не интересуется, типа положишь — лежит, поставишь — стоит, посадишь — сидит, инициативы никакой, на вылет опаздывает, там проспал, тут забыл, но заносчивость уже наблюдается». Это я взял самый крайний разброс характеристик, в основном — картина более ровная.

И вот, если всё сошлось: есть производственная необходимость (работы много), есть свободная должность — командир вертолёта, ты хорошо летаешь, у тебя получается нормально работать с людьми, без закидонов, тогда начинают рассматривать твою кандидатуру на ввод в строй в качестве командира воздушного судна. Есть такая штука — совет командиров. Собираются опытные командиры кораблей, а вместе с ними командир отряда, его зам, инженер лётного отряда, замполит — а куда без него. Ведь в те годы партия была направляющей и руководящей силой. Как говорится: «Ум, честь и совесть эпохи». Собираются и обсуждают кандидатуру. Хорошо, если ты полетал в нескольких экипажах. Значит, большее число командиров может высказать своё мнение о тебе.

Я же говорю, каждый нормальный лётчик хочет быть командиром вертолёта (самолёта). Если только он не привык летать в правом кресле, как балласт, под девизом: «Наше дело правое — не мешать левому» или «От „ручки“ — до получки». Ну, это уже совсем тяжёлый случай. Я уже описывал такой тип второго пилота. Или, нет в человеке внутренней смелости принимать решения, отвечать за жизнь других людей, своего экипажа и пассажиров, и за сам вертолёт, а он штука дорогая и сложная. И человек решает про себя: «Оно мне надо?! И так спокойно до пенсии долетаю!».

Самое, на мой взгляд, тяжёлое положение — это когда парень хотел быть командиром, лётчик хороший, толковый специалист, но не сошлось. То работы было не очень много, или в штатном расписании не было ва-

кансии, то болел, то ещё чего. И вот проскочил он момент или время, когда можно было стать командиром и сесть в левое пилотское кресло. А время идёт, и вот перегорел человек. Что-то в нём произошло, но он неуловимо изменился. Так же летает, грамотно и чётко, ведёт полётную документацию — не придерёшься. Не напивается, не косячит. Но знаете, как бы потух огонёк в глазах, нет той былой лёгкости, азарта, а просто работа — от и до. Это очень чувствуется, где-то на интуитивном уровне.

А есть ещё более сложное сочетание. Человек хороший, мастеровитый, всё в руках спорится, за что не возьмётся. А вот с вертолётом — как-то не так, и всё не то. То там дал слабину, то там пустил пенку. Короче, звёзд с неба не хватает. А командиром быть хочется. Вот тут уже начинаются варианты. Он старательно начинает добиваться своего, «окучивая» отцов-командиров. Те понимают, что проблема появилась и её надо решать. А как?! На совете командиров посовещались, всё равно многие, а то и половина против. Ну не справится он, под угрозой окажется жизнь людей и безопасность полётов. Положение сложное. И человек хороший, грех отказать, и производственная необходимость есть. Но… Нет в авиации такой должности — «хороший парень». Что мне всегда нравилось в нашем лётном деле, так это то, что за небольшое время (один полёт или несколько) можно понять какой перед тобой лётчик. В полёте человек раскрывается. На земле можно сколько угодно трепать языком, красиво жестикулировать, блестеть золотыми погонами. А тут всё просто — вот вертолёт, вот небо. Садись и покажи, а мы посмотрим, что ты за птица — орёл или петух гамбургский. Я понимаю, что может и нельзя проводить такие параллели, но всё равно скажу. Вот фронтовики вспоминают молодость, войну и говорят: «Можно всю жизнь прожить рядом с человеком и не разглядеть его сущность, глубинные черты характера. А вот в бою, когда смерть рядом, человек весь, как на ладони, вот он — голенький! И понятно, кто рядом с тобой». Наверно поэтому, дружба фронтовая — это на всю жизнь.

Так вот, возвращаюсь к авиации. Понятно, что командиром этого человека делать нельзя. Но он настаивает. Я уж не знаю, что ложится на часу весов, но человека вводят в строй командиром вертолёта. А проблема никуда не делась. Вот тогда находят «соломоново» решение. Такой, с позволения сказать, «командир» будет до самой пенсии летать с «нянькой». То есть в правом пилотском кресле будет сидеть проверяющий, опытный лётчик (пилот-инструктор, командир звена, заместитель командира эскадрильи). Так отцам-командирам спокойнее. Ничего не накосячит, машина цела и людей не перепугает. А если и отпускают куда одного, то только в хорошую погоду, недалеко, на хорошие площадки и с грузом внутри фюзеляжа. Ну зачем им, авиационным начальникам, на старости лет неприятности?! А там глядишь, ушёл товарищ на пенсию, положил фуражку с командирскими «дубами» (дубовые листья по краю козырька) на полку в шкафу, успокоился, и теперь рассказывает внукам сказки про авиацию.

Есть ещё один нюанс. Говорят, чтобы проверить человека, надо дать ему в руки власть. Хоть не большую, но власть. Она, как лакмусовая бумажка, сразу покажет некоторые особенности характера. На флоте капитана корабля, командира подводной лодки называют «первый после бога». В авиации всё точно так же. К сожалению, некоторые товарищи воспринимают это выражение «первый после бога», буквально. И если это не выявить своевременно и не остановить, психологический климат в экипаже может сложиться не самым лучшим образом.

А тут ещё деньги. В советское время лётчики зарабатывали хорошо. Тем более, на тяжёлом вертолёте, в районах крайнего севера или приравненных к ним. Плюс всякие надбавки — посадки с подбором, полёты с подвеской, на лидерной машине или работаешь в районах, где высокий коэффициент. В общем, деньги солидные. У нас на МИ-6 в 70-х годах — вначале 80-х было так: командир получает 100%, второй пилот и штурман — 80% от командира, бортмеханик — 60%, бортрадист — 50% (если работает с подвеской, как бортоператор — то 60%). Потом, позже, проценты членом экипажа подняли. То есть вы поняли — командир, это не только козырёк на фуражке с «дубами», но и самая большая зарплата в экипаже. Это справедливо. Командир за всё отвечает и главный спрос с него. А тем более за нормальную обстановку в экипаже. Ведь мы единое целое, и если кто-то из нас накосячит, то мало никому не покажется.

Посеешь привычку — пожнёшь характер. Вы знаете, я подумал, привычка — великое дело. Когда-то, ещё в юности, я прочитал книгу нашего знаменитого лётчика Михаила Михайловича Громова. Он описывает случай, когда к нему пришли старшеклассники познакомиться с великим лётчиком. И вот один из молодых людей задал вопрос Громову, с чего начинать, чтобы стать лётчиком? Михаил Михайлович продиктовал юноше несколько пунктов — что и зачем. Молодой человек долго искал в карманах бумагу, на чём записать, потом долго искал карандаш в тех же карманах. Нашёл какой-то огрызок плохо заточенного карандаша. Долго писал вкривь и вкось, часто переспрашивал, наделал кучу ошибок, но всё-таки записал. Громов вежливо заметил, что возможно молодому человеку лучше не связываться с авиацией, а поискать себя на другом поприще. Поскольку профессия пилота изначально требует собранности, внимательности, наблюдательности, хорошей памяти и многого-многого другого.

Мне повезло. То ли от деда и отца передалось, но я привык к точности, чёткости и аккуратности. Ни дедушка, ни папа меня специально ничему не учили. Только позволяли издалека наблюдать, как они работают. Я видел, как дед размечает деревянные детали будущих изделий. Видел, подглядывая из-за косяка, как отец тушью делает чертежи. Меня близко не подпускал, чтобы я не помешал и не дай бог не опрокинул пузырёк с тушью. Но я с детства знал, что такое циркуль, рейсфедер, рейсшина, лекала, плакатные перья. Отец писал очень красивым каллиграфическим подчерком и поэтому, когда я в первом классе начал выписывать свои ка-

ракули, батя очень строго следил за моей писаниной. Был такой предмет «чистописание». Немало крови мне попортил батя, пока я не научился писать красиво. А учителя и многолетнее чтение приучили писать грамотно.

Черчение, и в школе и в училище, я проходил легко. Поэтому, с детства у меня привычка: бумаги вести и заполнять их нужно красиво и грамотно. Будучи командиром вертолёта, сколько крови я выпил у моих молодых штурманов и вторых пилотов, пока не добился, чтобы полётная документация (штурманский бортжурнал, задание на полёт, полётные заявки) были заполнены красиво, чётко и грамотно. Как ни крути, задание на полёт — это документ, по нему начисляют зарплату. А полётная заявка — это финансовый документ, по нему мы берём деньги с «заказчика». Знаете, здоровый педантизм в работе лётчика не помеха.

Говорят, привычка — вторая натура. Мы с женой иногда шутливо препираемся: «Зачем ты брака мою ручку? А откуда ты знаешь, что брала? А она лежит колпачком ко мне, а не к стенке книжной полки! А ты что, запоминаешь, куда она колпачком лежала? Не запоминаю, но я всегда кладу её колпачком к стенке!». Вы не смейтесь, я не зануда. Но себя не переделаешь. Да и работа лётчика оставила свой след. За многие годы полётов я привык: тумблеры в кабине должны стоять в таком положении, порядок операций именно такой, и ни какой другой. Этот автоматизм очень помогает в полёте, а в «шухерных» случаях помогает сэкономить время и оставляет возможность выполнять нужные действия чётко и без суеты.

Я уже много лет не летаю, но привычка делать чёткие действия осталась. Я могу на автомате выполнять какие-то движения, при этом думая совсем о другом, но ни на секунду не выпуская из внимания, то, что я делаю. Как говорил наш инструктор: «Что значит делать быстро? Это значит — выполнять медленные движения без перерыва между ними!». Как говорится — спешка нужна только при ловле блох.

И ещё одна привычка — никогда не пропускать ни одну информацию, даже ту, которая кажется незначительной. Ты слышишь: «У этой машины движки тянут чуть хуже. На той площадке с этим курсом заход не удобен, там справа торчит кран. При этом ветре в ложбине образуется этакий сдвиг, ветер на этой высоте резко меняет скорость и направление» и т. д. и т. п. Краем уха ты слышишь, фильтруешь базар, а мозг запоминает и в нужный момент выдаёт предупреждение: «Внимательнее! Ты знаешь, что….». Очень помогает в реальных полётах, вы уж мне поверьте. Лишней информации не бывает.

Кстати, при вводе в строй молодого лётчика в качестве командира воздушного судна принимается в расчёт и ещё одна привычка человека. Какие у него отношения с «зелёным змием». Я уже писал об этом в рассказе «Пить или не пить?». Вопрос очень сложный. Как ты пьёшь, сколько, умеешь ли остановиться, осознаёшь ли своё поведение, даже если выпил. Вы знаете, встречаются такие люди, трезвый — человек как человек, руки золотые, голова светлая, а выпьет — такая дурь из человека лезет, что ино-

гда не по себе. Одно дело, когда ты выпиваешь, будучи вторым пилотом, и совсем другой расклад, если выпивает командир экипажа. И хотя есть такое шутливое выражение: «Если нельзя остановить пьянку, то надо её возглавить!». Это очень коварная шуточка. Ты командир и экипаж не должен видеть тебя в непотребном виде. Ты всегда должен помнить, что для уважения к себе, надо себя не терять.

Пока я сам не стал командиром, довелось полетать в составе разных экипажей и видеть довелось всякое. Я видел и мотал на ус. Как нельзя вести себя ни при каких обстоятельствах, как разговаривать с людьми, которые по возрасту старше тебя, но являются твоими подчиненными. Как сдерживать себя, ни в коем случае не повышать голос на человека, хотя, честно сказать, иногда заорать или послать подальше очень хотелось.

У моих отца и деда были не простые характеры. Видимо и мне передалось. Никогда не был паинькой, да и добреньким меня не назовешь. Лётная работа вообще требует строгости, там не расслабишься, а постоянно меняющиеся условия и так называемые «вводные» требуют принимать правильные решения, причём быстро. Всё это привело к тому, что я и сам чувствую, как изменился мой характер. Исчез лопоухий, наивный молодой лётчик. Жизнь обтесала. Жена иногда посмеивается: «Взгляд у тебя какой-то, милицейский!». Просто внимательный, оценивающий взгляд. Я должен всё оценить и взвесить. Когда-то меня, ещё молодого командира, мои мудрые наставники, шутя, озадачивали: «Саня, представь, что груз тяжелее, чем записано в заявке; ветер встречный сильнее, чем в прогнозе; груз идёт на скорости меньшей, чем ты рассчитывал; буровая стоит дальше, чем на карте! Что будешь делать?». Я отвечал, что возьму побольше топлива. А мне в ответ: «А ты сможешь взлететь со всем этим запасом топлива?». Вот-вот! Значит надо находить золотую середину, разумный компромисс, а не переть лбом, как баран на ворота.

Да, всё правильно. Привычка направила характер, а характер выбрал судьбу. Я не жалею ни о чём, если бы снова всё начать, я опять пошёл бы по той же дороге. Это моя дорога и я её сам выбираю, «…ещё не жаль огня, судьба хранит меня!». Хранит, пока. Долго ли будет хранить, я не знаю. Да этого ни один человек на земле не знает, и знать не может. По-моему, это справедливо.

«Двое»

Странная закономерность. Когда воздушное судно летает каждый день, не смотря на тяжёлые полёты, суровость зимних вьюг и лютых холодов, полуденного жара лета и слякоть осенних дождей, вид у живого вертолёта

(самолёта) нормальный, кажется ему всё нипочём. Но если воздушная машина перестаёт летать, и её убирают на дальнюю стоянку, подальше с глаз, происходит какая-то необъяснимая метаморфоза. Вроде и дожди так же льют с небес, но при этом не хлещут по обшивке и лобовым стёклам, как это бывает в полёте, так же жаркие лучи солнца слепят иллюминаторы и блистера, а лютые зимние холода промораживают фюзеляж и лопасти до хрустального звона. А корабль на заброшенной стоянке стареет неизмеримо быстрее. Несколько месяцев, какой-то год пролетел, и вертолёт приобретает блеклый, поношенный вид и уже кажется не могучей воздушной машиной, а обломком кораблекрушения, вынесенным житейскими штормами на заброшенный берег.

На старой стоянке трава прорастает между бетонных плит, подбираясь к колёсам и стойкам шасси. А под самым хвостовым винтом шелестят листвой небольшие кустики. Осмелевшие птицы пытаются свить гнездо в щелях гаргрота редуктора. Могучие огромные лопасти несущего винта бессильно провисают, как руки больного уставшего человека. Краска по бортам огромного фюзеляжа постепенно облупляется, выцветает и бледнеет. Когда-то строгие линии размываются и бортовые номера, и гордая марка «МИ» почти не читаются, угадываясь лишь слабым контуром. Иллюминаторы, блистера, лобовые стёкла пилотской кабины и кабины штурмана желтеют, тускнеют и теряют свою прозрачность. Из-под капотов двигателей и редуктора по бортам пролегли тёмные полоски вытекающего масла из-за ослабевших уплотнений. Такие же подтёки на стойках шасси. Могучие рубчатые колёса шасси постепенно сдуваются, и машина тяжело опирается на землю тормозными барабанами колёс.

Печальное зрелище. Давно стоит на стоянке старый вертолёт. Когда его притащил сюда буксировщик, много лет назад, вертолёт подумал, что произошла какая-то ошибка. Это недоразумение скоро разрешится и всё пойдёт по-старому. Каждое утро к нему будут приходить хлопотливые техники, открывать двери и люки, устанавливать входной трап-лесенку, деловито открывать капоты и трапы двигателей и редуктора, громко топать в грузовой кабине. Потом подползёт пузатый жёлтый топливозаправщик и резко пахнущий керосин польётся в обширные топливные баки. А потом придёт весёлый экипаж, внимательно осмотрит машину, хлопая ладонями по бортам и стойкам шасси. Лётчики привычно рассядутся в свои кресла, подъедет АПА и через какое-то время засвистят могучие двигатели, и огромный несущий винт начнёт раскручиваться, посвистывая и набирая обороты. А хвостовой винт зарокочет и всю стоянку окутает сладковатый, одуряющий запах сгоревшего керосина. И через несколько минут вертолёт поднимется в небо, чтобы делать привычную работу, для которой и создали его люди.

Но люди всё не приходили. Их не было долгие месяцы. Однажды утром старый вертолёт услышал возле себя голоса. Он открыл помутневшие глаза блистеров и увидел техников. Это были не те, знакомые лица людей, к которым он привык за многие годы. Вокруг вертолёта ходили со-

всем другие люди. А возле вертолёта стоял автомобильный кран. «Зачем им кран?», — подумал старый вертолёт. Через какое-то время он понял, зачем кран. С вертолёта начали снимать лопасти несущего винта. «Что вы делаете! Это же мои крепкие руки, я ими держусь за воздух!». Когда начали снимать краном два могучих сердца вертолёта, его двигатели, старый «МИ» понял: «Это конец!». Он останется на этой стоянке навсегда, до тех пор, пока не придут ещё более чужие люди и не завизжит на всю округу противным звуком «болгарка», и его начнут резать на куски, как это сделали с его могучими собратьями, здесь же, неподалёку, на соседней стоянке.

Так и стоит огромный старый вертолёт, без лопастей и двигателей, а в приборных досках его кабин зияют круглые чёрные дыры, на тех местах, где когда-то стояли умные и чуткие приборы.

Но вертолёт не умел жалеть себя. Ведь кому-то было ещё хуже. А кому? А во-о-о-н он, собрат по несчастью! По ту сторону заросшей рулёжной дорожки стоит старенький АН-2. Он тоже когда-то бороздил северное небо, трудолюбиво тарахтя поршневым мотором, и лопасти его винта весело рассекали прохладный воздух небес. Он тоже делал привычную работу, для которой его создали люди. Теперь стоит без винта, с подтёками масла на стойках шасси и облезлой краской по бортам. Порванная перкаль закрылков лоскутками шелестит на ветерке, обнажая нервюры, да осенний ветер уныло гудит в расчалках крыльев. Самолёт приковали мощными растяжками к земле, чтобы его не сорвало с места во время штормовых ветров и зимних вьюг.

Стоят и смотрят друг на друга подслеповатыми стёклами кабин два воздушных собрата, рождённых давным-давно, в середине прошлого, двадцатого века. Смотрят и вспоминают добрые руки техников, тех самых, что когда-то много лет подряд готовили эти машины к вылету. Вспоминают тех лётчиков, молодых и сильных, что жили в их кабинах. Вспоминают уверенные движения крепких рук, что направляли полёт этих машин над прекрасной землёй. Наверное, им видятся те маленькие аэродромы и площадки, с которых они взлетали и садились на которые без малейшего сомнения. Они доверяли людям, и люди не могли подвести их.

Долгими ночами, когда в небе появляются и гаснут звёзды, под их тихий шёпот, разговаривают два корабля — маленький и большой. О чём они говорят, мы никогда не узнаем. Но благодарность за то, что они дали нам прикоснуться к небу, останется в наших сердцах навсегда.

«Жалко маленького»

Не знаю, как кому, но мне в лётной работе всегда был неприятен один момент. Это, когда приходилось таскать на подвеске повреждённые воздушные суда, которые потерпели аварию. Может это только я такой чувствительный, а другим плевать. Но всё равно тяжело смотреть на побитый вертолёт или самолёт. Вот только-только он ещё сам летал, гудел на земле и в воздухе, а теперь из-за ошибки экипажа или отказа матчасти лежит на земле беспомощный и жалкий. И самому ему с этого места никак не выбраться. Не поможет доставка всяких запчастей. Воздушное судно сильно повреждено и теперь его надо доставить по воздуху на базу, а там его осмотрят и решат, что с ним делать, какой ремонт ему нужен и подлежит ли этот самолёт или вертолёт ремонту. На месте аварии компетентная комиссия решает, стоит ли воздушное судно везти на базу, или может лучше снять с него самое ценное — агрегаты, двигатели, редуктор, то, что можно ещё использовать, а сам вертолёт (самолёт) оставить там, где с ним случилась беда. Как правило, вертолёты МИ-2, МИ-4, МИ-8 и самолёты АН-2 вывозят с места аварии, если есть, что вывозить.

Если повреждена такая махина, как МИ-6, тут вопрос очень серьёзный. Для того, чтобы его вывезти с места аварии, надо разобрать половину вертолёта. Снять лопасти, втулку несущего винта, главный редуктор, двигатели, хвостовые винт и редуктор. Снять подвесные топливные баки, слить топливо. И тогда останется «колобашка» очень приличного веса. Поднять её сможет только вертолёт МИ-10К, или как мы его называем «худая шестёрка». Да и то, такая транспортировка требует очень хорошей подготовки, классного экипажа, тщательного расчёта топлива, маршрута полёта, желательно попутного ветра и т. д. и т. п. И само по себе влетает такая перевозка повреждённого МИ-6 в копеечку. На моей памяти ухтинский МИ-10К привёз с буровых Соплеска нашу повреждённую «шестёрку» СССР-21856 в Печору на базу, где она и простояла три года, пока её восстановили до лётного состояния. И так же ухтинский МИ-26 привёз наш разбитый вертолёт МИ-6 СССР-21027 с Возея-51 сюда же в Печору. Но борт не восстанавливали, а его фюзеляж простоял несколько лет возле пожарки в северном конце аэродрома, потом был разрезан на металлолом. Печальное зрелище. Мой экипаж был первым, кто прилетел на Возей после аварии. Видеть огромный МИ-6, лежащий на правом боку посреди посадочного щита — не весёлая картина. Мы же первыми навестили экипаж в Усинской больнице.

Я хочу рассказать о транспортировке маленького вертолёта МИ-2, что потерпел аварию рядом с озером Ошкато. Машина принадлежала Ярославскому авиаотряду. Я тогда ещё летал вторым пилотом в экипаже командира Владимира Аркадьевича Пау. Мы базировались на Возее-51.

И вот в один из деньков в конце августа 198… года нам подвалила эта работёнка. Бросили работу на «заказчика» и поехали за нашим несчастным собратом, чтобы забрать его из тундры и отвезти в Печору. От озера до Печоры почти 300 километров. Надо ехать с севера на юг. Ветер на всех высотах, от земли и до 400 метров, дует с запада и нам не мешает. От озера до Возея — 120 километров, а от Возея до Печоры — ещё 170.

Максимальный взлётный вес вертолёта МИ-2 — 3550 килограммов. Как нам сказали, вертолёт сильно повреждён. Отломаны лопасти несущего винта, остались одни обрубки (их сняли техники, что прилетели вместе с комиссией), оторвана хвостовая балка, обломилась возле самого фюзеляжа, оторвана правая стойка основного шасси и правый подвесной бак. Часть топлива вытекла. Поскольку на борту вертолёта нет ни груза, ни людей, а все обломки собрали и увезли на вертолёте МИ-8, нам осталось забрать и утащить вот это «яйцо», то, что осталось от вертолёта. По нашим прикидкам эта штука весит примерно 2800 килограммов. Для МИ-6, это что слону дробина. Поэтому топлива взяли под завязку. Пока дойдём до озера, пока найдём вертолёт, пока подцепим, и везти его до Возея, неизвестно на какой скорости он пойдёт, дай бог, чтобы на скорости 70—80 пошёл.

Полетели. Погода изумительная, небо голубое, солнышко светит, кое-где деревца начинают желтеть, всё-таки конец лета. Прикатили к озеру Ошкато. Нам сказали, где лежит вертолёт. Летаем по берегу, а вертолёт найти не можем. Ну, куда он мог деться? Что, его олени утащили? Ходим кругами, примерно на одном месте, вертолёт увидеть не удаётся. Дело в том, что человеческий глаз пытается рассмотреть что-то похожее на вертолёт (фюзеляж, несущий винт, хвостовая балка), а здесь лежит на земле, не пойми что. Да ещё и зелёного цвета. Как раз под цвет травы, что растёт по берегам озера. Вот если бы специально заставили художника подобрать так цвета, и то так не получилось бы. А тут идеально совпало. Зелёное на зелёном. Пока при определённом положении луч солнца не отразился от блистера МИ-2 и не сверкнул в небо. Наш механик завопил: «Так вот же он, почти под нами лежит!». Штурман приободрился: «Ну вот, а то уже начинаете наезжать, мол, куда привёл, может это не то озеро! То озеро, оно самое большое в этом районе».

Подсели прямо к разбитому вертолёту. МИ-2 лежит на правом боку, левая стойка шасси сиротливо торчит из фюзеляжа, передняя стойка вся в грязюке, и сам фюзеляж заляпан грязью (видать вертолёт сделал пару оборотов на земле, пока замер неподвижно). Вокруг втулки несущего винта обмотан трос, за его петли мы и возьмём «двоечку» на подвеску. Командир мне говорит: «Саня, залезь в вертолёт МИ-2 через левый блистер, проверь, чтобы был заторможен несущий винт, нам ещё не хватало, если „двойка“ начнёт крутиться вокруг втулки! Не забудь захлопнуть блистер обратно. Глянь и попробуй закрутить проволокой петли обоих дверей (правой передней и левой задней), чтобы не открылись в полёте!».

Я выскочил на свежий воздух. Поток от несущего винта МИ-6 дует не слабо, машина стоит на «шаге», слегка покачиваясь на стойках шасси. Обежал вокруг МИ-2, всё закрепил, подтянул вверх до упора тормоз несущего винта, захлопнул блистер и, сгибаясь под потоком воздуха, добрёл до своей «шестёрки».

Всё!!! Командир аккуратно зависает и наш МИ-6 потихоньку, по мере выборки троса лебёдки, плавно наползает на высоте метров восемь на повреждённую «двоечку». Трос в гидрозамке, на приборной доске командира загорелась зелёная лампочка. МИ-6 замер точно над разбитым вертолётом. Потихоньку поднимаем его за втулку. МИ-2 становится вертикально и тихонько отрывается от земли. Высота метр, два, три, пять, висим неподвижно. Вроде всё нормально, командир начинает взлёт.

Взлетели, забрались на высоту 400 метров, развернулись курсом на Возей-51. Еле-еле едем. «Двоечка» идёт на скорости 70 километров в час и летает под нашим МИ-6, выписывая на тросе сложную траекторию, этакую цифру «8» с пируэтами. Поскольку она висит на длинном тросе и вес у неё всего ничего, то командир не чувствует её на «ручке» и поэтому транспортировка представляет сложность. Владимир Аркадьевич чертыхается: «Придётся мне самому её до Возея тащить, ты Саня не справишься!». Я точно не справлюсь. Поглядываю в свой правый блистер вниз. Время от времени вертолёт МИ-2 появляется в моём поле зрения то чуть впереди, то чуть сзади, далеко внизу под нашей «шестёркой». Педали стоят неподвижно, «ручка» управления еле заметно двигается. Командир точными, дозированными движениями пилотирует МИ-6, ловя капризный груз, не давая раскачке увеличиться до совсем неприличных колебаний. В наушниках размеренный голос бортоператора: «Продольно-поперечная раскачка груза, 0,3 — 0,4, трос до кольца не доходит!».

Почти два часа мы тряслись до Возея. На скорости 70—80 километров в час вибрации на МИ-6 большие, приборные доски ходят ходуном.

Дотащил командир груз, аккуратненько положил на травку возле третьего щита. Поскольку правое шасси у «двоечки» отломано, вертолёт покорно лёг на тот же правый борт.

Переместились на щит, сели, выключились, начали дозаправку. Совещаемся экипажем: «Надо что-то делать, так мы её до темноты не дотащим до Печоры, ехать ещё почти 180 километров, это строго по прямой, без всяких разводок (разведённых маршрутов)!». Придумали. Пошли, срубили приличную сосенку, у комля ствола обрубили ветки. Взяли пустой баллон из-под сжатого воздуха. Затолкали баллон и комель сосны в «попу» МИ-2, в то место, где отломалась хвостовая балка. Всё это, и баллон, и сосну прикрепили, как смогли, намертво закрутили сталистой проволокой, чтобы это всё не вылетело в воздухе. Теперь и центровка у этого фюзеляжа МИ-2 будет более-менее нормальной, и ветки длинного ствола сосны сработают, как стабилизатор, и наш несчастный, побитый вертолётик пойдёт на под-

веске на чуть большей скорости и не будет носиться под нашим МИ-6, как взбесившийся Карлсон.

Всё готово. Запустились, зависли, подцепили и аккуратно оторвали груз от земли. Высота метр, два, пять, десять. Висит спокойно, не качаясь, центровка в норме (сработали баллон и сосна). Взлетаем, набрали высоту 400 метров, нос вертолёта развернули на Печору. В горизонтальном полёте подвеска идёт со скоростью 80 километров в час, чуть покачивается под вертолётом, висит по диагонали (нос МИ-2 влево-вперёд, хвост вправо-назад), стабилизатор из сосны делает полёт подвески более устойчивым. Но при попытке разогнаться более 80 километров, «двоечка» начинает взбрыкивать. Поэтому скорость 80, и не более.

Командир повеселел, довольно улыбнулся: «Передал управление, Саня, смотри за скоростью, больше 80 не гони, теперь можешь два часа кататься в своё удовольствие. Устанешь, скажи, я подменю!».

— «Взял управление!». Я аккуратно ставлю ноги на педали, беру в руки «шаг-газ» и «ручку». Поехали потихоньку. Аккуратно, коротенькими сдвоенными движениями пилотирую МИ-6, выдерживая скорость, высоту и курс. педали неподвижны, начнёшь сучить ногами, раскачаешь груз. Поэтому курс поправляю маленьким креном.

Вроде получается. Еду потихоньку, рассматриваю землю внизу, любуюсь солнышком, медленно катящимся к горизонту. Мы идём по кратчайшей прямой. Курс проходит вдоль реки Колва, аэродром Усинск и город остались слева. Со старого аэродрома Парма, что на берегу реки Уса, взлетел вертолёт МИ-2, идёт на пересекающемся курсе. Ну совсем под самым нашим носом пересекает нам путь. Может, хотел поближе подойти, рассмотреть, что мы такое везём. Командир выходит в эфир и ехидным голосом говорит: «Будешь так нагло лезть, и тебя потащат в таком же виде!». Коллега шарахается от нас, как от чумных. То-то же!

От реки Уса до Печоры осталось 85 километров. Ещё час с небольшим, и даст бог, доберёмся до базы. Под нами обширные болота с озерцами. Долго ли, коротко ехали, но мы уже в зоне круга аэродрома Печора. Отдохнувший командир берётся за управление.

— «Взял управление!».

— «Передал управление!».

Читаем контрольные карты перед посадкой. Мы почти дома. В лобовых стёклах кабины чётко проецируется взлётно-посадочная полоса. В наушниках размеренный голос диспетчера: «Заход рассчитывайте в район третьей рулёжной дорожки, где она сопрягается с полосой, вас там ждут!».

Понятно. Видно, что на месте укладки груза лежит что-то похожее на надувной понтон. А вокруг стоит несколько человек. Командир заходит повыше и аккуратно ставит наш груз на этот понтон. Тихонько отцепляем крюк и уходим строго вверх, потом перемещаемся на взлётную полосу, садимся на неё и рулим по ней до своей пятой рулёжной дорожки, а потом к себе на стоянку.

Пока мы ещё держали трос натянутым, мужики пытались поверх надувного понтона что-то подсунуть под правый бок разбитого МИ-2. Но как только отцепили крюк, вертолёт постоял-постоял и всё равно тихонько завалился на правый борт. Острые края отверстий на месте вырванной правой стойки шасси и подвесного бака проткнули надувной понтон, и вся эта конструкция сдулась и вертолётик таки улёгся на бетонку. Лежит такой, весь побитый, грязный и беспомощный посреди аэродрома. Я потом ходил, посмотрел на него внимательно. Жалко маленького!

Командир после спросил, что я думаю по поводу посадки этой «двоечки» возле озера, и того, что произошло дальше, и главное — какие выводы из этого сделал? «Прежде, чем куда-то лезть, надо хорошенько думать, как оттуда вылезать будешь!», — ответил я, вспомнив его наставления. Владимир Аркадьевич довольно кивнул, мол, дай то бог! Боженька дал, судьба хранила, и мою машину никто не таскал на подвеске к родному аэродрому. Как я говорил, дело это хлопотное и очень дорогое! Видимо мне везло и отделывался только мелкими неприятностями. Спасибо ангелу-хранителю и молитвам мамы и бабушки.

«Не забывайте нас»

«Память, память, ты же можешь,
ты должна
на мгновение эти стрелки повернуть.
Я хочу не просто вспомнить имена,
я хочу в глаза друзьям своим взглянуть»
(песня из кинофильма)

Первый экипаж вертолёта МИ-6 в Печоре переучился и начал летать в 1971 году. Авиаэскадрилья вертолётов МИ-6 была создана в 1973 году. Она вошла в состав 338-го лётного отряда Печорского авиапредприятия. Вертолёты МИ-6 прекратили летать в России в 2002 году, а в 2003 году они были выведены из Госреестра. В последние годы, перед тем, как расформировать эскадрилью МИ-6, в неё организационно добавили вертолёты МИ-2. Этакая смешанная вертолётная эскадрилья. Но в чистом виде, только вертолёты МИ-6, наш коллектив просуществовал более четверти века. И я горжусь, что большую часть этого времени проработал в прекрасном коллективе. Мне довелось работать, летать бок о бок в одной кабине с отличными специалистами, хорошими людьми. Они прекрасно знали своё дело, умели работать, я всему у них научился. Все мы вместе — техники, инженеры, лётчики, штурманы, бортмеханики, бортрадисты (опе-

раторы) выполняли не простую работу в сложных условиях Севера. Техники, инженеры готовили машины и в летний зной, и в осеннюю слякоть, и в лютый холод долгой зимы. Низкий поклон им за это. А мы, лётный состав, летали на этих надёжных и могучих вертолётах МИ-6 и днём, и ночью, и в хорошую погоду, и в такую, про которую говорят — «на любителя».

Вы даже не можете себе представить тот объём работы, которую выполнили экипажи вертолётов МИ-6. Всего, с 1971 года по 2002 год, экипажи МИ-6 Печорского авиапредприятия имели производственный налёт (это без перегонок и тренировок) — 166689 часов. В лучшие годы, с 1981 по 1991 год мы налётывали около тысячи часов в год на одну машину. Например, в 1990 году производственный налёт эскадрильи составлял 10750 часов в год. Работать мы умели, и работали на совесть.

Когда я, после окончания Кременчугского лётного училища в октябре 1978 года пришёл в эскадрилью, коллектив был в самом расцвете. Эскадрилья в составе более 100 человек — это большой и сложный организм. Кто-то ушёл на пенсию перед самым моим приходом, но я их видел и знал. Кто-то ушёл при мне. С кем то летать довелось не долго, а с кем то и долгие годы. При мне люди приходили в наш коллектив, мы знакомились, притирались друг к другу, и начинали работать вместе. Новые лётчики, молодые штурмана, бортмеханики и бортрадисты. На разборе полётов эскадрилья занимала половину актового зала. А что вы хотите, 15 полностью укомплектованных экипажей! Это три звена по пять экипажей, в каждом экипаже 5 человек. Плюс ещё резервные люди, плюс пилоты-инструкторы, есть ещё и старшие специалисты (штурмана, бортмеханики, бортрадисты). В общем народ сплочённый и слётанный. О нашей работе и людях я писал все эти годы.

А теперь хотелось бы вспомнить всех поименно. Долгие годы вспоминал, записывал, мне помогали вспомнить мои товарищи, если я кого-то забывал. Всё-таки сорок лет пролетело.

Как водится, начнём с тех, кого уже нет с нами.
Терехов Витольд Иванович — командир лётного отряда,
Гошко Михаил Сергеевич — командир эскадрильи,
Смяткин А.А — командир эскадрильи, потом отряда,
Ивахненко В. И. — командир звена,
Горюшко А. А. — зам. командира лётного отряда,
Буланчиков Н. И. — пилот-инструктор,
Ахметов З. Ш. — пилот-инструктор Коми УГА.

Командиры вертолётов МИ-6: Балабанов В.И, Васюнькин Н. М., Ващенко Б. Н., Маслун Л. В., Панечкин В. М., Серов В. М., Ткаченко В. К., Хайруллин А. Н.

Вторые пилоты: Вишнёв Е. М., Головлёв Н. И., Гора А. Ф., Дуля В. И., Лупьяк В.Г, Марчук В. И., Павленко Ю. А., Фортуна И. И., Хатеев Н. Я., Чура Ю. М.

Штурманы: Буравлёв А. А., Богословский Б. М., Винник И. И., Вострилов Н. Г., Дегнер В. Э., Корниенков А..., Пыхов В.И, Салов А..., Сергеев И. Д., Соколов Н. И., Уляшев А. Н., Фотиев Г. Н., Шицалов Ю. Е.

Бортмеханики: Васин В. М. (инструктор Сыктывкарского УТО), Изъюров М. С., Левин Н. М. (бортмеханик и инженер лётного отряда), Ли-Чи В. М., Начкебия М. Ш., Романенков В..., Саломатин В. Н., Фильченков И.И, Хаткин В. П., Шевгенюк Д. Д.

Бортрадисты (операторы): Бухалов С. А., Вишняков А. Н., Иванов Ю. П., Иванов Г. М. (инструктор Сыктывкарского УТО), Ильин П. В., Маматов А. М., Мельник С..., Рынденко А. П., Шпорт В. Ф.

Техсостав: Гилёв А. М., Индерейкин И. М., Кутный И.В, Мельчаков В..., Першуков М. П., Сметанин В. В., Хозяинов В. П., Чика И. В.

А теперь о живых.

Поляков Н. И. — командир лётного отряда,

Демидов Ю. Е. — командир звена, в дальнейшем командир лётного отряда,

Козимиров А. В. — командир звена,

Пау В. А. — пилот-инструктор, командир звена

Командиры вертолётов МИ-6: Авдонькин Ю. М., Батманов В. А., Бородай С. И., Ванчагов Е. Б., Волгин Ю. М., Выгузов В. В., Данильченко В. И., Ильюхин В. М., Крымов Ю. М., Калитвинов А. В., Каленский А. А., Калинин В. А., Кривошей В. И., Матаев В. А., Мартынов А.И, Новиков В. Н., Петров С.В, Пискун Ю. П., Пархачёв С. И., Пресняков В. В., Рыбаков А. Г., Самодуров Н. Ф., Сачков В. Е., Соколов Н. И., Хиженков В. Л., Чертищев А. И., Шевчук А. В., Шмаков А. В.

Вторые пилоты: Абашкин В. И., Богослав В. М., Битюцкий Н. И., Власов А. В., Галияхметов Р. Р., Доценко П. Г., Емельяненко Ф. Ф., Зимовец Г..., Косяченко А. В., Кашковский В..., Коняев В. В., Кукушкин В. И., Медников А. В., Мельник В. В., Ногин А. И., Нефёдов В. М., Пушной А. С., Поросятьев И. И., Сергиенко С..., Смирнов В. А., Смирнов Ю. Р., Симонов А.Г, Чупров С. Д., Шихайло Н. М.

Штурманы: Базурин Ю. Ф.-старший штурман аэропорта, Беликин Г. П. — штурман лётного отряда, Ташкинов Н. Д. — штурман лётного отряда,

Артеев В. Г., Асташин А. В., Бачурин В..., Дьяков Е. В., Диский В. К., Ермоленко Е. Д., Елизаров Б..., Желнин В. Н., Захватченко А. С., Козару А..., Комлев А. Н., Крюченков А..., Липкань А. Г., Лобов А. В., Машонский В..., Мусатов А. В., Назипов А. Н., Осипян В. Р., Ольнев И. А., Плынгеу В. Н., Плахов А. В., Петров С. В., Романов П. В., Скржидлевский В. В., Сливка В. И., Фокин В. Г., Шелухо Г. Е.

Бортмеханики: Агафонов А. Ю., Вечканов Г. И., Волотиевский А..., Гатараняк Б. О., Доброродов Н. Г., Залётов В. П., Кайгородов М. И., Лотков А. Н., Морозов Д. Б., Медовов В. М., Николаевский С. Л., Помысов А. А., Поздеев В. Г., Попов В. И., Саломатин Н. В. (младший), Советкин В. В., Тюленев А. Ю., Тюленев И. Ю., Терентьев В. Е., Филиппов В. П., Хлопотов С. В., Чупров С. Т.

Бортрадисты (операторы): Алексеев А..., Алдошин А. А., Белых С. В., Батманов В. П., Батманов С. П., Батманов В. А., Бобрецов И..., Вилежанинов С..., Данилов Р..., Другов С. Л., Дронов А..., Ермолаев...., Ераков В. С., Кириков Э. А., Крайнов Г..., Кошкин И. И., Лахтионов С..., Подлесный А..., Попов И..., Рудич В. И., Смолев С..., Саенко Г..., Сологуб П. Г., Таранченко В. В., Шиповалов С..., Широкий А. В., Юрьев В. Б.

С нами часто летали инструкторы-проверяющие из Коми УГА: Пришельцев А. Ф., Чайкин А.И, Сысоев А. П., Кизилов Ф. Ф. и штурман Сесько С. К.

Техсостав: Вагренюк И..., Григорьев В.Х, Габов В..., Зыков...., Иванов Б..., Машьянов С. А., Нефедовский Н. А., Паламодов Н. Б., Паршуков Г..., Положаев А. И., Синий В. Д., Хоботов С. Н., Цуканов В. Н., Чиркин А..., Шамшура П. А., Якимов М...

Если кого-то не упомянул, и мёртвых и живых, вы уж простите мужики, далеко нас разметала судьба по стране и во времени, просто о ком-то я не знаю, но честно старался вспомнить всех.

И, конечно же, наше любимое «железо», наши надёжные рабочие лошадки, вертолёты-трудяги МИ-6. У них судьба, как и у людей, разная: 21004, 21016, 21031, 21133, 21147, 21196 — порезаны на металлолом; 21136 — в частном музее в Германии; 21856 — в музее авиации в городе Самаре; 21080 — стоит на детской площадке в городе Усинске; 21032, 21057 — пока ещё на хранении в аэропорту Печора; 21027 — разбита при аварии на вертодроме Возей-51; 21896 — сгорела при аварийной посадке на острове напротив Мутного Материка.

Очень хотелось бы, если кто-нибудь, когда-нибудь это прочтёт, чтобы знали — мы когда-то работали в небе нашей Родины не за страх, а за совесть. Работа наша принесла много пользы людям и стране. Не забывайте нас, люди.

Часть девятая

«Республика, которой нет?»

Всё-таки интересный возраст, когда тебе пошёл шестидесятый годочек. Ну, то, что болячек куча, это само собой понятно, и возраст сказывается, и долгие годы полётов на своей любимой «ласточке» — вертолёте МИ-6. Да и северный суровый климат делает своё дело. Я сейчас не об этом. Главное, что склероза нет — я всё прекрасно помню. А что ещё лучше — и маразма нет, мысли чёткие, ясные. Всё осознаёшь, сопоставляешь, сравниваешь, делаешь выводы. Ясно, что человек, которому под шестьдесят — не «пионэр» наивный. Много довелось поработать, со многими людьми общаться, дружить, терять их. Много довелось повидать, во многих местах побывать. Как говорится, жизнь учит хорошо, но за свои уроки берёт дорого. Вроде житейский опыт есть. Хотя остроумные люди говорят, что не всегда с седыми волосами приходит мудрость, и мол, на старости лет люди дурят, только помедленнее. Поживём — увидим.

В конце октября 2018 года будет ровно 40 лет, как меня, зелёного выпускника Кременчугского лётного училища гражданской авиации занесла судьба в Республику Коми. Что значит, занесла судьба? Я что, чемодан бесчувственный? Нет, сам всё решил, и прилетел голубь сизокрылый на наши северА. Края эти тогда назывались — Коми АССР. Поскольку я родился, вырос, стал взрослым, состоялся как человек и профессионал ещё при Советском Союзе, то естественно, я отчаянный «совок» и «ватник», как это не прискорбно звучит. Правда я ни сколько не скорблю, а живу и радуюсь, что мне довелось родиться в прекрасной стране. Меня уже не переделаешь, не перевоспитаешь. Мне чужды либеральные «общечеловеческие» ценности, я не могу быть «гражданином мира». Я патриот своей страны. Хоть я сейчас живу в России, но мы все прекрасно понимаем, что нынешняя Россия выросла из того самого Советского Союза, которого нет уже почти тридцать лет, но наследницей и преемницей которого Россия является. Не зря западный мир так опасается — не дай бог, опять создадут новый СССР 2.0! Не бойтесь, наши «дорогие партнёры»! Выводы из уничтожения Советского Союза сделаны. Жизнь показала, чего стоит «братская» дружба народов, кто больше всех орал в национальных республиках: «чемодан, вокзал, Россия!». Как отблагодарили нас болгарские «братушки», как надувались от гордости великие «прибалтийские тигры». Мы всё видели и всё помним. В Европе остались только сербы, кто нас не предавал никогда и ни при каких обстоятельствах. Недаром у сербов есть пословица:

«На небе есть Бог, а на земле — Россия». А теперь, малость приберём газ, снизимся, сделаем лёгкий разворот и вернёмся к Республике Коми, как она теперь называется.

В конце заголовка этого рассказа я поставил вопросительный знак. А может, надо было поставить точку? «Сумлеваюсь я, однако!», — как говорил один из героев фильма «Тени исчезают в полдень». А почему «сумлеваюсь», сейчас поясню. Я же говорю, что склерозом и маразмом не страдаю, всё вижу, всё помню и имею полное право судить о жизни и судьбе этого удивительного края, Республики Коми, поскольку отдал ей сорок лет своей жизни. Отдать, то отдал, а теперь с лёгкой горечью смотрю на землю, где прошли моя молодость, зрелость, да и старость моя пройдёт здесь же, и так далее — со всеми остановками. Почему с горечью? Сейчас постараюсь объяснить.

Сорок лет назад Коми АССР была крепким, процветающим регионом Советского Союза. Народу в те годы на территории республики проживало около миллиона двухсот пятидесяти тысяч человек. Развивались угледобывающие города Инта и Воркута, город нефтяников Ухта. В начале восьмидесятых начал строиться молодой город Усинск. На западе республики — в Кослане болгарские «братушки» валили лес для своей «шестнадцатой» республики ССР. Печорская ГРЭС давала электроэнергию, был построен Сыктывкарский ЛПК. Лес валили не только братья болгары, но и многочисленный «контингент» из спецучреждений республики. Геологоразведка вела активный поиск углеводородов на обширных площадях Коми АССР. Метанолопровод Вуктыл-Ухта, трассы ЛЭП через Печору, Инту на Воркуту, Северная железная дорога. Многочисленные совхозы, колхозы, леспромхозы. По главной реке республики — Печоре, в период навигации сновали бесчисленные буксиры с баржами, плотами, работали земснаряды, носились юркие пассажирские «Ракеты» и теплоходы «Заря». Речные трамвайчики в районе Печоры сновали между берегами, а паромы медленно катили по водной глади от Усинска и Печоры до самого Вуктыла.

А отсутствие дорог компенсировалось развитой сетью местных воздушных линий. Трудяги — самолёты АН-2 деловито сновали в небе между деревнями и сёлами по берегам рек Печоры, Усы, Ижмы. Когда, бывало, летишь в небесах на своей «шестёрке», только поглядывай по сторонам и внимательно слушай эфир. Эти АН-2 только и носятся туда-сюда, как бы на кого не наехать.

Авиация Коми была мощнейшей транспортной отраслью. В Сыктывкаре — самолёты АН-24, АН-12, ТУ-134, немного АН-2. Я ещё застал то время, когда в небе республики летали «старички» ИЛ-14. В Ухте — самолёты ЯК-40, позднее появились ТУ-134, немного АН-2, вертолёты МИ-2, МИ-8, МИ-6, МИ-10к, позднее пришли МИ-26. В Печоре — одиннадцать МИ-6, двадцать пять МИ-8, десяток МИ-4, штук двадцать МИ-2 и около сорока АН-2. В Инте авиазвено — самолёты АН-2, вертолёты МИ-8, МИ-6. Отдель-

ная Воркутинская эскадрилья вертолётов МИ-8. Позднее, когда построили город Усинск, появилась авиаэскадрилья и там. Отдельное авиазвено в Усть-Цильме. Свои аэропорты были в Троицко-Печорске, в Комсомольске-на-Печоре, Усть-Куломе, Кослане, Ижме, плюс куча маленьких аэродромчиков во всех деревнях, а так же огромное количество вертолётных площадок (бетонных и бревенчатых) во всевозможных экспедициях — нефтегазоразведочных, вышкомонтажных конторах, у геологов и сейсмиков.

Самолёты возили пассажиров и грузы по городам и весям республики, а так же далеко за её пределы — Свердловск, Тюмень, Москва, Ленинград, Пермь, Омск, Новосибирск, Иркутск, Симферополь, Анапа, Нарьян-Мар, Архангельск, София. А вертолёты, во всём их разнообразии — от самых маленьких, до тяжёлых громил, типа МИ-10к, МИ-6, МИ-26 обслуживали огромное количество «заказчиков». Это так и называлось — ПАНХ (применение авиации в народном хозяйстве). Санитарные полёты для медиков, лесопатрульные и тушение лесных пожаров, взрывные работы — во время паводков. Самолёты АН-2 даже были заняты на выполнении авиахимработ (опрыскивали луга, борясь с сельхозвредителями).

Вы представляете себе эту армаду самолётов и вертолётов ежедневно поднимающуюся в небо Коми? Я представляю. И даже себе не могу поверить, что всё это когда-то летало здесь, хотя сам провёл много тысяч часов в небе республики.

В маленьком городке Печора, где я живу и работаю почти сорок лет, в далёкие семидесятые-восьмидесятые годы жизнь била ключом. В Печорском локомотивном депо обкатывались тепловозы новых серий. По Северной железной дороге, что проходит недалеко от северного торца взлётной полосы аэродрома денно и нощно проносились поезда с углём из Инты и Воркуты, с лесом-кругляком, разнообразными грузами для народного хозяйства. В городе работали: комбинат ЖБИ (железобетонных изделий), швейная фабрика, мебельная фабрика, молокозавод, мясокомбинат, хлебокомбинат. В период навигации Печорский речной порт не затихал ни на минуту, ни днём, ни ночью, а ночи летом на севере белые. Портовые краны деловито грузили баржи с грузами для Нарьян-Мара, Усинска, Усть-Цильмы, Вуктыла, Троицко-Печорска. На Печорском судостроительном заводе клепали буксиры, небольшие корабли и ремонтировали всё, что ходило по реке. Печорский лесосплав собирал огромные плоты из брёвен, сплавлял их по реке куда надо. Огромная лесобаза за рекой сияла огнями днём и ночью. Там штабеля брёвен высотой, аж до неба. Когда над ними пролетаешь на высоте метров триста, и то они впечатляют своими размерами. В любой леспромхоз прилетаешь, и пока разгружают вертолёт, сходишь в местный магазин, а там какие хочешь товары. И это в лесной глухомани! В деревнях и сёлах скотные фермы, коровы пасутся на лугах. Сельские клубы, магазины, школы. На реке дебаркадер, куда причаливают «Ракеты» и теплоходы «Заря», плюс ещё аэродром, куда прилетают само-

лёты АН-2. Пока в Денисовке базируешься, смотришь, этот АН-2 прилетает каждый день и утром, и вечером, летом на колёсах, зимой на лыжах, кроме субботы и воскресенья. Бабки из Мутного Материка летают в Денисовку к куме в гости, в баньке попариться и чайку «пошвыркать» с брусничкой. Бригады оленеводов гоняют стада оленей по всей тундре. Всё так и было. Короче, «издевалась» советская власть над трудовым народом, как могла. В сёлах фельдшерско-акушерские пункты, школы, библиотеки. Ну, разве так можно жить? Народу на северах было много. Кто здесь родился, кто приехал за «романтикой», кто за длинным рублём. Всякие коэффициенты районные, северные надбавки, пенсии и так далее. А кого и привозили под конвоем в места не столь отдалённые лес валить. Всё это было на самом деле. И как говорил товарищ Райкин: «Времена были гнусные, жутчайшие, но, тем не менее, рыба в Каме была...». Кстати о рыбе. Какой только рыбы не водилось в реках и озёрах республики. Про знаменитую Печорскую сёмгу лучше и не говорить. Под водочку, малосольная сёмга — это такой бронебойный закусон, да с разварной картошечкой и лучком. Эх, граждане дорогие, лучше не вспоминать, слеза пополам со слюной наворачивается!

Медицинское обслуживание было на уровне. Я сам три раза попадал к врачам на операционный стол, ещё пока летал. То аппендицит, то грыжа, то ещё что-нибудь. Операции выполнены качественно, всё сделали здесь, в Печоре, никуда не надо было ехать. Больница нормальная, врачи толковые, медсёстры умницы, лекарства, бинты, перевязки — всё бесплатно и качественно. Это я пишу, чтобы все понимали, как развивалась жизнь людей в Коми республике во всех её аспектах во времена «застоя» и «совка».

Ну а потом пришли, как говорит «писательница» бабка Наина Ельцина — «святые девяностые». Мы все их пережили и на своей шкуре испытали их «святость». Значит, плановую экономику побоку, «невидимая рука рынка» всё разрулит и перед нами разверзнутся молочные реки с кисельными берегами. Слова «рынок» и «рыночные отношения» прочно вошли в жизнь каждого человека. И началось...

Раз вся страна нырнула в омут пещерного дикого капитализма, то куда же деваться Республике Коми. И над её просторами загудели ветра перемен.

Последним настоящим хозяином республики был первый секретарь Коми обкома КПСС — Иван Павлович Морозов. Я несколько раз видел его издалека, когда он прилетал на рейсовом самолёте АН-24 из Сыктывкара в Печору по делам, то с проверкой или на какое-нибудь мероприятие. С ним прилетал всего один охранник, неприметный мужичок. А Ивану Павловичу привозили из ресторана «Спутник», что в железнодорожной части города, корзинку, накрытую белой салфеткой. А в ней пирожки с картошкой и капустой. Он их очень любил, да и пирожки, кстати, были отменные. Я сам их пробовал, когда доводилось обедать в этом ресторане. Так

вот, встречала Морозова «Волга» из горкома и один человек. И всё! Поехали по делам. А иногда он просто шёл пешком в горком, по пути разговаривая с людьми.

Потом пришли к власти тоже, «типа коммунисты». Они тоже были с партбилетами, но душа у них была уже рыночная, очень чуткая к велениям времени. Страна летела под откос, и каждый удельный князёк вдруг почувствовал такое окрыляющее желание воспарить, тем более, сам то главный «коммунист» из Свердловского обкома заявил: «Берите суверенитета и власти, сколько потянете…». И потянули!!! Каждый потянул в светлое капиталистическое будущее как мог, насколько силы и наглости хватало. Я не говорю, что только в Коми Республике такое происходило. Вся страна кинулась в бизнес. Кто с тачкой, кто с баулом, кто-то приватизировал целые предприятия, а кто-то целые отрасли. Наш удивительный край тоже не отстал на этом «празднике жизни».

О покойниках говорят либо хорошо, либо правду. После Ивана Павловича Морозова республикой руководил Юрий Алексеевич, по прозвищу «Папа». В годы его «отеческого» правления Коми край успешно перешёл на светлую капиталистическую сторону. Сыктывкарский ЛПК, бывшая всесоюзная ударная комсомольская стройка, стал собственностью немецкого капитала. Печорская ГРЭС, тоже ударная комсомольская стройка, досталась москвичам. Северные магистральные нефтепроводы ещё кому-то. «Лукойл», «Роснефть» работают на нашей территории, здесь же разливают нефть в тундру, а налоги платят где-то за голубым горизонтом. Как говорил Чебурашка: «Мы строили, строили, и наконец, построили…». Вроде республика богатая, а живём, как голодранцы. Все деньги утекают, как песок сквозь пальцы. Да, по всей стране прокатилась волна хищнической «прихватизации».

Особо хочется сказать об авиации, которой я отдал почти сорок два года своей жизни, считая учёбу в училище. Вы помните, как я описывал всю мощь этой армады — Коми авиации. Года полтора назад я увидел в интернете ролик. Его сделали авиаторы нашей республики. Правда там, в кадре самолёты ТУ-134 и АН-24. Но пронзительные слова и грустная музыка запали в душу: «Какое дело нации до Коми авиации…». Мне рассказал один хороший человек, командир вертолёта МИ-8, тогда он ещё работал в Ухтинском объединенном авиаотряде. Времена были тревожные, у них был большой разбор, и на этот разбор заглянул «Папа» (руководитель республики). К нему лётчики обратились с вопросом: «Что делать, как спасти авиацию Коми?!». Руководитель, чувствуя себя небожителем, откровенно заявил, что, мол, ему плевать на эту авиацию, ему нужен один самолёт ТУ-134, чтобы летать в Москву на совещания; один самолёт АН-26, чтобы возить рыбу из Нарьян-Мара; и один вертолёт МИ-8, чтобы летать в горы на охоту и рыбалку! Я сначала не поверил, но потом вспомнил, что стало с могучей авиационной отраслью республики, и понял, что мой коллега не соврал. Но слова Юрия Алексеевича об авиации и его отношение к ней

услышали те, кому было нужно. Они всё правильно поняли и от нашей могучей авиационной армады полетели только перья по закоулочкам. Что-то попилили на металлолом, как МИ-6 в Ухте и Печоре (их эксплуатацию официально запретили в 2003 году). Самолёты ТУ-134, АН-24, АН-26, АН-12, вертолёты МИ-26 ушли в чьи-то жадные и ловкие ручонки. Где-то эта авиационная техника зарабатывала деньги, которых никогда не увидела Республика Коми. Сбылась «голубая» мечта одного нашего авиационного начальника. Он хотел видеть авиацию республики — «однотипной». Один тип — вертолёт МИ-8. Так проще, и подготовка лётного и технического состава на один тип воздушного судна, и номенклатура запчастей и т. д. и т. п. К примеру, у мощнейшей авиационной компании «Ю-Тэйр» есть вертолёты всех типов — от крошечки «Робинсон-44» до махины МИ-26. Под все виды работ, на любого «заказчика». У них около 300 вертолётов, не считая самолётной техники для перевозки пассажиров. У соседей, в Архангельске и Нарьян-Маре, сохранились самолёты АН-2, и приобретаются новые, с американским двигателями, чтобы летать по деревням, возить население. У нас самолётов АН-2 давно уже нет. Последний красавец, отремонтированный в Печоре, блеснув лакированным крылом на солнце, исчез за горизонтом много-много лет назад. И теперь, во время летних лесных пожаров для лесопатрульных полётов привлекают АН-2 откуда-то из Вологды. Да и аэродромчиков небольших в сёлах уже нет. И осталась авиация Коми с полутора десятком вертолётов МИ-8 и МИ-8МТВ весьма преклонного возраста, половина из которых постоянно в ремонте, а так же полтора самолёта Л-410 и полтора «Эмбраера», за которые мы с коммерческими банками будем рассчитываться по процентам до скончания века. Зато на свою территорию мы впустили другие авиакомпании, вертолёты которых зарабатывают то, что могли зарабатывать и мы, будь у нас больше машин, да ещё и разных типов.

Возвращаясь к делам республики. Я видел предвыборный ролик «Папы». Он едет в поезде, в вагоне-салоне, и с пафосом объясняет, что надо выбирать в руководители того, кто как он, любит республику и людей, которые работают на этой земле. Мне кажется, что даже слеза чуть не навернулась на глаза Юрия Алексеевича от нахлынувших чувств-с! Кстати, этот поезд из пяти вагонов не могут продать до сих пор. А за те деньги, которые потратили на его приобретение, можно было купить целую кучу обычных пассажирских вагонов. Но народ не оценил благородного порыва, и не выбрал «Папу». На престол взошёл другой, малость, попроще, не такой фактурный. Правда, я думаю, сыграл роль не выбор народа, народ давно уже ничего не решает, а в Москве несколько сменились приоритеты, и решили нам такого руководителя «назначить».

Знаете, меня не покидает ощущение, что по иронии судьбы или какому-то злому умыслу Коми республика и её авиация в частности, повторяют судьбу моей родной нэньки-Украины. Коми республика, как и Украина при распаде Советского Союза, имела мощнейший потенциал для дальнейше-

го развития и самостоятельного плавания. Но жадность и недальновидность украинских «гетманов» Кравчука, Кучмы, Ющенко и Януковича и шоколадного «Пэци», как и «деятельность» руководителей республики Коми привели к плачевному результату. Ну что стало с моей малой родиной Украиной, мы все видим. А вот куда пришла республика Коми, видно только тем, кто проживает и работает на её территории. Всё как-то неторопливо, постепенно катилось под горку. Это касается не только авиации. Менялись руководители, а республика всё хирела и хирела. Предпоследний руководитель под следствием уже три года. Его предшественник под домашним арестом. Можно перечислить целый ряд фамилий мэров городов и начальников, больших и маленьких. Кто сидел, кто сидит, кто только готовится к посадке. Какая-то фантасмагорическая картина вырисовывается! Фамилии «героев» известны. Они все в нашей местной прессе. Я регулярно читаю местные газеты, смотрю новости республиканские и городские. Вроде и новости какие-то есть, но не оставляет ощущение, что мы остались на обочине большой дороги, по которой мчатся большие и яркие машины, автобусы и фуры. А мы стоим, глядим на всё это, не в силах что-нибудь сделать.

Когда президент предлагал нынешнему руководителю республики взять «штурвал в руки», он так и сказал: «Республика богатая, с мощным потенциалом, но есть много проблем…». Товарищ Гапликов ответил: «Есть!», и прибыл на наши просторы. Мы все радостно затаили дыхание: «А может в этот раз повезёт?!». Всё-таки руководитель с опытом, и попрём мы вперёд, как русский танк по бездорожью. Взялся товарищ рьяно, мы наблюдали по телевизору, как он махал сабелькой, устраивал разносы нерадивым руководителям, кричал: «Вы у меня будете ночевать на раскладушке перед дверью, пока не сделаете!», — это при открытии фельдшерско-акушерского пункта; костерил за срыв программы переселения из ветхого и аварийного жилья нашего мэра; там распекал какого-то руководителя из Ухты! Всё путём! Мы возрадовались! А потом стали замечать — время идёт, с буйными разносами как-то всё затихло. Человек успокоился, малость, осмотрелся, видимо ему объяснили некоторые местные нюансы, и всё пошло по-старому. Главное, республика платит налоги исправно, финансовый поток идёт куда нужно, ну и ладненько. Не знаю, правда или нет, мне финансовые документы никто не покажет, но говорят, что из каждых ста заработанных рублей в республике остаётся только четыре, а девяносто шесть идёт в большую Россию. А может это неправда?! Ведь нельзя же развиваться нормально при таком финансировании. Помните, я говорил, сколько народу жило в этом удивительном крае в советские времена? Сейчас нас осталось около 900 тысяч. Земля Коми стремительно становится безлюдной. Каждый год нас меньше на десять-двенадцать тысяч человек. Молодёжь уезжает, нечего ей здесь делать, а старики вымирают. Республика Коми давно считается социально-депрессивным регионом. Рядом, за Уралом, развивается Ханты-

Мансийский автономный округ, на севере — в низовьях Оби, набирает мощь Ямало-Ненецкий автономный округ. Про Ямал, Сабетту, Бованенково, Надым каждый день говорят по телевизору. Губернатор Ямала — Дмитрий Иванович Кобылкин, пошёл на повышение, стал федеральным министром. Ненецкий автономный округ (столица Нарьян-Мар), наши северные соседи — потихоньку развиваются. Нарьян-Мар стал, как конфетка. А я помню, как он выглядел ещё 20 лет назад.

Я вижу, как к Путину в Кремль приезжают губернаторы разных регионов. Привозят какие-то инфраструктурные проекты, разговаривают о реструктуризации долгов, договариваются о финансировании и прочее, прочее. Я смотрю репортажи из Воронежской, Калужской, Ивановской областей, Дагестана, Дальнего Востока. И везде всё крутится, строится, развивают промышленные и туристические кластеры и т. д. и т. п. И только нашей республики как будто и нет. Наш руководитель ни разу не предлагал ничего подобного. Только издалека мелькнёт в рядах огромного числа зрителей и слушателей, когда в Кремле проводится какое-то мероприятие. Когда я читаю местные газеты, смотрю местные новости и слушаю доклады главы республики, то картинка складывается благостная. Зарплаты в республике растут, пенсии тоже, сдаются дома для переселенцев из ветхого жилья, а в Усть-Цильме открылся сыроварный цех. А на практике, насчёт пенсий и зарплат, такое ощущение, что говорят про какую-то другую республику, а я вроде бы живу на обратной стороне Луны. Сыроварный цех в Усть-Цильме, это конечно хорошо, но на фоне того, что в Калужской области запустили мощное промышленное предприятие, это как-то не впечатляет. Смотрю, как Дмитрий Анатольевич Медведев во время посещения Дагестана заявляет, что для России очень важно развитие Республики Дагестан, её туристического потенциала, и т. д. и т. п. Честно говоря, сразу становится тепло на душе, искренняя радость окрыляет за Дагестан. Хотелось бы что-нибудь подобное услышать и про дивный Коми край. Но, увы! Как-то так складывается, что первые лица государства в своём неусыпном радении о судьбах России, и её народов, всё время пролетают то мимо Республики Коми, то высоко над ней (то на саммит ШОС, или ЕвраЗЭС, то на Ямал, то в Америку, то в Японию). Иногда приходишь на работу и слышишь: «Идёт литерный рейс по трассе с высоким государственным деятелем!». Если погода хорошая, то видно, как высоко-высоко, в бескрайнем синем небе серебристый самолётик идёт по трассе, оставляя за собой белоснежный инверсионный след. И порой думается: «Дядя Вова и дядя Дима, гляньте вниз, поинтересуйтесь, что там за земля, далеко внизу, под крылом самолёта в бархате северных лесов и раздолье тундры?! Как она живёт эта земля, и люди на ней? Может ей чем-то помочь?». Да что там федеральные власти, даже Патриарх Кирилл в августе 2018 года умудрился пролететь мимо. В Котласе, Нарьян-Маре, на Новой Земле (в Белушьей Губе) побывал, а Республика Коми — опять мимо!!! И това-

рищ Патрушев, озаботившись гигантскими свалками мусора на северах, тоже пролетел мимо. Вот и получается — земля на глобусе вроде есть, а как-то выпадаем мы из общего калейдоскопа жизни России.

Вот скажите честно, дорогие товарищи, много ли вы слышали о Республике Коми по федеральным каналам? Иногда только бегущая строка внизу экрана телевизора во время передачи «Доброе утро» по будням: «В республике Коми утонули семь человек при переправе вездехода через разлившуюся таёжную речку; в республике Коми произвёл вынужденную посадку в аэропорту Усинск самолёт, следовавший рейсом из Воркуты в Сыктывкар; в республике Коми в городе Печоре по улицам бегают медведи!». Даже хорошенькая ведущая прогноза погоды махнёт правой ручкой и говорит: «В Калининграде без осадков», махнёт левой ручкой: «В Самаре дожди». А мы, в лучшем случае, где-то за её спиной, хорошо, если не в районе копчика. Чёрт его знает, может телеведущие боятся не выговорить название столицы республики — Сыктывкар? Это же почти, как название исландского вулкана — «Эйяфьятлайокудль»! Язык же можно сломать. Включаешь местные новости, а там всё то же самое. Картошку посадили, прошли соревнования лыжников, проведён очередной съезд финно-угорских народов. Опять показывают село в Усть-Куломском районе, где колёсный трактор тащит школьный автобус по бескрайней грязюке, по тому месту, где должна быть дорога.

Сорок лет я жду, когда же достроят дорогу от Сыктывкара через Ухту до Печоры. Осталось совсем чуть-чуть. В этом самом чуть-чуть стоит трактор и перетаскивает желающих за пять тысяч рублей через то, что вот-вот будет дорогой.

Через всю республику — с юго-востока, от плато Маньпупунер и на северо-запад, до самого Нарьян-Мара, величаво несёт свои воды главная река Коми края красавица Печора. Да-да, та самая, у которой: «У Печоры, у реки, где живут оленеводы и рыбачат рыбаки...». И на всём её протяжении, а это почти 1809 километров, один единственный мост. Железнодорожный мост рядом с городом, который носит такое же название, как и река. В этом городе я и обретаюсь почти 40 лет. Мост этот построили в годы Великой Отечественной войны большевики, когда страна потеряла Донбасс, уголёк нужен был до зарезу. Вот и строили «зэки» железку до Воркуты, а заодно и мост, чтобы добраться до залежей угля на севере Коми.

Какой-то замкнутый круг. Мосты не строят — нет автопотока. Автопотока нет, потому что нет переправ. Вот и получается — летом машины перевозят на паромах от Усинска и Печоры до Вуктыла, а зимой перебираются через реку по ледовым переправам. А ледовая переправа появится только, когда лёд станет, прижмут устойчивые морозы и переправу наморозят.

Честно скажу, я очень горжусь Крымским мостом, он очень красивый, хотелось бы проехать по нему, увидеть всё своими глазами. Уже говорят о строительстве моста через Обь возле Салехарда, идут подготовительные

работы, заговорили о строительстве моста на остров Сахалин. Никто не спорит, это очень нужные для страны объекты. Только бьётся в голове робкий вопрос: «А Коми республике что-нибудь перепадёт на этом празднике жизни?!».

Почти каждый день вижу, как жизнерадостный мэр Москвы Сергей Семёнович Собянин открывает то очередную транспортную развязку в Москве, то участок шоссе, то путепровод, то целый пересадочный узел (метро, железная дорога, автострада). Восторг и упоение!!! Красиво, удобно, достойно. Не зря политрук Клочков у разъезда Дубосеково сказал: «Велика Россия, а отступать некуда. За нами Москва!!!». А за нами действительно Москва? А не Берлин, или не дай бог, какой-нибудь Вашингтон?

Когда смотришь выпуски новостей и видишь провинциальные районы Франции, Германии, Голландии, Испании и т. д., то обращаешь внимание на такую особенность: глубинка почти ничем не отличается от центра, такие же дома, дороги, развитая инфраструктура. У нас в России, стоит отъехать от златоглавой столицы километров на триста, и открывается совсем другая картина. Да вы и сами всё знаете. Через республику Коми идут магистральные газопроводы, но топят печи в деревнях дровами. А машина дров стоит ого-го, их надо привезти, сгрузить, попилить, наколоть, сложить в поленницу. Я понимаю, «Газпром» наше национальное достояние, он занят великими геополитическими проектами: «Северный поток-2», «Турецкий поток», «Сила Сибири». Это всё инвестиции, налоги, международный престиж, наконец — геополитические рычаги влияния. Но вспоминаются слова Екатерины Великой: «Ни пуда зерна в Европу! Сначала накормим своих людей, а уж потом будем с Европами торговать!». Хоть и немка была по крови, но стала настоящей русской (Российской) государственницей. Вроде выделили в 2018 году два миллиарда рублей на газификацию, и Республика Коми занимает второе место по стране по объёму этих капиталовложений, но деньги предусмотрены только для южных районов республики и Воркуты. Смотришь на всё это, и как-то сердце коробит.

Я упоминал, что в советские времена несколько раз попадал в руки врачей, здесь же в Печоре. Всё кончилось хорошо. Сейчас, по любому мало-мальски сложному вопросу местный врач, это ещё, если ты попадёшь к нему, отправляет в Сыктывкар, за пятьсот километров от Печоры. Поезд идёт пятнадцать часов (правда, сейчас пустили дневной экспресс и до Сыктывкара можно добраться за 8 часов), а самолёт летит, и то не каждый день, за пять тысяч рублей. Я наблюдаю из окна своего кабинета, как почти каждый рейс запихивают в маленькую «элку» (самолёт Л-410) носилочного больного. А он занимает три места в самолёте, плюс врач сопровождающий. Из Сыктывкара тоже привозят больных, тех, кто сам доехать поездом не в состоянии.

За прошлый, 2017 год, наши вертолёты санитарной авиации налетали около тысячи часов. Зная стоимость одного лётного часа, а она не маленькая, я утверждаю, представляете, какая сумма получается — «ИТО-

ГО». Если иметь квалифицированных врачей на местах, фельдшерско-акушерские пункты, которые бездумно позакрывали в плане минимизации расходов, в сёлах, то, наверное, можно было бы оказать медицинскую помощь сразу, и на месте, не прибегая к услугам авиации. Но меня не оставляет ощущение, что дело не в интересах больных, а в желании попилить огромные средства, выделенные федеральным центром по программе развития авиационной медицины. Я читаю все статьи в газетах, в интернете по этой тематике. Какие должны быть вертолёты, а стоимость одного экземпляра ого-го, где они должны базироваться, какой район прикрывать своими полётами, где и какие площадки будут строиться для этого и какие суммы планируется на это потратить. Это касается не только Республики Коми, но и всей России. Возникает очень много вопросов и мрачных мыслей. Может всё-таки лучше для больного — врач в соседнем доме или на соседней улице, чем «прилетит вдруг волшебник в голубом вертолёте»? А если не прилетит? Попросту не успеет, или погода такая, что человек может и не дожить до рассвета или когда погода улучшится.

Возвращаясь к уже ставшей родной земле Коми, я хочу повторить: съезды финно-угорских народов, лыжные соревнования, уборка урожая капусты и картофеля, открытие сыроварного цеха — это всё хорошо! Но хочется дожить и однажды услышать по телевизору, прочитать в газете: «В Республике Коми открыт крупнейший деревообрабатывающий комбинат для малоэтажного строительства из экологически чистых материалов; наконец то достроен (за 30 лет) крупнейший республиканский санаторий „Серёгово“; национальный парк „Югыд-Ва“ на своих горных турбазах принял стотысячного посетителя, готовится к запуску красивейшая в стране горнолыжная трасса; достроена-таки дорога Сыктывкар-Нарьян-Мар; в городе Усинске открыта Академия народов севера (готовят молодёжь по самым необходимым специальностям, учитывая интересы региона), что-то похожее есть в Салехарде; Республика Коми участвует в программе Северного широтного хода и т. д. и т. п.». Вы скажете, расфантазировался пенсионер-лётчик?! Но почему же все такие новости мы слышим про соседние регионы?

Вы знаете, я раньше звонил на прямую линию президента России. В прошлом году — 2017, я видел видеоролик, товарищ из Ухты обращался к президенту. В этом году я таки не выдержал и написал по электронной почте Самому. Хоть и говорил я, что уже не наивный «пионэр», но всё-таки слабая надежда ещё не умерла, а вдруг услышат и помогут. На полутора страницах, тезисно, сказал о том, что сейчас пишу подробно. Да и не я один, многие люди, которых я знаю, тоже писали, обращались к президенту. Уж так мне хочется увидеть своими глазами, как наш президент, глядя в глаза руководителю республики, достанет зелёную папочку и спросит с «чекистской» твёрдостью и ленинским прищуром: «Сергей Анатольевич, а что собственно происходит?

Только не надо бодреньких докладов, а вот, пожалуйста, ознакомьтесь...».

Неужели имеют под собой почву слухи, что наша республика это семейный кошелёк почившего в бозе гражданина Ельцина. Сам то ушёл от суда совести, а семейка — и большая, осталась, и всех надо кормить. А может, врут люди? И нашей республике просто не хватает рачительного, грамотного руководителя-хозяйственника, патриота этой удивительной земли, за которую он будет сражаться до последнего, за каждую копейку, за каждого человека, даже за тех, кто ещё не родился, но даст бог придёт на эту благословенную землю.

Да, немного обидно, глядя, как развиваются соседние регионы. И невольно закрадывается мысль: «А ты не промахнулся, Саня? Фарш обратно не прокрутишь!». Нет, я не промахнулся и выбрал для своего будущего сорок лет назад хороший край и хороших людей. Всё получилось, я состоялся — как человек и как профессионал! Но я уже, как говорится, еду с ярмарки, а хочется, чтобы молодёжь оставалась здесь, чтобы они так же работали на благо этого края, как когда то работал, и сейчас работаю я. Да не я один, нас были тысячи и тысячи. И своим трудом мы создавали, как и наши предшественники, то, что зовётся теперь Республикой Коми. А она есть?!

Есть, и надеюсь, будет всегда. Ей только надо немножко помочь. Правда, после выборов президента я увидел, что правительство остаётся почти в том же составе, цены на всё летят вверх со скоростью ракеты, пенсионная реформа заставит работать, пока ножки не протянешь. А в соседнем городе Инте, как его называют «золотое сердце республики», расформировано градообразующее предприятие «Интауголь» и шахтёрам предлагают работу на Шпицбергене, в Кемерово, в Якутии. Зато в Инте отремонтировали кинотеатр. Как вы думаете, равноценные эти события или нет? Так что ставить в конце заголовка — вопросительный знак или точку? Честно сказать, я не знаю.

«Пошутил»

Плавно и величаво катит свои воды красавица-река Печора по просторам Коми земли. От самого плато Маньпупунер и аж до Печорской губы, за которой открываются просторы Баренцева моря. От города Печора река идёт почти на север приблизительно километров 180 (если мерить по руслу), и только возле большого села Щельябож делает довольно крутой поворот на запад, юго-запад. А сразу за поворотом реки, только пройдёшь Щельябож, по центру русла протянулся прелестный островок с загадочным

названием Баян-Ди. Точно напротив острова, на правом берегу Печоры, в неё впадает речка Лая. Речка обычная, не большая и не маленькая. Летом иногда мелеет, но в паводок разливается довольно прилично. Доходит даже до того, что на ней возникает какое-никакое судоходство. Ну, судоходство, это громко сказано, — просто экспедиции по реке на баржах завозят дизельное топливо, всевозможные грузы и керосин для заправки вертолётов. Керосин хранится в ёмкостях на подбазах, которые экспедиции создают для своих нужд. Подбазы эти находятся поближе к месторождениям, чтобы недалеко было возить грузы на вертолётах. Так появилась подбаза Лая-242. То есть, она находится на 242 километре от устья реки Лая. Того самого устья, что как раз напротив острова Баян-Ди. Сезона два мы работали с этой подбазы.

Но однажды весной, то ли паводок прошёл быстро, то ли речники с экспедициями долго чухались, но караван буксиров с баржами не дошёл вверх по реке до Лаи-242, а только и смог, что доползти до 162-го километра. Куда деваться, пришлось нашим «заказчикам» создавать новый хутор-оазис посреди лесотундры на левом берегу реки Лая. Она, как известно, потихоньку течёт почти, что с севера на юг, при этом нещадно петляя. Иногда такие загогулины выписывает, что даже когда летишь над ней на высоте метров четыреста, и то не сразу сообразишь, куда она сейчас повернёт.

Вот на 162-ом километре река делает крутой поворот почти на запад, потом, несильно изгибая русло, этакие плавные повороты влево-вправо, и через несколько километров, если переть против течения, резкий поворот почти на сто восемьдесят градусов, и дальше на север, уже более плавные изгибы русла реки. На этом повороте берег довольно высокий, нависает над рекой этаким крутояром. Берег порос высокими соснами, ёлками, почти у самой воды невысокий кустарник. А между кустарником и водной гладью небольшие песчаные пляжики с редкими каменными осыпями. Летом ширина реки в этом месте метров пятьдесят.

А дело происходит летом. Это наша очередная командировка на эту подбазу Лая-162. И работаем мы тут уже пятый день. На самом берегу реки, метров 10—12 от воды посадочный щит, дальше от берега реки ещё один. Щиты из двух накатов брёвен, сантиметров по двадцать в диаметре. Короче, вертолёт МИ-6 выдержат. Тот щит, что ближе к реке, заправляющий. Насос через дозатор качает топливо из ёмкостей в баки вертолёта. На этом щите мы сейчас и сидим, заправляемся. Так называемая КВС — кратковременная стоянка. Рядом с другим щитом, загрузочным, лежат поблизости разнообразные грузы — подвески: доски, трубы, всякие железяки, насосы и т. д. и т. п. Ближе к лесочку в ряд стоят несколько балков, в которых живём мы, наши техники и персонал подбазы. Отдельно стоит котлобак, где нас кормит хорошая, добрая тётя-повариха. Жизнь течёт размеренно, неспешно и немного скучновато, как летом на даче. Правда «дача» эта находится за северным полярным кругом, ни овощей, ни фруктов

на ней нет, зато в изобилии комарья, мошки и оводов, которые достают до самых печёнок (ночью от них спасают специальные полога над койками). Одним словом, романтика, будь она неладна!

Стоянка короткая, заправка небольшая, мы берём всего четыре с половиной тонны топлива. Надо будет сходить недалеко, на одну из Командиршорских буровых и перебросить смеситель на Морошкинскую-31. Там всё рядом, смеситель тяжёлый, поэтому топлива берём немного. После заправки вес моей «шестёрки» (топливо, экипаж, масло, снаряжение, плюс сам вертолёт) будет небольшой — всего около 33 тонн.

Мне скучно, я сижу в левом кресле и лениво отмахиваюсь от комаров, что залетают в кабину. Чёрт его знает, как они залетают, вроде блистера закрыты, верхний люк тоже, входные двери в кабину тоже закрыты, но эти кровопийцы везде пролезут. А в лобовые стёкла кабины бьются оводы. Жарко, ветра почти нет. Заправка закончилась, механик спускается сверху от двигателей через люк. Я говорю: «Витя, шустрей пролезай, а то комаров напустишь».

Второй пилот, назовём его Шурик, летает в нашем экипаже всего неделю, он ещё толком не разобрался, куда попал. Но ему ещё предстоит познакомиться с некоторыми нюансами. Шурик не новичок, до этого он летал вторым пилотом на МИ-8, потом переучился, и вот теперь попал на наш «корабель». Вот второй пилот, сидя в правом кресле, а ему тоже скучно, возбуждённо тараща круглые глаза, пересказывает мне и штурману сценку из какого-то американского приключенческого фильма, который он смотрел по телевизору, аккурат перед вылетом в эту командировку. «Командир, ты представляешь, они (герои фильма) уходят от погони (то ли за кем-то гонятся, я прослушал), на маленьком красном вертолётике. Этот вертолёт несётся по руслу реки у самой воды, чуть не касаясь её полозьями шасси, еле вписывается между деревьев, что растут на берегу, и чуть не врезавшись в скалу на повороте, всё-таки уходят от погони! Представляешь, не полёт, а дурдом! Как они это снимают?! Это же жуть, а не полёт!». Знал бы он, кому это рассказывает. Ленивая одурь потихоньку от меня отходит, я заинтересованно смотрю на второго пилота одним глазом. А вторым глазом кошусь на штурмана. Тот уже что-то почуял, ведь мы с ним летаем много лет.

Так, капоты двигателей, горловины топливных баков, входные двери закрыты, все на своих местах, пристёгнуты привязными ремнями.

— Экипаж, карту перед запуском!

— Запуск левый…

— Запуск правый…

Дальше обычные манипуляции и процедуры. Пальцы привычно щёлкают тумблерами и переключателями, выполняя многотысячный раз одни и те же движения. Глаза привычно перебегают по приборам и табло. Всё в порядке.

— Карту перед взлётом!

Радист монотонно читает карту контрольных проверок.

— Включено, установлено, в норме, авиагоризонты разарретированы…

Как обычно выполняет контрольное висение и взлёт вертолёт одновинтовой (классической) схемы? Плавно лопасти несущего винта меняют шаг, винт из вращающегося диска превращается в конус. Сначала от посадочного щита отрываются колёса передней стойки шасси, затем в воздух поднимается колесо левой основной стойки шасси, и последним покидает земную твердь колесо правой стойки. Вертолёт, плавно отделившись от планеты, зависает на высоте полметра, метр, два, три, четыре — и замирает на месте. Нос машины слегка поворачивается вокруг оси несущего винта влево-вправо. Экипаж проверяет центровку вертолёта, управляемость и запас мощности. А потом, на секунду замерев, вертолёт, чуть опустив нос, медленно начинает двигаться вперёд и вверх, постепенно увеличивая скорость и набирая высоту. При этом машина находится на постоянном курсе взлёта и не меняет угол тангажа (продольного наклона). Красиво, степенно, величаво, всё, как у нормальных людей!

Так, то у нормальных людей. А тут я, мне уже малость поднадоела эта рутина. Целыми днями одно и то же, подвески, заправки, взлёты-посадки. А душа хочет чего-то такого, чтобы встряхнуться и запеть. Вспомнить, что ты лётчик, а не воздушный извозчик. Адреналина хочется, тем более я знаю, что сегодня плёнку МСРП-12 (это средства объективного контроля) уже снимали, да ещё Шурик взахлёб рассказывает, как там у них в «американщине» летают. А мне ещё только двадцать восемь лет, я уже несколько лет командир вертолёта и всё у меня получается. А дури в те годы у меня было ого-го! Сейчас вроде поубавилось, но судя по хитрым чёртикам в глазах, ещё немного осталось.

Короче, взлёт, как песня! Раскрутил обороты несущего винта до девяносто двух процентов, зажал тормоз, «шаг» плавно вверх и «ручку» от себя. Вертолёт без зависания резво оторвал задние колёса от щита, а передние ещё стоят на месте, и машина, резко опустив нос, прямо со щита прыгнула в речку Лая. А высота берега метров восемь, и вот мы падаем к воде, очень шустро набирая скорость. Ну, нельзя же вертолёт макать в речку, и вот на высоте метр-полтора от водной глади наша «шестёрка» несётся по руслу реки, плавно вписываясь в повороты. Скорость нарастает — 60, 80, 100, 120, 140. Я, как хамелеон, смотрю обоими глазами в разные стороны: на деревья на берегу, чтобы не зацепить лопастями, деревья уже гораздо выше конуса несущего винта; на водную гладь, чтобы удержать эту малюсенькую высоту; на скорость; на обороты несущего винта. Несёмся, как торпедный катер, только не по воде, а по воздуху. Механик потом сказал, что, когда оглянулся в свой блистер, то увидел, что за нами водяная пыль стоит от бешеного потока воздуха, отброшенного несущим винтом. Выписывая такие плавные кривые, несёмся вперёд. А впереди тот самый поворот русла реки, почти на сто

восемьдесят градусов. А на повороте, над берегом, тот самый крутой склон. А скорость уже такая, что нам никак не вписаться в этот поворот.

У нормальных лётчиков хорошо развито боковое зрение. Вроде смотришь вперёд, но краем глаза видишь, что происходит сбоку. Я смотрю вперёд, но вижу, как второй пилот Шурик снял ноги с педалей, бросил «ручку» и «шаг», ёрзает в кресле, пытаясь вжаться в него, инстинктивно пытаясь отодвинуться назад. Но назад нельзя, там спинка кресла и задняя стенка кабины. Я даже вижу, как он остекленевшим взглядом впился в берег, который как стена нарисовался перед лобовыми стёклами кабины. Штурман, механик, радист сидят спокойно, только молча поглядывают в стёкла и блистера. А второй завопил: «Не впишемся!!!». Он думает, что я собираюсь вписываться в разворот реки. При скорости сто пятьдесят и крене пятнадцать градусов, если не ошибаюсь, радиус разворота шестьсот шестьдесят метров. У нас скорость сто сорок, крен я могу заломить и до сорока пяти градусов, но всё равно река не даст мне развернуться. А я и не собираюсь!

Просто я наметил точку в пространстве. Обороты несущего винта держу побольше, около восьмидесяти восьми процентов. Вот я и дошёл до этой точки. А теперь, одновременно: коррекцию вправо до упора, «ручку» на себя — энергично, но без фанатизма; «шаг» тоже вверх, режим двигателям вплоть до взлётного, секунд на пять!

Огромный вертолёт, задрав нос в небо, встал на дыбы над самыми-самыми верхушками сосен, вымахнул из русла реки, понёсся вверх по склону, чуть не чиркая колёсами по кронам деревьев. Вариометр (указатель вертикальной скорости) аж взвизгнул от удовольствия, показывая двенадцать метров в секунду. Мы, как на катапульте взметнулись в высокое небо, мгновенно набирая высоту и теряя поступательную скорость. Лёгкая перегрузка вдавила экипаж в пилотские кресла. Завалив правый крен тридцать градусов, я развернул вертолёт на курс к буровой, успокоил машину. Занял высоту 400 метров, установил скорость двести километров в час, крен — тангаж нормальный, обороты восемьдесят процентов, на курсе, идём в горизонте, на борту порядок. Повернул голову вправо и лениво спросил у второго пилота: «Вот так примерно летал в фильме твой американский вертолётик?».

Шурик в состоянии ступора, бледный, глаза, как два блюдца, руки и ноги по-прежнему не на органах управления. Какое-то время молчит, а потом начинаются одни междометия: «Ты, да ты, да ё..., да чтобы я ещё раз сел с твоим экипажем в одну кабину!». Ну, ничего, пар выпустил, постепенно успокоился, но до конца полётного дня был какой-то задумчивый, за ужином ел без аппетита, только иногда хмыкал и крутил головой. Мой экипаж посмеивался: «Мы то привычные, но надо же людей предупреждать, а то так и заикой человека сделать можно». Каюсь, каюсь. Надо было не так наглядно показывать, что может наша «ласточка», если очень надо. Ну, теперь уж, кайся не кайся, а тридцать лет пролетело. Может потому

второй пилот Шурик, как только заработал пенсию, быстренько слинял из авиации. Надо было как-то «помягше», а то, видишь ли, вдруг я нанёс непоправимый урон молодой «лётчицкой» психике. Сам то, я здоровый балбес, с крепкими нервами, а люди с непривычки пугаются. Вот мучает ли меня совесть? Вроде нисколечко. Просто захотелось хоть на несколько секунд почувствовать себя вольной птицей, которая летает, как хочет, а не как велено. Ну что же, было и было. Всё, как в песне: «Было-было-было, и прошло, о-о-о!».

«Мамин голубь»

Я всегда знал, что ЭТО когда-нибудь произойдет. Пока ты молод и здоров, ты об этом не задумываешься. Где-то там, на задворках сознания, ты понимаешь, что это неизбежно, но мысль, появившись на секунду, мгновенно исчезает. Годы бегут, ты становишься взрослее, и чем дольше живёшь, тем чаще задумываешься. Но гонишь от себя мрачные мысли усилием воли. Это будет потом, когда-то, это так далеко-далеко (по крайней мере, ты надеешься на это), что и не хочется думать об этом. Ты убеждаешь себя, что это нормальный ход жизни, родители должны уходить в мир иной раньше своих детей. Это нормально, так должно быть, но сердце не хочет воспринимать эту «нормальность», и ноет и болит.

Мамы не стало около 17 часов 6 марта 2018 года. Она ушла на восемьдесят третьем году жизни. Третьего января её исполнилось восемьдесят два. Последний год был очень тяжёлым, она болела, её сознание постепенно угасало, примерно за полтора месяца до кончины она перестала узнавать мой голос по телефону, да ещё плохо слышала, и все мои крики в мобильник уже почти не доходили до неё. Бездна вечности уже отделяла нас друг от друга.

Когда-то, лет двадцать назад, мы с мамой говорили о том, что нам делать, когда её старость встанет на пороге. На моё предложение забрать её к себе на север она ответила: «Все мои родные могилы здесь, я хочу умереть в своём доме и быть упокоенной рядом со своей мамой (моей бабушкой Фросей). Нечего мне там на твоих северах делать! Ты же не сможешь сюда перебраться?». Я тогда ещё только дорабатывал свою лётную пенсию, Союз развалился, но я инстинктивно чувствовал, что добра от этой украинской «нэзалэжности» ждать не стоит. Чутьё меня не подвело, и мне горько и обидно видеть, что сделали с когда-то цветущей моей малой родиной — нэнькой Украиной. Так мы оказались с мамой в разных государствах, разделённые границами, таможнями, а последние четыре года ещё

и этим «украинским дурдомом». Пускают на Украину только по вызову, оформленному за 700—800 гривен и заверенному нотариусом, на границе считают деньги вплоть до рубля и гривны и смотрят, как мышь на крупу, а как же, гражданин страны-агрессора едет проведать свою старенькую маму. Господи, вспоминать не хочется!

А вспоминается только моя родная, единственная мама, которая всегда меня называла «рыба золотая». Для любой мамы её дитё — самое лучшее дитё на свете. Наверное, у каждого из нас в глубине сердца и памяти хранятся, пока мы живы, воспоминания о маме, ну и, конечно же, и папе тоже. Всю жизнь на бумаге не перескажешь, но какие-то просверки — воспоминания всегда будут со мной, я их возьму с собой, когда придёт мой час.

Я в детстве болел часто, мама потом удивлялась, как это её сынуля выправился и потом смог пройти сложнейшую медкомиссию и стать лётчиком. Наплывают воспоминания, когда ты лежишь с высокой температурой, и сквозь жаркое марево и пот, к твоему горячему лбу прикасаются мамины губы и её прохладная ладошка, и ты видишь в слабом свете ночника её лицо, склонённое над тобой, либо мама сидит на стульчике у твоего изголовья всю ночь напролёт, пока болезнь не отступит.

Папа оставил нас, когда я ещё был мелким (но в школу уже пошёл). Всё искал своё счастье, да так видимо и не нашёл. Но через много-много лет, когда он умер в одиночестве — хоронила его первая жена, то есть моя мама. Но это совсем другая история, она только моя боль и больше ничья. Слава богу, у мамы и папы хватило ума и такта, они никогда не позволяли себе ничего плохого сказать в моём присутствии друг о друге. Мама сказала только: «У тебя есть отец, ты всегда помни об этом, а вырастешь — сам разберешься». Я всегда знал, что у меня есть мама и папа, просто они живут в разных концах города. Теперь, надеюсь, они уже встретятся на небесах и сами разберутся во всём.

Жили мы с мамой бедновато, вот она меня и определила, как ребёнка из не полной семьи, чтобы я после уроков обедал в школьной столовой бесплатно. Я начал кобениться, мол, мы хоть и голодные, но гордые — не буду есть и всё! Мама мне спокойно, представляю, как ей далось это спокойствие, объяснила, что я быстро расту, ей трудно меня прокормить, а так всё-таки облегчение для семьи, хоть батя и платил алименты. Слава богу, что тогда страна называлась Советский Союз, и всё было бесплатно. И спортивные секции, и кружки в Доме пионеров. Расти, развивайся, становись человеком, гражданином. Хочешь, занимайся авиамоделизмом, хочешь, ходи на плавание во Дворец спорта, хочешь, записывайся на волейбол. Господи, какое же это было счастливое время!

Мама купила мне детское пальтишко. Цигейковый рыжий воротник, ткань такая плотная, серая в бело-чёрную ёлочку и большие такие тёмные пуговицы. От этого пальто восхитительно пахло обновкой, и большая этикетка-ярлык была привязана к петельке, что возле воротника. Я вышел в этом новёхоньком пальто в мартовский двор, гордый, как не знаю что.

А тут закадычные друзья-приятели говорят: «Саня, пойдём на болото, там у нас партизанский штаб!». И, хоть мама говорила: «Со двора ни ногой!», что нам, самостоятельным мужичкам (всё-таки уже во втором классе учимся), какие-то вказивки? По дороге на болото все перепрыгнули через канаву с грязюкой. Я тоже прыгнул, но нога соскользнула и я, не долетев, приземлился на спину прямо в грязь. Разревелся, но «товарышшы» успокоили: «Сейчас мы твоё пальто постираем в болотном ручье, и оно будет, как новенькое!». Постирали. Но как же я теперь буду в мокром пальто на мартовском ветерке сидеть в партизанском штабе на болоте? Коллектив у нас очень бойкий, не теряется ни при каких обстоятельствах. Решили просушить моё пальто над костром из автомобильной покрышки. Спички и керосин в партизанском штабе нашлись. Огонь заполыхал хорошо. Этого мы не учли и пропалили в новом пальто на спине здоровенную дырку. Осталось только застрелиться, но в штабе ничего огнестрельного не было. Пацаны сказали: «Ой, Саня, что тебе теперь будет от тёти Оли!». Всё-таки я талантливый у мамы сын. Два часа не был во дворе, а вид такой, будто я в этом пальто прошёл до Берлина и обратно.

Приплёлся домой, тихонько открыл ключом (ключ на шее, на шнурке) дверь и тихонько застыл в тёмном углу коридора. Мама услышала щелчок замка, вышла из кухни, откуда уже доносился аппетитный запах картошки в мундире (ужин готовит) и щёлкнула выключателем. Прихожую залил яркий свет лампы, и всё стало ясно, как божий день. Мама судорожно охнула, глаза её стали огромными-огромными. Она тихо прошептала: «А ну ка повернись…». Увидев огромную дырку с опаленными краями на спине пальто, которое было мокрым и грязным, как не знаю что, мама перешла к действиям. В углу коридора за трубой отопления стояла старая детская бамбуковая лыжная палка. Это же надо, какое нужное приспособление, и оказалось в нужном месте. Ювенальная юстиция маму бы не поняла. Да хрен с ней, с ювенальной юстицией! Мама лупила, плакала, причитала, всхлипывала и опять лупила. Мне было не столько больно, сколько обидно за себя дурака, да нового пальто было очень жалко. Я только сопел, когда лыжный инвентарь попадал по заднице, и думал: «Лучше бы я пошёл во двор в старой фуфайке…». Мама выдохлась, только и сказала: «Вот теперь и ходи, як старец, раз у тебя совести нет, переодевайся, мой руки, пойдём вечерять…». Вы не поверите, более пятидесяти лет прошло — до сих пор помню то пальто и обидно, что маму огорчил и подвёл.

В школе я учился нормально. Но по раздолбайству мог нахватать кучу двоек и прогулять много уроков. Правда, двойки я быстро исправлял на пятёрки, а всё, что прогулял, навёрстывал самостоятельно. И вот, когда мои кульбиты в дисциплине и успеваемости всерьёз достали классного руководителя, да и родную мамулю, состоялся серьёзный разговор как-то вечером. Мама села напротив меня и спокойно и тихо сказала: «Сынок, ты серьёзно думаешь, что учишься для оценок и для меня? Ты сейчас закладываешь фундамент своей будущей жизни и своей дороги в этой жизни.

И какой будет эта дорога и эта жизнь, зависит только от тебя. Я не могу с тобой воевать, да и не хочу. Думай, сына, думай!». И чёрт его знает, может, дошло что-то до меня, но я помню, как мама сидела на стуле напротив, положив свои руки на колени, и внимательно всматривалась в меня, в своё дитя. Как выключатель в голове щёлкнул: «Ты чего, Саня? Ты же хочешь быть лётчиком, соберись, времени осталось совсем мало (а это было в начале восьмого класса), помощи ждать не откуда, вся надёжа только на себя!». И знаете, как бабка пошептала, да и родная бабуля за меня молилась, выправил, таки курс, перестал дурью маяться и пошёл вперёд. Мамуля поступила в техникум, чтобы расти в профессиональном плане и больше денег зарабатывать, поэтому мы учились параллельно. Я в девятом классе, а мама в техникуме. Я за неё решал задачки и уравнения, тем более что учился в математической школе, да ещё и делал чертежи маме. Так что в мамином дипломе есть и моя доля.

Когда я поступил в лётное училище — сдал все экзамены, прошёл медкомиссию, психотбор, собеседование, прошёл по конкурсу и меня уже вызвали в училище на учёбу, у нас с мамой вечером был прощальный разговор. Она сказала: «Я в тебя всегда верила, знала о твоей мечте стать лётчиком, но до последнего надеялась, вдруг ты останешься дома! Но раз так всё сложилось, иди, сына, пусть тебя господь хранит и всё у тебя получится…».

На следующий день я улетал в Кременчуг, в училище. Когда пошёл по асфальтовой дорожке двора, что идёт наискосок через траву, я оглянулся. Мама стояла возле окна нашей спальни и неотрывно смотрела на меня. Только теперь, через прожитые годы, я понимаю, как ей было трудно оставаться одной и отпускать меня в большую жизнь. Я оглянулся, замер на секунду, помахал рукой и пошёл со двора. Именно тогда я каким-то неведомым ясновидением понял, что ухожу навсегда. Да, я буду прилетать, приезжать в этот двор, в мой дом, но только на короткое время, на десять дней, на две недели, на месяц, иногда два раза в году, но чаще раз в год в отпуск. Но дороги мои пройдут далеко-далеко от этого дома, этого двора, моей малой родины — Украины и от моей мамы.

И полетели годы, да так быстро, что и оглянуться не успел, как прошли сорок два года с того жаркого августовского дня, когда я уходил со двора. Я окончил училище, становился лётчиком, носился на своём вертолёте по всей необъятной стране. Женился, разводился, опять женился, стал командиром вертолёта, набирался опыта и мастерства. Долгие тысячи часов полётов неуловимо меняли меня и мой характер. А для мамы я оставался всё таким же дитём — «рыбой золотой». «Сынок, ты там тепло одеваешься в такие холода, смотри, чтобы не простудился! Сына, а ты выпил за ужином четыре рюмки водки, ты не алкоголик часом? А то я волнуюсь». Господи, как же хорошо, когда есть на свете человек, который всегда думает, чтобы ты не замёрз и не перепил водочки. И этот человек называется мама.

Всегда-всегда писал маме письма, из училища и отсюда, с севера. Когда почта стала работать из рук вон плохо, всегда звонил. Каждую неделю говорил по телефону. Боже, сколько за эти годы мы переговорили по телефону. Набираешь номер Кривого Рога, номер, который знаешь с детства и, слушая длинные гудки, волнуешься, как перед прыжком с парашютом, пока не раздастся щелчок, и ты не услышишь самый родной голос на свете: «Алло!... Здоровеньки булы, мама, цэ я!... Привет, рыба золотая!».

У мамули упрямый характер, как у меня. Её трудно уговорить на какое-нибудь новшество. «Мама, давай водонагреватель поставим, а то полгода не бывает горячей воды! Мама, давай кондиционер поставим, а то жарища несусветная, а у тебя сердце пошаливает. Мама, давай пластиковые окна поставим, в хате тише будет. Мама, давай железную дверь поставим, тебе спокойнее будет!». Уговорил, не сразу, но уговорил. Всё установили, чтобы было хороши и уютно жить в квартире. Конечно, не я же ставил, я только всё это оплачивал, делали классные мастера, но теперь я был спокоен. В мамином доме всё было нормально. Когда Украина со своей «нэзалэжностью» докатилась до ручки, мама говорила: «Саша, хорошо, что ты оставляешь деньги на целый год вперёд, до твоего следующего отпуска, а то бы я с украинской пенсией на помойке бы рылась! Боже, як цены растуть, шо воны там, у Киеве (власть) себе думають?».

Вот рассказываю, вроде сам себя пытаюсь успокоить. Как ни крути, а всё равно ощущаешь себя подонком. Мама умирала, а меня не было рядом. Сынок так и остался на севере, лётчик недоделанный! И оправдания, что там я зарабатываю пенсию и ещё работаю, чтобы помогать маме, здесь не катят. Всё равно виноват, кругом виноват. Последний год, я повторяюсь, был очень тяжёлым. Если бы не моя жена, я бы с ума сошёл. Она меня во всём поддерживала, видела, как я места себе не находил. Перед каждым звонком маме меня колотило. Квартирный телефон в Кривом Роге почти два года не работал, какие-то самостийные уроды украли кабель, вся улица без телефонов. Пришлось купить маме мобильник и научить им пользоваться.

Бог нам послал в жизни хорошего человека, Елену Александровну. Она и медсестра, и сиделка, и повар, и всё-всё. После нашего отъезда мама была под её присмотром почти целый год. И лекарства, и уколы, давление померять, вызвать врача, купить продукты и приготовить еду, это всё она, Елена Александровна. Плюс ещё социальный работник приходила. Мама была в своей квартире, среди привычной обстановки, с нормальным уходом. Только я был далеко-далеко. Вот как с эти жить?

Мамуля говорила по телефону: «Сыночка, я уже не хочу ни лекарств, ни врачей, ничего не хочу, мои все там — и мама, и папа, и твой батько, и подруги, и я молю бога, чтобы он меня забрал!». Я как мог, успокаивал мамулю, не надо просить смерти, «в гости к богу не бывает опозданий».

Елена Александровна мне так и сказала: «Не дёргайтесь, Александр Владимирович, когда это произойдёт, вы всё равно не успеете, мы всё

сделаем сами (она и её семья живут через дом от нашего)». Спасибо ей и её близким, этим божьим людям, они взяли на себя все хлопоты. Я только деньги отправлял. Всё было сделано по-человечески, по-божески. Мамуля упокоилась рядом со своей мамой, моей бабушкой Фросей, как она того и хотела. Я когда хоронил бабулю, участок сразу на две могилы застолбил. После похорон мамы нам прислали снимок с кладбища, два креста рядом, на них таблички и венок от меня и жены моей на маминой могиле, за которой теперь ухаживают. Низкий поклон добрым людям за всю их доброту и человечность.

Я бы точно не успел на похороны. Это в советское время, когда получаешь страшную весть, сразу мчишься в аэропорт, а там рейс номер 2268, Печора-Сыктывкар-Киров-Москва, потом рейс Внуково-Кривой Рог, и ты через двадцать часов уже в родном доме. А сейчас самолёты так не летают, плюс границы, таможни, нужен вызов, добраться на Украину из Москвы можно только на поезде. Короче, как говорила моя мамуля — «кино и немцы». Не успеть, хоть ты плач. Вот же гадская жизнь, дедушку и бабушку похоронил сам, а к отцу и матери не успел.

Лет десять назад, чтобы скрасить маме её одиночество, мы с женой Танюшей, на птичьем рынке в Кривом Роге за три гривны купили маленького рыжего котёнка. Назвали его Бонифаций, или по-домашнему Боня. Мама поначалу была категорически против всяких котов. Но когда увидела, как Таня достаёт из своей сумочки это маленькое рыжее чудо, сразу засюсюкала: «Ути-бозе-мой!». И прикипела к этой мелкой «гадости» всем сердцем. Эта пузатая мелочь вымахала в здоровенного рыжего котяру, наглого и разбалованного до невозможности. Это он ест, это он не будет есть, то он желает гулять, то не желает. Мамуля носилась с ним, как цыган с писаной торбой. Разговаривала с ним долгими вечерами, то гладила, то ему доставалось по толстой жопе за его выходки. Он согревал мамулю, когда засыпал у неё под боком или в ногах. Я привык к этому рыжему прохвосту, как к родному. А как же, член семьи. Когда мамы не стало, мы с женой переживали, что делать с одиноким котом. Слава богу, удалось пристроить его к последней, ещё живой маминой подруге тёте Наде, в село, за семьдесят километров от Кривого Рога. Кто бы мне сказал ещё несколько лет назад, что я, почти шестидесятилетний седой лётчик-пенсионер, так буду переживать из-за какого-то кота. Это не какой-то кот, это Боня, любимец моей мамули! Я уже думал, как-то через границу его переправить в Печору, но как представил довольные рожи пограничников и таможенников, то понял, что Боня мне обойдётся дороже, чем амурский тигр из заповедника.

Маму хоронили через семьдесят часов после кончины, 9 марта 2018 года в три часа дня. Мне Елена Александровна сказала, когда это будет происходить. Я метался по квартире из комнаты в комнату, от окна к окну, не находя себе места. Я не смог проводить маму в последний путь! Эта вина будет на мне до последней моей минуты, пока я жив. И я смогу

попросить прощения у своей мамы только когда её увижу там, в высотах горних.

Я стоял возле окна в спальне, смотрел на освещённую солнцем морозную улицу, на сугробы за окном. И вспоминал мамулю. Странно, меня никто никогда не посмел бы назвать «маменькиным сынком». Характер у меня не простой, я всю жизнь принимал решения сам, никогда не пытаясь спросить совета ни у кого, даже у мамы. Но почему то всю жизнь боялся её огорчить. Мне очень хотелось, чтобы мама гордилась мной, а это всегда так и было, чтобы она всегда знала о моих удачах, победах, достижениях. И никогда, ничего не знала о моих болячках, авариях, неудачах. Но материнское сердце не обманешь, она грустно говорила по телефону или при встрече в отпуске: «Такого брехуна, как ты, Шураня, ещё поискать! Как не спрошу, у тебя всё нормально…». Внезапно на заснеженный подоконник сел голубь. Он был тёмно-сизый, с красновато-коричневыми глазами. Своими розовыми лапками голубь примял снег на подоконнике и внимательно смотрел на меня своими круглыми глазами, поворачивая голову с боку на бок. Птица сидела неподвижно, и слегка наклоняя голову, прижималась к стеклу и внимательно вглядывалась в меня. Я не очень люблю голубей, считаю их жирными бездельниками, которые скоро разучатся летать от лени, их постоянно кто-то подкармливает. Я хотел открыть форточку и «кышнуть» голубя. Но скосив глаза на часы на руке, я внезапно понял, меня, как молния пронзила, сейчас, в этот момент, хоронят маму. И это её душа прилетела со мной прощаться. Какую птицу нашла мамина душа, ту и позвала на помощь, чтобы повидаться со мной в последний раз. Минут десять мы смотрели с голубем друг на друга безмолвно. Он не издавал своих привычных звуков, этакого «угуканья», а я старался не дышать, замерев, как изваяние. Потом птица бесшумно взмахнула крыльями и, взлетев куда-то в сторону, мгновенно исчезла из моего поля зрения. Я прижался лицом к стеклу, но больше голубя не увидел. И что характерно, больше я никаких голубей в этот день за своими окнами не видел, сколько не высматривал. Прощай мамуля. Вот и свиделись, хоть и так. Говорят, мужчины не плачут, они просто огорчаются. Неправда, плачут. Только, когда никто не видит.

«Вертолёт, это я вам скажу…»

Как то в интернете увидел и прочёл одну забавную штуку: «Сложно ли управлять вертолётом?

— Сядьте на стул. На правое колено поставьте ладонь правой руки, сжатую в кулак. На кулак положите тяжёлую книгу. На центр книги поло-

жите шарик, и тихонько покачивая из стороны в сторону кулаком, постарайтесь удержать шарик в центре книги или попытайтесь тихонько двигать его туда-сюда, чтобы шарик описывал на книге некую окружность и не падал с книги на пол. Получается? Вы молодец!

А теперь возьмите в левую руку ручку швабры. Сама швабра вторым концом лежит на полу рядом со стулом, на котором вы сидите. Это будет «шаг» вертолёта. Ручка швабры пошла вверх, правая нога пошла вперёд. Швабра вниз — левая нога пошла вперёд. Про шарик на правом колене не забыли?! И он не падает?! И вы не путаете, какую ногу двигать вперёд при движении швабры вверх-вниз?! Да вы вообще молодец! А теперь, при всём при этом повторяйте таблицу умножения, сначала сверху вниз, потом снизу вверх. Швабра вверх-вниз, нога левая-правая, вперёд-назад, шарик ещё не упал вниз? В таблице умножения ничего не напутали? И всё получается?! Да вы просто супер молодец!!! Так вот, вся эта фигня, что вы сейчас делаете одновременно, и у вас, типа, получается, лишь десять-пятнадцать процентов от того, что вы ощущаете, когда управляете этой штукой под названием вертолёт!».

Правда, прелесть? Я когда прочитал, весело засмеялся. Сразу видно, писал остроумный человек, знающий, о чём говорит. Респект ему.

Я когда это прочитал, мгновенно запомнил, как будто зубилом на мраморной доске выбил. Такие вещи я запоминаю почему-то на раз. Могу забыть, что жена велела купить в магазине, а всё, что касается вертолётов, помню хорошо. Даже помню формулу тяги несущего винта, нас хорошо учили в училище. Правда, где хранится конспект с этой формулой, вспомнить не могу. Мне сейчас уже можно и не помнить формулу тяги с точностью до знака, я своё уже отлетал. Но странно, спинной мозг, многолетний опыт полётов, внутренняя «чуйка» мгновенно выдают мысли, которым сам же и улыбнёшься. Идёшь утром на работу в аэропорт, а на улице уже жара за двадцать два градуса, ни ветерка, и это в семь утра! А к полудню температура поднимется до тридцати. И думаешь, не сладко сегодня придётся ребятам в кабине вертолёта. Машина тянет плохо при таких условиях, взлетать придётся не просто, много груза не взять. А когда прохладно, ровный сильный ветерок у земли, то и работать проще.

Не волнуйтесь, дорогие мои читатели, я не собираюсь вам читать лекции по аэродинамике вертолёта, осыпая ваши головы целой россыпью специальных терминов, понятий и цифр. Нет, я просто хочу попытаться рассказать доступным понятным языком о том, какая это не простая штука «вертолёт обыкновенный», и как много нужно знать и уметь, чтобы управиться с этой, неказистой на вид машиной, и летать на ней долго без вреда для собственного здоровья и окружающей среды. Опять «немного соврамши». Для здоровья вертолёт, если летать на нём долго, штука чрезвычайно вредная, особенно тяжёлый вертолёт. Уровень вибрации довольно высок, особенно на переходных режимах. Уровень шума — тоже мама не горюй! Шумит всё: двигатели, редуктора, трансмиссия,

несущий и хвостовой винты. Свистит, гудит, рокочут и хлопают лопасти на разных режимах по-разному, но довольно сильно. Плюс перепады давления и температур. Короче, если вы хотите нанести основательный вред своему здоровью, вам прямиком на вертолёт. Ишь ты, какой умный стал, Саня! Успокойтесь, я не жалею ни о чём, мне уже под шестьдесят, и довелось в своё время полетать в своё удовольствие. А как же, работа должна доставлять радость, а иначе, зачем всё это? Разве можно деньгами измерить удовольствие и счастье летания. А жизнь всё равно когда-нибудь кончится, главное, на что ты её потратил.

Так вот, вернёмся к вертолёту, к самой распространенной его схеме — «классической». То есть, вертолёт одновинтовой. Кстати, самый сложный в плане техники пилотирования, в отличие от летающих вертолётов других схем: соосной, продольной, поперечной и вертолёт с перекрещивающимися лопастями, так называемый «синхрокоптер». Одновинтовой вертолёт — потому что у него один несущий винт. Тот самый, который и поднимает вертолёт на высоту и при помощи этого винта вертолёт перемещается в разные стороны. Несётся вперёд с довольно приличной скоростью, может лететь в любую сторону, даже хвостом вперёд. Не зря вертолёт сравнивают со сказочным ковром-самолётом. Он более всего, я имею в виду вертолёт, воплотил мечту человека о перемещении в пространстве.

Если посмотреть на вертолёт сверху, я имею в виду все советские и российские одновинтовые вертолёты, то видно, что несущий винт вращается по часовой стрелке. Естественно, что реактивный момент от вращения несущего винта, согласно законов физики, будет вращать фюзеляж в противоположную сторону, т.е. против часовой стрелки. С этим безобразием надо что-то делать. Вот и придумали такую схему — классическую. На длинном рычаге хвостовой (или рулевой) винт своей тягой компенсирует реактивный момент от несущего винта. Длинный рычаг, это хвостовая и концевая балки, на самом конце которых и установлен хвостовой винт. Он вынесен за зону ометания (вращения) лопастей несущего винта. Концевая балка нужна для того, чтобы по возможности убрать подальше от земли вращающийся хвостовой винт и чтобы точка приложения его тяги была почти на высоте втулки несущего винта. Так проще балансировать средние и тяжёлые вертолёты типа МИ-4, МИ-8, МИ-6, МИ-10К, МИ-26, МИ-24. Для лёгких вертолётов, типа современных «Ансат», Ка-62 и зарубежных «Белл», «Агуста», «Робинсон», это не столь важно.

Вы представляете, вращается несущий винт, иногда внушительного диаметра (21 метр у МИ-8, 35 метров у МИ-6, 33 метра у МИ-26), а там, далеко сзади от пилотской кабины, аж за краем конуса на концевой балке бешено свистит хвостовой винт. Очень занимательная механика.

Я говорил, что курсант-вертолётчик начинает свои шаги на пути освоения премудростей управления вертолётом с того, что учится висеть на нём неподвижно. На постоянной высоте, с заданным курсом, и над одной точкой земной поверхности. То есть, не елозя вертолётом туда-сюда, не рыс-

кая и не подпрыгивая, как дурной кролик. Что при этом чувствует сопливый воздухоплаватель, постороннему человеку трудно объяснить. Только тот, кто прошёл все эти сопения, ёрзания, пот на ладони руки, из-под наушников авиагарнитуры, тот поймёт, какая капризная, вертлявая и неустойчивая штука, эта винтокрылая «стрекоза».

Ну вот, научились висеть неподвижно, вроде всё хорошо! Но нам же хочется летать, как на ковре-самолёте, свободно носиться по небу, как птица в разные стороны. И как только ты толкнул «ручку» от себя и двинулся вперёд, постепенно набирая скорость и высоту, тут то и проявляются некоторые сложности. Та лопасть, что слева от твоей кабины — набегающая и её окружная скорость складывается со скоростью набегающего потока от движения вертолёта вперёд. А это вызывает прирост аэродинамической силы на ней. А у той лопасти, что справа от кабины — отступающей, от окружной скорости отнимается скорость набегающего потока, там наблюдается снижение аэродинамической силы. Вроде вертолёт должен перевернуться, заваливаясь в правый крен, но он этого не делает, благодаря изменению циклического шага лопастей при помощи автомата перекоса. Эту штуку изобрёл гениальнейший человек — профессор Юрьев. Пока люди не додумались до автомата перекоса, то, что потом назвали вертолётом, летало в какую угодно сторону, но только не туда, куда надо было человеку. Из-за этой разницы скоростей в обтекании лопасти несущего винта делают маховые движения по всей площади ометания. В процессе одного оборота несущего винта каждая лопасть делает взмахи вверх-вниз, вперёд-назад (по направлению вращения), да ещё и меняет угол установки. А ведь каждая лопасть — это своеобразное крыло, только у самолёта оно неподвижно, относительно фюзеляжа (я не говорю о самолётах с изменяемой геометрией крыла), а у вертолёта этих крыльев (лопастей) от двух до восьми на втулке несущего винта и, чтобы они не отлетели от этой втулки в процессе полёта, их закрепили не намертво, при помощи шарниров. На каждую лопасть приходится по три шарнира — горизонтальный, вертикальный (а он работает совместно с гидродемпфером) и осевой, если считать по порядку от центра втулки. И весь этот аэродинамический — механический беспредел управляется всего двумя органами управления — ручкой циклического шага (РЦШ) или попросту «ручкой» и «шаг-газом». Тот, помимо изменения угла установки всех лопастей несущего винта одновременно, ещё и меняет мощность двигателей (потому и называется «шаг-газ»), так как нужно в данный момент лётчику. Ну и плюс всякая автоматика в управлении двигателями в помощь пилоту, как это сделано на современных машинах. А хвостовой винт похож на несущий, только он установлен на концевой балке вертикально, и меняет свою тягу (угол установки лопастей) в зависимости, как ты отклоняешь педали, чтобы компенсировать изменения реактивного момента несущего винта. От того, с какой стороны хвостовой балки расположен рулевой винт, он бывает тянущим, если сто-

ит слева, как на МИ-8 МТВ, АМТ, МИ-24, МИ-35, или толкающим — если установлен справа, как на МИ-1, МИ-2, МИ-4, МИ-6, МИ-8, МИ-10К, МИ-26, МИ-38. Важно ещё и направление вращения этого хвостового винта. Если передняя лопасть идёт вверх, навстречу потоку воздуха, отброшенного несущим винтом, то эффективность рулевого винта выше, как у МИ-26 и МИ-8 МТВ, и он не так сильно боится ветра справа и сзади, чем хвостовой винт, вращающийся в другую сторону, как у МИ-2, МИ-6, МИ-8Т. В этих хвостовых винтах тоже разное число лопастей — от двух, как на МИ-2, до пяти, как на МИ-26. Есть ещё Х-образный хвостовой винт, как на МИ-35, МИ-28, МИ-38. Там за счёт так называемого «бипланного эффекта» улучшается эффективность путевого управления (управления по курсу), он меньше боится бокового ветра на посадке. И завершает всю эту эпопею — винт «фенестрон». Это хвостовой винт в кольцевом канале, там этих лопастей около десяти штук, но он сможет сбалансировать в путевом отношении не очень тяжёлый вертолёт, типа КА-62 с полётной массой до шести с половиной тонн. И апогей всего этого аэродинамического безобразия — система NOTAR, в которой вообще нет хвостового винта, там реактивный момент компенсируется струёй воздуха через специальные решётки на конце короткой хвостовой балки. Но эта система только для машин с небольшим полётным весом, около двух тонн. У нас в Советском Союзе её испытывали только на летающей лаборатории КА-26. Я для чего про эти хвостовые винты рассказываю? Чтобы вы поняли, сколько сил, разума, времени и технических решений потратили конструкторы, инженеры только на то, чтобы вертолёт нормально управлялся по курсу на всех этапах и режимах полёта.

В горизонтальном полёте, на предельных скоростях, при высоком барометрическом давлении и низких температурах наружного воздуха (то есть он очень плотный) и при больших оборотах несущего винта, законцовки наступающих лопастей могут выйти на сверхзвуковые скорости, возникают скачки уплотнения. А у отступающих лопастей в этот момент возникают зоны обратного обтекания. Машину кидает и трясёт, она не хочет слушаться пилота. На левом и правом виражах вертолёт ведёт себя поразному. Он норовит или увеличить скорость и крен, или наоборот — погасить скорость и уменьшить крен. Очень норовистая лошадка, этот вертолёт «классической» одновинтовой схемы. А ведь эта схема самая распространённая во всём мире. По всему миру летают вертолёты именно такой схемы. И большие, и маленькие, и средние. У них может быть другое направление вращения несущего и хвостового винтов. Но хрен редьки не слаще. К каждому вертолёту надо и можно приноровиться.

Сколько летаешь, всё время помнишь о направлении и силе ветра у земли. Для запуска, руления предельная сила ветра имеет разное значение. Спереди самая большая величина, до двадцати пяти метров в секунду, это у МИ-6, а у МИ-2, к примеру, восемнадцать метров в секунду. Сзади — самая малая скорость ветра, с левого и правого бортов — раз-

ные величины. А для висения и взлёта — другие скорости ветра, но двадцать пять метров в секунду в лоб, остаётся прежней. На рулении минимальное расстояние до препятствий и до воздушных судов, это разная величина. На висении и взлёте тоже другие цифры. Все эти предельные значения скорости ветра командир вертолёта держит в голове и прекрасно чувствует и понимает, как ведёт себя машина на рулении и висении, откуда ветер дует, и какой он силы. Читаешь прогнозы и фактическую погоду перед вылетом, обращаешь внимание на ветер, его силу и направление по площадям, по аэродромам, по высотам. Пока летишь до буровой, глаза шарят по земле, а голова запоминает: там дымок из трубы на буровой, там полосы и волны на водной глади озера, ага — ветер у земли западный, около восьми метров в секунду. Пришёл на буровую, глянь на «колдун» (указатель ветра), что на самом верху буровой вышки, а это высота около семидесяти пяти метров. Или он закреплён, этот «колдун», немного в стороне от площадки, на столбе. А то ветер с изменением высоты может поменять направление и скорость, это так называемый сдвиг ветра, и ты на посадке посыплешься к земле, как пьяная ворона. В идеале, вертолёт всегда должен взлетать и садиться строго против ветра. Но в жизни всё часто бывает не так, как написано в руководящих документах. А если работаешь с подбором посадочных площадок с воздуха, там вообще нет никаких «колдунов», просто нашёл на земле пространство, куда нужно и можно втиснуть вертолёт, вроде ветерок точно определил, да и одновинтовой вертолёт ведёт себя, как флюгер, всегда поворачивается носом против ветра. Вот сидишь в пилотском кресле и изобретаешь в воздухе букву «ЗЮ», чтобы и на площадку попасть, и чтобы ветер был с такого направления и такой силы, чтобы ты смог удержать машину в нормальном положении, безопасно посадить её в этой точке, а потом безопасно вылезти оттуда. И тихой завистью завидуешь пилотам самолётов: «Везёт же людям, на нормальные аэродромы садятся!». Правда, маленькие частные самолётики в Канаде и на Аляске тоже лазают по всяким помойкам, что и площадкой не назовёшь. Но им проще. Самолётик свой, разобьёшь, сам же перед собой и ответишь. А расколоти такую громилу, как МИ-6, государство тебе башку отвинтит и пустит с голым задом на все четыре стороны. Хорошо, если переведут навсегда во вторые пилоты, а то и попросту выгонят и заставят платить по счетам. Я помню, как Николай Иванович Буланчиков платил за повреждённый МИ-6 — 21856.

Так, вроде с влиянием ветра на вертолёт разобрались. А теперь представьте прямоугольный треугольник. Тот катет, что поменьше — это высота полёта, а тот катет, что побольше — это удаление до точки приземления. А гипотенуза — это наклонная линия глиссады. Именно по ней идёт вертолёт, приближаясь к точке зависания над тем местом, где колёса коснутся подстилающей поверхности. Каждую секунду при посадке этот прямоугольный треугольник уменьшается в размерах. Машина теря-

ет высоту, приближается к площадке и, двигаясь по гипотенузе (глиссаде) плавно уменьшает поступательную и вертикальную скорость, чтобы зависнуть в нужном месте. Причём соотношение «высота — скорость» очень жёсткое: высота — 100, скорость — 100; высота — 80, скорость — 80; высота — 50, скорость — 50 и так далее, вплоть до зависания. Если встречный ветер у земли сильный, скорость можно держать побольше, иначе остановишься в воздухе не долетев до щита. Почему соотношение такое жёсткое? А потому что, если на большой высоте ты будешь держать малую поступательную скорость, да ещё не уследишь за вертикальной скоростью снижения, ты запросто можешь попасть в режим «вихревого кольца». Звучит не страшно, но последствия ужасные. Вокруг концов лопастей образуется этакий невидимый воздушный «бублик» (тор), и несущий винт уже не опирается на всё небо, а гоняет вокруг законцовок лопастей этот «бублик» — «вихревое кольцо». Всё, «ручка» может ходить свободно по кабине, вертолёт тебя не слушается, сыплется к земле, как приговорённый. Спасение только одно, сбросить «шаг» совсем (до пола) и перейти на режим авторотации, и тогда этот проклятый «бублик» уйдёт вверх, выше плоскости вращения несущего винта и на авторотации ты восстановишь управление. Но это, если есть запас высоты. А его, при заходе на посадку, как правило, нет, земля уже рядом. На авиасалоне в Геленджике года два назад МИ-8 притащил на подвеске, на длиннющем тросе огромный флаг спонсора, по-моему «Роснефти». Утяжелитель троса, этакая железная чушка, уже коснулся земли, трос с флагом отцеплен. Вертолёт почти без скорости висит на высоте метров восемьдесят. Ну, толкни «ручку», уйди вперёд со снижением, разгоняя скорость, сделай маленький виражик вокруг левого колена и садись. Нет, начали снижаться так, а за вертикальной скоростью ребята не уследили. И видно, как на первых секундах вертолёт вроде нехотя начинает снижаться, а потом вертикальная скорость резко возрастает и машина грубо приземляется с небольшим креном. Вертолёт от удара подпрыгивает, хвостовая балка ломается, машина заваливается на правый бок, рубя лопастями несущего винта и землю, и остатки балки, а потом, обломками лопастей и пилотскую кабину. Всё, вертолёт лежит на боку, полыхнуло адское пламя разлившегося керосина и всё заволокло чёрным дымом. Это конец. И только крики испуганной женщины-диспетчера в эфире, и вой пожарных машин, рванувшихся к тому, что только что было вертолётом. Кстати, в «вихревое кольцо» может попасть и хвостовой винт при определённом направлении и силе бокового ветра, и если ты сильно сунул педаль и машина начала энергично разворачиваться вокруг оси несущего винта.

А ещё на посадке и на взлёте в зимнее время года, когда сильные снегопады и возле площадки снег плохо укатан, можно словить такое «счастье», как снежный вихрь. Уж на его-то счету столько поломанных вертолётов, покалеченных и погубленных людей. Конечно, губит людей

и технику не сам снежный вихрь, а ошибки в технике пилотирования и плохая подготовка, и маркировка площадок, но кому от этого легче.

Всё, что я описал, создаёт значительные трудности в пилотировании вертолёта, но всё можно преодолеть, если очень стараться, быть внимательным, предусмотрительным, просчитывать свои действия на сто шагов вперёд.

Так вот, с вертолётом вроде управляемся. Всё бы хорошо, если пилотировать только сам вертолёт. Но тяжёлые вертолёты, вроде МИ-6, делали не только для того, чтобы они рассекали голубое небо. Главная их работа — таскать грузы на внешней подвеске. А это, как говорят в Одессе, две большие разницы. Этих грузов огромное множество, все они увязываются по-разному, длина стропов разная, ходят они на разных скоростях, некоторые имеют индивидуальные особенности транспортировки, и ты уже управляешь не просто вертолётом, а целой системой — вертолёт плюс груз. Залезть зимой на заснеженное белое-белое безориентирное пространство, когда непонятно, где земля, а где небо, да ещё с парусным, плохо идущим на внешней подвеске грузом, удовольствие ещё то! Я как-то описывал, что при этом ощущает вертолётчик.

Один мой хороший приятель, к большому сожалению, он уже ушёл от нас, начинал свою лётную карьеру, как чистый «самолётчик». Окончил лётное училище на самолёте АН-2, был вторым пилотом, стал командиром этого самолёта, пилотом-инструктором, комэском. Переучился на самолёт АН-28, потом на АН-26, летал командиром АН-26. Всё у него получалось ладно и складно. Я же говорю, отменный лётчик и прекрасный человек. Но наши авиационные республиканские фюреры сдуру избавились от всех этих самолётов. И пришлось человеку в солидном возрасте (45 лет) переучиваться на вертолёт МИ-8 и летать на нём вторым пилотом. Представляете, каково это, ломать все стереотипы, навыки техники пилотирования, которые укреплялись в мозгу, в руках и ногах десятилетиями? А куда денешься, семью надо содержать, сын учится в институте, мама болеет. Как то сидели мы на очередном банкете рядом за столом, провожали кого-то на пенсию, выпивали, закусывали и тихонько, между тостами в честь виновника торжества, говорили. О чём могут говорить подвыпившие лётчики между собой? Да всё о том же, о полётах, о работе. Я спросил: «Толя, ну как тебе на вертолёте работается?». Он с тоской сказал: «Саня, на самолёте всё было понятно — крылья, двигатели, винты, штурвал с рогами, всё родное, движения привычные. А на вашей „бетономешалке“ чёрте что! Не поймёшь, куда она летит, то ли скользит, то ли нет. Вибрации, земля рядом, а скорости нет, а для самолётчика скорость это всё! А тут только и смотри за оборотами несущего винта! Короче, дурдом! Как вы на них летаете? На МИ-8, хоть автоматика за оборотами следит, а на твоём МИ-6, как на паровозе — лопату угля в топку бросил, он быстрее поехал!». Посмеялись, выпили. Не в обиду «самолётчикам», я их очень уважаю, ведь авиация начиналась именно с самолётов, хочется сказать, что

освоить летающую «стрекозу» под названием вертолёт, это тоже надо попотеть. К примеру, чтобы увеличить скорость полёта на самолёте Л-29 или МиГ-21, что нужно сделать? Да просто двинуть РУД (рычаг управления двигателем, или попросту «газ») чуть вперёд. Двигатель увеличит тягу, и самолёт полетит быстрее. А чтобы увеличить скорость полёта на вертолёте? Надо взять вверх «шаг-газ», увеличивая мощность двигателей и тягу несущего винта. При этом надо соразмерно отклонять вперёд «ручку» (РЦШ), чтобы вертолёт не набирал высоту, а разгонял скорость. При этом надо чуть нажать на правую педаль, чтобы удержаться на заданном курсе. Все движения, повторюсь, короткие, плавные, сдвоенные. Да и всё управление на вертолёте взаимосвязанное. Одно тронул, всё остальное разбалансировалось. Очен-н-но «хитрая машинка», этот вертолёт.

Он, в отличие от самолёта, крайне неустойчив. Ходит среди авиационных специалистов такое шутливое выражение: «Вертолёт не создан для полёта. Он категорически не хочет летать, а лётчик постоянно заставляет его это делать. И лучше будет — если они договорятся». В этом выражении всё, правда. Если самолёт оттриммеровать, т. е. снять нагрузки с органов управления, сбалансировать машину, бросить штурвал, то самолёт спокойно летит. С вертолётом такая штука не проходит. Сколько раз пытался это проверить на собственном опыте. Если машина старая, МИ-6 без автопилота, специально, аккуратно снимешь триммерами все нагрузки с «ручки», её никуда не тянет, уберёшь ноги с педалей, «шаг-газ» естественно стоит на электростопоре, уберёшь руки и сидишь, смотришь на секундомер. Даже в тихой атмосфере, без болтанки — проходит несколько секунд, и она пошла. Начинает заваливаться в какую-нибудь сторону. Приходится подхватывать руками и опять целый день «врукопашную». На современных вертолётах есть прекрасные автопилоты, которые хорошо держат машину по крену — тангажу — высоте — курсу. Но стоит выключить автопилот, несколько секунд, и поехала родимая. На военных бортах, вертолётах палубного базирования есть даже автомат висения, действующий совместно с автопилотом. Даже есть автомат успокоения раскачки груза. Говорят!!! Сам-то я всегда успокаивал груз вручную. Автопилот есть на вертолётах более поздних серий — МИ-6А. Да и то, этот автопилот — АП-34Б от МИ-8. Для «восьмёрки» он родной и хорошо её держит, а для МИ-6 не очень подходит. Как ни регулируют его техники, всё равно держит-держит, а потом машина потихоньку отклоняется. Поэтому, если летишь на эшелоне, на автопилоте, всё время поглядываешь, как он там — «железный друг», и время от времени подправляешь.

Я уже говорил, что даже само пилотирование вертолёта и самолёта разительно отличаются. На самолётах движения штурвалом и педалями большие. «Рога» штурвала ходят туда-сюда, иногда штурвал поворачивается на своей оси чуть ли не под девяносто градусов. Педали тоже ходят не слабо. Мне доводилось летать за штурвалом на некоторых самолётах. А на вертолётах «ручка» ходит чуть-чуть, движения короткие, плавные

сдвоенные. Чуть дал «ручку» вперёд, и тут же споловинил, двинул на половину хода назад. Это с годами так въедается в мозг, в руки, в мышцы, что пилотируешь, уже не замечая. Руки сами делают привычные движения, а голова даже не задумывается, просто это или сложно. Педали почти всегда стоят неподвижно. Только, если на висении надо развернуть вертолёт, чуть нажал на педаль, и машина потихоньку пошла. Только пошла, сразу обратное короткое движение педалей. Как говорили у нас на МИ-6: «Педали нужны для того, чтобы было, куда ноги поставить, а не сучить ими туда-сюда. А то раскачаешь груз на внешней подвеске, хрен ты его потом успокоишь!». Да ещё при вводе в вираж, чуть двинешь педаль соответствующую направлению виража, и всё. Машина сама едет, только не мешай ей!

Повторюсь, многолетний опыт пилотирования тяжёлого вертолёта настолько въедается в тебя, остаётся мышечной памятью, памятью мозга, позвоночника, «пятой точки», что даже после большого перерыва организм через секунды всё вспоминает сам, как будто и не было этих лет забвения. Года два-три назад командир отряда заглянул в мой кабинет и говорит: «Саня, пойдём, полетаем! А то надоело мне со вторыми пилотами, только после училища, возиться. И я передохну, и ты душу отведёшь». Ну, мне летать, что дурному с горы падать, как говорила моя бабуля. Завсегда готов. Пришли на стоянку, экипаж запустил вертолёт, а то я уже плохо помню, что там в этой «восьмёрке» где включается и какие параметры систем должны быть (а на МИ-6 всё до сих пор помню). Запустились, всё прогрели, проверили, второго пилота выгнали в грузовую кабину, я сел на его правое кресло. Пристегнулся, подогнал педали, авиагарнитуру на голову одел и порулил со стоянки по рулёжной дорожке на взлётную полосу. Вырулил, замерли на исполнительном старте. Сергей Владимирович (командир лётного отряда) говорит: «Давай, зависни, повиси, вспомни молодость! А потом по полной программе: полёт по кругу, заход на одном двигателе, прерванный взлёт, продолженный и так далее. Поехали!». Эта «восьмёрка», такая прелесть: обзор из кабины, как с балкона, «ручка» удобная, триммер под большим пальцем правой руки, гашетка «СПУ-радио» спереди рукоятки, коррекцию на «шаге» крутить не надо, автоматика работает. Тихонько отделил вертолёт от планеты. Кайф! Он сам висит, только не мешай ему. Пару раз щёлкнул кнопкой триммера, снимая нагрузки с «ручки». «Организьм» усё сразу сам вспомнил, ожил. Висю, как вкопанный и балдею от удовольствия. Поехали в гору. Заход на одном? Да, пожалуйста! Тебе где его посадить? На траверзе РД «альфа»? Да, пожалуйста! Продолженный взлёт? Да ради бога! Работает только один двигатель, высота небольшая, поэтому развороты «блинчиком» с небольшими кренами, сделаем маленький кружочек, за скоростью смотрим внимательно, доворачиваем, вот она полоса, земля совсем рядом, внимательней, Саня, поддержим «шагом» и тихонько приткнёмся к бетонке почти без пробега. Падение оборотов несущего

винта незначительное, в норме. Красота!!! Не заметил, как сорок пять минут пролетело! Серёга, повернув голову, спрашивает по СПУ: «Саня, ты сколько лет за баранкой не сидел?». Да лет восемь или десять, отвечаю. Серёга говорит, что такое ощущение, будто я из-за штурвала все эти годы не вылезал. Я не хвастаюсь, просто это было на самом деле, и как говорят наши лётчики: «Опыт не пропьёшь!».

Тем более, чтобы понятнее было — тот, кто долгие годы ездил на большой, тяжёлой фуре с прицепом, тот уж сумеет управиться с «Жигулями», «Газелью» или на худой конец, с обыкновенным грузовиком типа ЗиЛ-130. Это не в обиду сказано моим коллегам вертолётчикам, я их всех уважаю, просто есть некоторые отличия в габаритах, массе, инертности разных типов вертолётов.

Господи, как же хочется опять подняться в небо на вертолёте! Только не для какого-нибудь «заказчика» или государства, а на своём, личном, маленьком вертолётике. Пусть и не совсем новом, с поршневым движком или газотурбинным. Мне без разницы, в какую сторону у него крутятся винты — несущий и хвостовой, сколько там лопастей — две или четыре, на колёсном шасси он, или на полозьях. Я бы приспособился. Ведь есть же на свете страны, где старый, нет, не старый, а так — слегка пожилой вертолётчик-пенсионер может себе позволить купить какую-нибудь двух-трёхместную летающую «стрекозу». Посадить рядом с собой жену, и полететь, куда глаза глядят, хотя бы часа на два-три. Жаль, что это не про Россию! Как было бы хорошо сидеть в маленькой кабине, ощущать в руках вибрацию «ручки», смотреть одним глазом на сидящего рядом дорогого и родного человека, а другим глазом поглядывать на прекрасную землю внизу и под лёгкое покачивание маленького вертолёта неторопливо думать о чём то своём. И мысли эти легки и покойны. И душа наполняется тихим светом от лучей солнца, уходящего за горизонт. Может счастье именно таким и бывает?

«Тренировка»

Давно это было, год тысяча девятьсот восьмидесятый, по-моему. Не столь важно, какой это был год, главное, что я помню до сих пор. Конец сентября месяца. Раннее утро, семь часов утра. Наш экипаж стоит в наряде на восемь часов тридцать шесть минут. Почему такое время странное? Чтобы не путаться в наряде, всем вылетам вертолётов МИ-6 давали время с окончанием на цифру «шесть» (8—36, 9—06, 9—36 и т. д.). У вертолётов МИ-8 время вылета оканчивается на цифру «восемь» (8—18, 8—38, 9—08 и т. д.). Вы не смейтесь! Тогда авиация летала

по-настоящему. Утром приходишь в аэропорт, а там, в наряде стоят два или три экипажа МИ-6, пять экипажей МИ-8, три-четыре экипажа МИ-4, шесть МИ-2 и десяток экипажей самолётов АН-2. Наряды на полёты обоих лётных отрядов, нашего 338-го (МИ-6 и МИ-8) и 76-го (МИ-2, МИ-4, АН-2) напоминали большие куски простыни, висящие на стене в коридоре второго этажа аэропорта. Плюс ещё рейсовые АН-24 и залётные АН-12, ИЛ-14. Вся эта орава лётчиков прошла предполётный медицинский осмотр у фельдшера в стартовом медпункте, который тогда ещё находился на первом этаже большого общежития, что метрах в трёхстах от аэропорта. И теперь вся эта когорта воздухоплавателей курит возле крылечка аэропорта, слоняется по коридору второго этажа, толпится на лестничной площадке, оккупировала все диванчики в комнате отдыха экипажей и заняла все стулья за двумя столами в обеих штурманских комнатах. Короче, яблоку некуда упасть. А почему никто, никуда не летит? А «патамушта», как потом говорил недоброй памяти первый президент рассеюшки, не к ночи будь помянутый Ельцин — погоды нет. Её нет, как говорится «вааще»! Это видно невооружённым глазом, когда стоишь на крылечке или поглядываешь в окно второго этажа. Низкая облачность повисла на верхушках деревьев, её влажные серые космы, кажется, тянутся до земли. На глазок, нижняя кромка облаков метров 30—40, накрапывает нудный дождик, он то слабеет, то хлюпает серьёзно. Южный ветерок, метра три-четыре, потягивает почти вдоль полосы. У нас южный курс взлёта — 160 градусов. Видимость из-за всей этой «бяки» тоже не фонтан, около километра, примерно. Почти, как в песне из кинофильма «Хроника пикирующего бомбардировщика»: «Туман, туман, седая пелена...». Не туман ещё, но очень похоже на него. На метеокартах и в прогнозах весь этот погодный беспредел нарисован соответствующими значками и описан умными словами. Короче, погода — полная «попа», поэтому никто, никуда не летит.

У нас сегодня усиленный экипаж, мы сегодня летаем с проверяющим. Командир вертолёта Борис Михайлович Авдонькин, я — второй пилот (почти полтора года, как начал летать на МИ-6 после переучивания), опытнейший штурман Геннадий Николаевич Фотиев, бортмеханик Владимир Петрович Филиппов и бортрадист — Толик Маматов. К большому сожалению ни штурмана, ни бортрадиста уже давно нет на свете. И проверяющий — пилот-инструктор Сыктывкарского УТО (учебно-тренировочного отряда) Александр Илларионович Чайкин. За давностью лет могу и ошибиться, не точно назвав должность Чайкина. Он потом, через несколько лет, когда я вводился в строй командиром вертолёта МИ-6, проверял мою технику пилотирования, так что довелось познакомиться поближе. Но это потом, а сейчас мы все ходим по коридору и ждём у моря погоды. Вернее у неба. Но судя по прогнозам, нам придётся ждать довольно долго. Ну что ж, умение терпеть и ждать тоже необходимо лётчику.

Борис Михайлович вышел из отпуска вместе с экипажем, я у них недавно. Вот Чайкин и проверяет нашего Борю после перерыва в лётной работе. Есть такой вид проверки. Мы должны были на целый день улететь с базы и таскать подвески, там далеко за горизонтом между буровыми. Какие там подвески, когда на нашем аэродроме и по всем площадям вот такая «сказочная» погода.

Другие экипажи сидят тихонько, а наш Борис Михайлович фонтанирует идеями. Семь утра, а он уже фонтанирует! Значит, окончательно проснулся. И предлагает наш кэп (капитан) Чайкину: «А давайте, Александр Илларионович, потренируемся! Сделаем три заходика по ОСП (основной системе посадки), в реальных условиях, а не под шторкой, поймаем „минимум", и мне потом в пилотское (удостоверение) запишем, так сказать всё в натуре, заходы в реальных условиях, потом сделаем отметку в задании?!». Чайкин внимательно, у него вообще взгляд внимательный, изучающе посмотрел на Борю, потом в окно и с сомнением спросил: «В такую-то погоду?». Всё-таки есть «чуйка» у опытного лётчика, и она его не подвела. Но Бориса Михайловича, если ему пришла в голову какая-то идея, практически невозможно остановить, как МИ-6 на взлёте, если он уже прошёл «трясучку». Но Чайкин спрашивает: «А запасной, мы какой возьмём? Да и надо разрешение на тренировку спросить у отцов-командиров, ведь у нас сегодня запланированы обычные полёты?». Авдонькин говорит: «А я сейчас позвоню комэску (Гошко Михаилу Сергеевичу) и договорюсь». Боря ранним телефонным звонком разбудил комэска и озвучил свою идею насчёт тренировки. Михаил Сергеевич спросонку ответил, типа да тренируйтесь вы ради бога, если есть возможность «минимум» поймать, но подумав, осторожно предложил: «Надо, наверное, у Терехова (командира отряда) спросить». В те благословенные времена, без ведома командира лётного отряда ни одна половица в штабе не скрипела, ни один вертолёт махать лопастями не моги! Спросонку, время то раннее, Витольд Иванович раздражённо буркнул в телефонную трубку: «Да тренируйтесь, чего мне то звонить!». Мы все стоим рядом с нашим Борей, говорящим по телефону и всё прекрасно слышим.

Оба командира, Боря и Чайкин, плюс штурман и я, поплелись на метео смотреть погоду и выбирать запасной аэродром. Погода, как я уже говорил, редкостная «попа», причём полная. На всех аэродромах — в Усинске, Инте, Воркуте, Усть-Цильме, Ижме, Вуктыле, Ухте всё то же самое, вся республика накрыта этим одеялом. Разве что в Сыктывкаре чуть-чуть получше. «Вот, его то запасным и возьмём!», — жизнерадостно заключил Борис Михайлович. Чайкин и штурман Гена Фотиев одновременно на шаг отступили от Бори, как от прокажённого, внимательно его разглядывая: «Ты что, охренел, Борис Михайлович, до Сыктывкара пятьсот километров, почти три часа лёту, плюс топливо на полчаса полёта на высоте круга, да ещё наши три захода, это же надо полную заправку брать!». Я стою чуть в сторонке и помалки-

ваю, с моим то, полуторагодовалым опытом полётов на «шестёрке», лучше помалкивать, когда тут такие «просвещённые воздухоплаватели» спорят. Помалкиваю, глядя на отцов-командиров, но мне уже интересно. Боря аргументирует: «Да не пойдём мы ни в какой Сыктывкар, сделаем три круга по-быстрому и сядем тут, как миленькие!». Уговорил, таки, чертяка красноречивый, и они, хоть и в сумлениях, согласились. Тем более, у Бориса Михайловича энтузиазма, хоть отбавляй. Боря распорядился и радист умчался на вертолёт с указанием механику (а тот уже давно на машине), заправлять «ероплан» под пробки, то есть у нас на борту будет девять с половиной тонн топлива. В штурманской подписали бортжурнал, на метео поставили штамп в задании и попёрлись в АДП (аэродромный диспетчерский пункт) принимать решение на вылет. Старшие товарищи впереди, а я за ними, как нитка за иголкой, наблюдаю со стороны весь процесс постепенного втягивания в авантюру. В АДП тоже на нас посмотрели с лёгким опупением, но придраться не к чему, запасной аэродром есть, видимость и высота нижней кромки на пределе, но соответствуют. Короче, выпустили — летите, голуби сизокрылые, тренируйтесь! Остальные экипажи наблюдали за нами, покуривая и переговариваясь, типа: «Над седой равниной моря гордо реет буревестник, которому в одном месте свербит, и он, таки, найдёт приключения на свою задницу…».

Поехали на автобусе на стоянку. Вертолёт уже дозаправлен, АПА вызвали, техники ждут. Осмотрели машину, все заняли свои места. На моём правом кресле сидит Чайкин, поскольку он проверяющий, а я уселся на стул между лётчиками. Бортрадист дал мне резервную авиагарнитуру, подключил меня через «тройничок» к сети СПУ, поэтому я теперь всё хорошо слышу и вижу, поскольку сижу в самом центре живописной композиции под названием «экипаж тяжёлого вертолёта МИ-6», и моё дело теперь переключать частоту командной радиостанции на центральном пульте пилотов, молча внимать всему, что будет происходить и набираться лётного опыта, хоть и сидя на стуле.

Дальше всё, как обычно: двери закрыты, все в экипаже пристёгнуты, АПА под бортом гудит, даёт питание на розетки, тренаж в кабине по особым случаям в полёте, читка карт контрольных проверок, запуск двигателей, прогрев систем, запрос разрешения на выруливание, и наша «ласточка», разбрызгивая колёсами шасси лужи и поднимая на этих лужах рябь потоком воздуха от несущего винта, потихоньку покатила со стоянки по рулёжной дорожке на взлётную полосу.

Медленно выползли на ВПП, развернулись на курс взлёта 160 градусов и замерли. Читаем карту перед взлётом, зависли, повисели, Боря проверил запас мощи, центровку, управляемость. Всё путём!

— 21031, разрешите взлёт!

— 031-ый, взлёт разрешаю.

Поехали в эту серую, дождливую муру. Несколько секунд и вертолёт уже влез во всё это по самые уши, вернее лопасти и колёса. Я скосил глаза

на радиовысотомер, и мне показалось, что облачность ещё сильнее провисла, мы скрылись в этой «бяке» на высоте примерно 30 метров, да и видимость, кажется, стала хуже. Набираем по прямой высоту 200 метров, и первый правый разворот. Сегодня работаем правым кругом, посадочный курс — 160 градусов. Тогда ещё летали по большой «коробочке» (прямоугольному маршруту полёта по кругу), ширина, которой, боковое удаление — семь километров, а радиальное удаление третьего разворота — тринадцать километров. От второго разворота к третьему идёшь на высоте пятьсот метров, к четвёртому развороту снижаешься до четырёхсот метров, и выход из него примерно за одиннадцать километров от порога ВПП, и весь круг занимает примерно 12—13 минут. То есть на всю тренировку уйдёт примерно сорок минут.

Едем, Борис Михайлович крутит баранку, глядя на пилотажно-навигационные приборы, слушает команды штурмана, Чайкин спокойно сидит в правом кресле, поглядывая через лобовые стёкла на то серое с дождём месиво, что сейчас у нас является небом. Траверз полосы прошли, боковое удаление семь километров, нормальная ширина «коробочки», доехали до третьего разворота, радиальное удаление тоже нормальное — 13 километров, Боря выполняет третий разворот и мы, снижаясь до 400 метров, едем к самому важному, четвёртому развороту. Курсозадатчики стоят на магнитном посадочном курсе 160 градусов, у обоих лётчиков, а стрелка радиокомпаса, настроенного на частоту дальнего привода, слегка подрагивает, показывая направление на него. И вот, когда между курсозадатчиком и стрелкой радиокомпаса остался небольшой угол, около четырёх градусов, командир начинает плавно выполнять четвёртый разворот, чтобы вертолёт оказался в створе полосы. В наушниках чётко слышна морзянка двух букв дальнего привода. Вышли из четвёртого разворота и приближаемся к точке входа в глиссаду, откуда мы начнём снижение, чтобы попасть на полосу. Ветер по высоте на глиссаде меняется, машину слегка тащит то влево, то вправо по мере потери высоты. Погода, как я говорил, «полная попа» до самой земли, но мы едем потихоньку вниз. Вертикальная скорость снижения примерно 1,5 — 2 метра в секунду, скорость 160. Ко всем прелестям, на этой машине ещё и курсовая система слегка уводит в сторону. Если в хорошую погоду вертолёт поставить идеально в створ полосы, то будет видно, что курсозадатчик установлен точно на посадочный курс, радиокомпас показывает точно на ближний привод, а курсовая показывает на четыре градуса в сторону. Нюанс, однако. Зазвенел маркер, мы над дальним приводом, штурман переключил радиокомпас на ближний, снижаемся на глиссаде, болтаясь в этой серой мути, дождь лепит каплями по лобовым стёклам, стеклоочистители противно поскрипывают, сгребая воду со стёкол. Скоро уже доедем до ближнего привода, а от него до полосы километр. Скорость сто пятьдесят, высота восемьдесят, вертикальная скорость около метра вниз. Я наклонился, пытаясь глянуть вперёд через лобовое стекло кабины штурмана. Куда там, ни хрена не видно! В науш-

никах голос штурмана: «Оценка!», и тут же голос Чайкина: «Держу по приборам!». Опять голос штурмана: «Решение?». Звенят часто-часто звоночки маркера ближнего привода, мы куда-то уклоняемся, по-моему, мажем, и довольно сильно. По-прежнему болтаемся в этом дерьме, ничего не видно. Стрелка радиокомпаса крутанулась, ближний привод остался позади и чуть в стороне, мы уклонились, земли, как не было, так и нет, хотя она где-то рядом. Что-то мелькнуло за лобовым круглым стеклом кабины штурмана, в нижнем стекле его кабины видно какое-то мельтешение. Крик штурмана: «Мы уклонились влево, промазали и выскочили на ГСМ, не впишемся!». Команда Бориса Михайловича: «Уходим на второй!». Движки взвыли, и тяжёлая машина опять полезла в то, что называется небом. Мы набираем двести метров по прямой, чтобы выполнить первый правый разворот второго круга. Всё продолжается. Набор 500 метров, второй разворот, боковое удаление в норме, проходим траверз полосы, приближаемся к третьему развороту. Всё, как в первый раз. Продолжаем заход, подходим к четвёртому на высоте 400 метров, выполнили его, подошли к точке начала снижения и поехали к земле. Всё то же самое, только мы опять уклонились и выскочили уже правее полосы, над кладбищем, опять не смогли вписаться, перелёт большой, и опять уход на второй круг, пардон, уже на третий.

В наборе высоты штурман Гена Фотиев поворачивается к нам и говорит по СПУ: «На третьем заходе надо садиться по любому, если не сядем, а топливо уходит, придётся идти на запасной в Сыктывкар, пока до него дойдём, да там тоже погода ещё та! Решайте, командиры!». По глазам штурмана видно то, чего он не договорил: «Вы представляете, что с нами сделают комэск и дед Терехов (командир отряда) за такую тренировку? Три захода и шесть часов служебного налёта до Сыктывкара и обратно. Да они нас повесят за одно место вниз головой на лопастях несущего винта!». Все всё прекрасно слышат и понимают. Мы не можем попросить помощи у диспетчеров, чтобы они добавили к нашей ОСП ещё и РСП (радиолокационную систему посадки). Курсоглиссадные маяки системы «Тесла» сейчас на профилактике уже второй день. Да ещё наша курсовая система — малость, того.

И тут Борис Михайлович, повернув голову к Чайкину, говорит: «Александр Илларионович, может это я после отпуска, всё-таки сорок пять дней, что-то не могу приспособиться к машине, не пойму, куда её тянет. Может, ты попробуешь третий заход сделать сам, а я подстрахую?!». Я чуть отодвинулся назад, глядя левым глазом на левого командира, а правым глазом — на правого. Очень интересная «ситуяция». Илларионыч, скосив «добрый» взгляд на Авдонькина, буркнул: «Взял управление». Боря бодренько отрепетовал: «Передал управление!», и мы поехали на третий круг. Знаете, когда я потом стал командиром, то на своей шкуре ощутил, что такое три захода подряд в плохих метеоусловиях. На первом заходе, если есть какие-то шероховатости, то ты уже на втором заходе учитываешь по-

правки, своеобразие поведения вертолёта, ты уже чувствуешь, как меняется ветерок по высоте, спинным мозгом чуешь, куда и как подвернуть, где поддержать вертолёт, чтобы заход получился нормальным. А Чайкин в первые два захода не вмешивался в управление, всё наблюдал, всё понимал, но не вмешивался. Во, терпение у человека! А теперь ему нужно сотворить этот третий заход и попасть на полосу в этих условиях. Мамой клянусь, я получил великолепный урок, искоса наблюдая за его ювелирными движениями, как он все эти стрелочки собрал в кучу, понял, где Боря ошибся. Огромный опыт лётчика — это вам не просто слова. В этой поганющей погоде мы подкрадывались к земле третий раз. Отзвенели звонки маркеров дальнего привода, штурман работает ювелирно, зазвенели звоночки ближнего.

— «Влево три, вертикальную меньше, скорость сто сорок, высота шестьдесят, решение?!». Александр Илларионович на какие-то секунды чуть протянул с ответом. Мы опять мазали, но уже не так катастрофически, выскочили над боковой полосой безопасности, между ВПП и кладбищем (господи, опять кладбище!), перелёт не такой большой, мы всё-таки не истребитель. Штурман увидел взлётную полосу, которая набегала чуть наискосок. Увидел её в этих космах облачности и струях дождя и Чайкин.

— «Полосу вижу, садимся!».

Несколько соразмерных чётких движений и вертолёт, описав в воздухе сложную кривую, таки вписался в пространство, и мы сели чуть правее осевой линии полосы на скорости 60 километров, чуть грохнув амортстойками основного шасси. Машина, замедляя скорость, разбрызгивая лужи, покатила по полосе.

— «…031-ый, конец тренировки!», — штурман Гена доложил в эфир. Диспетчер облегчённо вздохнул, выдал квитанцию: «…031-ый, посадка в сорок семь минут».

Мы катили по полосе, аж до её южного конца, где нам сворачивать влево на пятую рулёжную дорожку, что ведёт к нашему перрону и стоянкам, в полном молчании. И тут Борис Михайлович выдал, кинув Чайкину этакого «леща»: «Ты классно её посадил, Александр Илларионович, всё-таки чувствуется класс, у меня бы хрен так получилось!». Чайкин сумрачно посмотрел на Борю из-под своих густых бровей и ответил: «Боря, иди ты знаешь куда со своими тренировками…». И дальше на стоянку мы величаво покатили в полном молчании, аж до самого скрипа тормозов и уборки режима двигателя на малый газ. Охладили двигатели, выключились, стравили давление в гидросистемах и провели послеполётный разбор. Потом комэск и командир лётного отряда устроили несколько другой разбор, и можно было только мысленно вспоминать слова Дуремара из «Приключений Буратино»: «А я тут не при чём, а я тут не при чём…». Но Дуремаром побыть не удалось, выслушать пришлось всё. И совсем некстати вспомнился старый авиационный анекдот: «После аварийной посадки из-под обломков машины выбрался командир и начал корить себя, мол, не ту ско-

рость держал и не тот курс; штурман говорил, что не ту поправку в курс выдал, не учёл ветер на посадке; механик упрекал себя, мол не тот режим двигателям установил и шасси не вовремя выпустил; бортрадист пенял себе, что вовремя не сказал командиру об изменении погоды; и только второй пилот, выбравшись из-под обломков последним, отряхнулся и пожаловался — чуть не убили, сволочи!». Я чуть ухмыльнулся краешком губ, но комэск заметил и спросил: «А кому это так весело? Значит, тренируемся и веселимся?!». Не, не, — какое может быть веселье! Тренировка пошла впрок, я всё хорошо усвоил и запомнил. До сих пор помню!

* * *

И ещё один прекрасный урок я получил в то время, когда летал в экипаже Бориса Михайловича Авдонькина. Он классный лётчик, очень многому меня научил в профессиональном плане, спасибо ему за это. Он всегда давал мне крутить «баранку», доверял машину, когда я полетал в его экипаже подольше. Второй пилот учится летать у своего командира, и пока не наберётся побольше опыта, повторяет всё за командиром, как обезьяна, т.е. старательно копирует его. Вот и я, как та обезьяна повторял и копировал. Но хорошо бы ещё и мозги включать свои собственные. Но в тот раз мозги не включились, и я получил «плюху».

Целую неделю мы были в командировке, работали с подбазы Денисовка. Таскали всевозможные подвески, жили в балках, кормились в столовой. Всё, как обычно. Завершающий, шестой день командировки. Заканчивается лётная смена. Сейчас мы заправимся, подцепим подвеску (какой-то дизель на станине) и потащим её из Денисовки на площадку Белый-Ю, что немного севернее Печоры, отцепим этот груз, и домой к себе на базу. Конец командировки, впереди два-три дня выходных. А тут на соседний щит садится на заправку МИ-6, который идёт с грузом на север в сторону Командиршорских буровых. Из него выходит наш комэск Михаил Сергеевич Гошко и направляется к нам. Подошёл, поздоровался с экипажем и говорит: «Вы сейчас в Печору? Полечу с вами, я в том экипаже проверил технику пилотирования командира, что мне с ними до вечера болтаться, вот и полечу у вас на стуле в кабине, мешать не буду, я сегодня уже напроверялся!». Ну и ладушки.

Заправились, запустились, зависли, подцепили на подвеску дизель, взлетели и поехали в сторону Печоры. Дизель идёт хорошо, на скорости 140—150 километров, высота полёта 400 метров, погода нормальная. Я кручу «баранку», везу дизель, штурман время от времени подсказывает мне какой взять курс, бортоператор сидит над люком внешней подвески, приглядывает вниз за дизелем, механик смотрит за системами. А отцы-командиры о чём-то изредка перебрасываются парой слов. Всё путём, едем. Прилетели на Белый-Ю, снизились, осмотрели площадку, зашли на посадку, поставили дизель, отцепили крюк и, взлетев, поехали на Печору. Зашли

на полосу, приземлились, и закатываемся по первой рулёжной дорожке прямо на большой перрон, что перед аэровокзалом, но встали чуть в сторонке, рядом с коммерческим складом. Встречающий техник поднял руки, мол, всё, мы на месте, можно убирать движки на малый газ и охлаждать их. Скрипнули тормоза, Борис Михайлович вывернул коррекцию влево и убрал РУДы (рычаги управления двигателями) вниз. Машина облегчённо вздохнула, и огромный несущий винт начал терять обороты, посвистывая лопастями.

А теперь маленькое отступление. Чтобы управлять вертолётом, нужны гидросистемы. Никаких усилий человека не хватит, чтобы заставить отклониться несущий винт в ту или иную сторону. Поэтому установлены гидроусилители, гидронасосы, гидроаккумуляторы, целая куча всяких гидрокранов, баки для гидросмеси, фильтры, всякие табло и манометры и гидротрубопроводы, шланги и т. д. и т. п. Вся эта железная механика поможет человеку одним движением руки управлять винтокрылой машиной. Эти системы настолько важны для безопасного летания, что помимо основной гидросистемы есть ещё и дублирующая, есть ещё и вспомогательная. За их работой нужен глаз, да глаз. И само собой, все включения, переключения и выключения строго регламентированы. Уж больно опасными могут быть последствия. Когда-то МИ-6 Ухтинского авиаотряда зарулил на стоянку, экипаж убрал движки на малый газ и согласно РЛЭ (руководства по лётной эксплуатации) выключил основную гидросистему. Автоматически должна была включиться дублирующая. А она не включилась! И огромный несущий винт (диаметром 35 метров, пять лопастей, каждая почти по 800 килограммов весом и втулка несущего винта, весом под три тонны) завалил вертолёт МИ-6 на бок прямо посреди стоянки. Вы представляете картину: такая махина лежит на боку, а огромные лопасти рубят бетонку?! Экипаж выскочил, но вертолёт сгорел. Поэтому в РЛЭ появилось дополнение: «выключение основной гидросистемы, производить при оборотах несущего винта — НЕ БОЛЕЕ 45%!». Когда обороты маленькие, даже, если не включится дублирующая гидросистема, винт не опрокинет машину. Все лётчики должны знать РЛЭ, как «Отче наш». Там не бывает случайных слов или цифр.

Вот полетали мы недельку в командировке с Борисом Михайловичем. А я уже говорил, что второй пилот, особенно молодой, как «попка» всё повторяет за командиром. Сядем на щит, Боря уберёт движки на малый газ, винт теряет обороты, уже где-то процентов 60—58, и командир, чуть наклонившись вперёд, раз, и выключает основную гидросистему, протянув руку вправо. Тумблеры выключения обеих гидросистем находятся в правой части центральной приборной доски пилотов, чуть ближе ко мне, я ведь сижу справа. Тумблеры прикрыты специальными красными предохранительными колпаками с вырезом. Приподнял колпачок, и раз, тумблер основной гидросистемы (он левый), щёлк, и вниз. Гаснут оба зелёных табло нормальной работы гидросистем, и загорается два красных — «ос-

новная выключена», «дублирующая включена» и оживает манометр дублирующей гидросистемы, а на основной давление падает. Значит, всё сработало штатно. Хоть обороты несущего винта и больше, чем надо, но про 45% мы оба помним!

И вот зарулили мы в Печоре, Боря убрал режим до малого газа, винт теряет обороты, уже где-то 55%, а я же вижу, что Боре по привычке руку не протянуть, комэск мешает, он же сидит на стуле между нами. Я, не включая мозги, протянул свою шаловливую левую руку и р-р-а-а-з, приподнял предохранительный колпачок и выключил основную гидросистему. Я очень шустрый, когда не надо, ну прямо, как электровеник. Комэск хотел перехватить мою левую руку своей правой, но не успел. Я же говорю, что очень шустрый, когда не надо. И ручонки сработали быстрее мозгов. Системы сработали нормально, дублирующая гидросистема включилась, как положено, красные табло горят, манометр ожил. Винт постепенно теряет обороты, уже примерно 44%, мы охлаждаем двигатели две минуты.

Комэск Михаил Сергеевич повернулся ко мне всем корпусом, глядит на меня круглыми глазами и недобрым голосом спрашивает: «При каких максимально допустимых оборотах производится выключение основной гидросистемы?».

— «Не более 45%», — отвечаю.

— «Значит, знаешь и правильно отвечаешь! Тогда объясни мне, зачем ты выключил основную гидросистему при 55%?!». Тяжело молчит и ждёт, не спуская с меня взгляда. Что тут отвечать? Сказать, как есть, нельзя, командира подставишь. Я не придумал ничего лучше, как промямлить: «Я чего то сегодня, малость, устал и на меня видимо нашёл заё… (типа заскок), вот и выключил!». А краем левого глаза вижу за головой комэска профиль Бориса Михайловича, командира моего, который с деланным видом уставился через своё лобовое стекло вперёд на бетонку перрона и чего-то там вроде внимательно рассматривает.

Голос комэска мгновенно налился такой елейной ехидцей: «А как же ты с такими заё… (заскоками) летаешь?! Тебе же в голову в полёте может ещё черте чего прилететь, и ты же чего доброго оба двигателя выключишь?! А?!». И смотрит на меня, как на амёбу какую-то. Господи, вот влип дурень, от стыда хоть вместе с креслом провалиться сквозь пол кабины прямо на бетонку, подальше от этого позора!

Голос комэска усиливается, набирает злости, он говорит: «Я тебе сейчас объясню, какой это у тебя „заскок“, значит у вас в экипаже так принято, ты, как обезьяна, всё повторяешь за командиром, а ему значит руководство по лётной эксплуатации тоже до лампочки!!!». Он разворачивается на стуле в сторону Бориса Михайловича, и началось: «Я вам полетаю, вы у меня налетаетесь, вы у меня увидите небо в алмазах!!!». Повернулся в пол оборота к бортмеханику и выстрелил в упор: «А ты куда смотрел, ты видишь, эти двое (мы с командиром) дурью маются, ты чего молчишь?!».

Началась раздача слонов и пряников. Итог: «Вы, все трое (командир, второй пилот и бортмеханик) напишете конспекты про гидросистемы и сдадите зачёты, мне лично, как и чего переключать! А ещё посмотрю, ставить вас в наряд или пока по земле погуляете пешком!!!». Встал, с грохотом отодвинул стул и вышел из пилотской кабины, напоследок грюкнув входными дверцами. Гулко прозвучали шаги комэска по полу грузовой кабины, загремел трап и начальник ушёл. Затормозили несущий винт, стравили давление в гидросистемах. Сидим в тишине, только остывающие двигатели потрескивают. Надо командиру проводить послеполётный разбор, хотя комэск нам уже его провёл, со всеми вытекающими последствиями.

Да, урок я получил наглядный и запоминающийся. Спасибо комэску, он мгновенно просёк, что к чему и не стал отстранять второго пилота, т.е. меня за «заскоки» от полётов. Вы уж мне поверьте, с того самого дня и до самого моего крайнего вылета на МИ-6 в качестве командира, пока глаза не глянут на обороты несущего винта и не убедятся, что там меньше 45%, правая рука не тянется к предохранительному колпачку основной гидросистемы. Как бабка пошептала, вернее комэск, Михаил Сергеевич Гошко, светлая память ему.

«Неужели купи-продаи победили?»

Когда-то, давным-давно на экраны телевизоров вышел прекрасный фильм-эпопея «Тени исчезают в полдень». Он рассказывал о жизни простых людей-тружеников в далёком сибирском селе. Фильм охватывает довольно большой период времени, почти тридцать лет, начиная с периода становления Советской власти после революции, и заканчивается первой послевоенной пятилеткой. Среди персонажей фильма, как положительных, так и отрицательных, есть один персонаж, его образ прекрасно воплотил на экране замечательный советский актёр Борис Новиков. Вся страна запомнила эту его присказку: «Купи-продай». Так его и называли в далёком сибирском селе, где происходят все события, показанные в кинофильме. Наследник купеческого рода, этакий приказчик, он, будучи уже колхозником, никак не мог побороть эту свою тягу, всё норовил кому-нибудь, что-нибудь предложить на продажу, типа «купи-продай».

Вот интересно, страны, в которой и о которой снимался этот замечательный фильм, давно уже нет. Уже давно нет на свете и удивительного артиста Бориса Новикова. А вот этот образ — этакого пройдошистого торгаша, созданный им на экране, живёт. К слову сказать, в фильме он показал не только страсть к торгашеству, но и более страшную личину, врага, лютого врага, хоть и поистёршегося, потасканного жизнью, но всё равно

врага. Вроде и вид незамысловатый, этакий деревенский дурачок, любитель торговать всё и вся, но к нему спиной лучше не поворачиваться.

Так вот, как говорится «купи-продая» давно уже нет, а дело его живёт. Чем дольше живу и наблюдаю жизнь и окружающие явления, тем больше убеждаюсь — живёт дело «купи-продая»! Мне кажется, что адептов у него с каждым днём становится всё больше и больше. Мы ведь из страны победившего социализма, сделав кувырок через голову, стали страной победившего капитализма. Правда при этом «кувырке» мы потеряли столько жизней, столько угробили предприятий, и отдали за бесценок столько своих достижений и научных и технических, что даже страшная война, голодовки и репрессии, кажется, не нанесли стране такого страшного урона, как переход на дорогу к светлому капиталистическому будущему.

Вы знаете, торговля одно из древнейших занятий человечества. Как только у людей появился какой-то товар, который есть у одного и позарез нужен другому, так и началось. Сначала меняли, типа шило на мыло, потом изобрели деньги, и понеслось. Люди торговали друг с другом с незапамятных времён. Чем только не торговали, даже одни люди продавали других, а куда денешься, работорговля приносила кое-кому шальную прибыль. Да, это было, да и сейчас вновь возродилось. Но в целом, торговля — это уважаемое занятие, если им занимаются достойные люди. Недаром говорили раньше, что купеческое слово крепче любой бумаги с печатями. Купцы — смелые люди, лезли в любую глухомань за товаром или в поисках, как сейчас говорят «рынка сбыта». Поэтому они вызывают уважение. Потому, что торговцы.

А есть «торгаши»! Вроде, похоже по смыслу, а разница существенная. То, что могут всучить некачественный, залежалый товар, обмануть, безбожно завышая цену или вообще кинуть на деньги, это понятно. Но когда на продажу выставляется всё и вся, желание нажиться, хапнуть деньги за всё, что подлежит продаже, и даже не должно подлежать, а всё равно продаётся, вот от этого нахрапистого «купи-продайства» становится немного не по себе. И даже накатывают горькие мысли: «Ребята, а где тот край, на котором вы остановитесь? Или никакого края вовсе нет?!».

Когда на нас свалилось «счастье» по уши окунуться в мутные воды всесильного рынка, «который всё сам отрегулирует», поэтому не надо никакой «совковой» плановой экономики, мы увидели таких «купи-продаев», такого масштаба, что мама не горюй! У них могли в нагрудных карманах пиджаков храниться партбилеты, они могли быть комсомольскими вожаками университетов, институтов, но в душе они всегда себя чувствовали «купи-продаями», это была их главная суть.

В отличие от героя Бориса Новикова, торговавшего и пытавшегося всучить любую ерунду вроде примуса или хомута — эти хлопчики играли по крупному. Началось с безобидных кооперативов по торговле электроникой, джинсами, потом в ход пошли эшелоны с дизельным топливом, а дальше уже заводы, фабрики и целые отрасли, когда то бывшего народ-

ным хозяйства. Мы всё это видели и пережили, когда за какие-то жалкие два миллиона долларов уходили заводы стоимостью в несколько миллиардов, а сорок тысяч работяг с этого завода оставались у разбитого корыта. Таких заводов, конструкторских бюро — десятки и сотни. Прекрасные боевые корабли уходили по цене московской двухкомнатной квартиры в центре. Зачем нам флот, который строился на трудовые деньги, если у какого-то «купи-продая» замаячило личное счастье в виде звонкой монеты.

Да что там боевые корабли, заводы, конструкторские бюро? Оказывается можно продать всё. Вот эти все ток-шоу, которые широким потоком дерьма текут с голубого экрана. Как говорится, в самый «прайм-тайм» каждый день на главных федеральных каналах, у самого Малахова приходят благообразные дяди и тёти и целый вечер выясняют у кого и от кого этот ребёнок, что показал анализ ДНК, находят бывших жён и мужей, выясняют бил ли он её или любил, а она изменяла ему сразу после свадьбы или не сразу. Приводят в студию давно угасших эстрадных звёзд, потрёпанных жизнью и начинают предъявлять им старых любовниц, лицо которых они не могут вспомнить, даже если их посадить голой задницей на электрический стул. Я не смотрю всё это, так называемое «телечтиво», но иногда, переключая каналы, натыкаешься вот на это дерьмо и содрогаешься от омерзения. Причём более или менее интересные передачи о каком-то историческом событии или выдающейся исторической личности показывают в полночное время или даже позже. А в 17, 19, 20 часов, пожалуйста — полощут грязное бельё старенького жалкого Армена Джигарханяна. Не пожалели штабс-капитана Овечкина. Чтобы срубить сумасшедшие бабки за рекламу, телевидение не жалеет никого и ничего. Если в кои то веки идёт старый хороший фильм, в котором режиссёр-умница, прекрасные актёры и профессиональный оператор рассчитывали мизансцену по секундам, чтобы в самый проникновенный момент донести до зрителя самое сокровенное, самое главное, и тут бац — реклама прокладок или средств для повышения потенции у мужчин. И чувствуешь себя так, будто тебе в душу плюнули. А как же права потребителя? Ведь вы же испоганили продукцию (хороший фильм) своими дебильными рекламными роликами! А плевать, главное огромные бабки за рекламу. Вот, к примеру, дочурка банкира Тинькоффа живёт за границей, на Россию, в которой папаня бабки делает, плевать хотела, о чём не стесняется сказать в интернете. Но папаша заплатил и уже Ванечка Ургант своим сытеньким личиком заполонил экран и с утра до вечера: «Банк Тинькофф! Мне же в банк нужно! Кэшбек, кэшбек!». Я когда слышу это слово «кэшбек» сразу вспоминаю анекдот: «Сёма, а шо таки значить „кэшбек“? Это деньги взад. Деньги в зад?! Какой варварский способ хранения денег!». За ударником рекламного труда Ургантом потянулись все. Кто рекламирует банки, кто МТС, кто Билайн. «Шедевр» Саши Реввы — «гиги за шаги», запросто может выступать девизом какой-нибудь психиатрической клиники. Саша уже себя мнит типа арти-

стом, эпохальное кино на ТНТ и СТС с его ликом уже собирает какую-то денежку. А чего стесняться, вон товарищи старшего поколения рекламируют банк «Почта России», а кто и ВТБ. А чего, люди старались, стали хорошими артистами. Чего бы теперь лицом не поторговать?

Знаете, я очень уважаю и люблю Василия Семёновича Ланового. Его Павка Корчагин, капитан Грэй, Иван Варава, полковник Костенко, Вронский — это не только роли в кино. Они и меня по крупице сделали таким, какой я есть. Спасибо ему за это! Но я себе представить не могу, чтобы Василий Семёнович начал рекламировать, не дай бог «Виагру» или какой-нибудь пусть даже центробанк. Не тот это человек, это глыбища! Пройти с портретом в «Бессмертном полку», петь песни фронтовых лет со сцены так, что сердце заходится и слёзы из глаз — это Василий Семёнович Ланов! А вот реклама разной хрени, это уж извините, не по адресу.

Хотя есть поразительный пример — Олег Валерьянович Басилашвили, народный артист СССР, лауреат, всевозможные награды и премии, то да сё, и тут бац — тоже не любит СССР и очень поддерживает этого престарелого «мимино», который рекламировал браслеты от давления. Ну, будь ты мужиком, сними все награды, откажись от всех званий, что достались от этого СССР, и будь свободен, лети на все четыре стороны. Не-е-е-т! Тоже торговля лицом, совестью и т. д. Я же говорю — «купи-продаи», они разные бывают. Большие и маленькие, молодые и старые. Но продадут за милую душу. Когда посчитают это удобным для себя или когда деньги предложат хорошие. Хотя история показала, что и за тридцать сребреников могут продать.

Знаете, тут Владимир Владимирович и Дмитрий Анатольевич днями и ночами в Кремле не спят, думают, как патриотизм в стране поднять, чтобы молодёжь любила свою Родину-матушку, считала её лучшей в мире, а придёт беда, живота своего не пожалела за Отечество. Да и «Единая Россия» и все остальные партии думают о том же, прямо рук не покладаючи. Меня это так умиляет. Сначала в школах из классов убрали портреты пионеров-героев, из школьной программы убрали «Как закалялась сталь», «Молодую гвардию», зато внесли вот это литературное дерьмо — «Архипелаг ГУЛАГ» иуды Солженицына, по телевизору всё время показывают «Дом-2» и Диану Шурыгину, а потом сильно удивляются появлению на трибуне Бундестага «КолиизУренгоя». А, вот «купи-продаи» эстрадно-песенного фронта патриотизмом не заморачиваются. Написали «нетленку», что «пипл схавает», «певец ртом» её озвучил и понёсся этот типа шлягер из каждого утюга и микроволновки. А как же, попал в чарт! Денежки получены, очередная «хатынка» в Подмосковье или на Лазурном Берегу куплена, и дальше, хоть не рассветай. Вы вспомните хоть вот это: «Американ бой, уеду с тобой...;..она хотела бы жить на Манхеттене и с Деми Мур делиться секретами...; ...а я уеду жить в Лондон...; ...пусть тебе присниться Пальма-де-Майорка...». Вроде и слова незамысловатые и мелодия простенькая, а потихоньку-потихоньку на мозги капает, уже

понемногу перепрограммирует человека, и уже какая-нибудь малявка из электората Навального брезгливо оттопырив губёшку, выдаёт: «Рашка фсё, полный отстой, тут нечего ловить, надо валить отседова...».

А «певцы ртом», «купи-продаи» от эстрады уже свалили и вякают из далёкой заокеанщины. Ну как «Профессор Лебединский», этот, который: «Я убью тебя, лодочник...», или господин Чичваркин, борец с «режымом» из Лондона. Наш незабвенный «машинист» Андруша Макаревич всё дребезжащим голоском напевал про «вот он поворот и мотор ревёт...», а как затронули виноградники и дайвинг-центр в Крыму, за которые он с киевской братвой всё культурно в бане порешал, и надо теперь платить налоги, как положено и оформить всё как надо по закону, тут «машиниста» и понесло: «Аннексия Крыма! Баба-Яга, против!». Да так понесло, что вынесло аж к бандеровцам. И никакая это не принципиальность, а простое «купи-продайство» чистейшей воды. Я же говорю, торгуется всё и вся. А то, «Крым — это Украина!». А ларчик просто открывался, всё упирается в деньги. Смотрю я, к примеру, на гражданина Каспарова, когда-то бывшего чемпиона мира по шахматам, слушаю его речи с территории независимой «великой Латвии» и вижу типичнейшего «купи-продая». Только не надо мне говорить, что он борец с режимом. Аркаша Бабченко, «недостреленный» СБУ, который мечтал въехать в Москву на «Абрамсе», теперь заявляет, что только за пятьдесят тысяч американских денежек расскажет, как он лежал в луже свиной крови, отсвечивая розовой лысиной. Использованному контрацептиву чем-то надо на старости лет кормиться, вот он и блажит — «неположивый и рукопожатный».

Смешно и горько всё это видеть. Как мы позволили на своей земле расплодиться всей этой погани? А всё начиналось потихоньку и незаметно. Сначала они фарцевали импортными шмотками, потом валютой, ошивались возле «Берёзки» (магазины, где расчёт велся в купонах в советское время), тихонько копили «бабки», но боялись любого тележного скрипа, и жрали свою икру при закрытых дверях. Все эти «теневики», воры, мелкая шелупонь сидела тише воды и ниже травы, и если и кутила, то только там, где их никто не знает, вывозя своих подруг на курорты Черного моря.

А потом пришло время «купи-продаев», страна рухнула и они, правдами и неправдами, полезли во власть. Теперь-то можно ничего не бояться, и прикрывшись депутатской неприкосновенностью, как щитом, нынешние «купи-продаи» уже принимают законы. Лица у них вроде человеческие, но законы они принимают бесчеловечные. Сколько же по партийным спискам пролезло в Думу уж таких демократов, что ни в сказке сказать, ни пером описать. Самое последнее позорище, что меня разозлило до невозможности, так это то, как вся Государственная Дума дружно встала и зааплодировала при появлении на балконе для гостей делегации американских сенаторов, представителей страны, которая против нас вводит санкции и на голубом глазу желает, чтобы нас вообще не было! А эти «купи-продаи» дружненько кланяются и радост-

но лыбятся. Спасибо, хоть Наталья Поклонская проявила настоящий характер и осталась сидеть. Уважаю я её, хоть и насторожила она меня, когда прошла на марше «Бессмертного полка» с портретом царя Николая II.

Ребята, вы чьи депутаты, — российские или звёздно-полосатые? Если дети, счета и недвижимость в Америке, как же тут не поклониться хозяевам, вдруг осерчают и отберут всё, что нажито непосильным трудом? А чего я от них хочу, мы же сами позволили им вырасти и добраться до корыта. Если раньше депутатом Верховного Совета был трудовой человек, то после завершения сессии он возвращался в свой забой, к своему мартену, на свой комбайн, тепловоз, на своё поле, к своему станку. А я, наивный, хочу человеческих законов от людей, которые давно живут по другим меркам. Наверное, это глупо! Неужели «купи-продаи» победили? Горько и обидно это осознавать. А что делать, не знаю.

«Цвет ночи»

Июнь 1978 года, начало лета. Благодатного, роскошного лета, пахнущего всеми цветами и травами, налитого ароматом садов и полей моей родной Украины. Второй курс обучения в Кременчугском училище гражданской авиации. До выпуска осталось каких-то четыре месяца. И ты уже весь такой из себя лётчик, что аж распирает от гордости. А как же, сколько наук превзошёл, и с парашютом прыгнул почти год назад (аж, два раза, ужас какой), и вылетел самостоятельно, уже летаешь по кругам, в пилотажную зону и даже пролетел самостоятельно по замкнутому маршруту, при этом умудрившись не вылететь за пределы Полтавской области. Даже страшно на себя в зеркало в бытовке смотреть — вылитый Чкалов, да и только.

И тут на горизонте замаячило следующее учебное упражнение: полёты ночью. В голову сразу пришли мысли о том, что ты уже читал Антуана де Сент-Экзюпери — «Ночной полёт», как там всё красиво, необычно и романтично. Но то книга, а тут надо всё это теоретически изучить и на практике попробовать. Всё-всё изучили, всё запомнили, и вот подходит наша первая ночная смена полётов.

Тиха украинская ночь, как в песне. Ни фига, она не тиха, на лётном поле грохочут двигатели вертолётов, слышен рокот лопастей несущих винтов. Весь ночной аэродром чем-то напоминает железнодорожную станцию. Красные, зелёные и белые навигационные огни вертолётов, свет посадочных и рулёжных фар, яркие огоньки посадочных ворот и ночного старта. Вертолёты висят в воротах, летают по кругу, уходят

в пилотажную зону. Всё это разноцветье бортовых огней перемещается в небе, когда машины снижаются на предпосадочной прямой, слепящие лучи посадочных фар прорезают тьму ночи и в этих лучах яркими искорками вспыхивают ночные насекомые. На фоне ночного неба виден тёмный силуэт вертолёта МИ-4, а из выхлопных патрубков выбиваются фиолетово-розовые языки пламени, особенно когда на высоте 50 метров курсант крутит коррекцию вправо, увеличивая мощность двигателя перед посадкой. Кра-со-та!!! Это, если смотреть с земли.

Вот подошла моя очередь подниматься в ночное небо. Мы меняемся на левом кресле, не выключая двигателя. Лопасти несущего винта мерно молотят воздух над самой кабиной вертолёта. Быстренько забрался в кабину вертолёта по левому борту, хватаясь за ручки-поручни, опираясь ногами в потайные ступеньки-лючки. Плюх в пилотское кресло, подогнал педали, ларингофоны пристегнул на шею, на голову наушники, щёлкнули привязные ремни. В правом пилотском кресле сидит мой инструктор — Владимир Павлович Дубовик. Профиль его лица чётко виден на фоне посадочных огней соседних ворот, что находятся правее нашего вертолёта. В кабине машины зеленоватый сумрак. Когда-то в детстве, я ещё был маленьким, мой папа, Вадим Александрович, после смены принёс со своего тепловоза старый манометр. Стрелки и цифры на шкале прибора были покрыты зеленовато-жёлтым слоем фосфора. Самым моим любимым развлечением в то время было подержать старый манометр под светом люстры, а потом быстренько забраться в тёмную кладовку, поплотнее прикрыть за собой дверь и любоваться загадочным зеленоватым свечением прибора, когда каждая цифра видна в темноте чётко-чётко. Детство давно кончилось и я в кабине живого вертолёта, где все приборы и надписи светятся изумрудным светом в лучах ультрафиолетовой подсветки. Целая россыпь шкал, приборов, стрелок и табло. Саня, ты не в музее, чтобы картинами любоваться, давай работай! Ты уже умеешь летать, но это днём. А ночь, это совсем другое. В свете посадочной фары трава аэродрома переливается зеленоватыми волнами. Зависаем, земля качнулась и замерла за стёклами кабины. Машина, слегка покачиваясь, висит неподвижно. Пилот-инструктор чуть придерживает управление, почти не касаясь его, чтобы мне не мешать. Первый в моей жизни взлёт в ночное небо. Огни посадочных ворот уходят вниз и назад, под вертолёт. Глаза смотрят на зеленоватый силуэт самолётика на авиагоризонте, на показания скорости и высоты, как стрелка на вариометре показывает устойчивый набор высоты два метра в секунду. А там, дальше за лобовыми стёклами редкие огоньки в ночных сёлах, что возле аэродрома. Первый ночной полёт по кругу. Всё необычно, всё внове. Расстояния скрадываются, земля, такая привычная днём, теперь прячется в ночной темноте, и только краем глаза отмечаешь, что лесопосадка по краям поля гораздо темнее, чем само поле, а степная дорога вдоль лесопосадок чуть светлее, чем поле. Но самое главное, это приборы, за них держись

глазами, не доверяя своим чувствам, хоть ночь нормальная, ясная, где-то за спиной висит в небе луна, а вверху звёзды, как махонькие бриллиантики.

Естественно, что для ночных полётов с курсантами стараются подобрать именно такую ночь — ясную. У этого молодого воздухоплавателя и так голова идёт кругом от впечатлений, поэтому надо, чтобы ночь была нормальная. А ночной полёт в пилотажную зону — это я вам скажу! Может это только мои впечатления, но я их запомнил на всю жизнь.

Вы когда-нибудь видели полотно Архипа Куинджи «Лунная ночь на Днепре»? Когда смотришь на эту картину, то первое впечатление оглушающее, будто перед тобой распахнули окно в космос. Великому художнику удалось с удивительной точностью передать эту ночную прозрачность воздуха, эту луну в бездонном небе, её отсвет на лёгких ночных облачках, могучий Днепр серебром переливающийся в лучах лунного света, всю эту тишину и покой благословенной украинской ночи. Это завораживает, когда неотрывно смотришь на картину. А теперь представьте, ты лёгкими движениями пилотируешь послушный вертолёт МИ-4 в первой пилотажной зоне. Той самой, что ближе всего к окраинам Кременчуга и прекрасному Днепру — Славутичу. Ты сидишь в тёмной кабине, перед тобой зеленоватые круглые глаза навигационно-пилотажных приборов, вертолёт слегка покачивается, выполняя то левый, то правый вираж, то левую, то правую нисходящую спираль, ты разгоняешь и гасишь скорость, а за лобовыми стёклами и блистерами пилотской кабины разворачивается удивительная панорама — улицы окраин Кременчуга, с цепочкой огней на фонарных столбах, редко где в домах светится окно, видно люди не спят. Свет фар редких ночных машин, а дальше, на запад, серебрится в лучах луны величавый Днепр, и как на картине Куинджи огромная луна в слабом ореоле, и такие же призрачно-серебристые ночные облачка, плывущие во тьме душистой летней украинской ночи. А над головой, за мельканием лопастей, в глубинах космоса, Млечный путь и мириады звёзд, свет которых из этой бездны идёт к земле тысячи лет. От всего этого обалдеть можно, сердце поёт от радости и полноты ощущений, и только серьёзный голос пилота-инструктора возвращает тебя к земной действительности: «Саня, крен чуть убери, за вертикальной скоростью смотри внимательнее...».

Для производственных полётов ночных условиях существуют так называемые ОПВП — особые правила визуальных полётов, когда горизонтальная видимость должна быть не менее четырёх километров, а нижняя кромка облаков не менее 450 метров. Это называется минимум ОПВП — 450 Х 4000. То есть в прогнозе погоды по площадям должна быть написана именно такая погода, да и фактически она должна соответствовать этим цифрам. Если видимость лучше и нижняя кромка облаков выше, да ради бога. Главное, чтобы не меньше. Экипаж, читая погоду, машинально отмечает — «ночь есть», можно лететь.

Мне нравилось летать по ночам, по этим самым ОПВП, но чтобы погода была хорошая. Когда видно луну и звёзды, это такой кайф летать по ночам, почти как сова. Все спят, а мы ухаем в темноте движками и лопастями. Конечно не в самую полночь, а часов в восемь-девять вечера. На севере в сентябре месяце это уже ночь. Летишь, балдеешь, смотришь по сторонам и вполглаза на приборы. Если машина старого образца, то вся кабина залита зелёным фосфоресцирующим светом. Все приборы, как зелёные светлячки в лучах ламп УФО (ультрафиолетового подсвета). И лица у всего экипажа, как у Шрэка, в темноте кабины отливают зеленоватым цветом. Ну, у нас и рожи, представляю, если кто-то заглянет через лобовые стёкла снаружи в кабину! А если вертолёт МИ-6А, более поздняя серия, там подсвет приборов и панелей красный. Возле каждого прибора из приборной доски торчат такие маленькие колпачки с прорезью, а под ними такие малюсенькие красные лампочки. Включаешь подсвет, его мощь регулируется специальными реостатами, и вся кабина утопает в розовом сумраке. Приборы поблёскивают тебе круглыми красноватыми шкалами, все надписи на панелях и приборных досках красновато-розового цвета. И зелёные табло гидросистем. Уютненько так, будто ужин при свечах. Правда диван и стол покачиваются, мы всё-таки летим по небу. А за стёклами кабины ночь. Звёзды не такие яркие, как на юге, но тоже очень красивые. И здоровенная розово-желтоватая луна над стеной чёрного леса на горизонте. В свете луны и звёзд реки и ручьи отливают тусклым блеском. Над кабиной в темноте ночи не видно лопастей несущего винта, зато контурные огни на законцовках лопастей образуют красивый пунктирный круг, да на концах крыльев отсвет бортовых навигационных огней, красного на левом крыле, зелёного на правом, если машина с крыльями. Ведь есть вертолёты МИ-6, у которых крылья сняты, тогда бортовые огни размещены чуть позади входных дверей. Огромный чёрный силуэт вертолёта со свистом рассекает ночную тьму, озаряя её вспышками красных проблесковых маяков. Красиво! А на посадке под вертолётом вспыхнут две мощные посадочные фары, пронзая темноту слепящими белоснежными лучами. Они, будто живые щупальца, движутся под вертолётом, отыскивая в темноте и освещая посадочную площадку.

Самое противное, это летать осенней ночью в конце сентября или в начале октября, когда небо закрыто сплошной десятибалльной облачностью. Не видно ни луны, ни звёзд. Чёрные леса и болота сливаются с чёрным небом. Горизонта не рассмотреть, поэтому смотришь только на приборы, в основном на авиагоризонт. А приходишь на буровую, и если ветер дует с такого направления, что буровая вышка с её огоньками и балки со светящимися окнами остаются сбоку от курса захода, то ты видишь в лобовом стекле только огни посадочного щита. Вы представляете, в тёмном стекле всего восемь огней — четыре белых, это углы щита, и по диагонали от каждого белого ещё по одному красному, через три метра. Это

ограничительные огни. И вот, глядя только на эти восемь огней, ты должен соразмерно гасить скорость и терять высоту, чтобы остановиться перед посадочным щитом на высоте метра три. Пока натренируешься и набьёшь руку, чтобы не мазать. А то вроде всё правильно делал, а глядь — щит уже уходит под тебя и скорость великовата, мажем, уход на второй круг, и только два белых овальных световых пятна от твоих посадочных фар скользят по верхушкам деревьев. Во тьме ночи трудно определить расстояние до щита только по огням, не хватает объёмной информации. Ничего, по мере обретения опыта всё становится на свои места. Аккуратненько, без резких движений, поглядывая на радиовысотомер, авиагоризонт, указатель скорости и вариометр, плавно подходим к щиту. Свет фар наползает на него, машина трясётся на переходном режиме. Всё путём, остановились, и в левом блистере видны оба угловых фонаря — белый и красный. Теперь можно тихонько поставить вертолёт на щит. Ф-у-у! Ну и темень, я же всё-таки не сова, она уже летает тысячи лет, а я только второй десяток годочков.

А полёт зимней морозной ночью, когда на небе полная луна и мириады звёзд сияют холодными льдинками, это вообще сказка! А если матушка-природа ещё и подарит при этом северное сияние во весь небосвод — это трудно описать. Это надо видеть. Всю эту палитру красок, эти живые всполохи северного неба над заснеженной землёй с чёрными лесами и петлями замёрзших рек. Летишь в темноте ночи, глазеешь на всю эту красоту неописуемую, и балдеешь. Хорошая всё-таки работа у лётчика. Это же надо было умудриться, найти себе такую чудную работу. Сидишь, восторгаешься и любуешься красотой этой божественной, катаешься всю ночь на вертолёте, а тебе ещё за это приличные деньги платят. Везунчик ты, Саня!

«День рождения бати»

В 1985 году бате моему, Вадиму Александровичу, стукнуло 50 годочков. Красивая цифра, юбилей, как-никак полвека уже прожил на этой земле мой отец. 19 ноября явился он на свет божий.

Я уже почти год, как летал командиром «шестёрки». А год этот, 1985-й, был особенно «урожайным». В смысле, я налетался на своём любимом МИ-6 до одури, потом, в конце года подбил бабки, и выяснилось, что налетал я годовую саннорму — 800 часов, и был в командировках аж целых 286 дней. Но не приехать к отцу на юбилей, это было бы вселенское свинство, поэтому я всё рассчитал и вырвался в ноябре в короткий отпуск, на две недели. Сгонять на Украину, повидать мамулю и, конечно, поздра-

вить батю и вручить ему подарок. Сейчас речь не о подарке, он, разумеется, был замечательным, отцу очень понравился.

Прилетел в Кривой Рог, обнял и расцеловал мамулю, она вокруг меня забегала, заохала: «Деточка, якый ты худой, да как ты там летаешь, этот твой вертолёт из тебя все соки вытянул!», и т. д. и т. п. Пару дней отсыпался и отъедался на маминых харчах. А как же, всё самое вкусное родному дитятку, мол, поправляйся деточка. Позвонил отцу, он обрадовался, конечно, надеялся на мой приезд, но не верил, что я вырвусь в отпуск.

Мама и папа давно, ещё в моём далёком детстве, развелись. Но я всегда знал, что у меня есть отец, просто он живёт на другом конце города. Поэтому, ещё пацаном, мама всегда отпускала меня на выходные съездить к отцу и бабушке Наде в гости с ночёвкой. А чего там, сорок пять минут езды на трамвае, одиннадцать остановок, и вот они — бабушка и папа. Вот такая странная семья. Моя семья, самая любимая и единственная. Уж так жизнь сложилась.

Как только позвонил отцу, он сразу сказал: «Сынок, я в ночь с 18 на 19 ноября работаю (у него вечный график — „день-ночь-сорок восемь", т.е. после ночной смены 48 часов отдыха), поэтому после смены отосплюсь, и приезжай 19-го после обеда, мы с бабушкой будем тебя ждать! Я сейчас работаю один на ТЭМ-2, две секции моего ТЭ-3 (тепловоза) в ремонте, так я пока таскаю поезд с путейцами. Так что приезжай, сынок, мы накроем с бабулей стол, посидим, поговорим, соскучились по тебе!».

Сижу я вечером 18-го ноября перед телевизором, одним ухом слушаю мамулю, которая мне что-то рассказывает, собираясь укладываться спать, время всё-таки почти десять часов вечера. Посматриваю одним глазом на экран телевизора, а другим на часы. Мамуля что-то почувствовала и спрашивает: «А ты чего, спать не собираешься? Или ты куда-то на ночь глядя собрался?!».

— «Понимаешь, мама, батько сегодня в ночь работает, он там один на тепловозе, а у него завтра юбилей!». Мама сказала, мол, завтра поедешь, подарок отвезёшь, поздравишь, посидите, поговорите. Потом внимательно на меня посмотрела и промолвила: «Господи, кому я это говорю! Ты ж ненормальный, як и твой батяня, тебя ж остановить невозможно! Ну, езжай, раз уже надумал!». Всё она понимает, моя мамуля — умница. Быстренько собрался, чмокнул маму в щёку и вылетел за дверь. Вторая половина ноября, на улице темень, но кое-где фонари уличные горят. В окнах домов мерцают огни, нормальные люди спать собираются. А ненормальные, вроде меня, летят по ночной улице к остановке «Базар ЮГОКа», чтобы успеть на последний трамвай. Успел, влетел в дверь вагона, аж кондукторша шарахнулась, куда это мужика на ночь глядя несёт. Интересно ехать в пустом вагоне — я, кондуктор и ещё какая-то парочка на передних сиденьях. Проехал две остановки, километров пять на гору, до остановки «Рудничная». Выскочил из трамвая, и он скрылся в темноте, отсвечивая желтоватыми квадратиками окон. От трамвайной останов-

ки наверх, на железнодорожную насыпь, и по путям, до диспетчерской. В маленьком здании промышленной станции нашёл диспетчерскую. Знакомые тётеньки, увидев меня, охнули: «Шевчук-младший, ты на часы смотрел? Ты до батька? А ты знаешь, где твой батька сейчас? Аж на Степном, это ж двадцать километров от города, на дальних отвалах!». Они всё про меня знали: «Господи, оба ненормальные, той (батько) — машинист, а цэй (сын) — лётчик, два сапога пара!». Побурчали, побурчали, посмеялись, потом говорят, глядя на свои пульты сигнализации: «Тебе повезло, через двадцать минут мимо нас на Степной пойдёт „вертушка“ (две секции тепловоза и двенадцать думпкаров, это такие полувагоны-самосвалы, в каждый помещается до ста двадцати тонн скалы или руды), мы им скажем, они притормозят на станции, ты заскочишь в тепловоз, и тебя довезут до Степного! Удачи, лётчик!». Я от всего сердца поблагодарил их и вышел на тёмный перрон маленькой промышленной станции подышать ночным влажным воздухом родного Кривого Рога. Вскоре подкатила «вертушка», локомотив притормозил возле меня, я быстро забрался по вертикальному трапу в дизельную и прошёл в будку машиниста. Знакомые с детства мужики. Поздоровался, сел на откидное сидение, и мы поехали в ночную темень. Только луч лобового прожектора тепловоза освещал две тонкие блестящие линии рельсов, уходящих вдаль. Под гул мощных дизелей, стук колёс и щёлканье скоростемера, под расспросы машиниста и помощника, как мне летается там, на севере, мы где-то за час доехали до Степного. «Вертушка» остановилась, и машинист дядя Коля, открыв боковое окно будки, показал рукой в темноту: «В-о-о-н, видишь, чуть выше по горизонту огни тепловоза твоего батьки и прожектор на вагончике путейского поезда? Держи на них, да осторожнее там, в темноте, не свались с насыпи! Удачи тебе, и привет бате!».

Ночь тёмная, время уже за полночь, хорошо хоть луна появилась между облаками, и хоть что-то видно. А то бы я точно загремел с этой насыпи, пока добрался до батиного тепловоза. Локомотив то стоял на месте, то подвигал на несколько десятков метров вперёд путейский поезд, а железнодорожники краном снимали с платформы плети (рельсы в сборе со шпалами) и укладывали их на подготовленную площадку рядом с той колеёй, по которой двигался тепловоз отца.

Фу-у-у!!! Еле добрался, так в темноте и ноги можно переломать, вцепился в поручни локомотива ТЭМ-2, поднялся по лесенке и прошёл по короткой дорожке-трапику к будке машиниста. Тепловоз стоял неподвижно, батя сидел в кресле спиной ко мне. Я открыл дверь и шагнул из темноты в кабину. Батя резко повернулся на крутящемся стуле, на секунду оторопел, а потом, узнав меня в полумраке кабины, вскочил и заорал, обнимая и лупя меня ладонями по спине: «Сына, ты? Откуда?!». Обнялись, поцеловались, папа включил верхнее освещение кабины, чтобы получше рассмотреть меня: «Дай ка я подывлюсь на тэбэ, сынку, якый ты вымахал!». Я

сел на место помощника, а папа, повинуясь командам бригадира путейцев по рации, двигал состав, куда надо. Я внимательно наблюдал за всем этим. Где-то, через полчаса, батя сказал: «А чого ты сидишь без дела, ты шо прыйшов до батьки кататься, как в детстве, а ну давай, помогай!». Мы поменялись местами, я сел на правое кресло, руки сам вспомнили, чему меня когда-то учил отец. Бригадир по рации: «Вперёд десять, потихоньку, стоп!». Я вижу в луче прожектора, как стрела крана поднимает с платформы плеть, кран поворачивается и плеть ложиться в стык с предыдущей, путейцы её раскачивают, пока она на весу, центруют и кран опускает плеть на щебёночную подушку. Потихоньку втянулся. Отпустить тормоза, набор позиций, дизель взревел, локомотив задрожал и пополз вперёд, сброс позиций, команда бригадира «стоп!», тормоза. И так, потихоньку вперёд, всё дальше и дальше. Я сдвинул боковое стекло, высунулся из будки, мне так лучше видно.

Время бежит, ночь плывёт над спящей землёй, а мы работаем. Папа рассказывает, расспрашивает меня, я между делом отвечаю. Ого, уже четыре часа утра. По рации раздаётся голос бригадира: «Стоп, всё, шабаш!». Я вижу, как на кране стрела опускается в транспортное положение, гаснет прожектор крана и фонарь на вагончике путейцев. Невдалеке от насыпи виднеется машина-вахтовка. Путейцы, сложив инструменты, потихоньку потянулись к ней, забираясь в пассажирский салон. Бригадир поднялся на локомотив и сказал отцу: «Всё, Вадим Александрович, у нас плети кончились. Следующие подвезут часам к восьми, а может к девяти. Мы поехали на базу». Рассмотрев меня, бригадир удивлённо спросил: «Вадим, а цэ хто? Сын? А откуда он взялся посреди ночи, если с вечера его не було?». Мы с батей рассмеялись: «А чёрт его знает, откуда они берутся, эти Шевчуки, посреди ночи!». Озадаченный бригадир попрощался и ушёл к своим. Блеснули в темноте фары вахтовки, и она укатила. Сменщик батин появится только в начале восьмого утра. Тепловоз же не бросишь, надо ждать. Я заглушил дизель. Такая тишина накатила, что, кажется, в ушах зазвенело. Чуть изменилась температура наружного воздуха, ни ветерка, и высокая влажность. На землю опустился предрассветный туман. Он такой плотной серой пеленой окутал всё вокруг, что из кабины тепловоза первая платформа, та, что сразу за локомотивом, еле-еле просматривается. В кабине после работы дизеля и калорифера тепло, я сдвинул стекло, высунул руку из кабины, капельки тумана оседают на ладони. И тишина… Такое ощущение, будто мы одни во вселенной.

Батя глянул на часы, вздохнул и сказал: «Мама (его мама — моя бабушка Надя) говорила, что примерно в это время я и появился на свет…». Я засмеялся: «С днём рождения тебя, батьку, с юбилеем!». Встал, обнял его, поцеловал и сказал: «Хорошо бы поднять чарку за твоё здоровье, да где ж её взять? Вот вечером и поднимем…».

Папа хитро посмотрел на меня, усмехнулся и сказал: «Я всё-таки в глубине души надеялся, сердце вещувало, а вдруг?! Я ж предусмотрительный,

и с вечера весь „тормозок“ (еду, которую он берёт с собой, всё-таки смена двенадцать часов, с семи вечера до семи утра) не съел! Вот оно и пригодилось!».

Батя поднял из-за сиденья свой чемоданчик, который я с детства помню, открыл его и стал выкладывать на маленький столик рядом с креслом помощника нехитрую снедь. Нарезанный хлеб, пару помидоров, два здоровенных осенних яблока, которые пахли так, что заглушали запахи солярки, масла и тепловоза, шматок сала, батя его ловко нарезал своим ножом на тонкие ломтики и полуколечко домашней колбасы, пахнущей чесночком. Я с улыбкой наблюдал за всеми этими приготовлениями. Где-то с самого дна чемоданчика отец достал полулитровую фляжку с крышкой-стаканчиком.

Почти пять часов утра, тишина, туман такой, что не видно дальше собственного носа, затихший тепловоз в голове путейского поезда. Светает потихоньку, за стёклами кабины ещё полумрак. А мы сидим в будке машиниста друг против друга. Я поднял первую чарку за здоровье и долгие лета моего отца. Крепкий самогон, настоянный на лимонных корках (бабуля сама гнала) обжог горло, но вкусный, зараза, пошёл хорошо. Я начал закусывать, а папа повторил мой маневр. Тёплая волна пошла по телу и рукам. Сало и колбаса смачные, помидоры сочные, а яблоки, когда откусываешь, издают такой смачный хруст, что в тумане, наверное, далеко слышно.

Сидим, разговариваем, вспоминаем, то смеёмся, то грустим. Так хорошо сидеть с родным батькой в кабине затихшего тепловоза в рассветном тумане и наблюдать, как зарождается новый день. Где-то всходит солнце, но мы его пока не видим, правда туман начинает потихоньку рассеиваться, видимость улучшается, и вроде ветерком потянуло.

К семи часам утра, когда подъехал на дежурной машине сменный машинист, мы уже всё неспешно допили, доели, всё убрали и сидели тихонько, изредка перебрасываясь словами. Туман уже исчез, лёгкий ветерок дул здесь, на высокой насыпи, где стоял наш поезд. В разрывах облаков показалось солнце. Наступил новый день — 19-е ноября, день рождение моего отца. Батя сдал локомотив сменному машинисту, мы с ним попрощались, слезли с тепловоза, по откосу насыпи добрались до дежурной машины, и она повезла нас в Кривой Рог, на станцию «Рудничная», где батя в бытовом комплексе примет душ, переоденется в цивильную одежду и чистенький поедет отсыпаться после смены, чтобы вечером вместе с бабушкой Надей встретить меня за накрытым столом. Я привезу подарок, и мы продолжим празднование юбилея.

Я попрощался с отцом, прыгнул в подошедший трамвай и покатил вниз, две остановки, на свой микрорайон ЮГОК (южный горно-обогатительный комбинат). Пришёл домой, мама как раз уже уходила на работу. Она сказала: «Слава богу, дождалась тебя, а то я всю ночь волнуюсь, где ты там, в темноте, по тепловозам лазишь, да по насыпям!», принюхалась и охнула: «Господи! Ты что, уже где-то выпил?! Где можно ни свет, ни заря

найти выпивку? И-и-и…, так это ты со своим батэчком уже на тепловозе приложились, а у того, конечно, с собой было! Ну, вы Шевчуки, даёте! До вечера нельзя было подождать, как все нормальные люди? Небось, за юбилей оскоромились?! Ложись, отдыхай, всю ночь на тепловозе, небось, катался? Ой, господи! Всё летаешь, всё ездишь…». Поцеловала и ушла на работу.

Батя мой, Шевчук Вадим Александрович, царство ему небесное, покинул земную юдоль в мае 2006 года, перевалив за семидесятилетие всего на полгода. Хоронила его моя мама, хоть они почти сорок лет, как развелись. Мама позвонила и сказала: «Сынок, папа твой три дня пролежал в квартире один, жара стоит лютая, за 37, и это в мае, ты не успеешь, по любому, не рви сердце. Потом приедешь на могилу!». Я потом приезжал много раз. Стоял, как-то, над папиной могилой в июньской духоте старого кладбища в один из приездов. Смотрел, думал и вспоминал его жизнь, да и свою тоже. И вспоминалась мне та, ночная смена, на тепловозе, в день его юбилея. И наши разговоры в предрассветном тумане, и вкус крепкого самогона, и запах поздних осенних яблок, который смешивается с запахом тепловоза. Всё ушло далеко-далеко. Но я помню, и буду помнить, пока жив.

«Везунчики»

Уж если простой автомобиль называют транспортным средством повышенной опасности, с его то полутора тоннами веса и мощностью движка около ста лошадиных сил в среднем, то, что говорить про вертолёт? Любой! А если это такая не «махонькая» машина, как МИ-6, с его тридцати пяти метровым несущим винтом, с фюзеляжем длиной более тридцати трёх метров, два двигателя на взлёте выдают суммарную мощность одиннадцать тысяч лошадиных сил, и всё это великолепие может весить на взлёте до сорока двух с половиной тонн? Да ещё и конструкция этого летающего изделия сверхсложная, одних только вращающихся деталей около десяти тонн. Куча всяких систем, агрегатов и т. д. и т. п. Плюс, управление вертолётом довольно специфическая вещь, как я уже раньше описывал. Ну, и вдобавок погодные условия могут оказать своё влияние. И хоть экипажи тяжёлых вертолётов высококлассные профессионалы, но иногда всё в процессе полётов идёт не так, как написано в огромном количестве руководящих документов, которые лётчики знают, как «отче наш». И тогда происходит что? Правильно, — аварии! Если с человеческим жертвами, то это катастрофа. Но наши экипажи господь уберёг, мы за свои ошибки или отказы матчасти заплатили малой кро-

вью — никто не погиб. Но что было, то было, и об этом помнят все, кто летал на «шестёрках» в нашей первой эскадрилье 338-го лётного отряда Печорского авиапредприятия. Фамилий не будет. А зачем вам фамилии, если вы этих людей не знаете? Тем более, иных уж нет, а те далече. А память человеческая жива.

* * *

Зима, морозы, снегопады. В республике Коми зимы долгие, снегу валит прилично, да и морозы бывают «сурьёзные». А при посадке или взлёте с площадки на буровой может образоваться снежный вихрь. Это ещё то «счастье», я уже как-то описывал подробно, что такое «снежный вихрь». Старенькая «шестёрка» с бортовым номером СССР-21856 взлетает с одной из Соплеских буровых (по-моему, Соплеск-95, если память мне не изменяет). Они развозили вахту по буровым Соплеска. Это крайняя посадка, после неё полёт на базу в Печору, до которой всего 90 километров, т.е. примерно двадцать семь минут лёта. Да ещё запас топлива на полчаса полёта по кругу. Значит всего топлива на борту немного, около двух с половиной — трёх тонн, да ещё вахты человек сорок пять — это ещё три тысячи шестьсот килограммов, плюс вес вертолёта и экипажа. Всего-то получается около тридцати пяти с гаком тонн. Для МИ-6, когда на улице стоит зима, вокруг холодрыга, это что слону дробина. Запросто можно взлетать ВНЕ зоны влияния воздушной подушки. То есть, завис и сохраняй постоянный визуальный контакт с наземными ориентирами (угловыми знаками посадочного щита — ёлочками, фонарями, флажками и т.д.), вылезаешь на высоту, равную диаметру несущего винта, а это тридцать пять метров, двигателям взлётный режим, чуть толкнул «ручку» от себя, и поехали.

Опытнейший командир ошибся и зачем-то начал взлетать у земли, т.е. в зоне влияния воздушной подушки. Как только ушли за щит, по направлению взлёта, попали в снежный вихрь, который оказался ого-го! Вот так, в вихре, не видя ничего, и въехали в лес, рубя лопастями деревья, и нагребая носом вертолёта перед собой бруствер из снега. Да такой бруствер нагребли, что он достал до входных воздухозаборников двигателей, и движки заглохли.

Картина маслом. В лес ведёт просека, которую пропахал вертолёт, вокруг порубленные сосны (винт то огромный, он и бетонные плиты рубит, не то, что сосны), вертолёт до самых движков замурован в снег, подвесные баки помяты, шасси где-то глубоко в снегу. И тишина, только снег сыплет с небес. Когда всё затихло, очумевший экипаж пришёл в себя: «У нас же на борту вахта, её надо срочно эвакуировать!». Открыли двери пилотской кабины и выглянули в грузовую. Наша вахта, это вам не какие-то европейские или американские хлюпики, которые, чуть что, причитают: «О, май гад!». Наша вахта — это суровые мужики и женщины, которые тоже бывают в составе вахты. Глянул экипаж, — а грузовая пуста, все три двери от-

крыты настежь, сидения пустые, вахта даже вещи свои успела схватить, и «катапультировалась» через все три двери, успела по глубокому снегу убраться подальше от вертолёта и уже стоят сзади и сбоку на бугорке, чуть в стороне от буровой вышки, глазеют и ждут: «Рванёт или не рванёт! Будет гореть или не будет?!». Ничего гореть, и взрываться не будет, всё уже заглохло в этом снегу само по себе. Народ, малость отошёл от опупения и кинулся к вертолёту помогать экипажу доставать штурмана. Штурману досталось больше всего. Он сидит спереди и снизу. Вот его кабину больше всего и смяло, пока вертолёт грёб носом всё перед собой. Лобовое и нижнее стекло выдавило и снегом, набившимся в кабину, бедного штурмана запрессовало. Сломаны рёбра, и общее переохлаждение. Потихоньку откопали, достали штурмана.

Из Печоры примчался резервный МИ-6, привёз техников, инженеров, инструмент, вывез вахту и экипаж. Покалеченного штурмана отправили в больницу, а экипаж впереди ждала «весёлая жизнь» с объяснительными, комиссией по расследованию, уголовным делом против командира вертолёта, его перевели во вторые пилоты, заставили платить за ущерб, в общем, ничего хорошего. Правда, одно хорошее всё же было, и это самое главное — все живы! С повреждённого вертолёта техсостав снял всё, что можно было снять: лопасти, что от них осталось, главный редуктор с втулкой несущего винта, двигатели, хвостовой винт с редуктором, подвесные баки и много чего ещё, чтобы максимально облегчить вес оставшейся части, т.е. остался только фюзеляж. За этим фюзеляжем пришёл из Ухты вертолёт МИ-10К, с трудом взял его на внешнюю подвеску и притащил в Печору. Сама по себе эта транспортная операция довольно сложная и дорогая, и требует тщательной подготовки, как от техсостава, так и определённого мастерства от экипажа МИ-10К. Но ничего, всё, слава богу, получилось, и многострадальный МИ-6 притащили-таки в Печору. Там долго не знали, как его привести в рабочее состояние, он почти три года простоял на земле, потом ему в АТБ сделали носовую часть, как новенькую. И старенький МИ-6, а он у нас был первой машиной, «лидерной», снова поднялся в небо. Очень хороший вертолёт, самый лёгкий из своих собратьев, мягкое управление, да ещё и «лидерный» (первая машина в этой серии, у неё всегда налёт больше, чем у машин более позднего выпуска в серии, поэтому и оплата полётов на таком вертолёте на группу выше). Судьба хранила этот вертолёт, он теперь стоит в музее авиации в Самаре. Правда, вид у него, если судить по фотографиям, жалко смотреть. Под дождями, ветрами, снегопадами и палящим солнцем, краска облупилась. Что и говорить, не летающая машина, всегда жалкое зрелище. А выпустил его Ростовский вертолётный завод, если не ошибаюсь, в июне 1964 года. Я тогда ещё в садик ходил, а новенький вертолёт, пахнущий свежей краской, выкатили из цеха завода. А через пятнадцать лет мы встретились, и ни разу эта «ласточка» не подвела меня.

* * *

Далеко, далеко, на север от Печоры, в самый центр Большеземельской тундры летел вертолёт МИ-6 с бортовым номером СССР-21196. А внутри вертолёта стоял гусеничный вездеход ГАЗ-71. Он был привязан и закреплён, как положено, стоял на досках, чтобы зубья траков (грунтозацепы) не порвали пол грузовой кабины. Ехали себе и ехали, и горя не знали. Знаете, кто бывает страшнее дурака? Дурак с инициативой. Именно такой оказался в числе сопровождающих этот груз, геологов. Водила вездехода в кабине, ему оттуда не выбраться, боковые дверки кабины вездехода не открыть, он и так еле-еле входит по ширине в грузовую кабину вертолёта. Правда, можно вылезти через верхний люк кабины вездехода, но водитель сидел на месте. Когда вертолёт стал заходить на посадку, то есть снизился для подбора места приземления и его осмотра, а потом начал заход, этот инициативный чудак на букву «М», чтобы ускорить процесс разгрузки, стал отвязывать вездеход, ослабляя и снимая троса передних растяжек.

В этом вертолёте дверки в пилотскую кабину сплошные, без плексигласовых окошек. Если бы эти окошки были, может быть, радист или механик оглянулись бы назад в грузовую кабину и пресекли бы подобную дурную инициативу по преждевременному отвязыванию груза. Но, увы!!!

Вертолёт вышел из четвёртого разворота на посадочную прямую и стал задирать нос, гася скорость, повинуясь управляющим движениям лётчика. У старых «шестёрок» при небольшом остатке топлива и так центровка немного задняя, т.е. вертолёт висит с поднятым носом. А тут, при гашении скорости тангаж (угол продольного наклона) увеличился, и вездеход внутри вертолёта пополз назад. Ведь этот идиот его отвязал! Представляете, четыре с половиной тонны груза неумолимо двинулись вдоль грузовой кабины назад, к трапам и створкам. Чем дальше груз полз назад, тем больше вертолёт задирал нос, не повинуясь лётчикам. Продольная центровка стала запредельно задней, «ручки» обоих пилотов ушли вперёд, упёршись в приборные доски, и всё! Груз уже на створках, вертолёт встал на дыбы, как взбесившийся конь. Нос в небо, хвостовая балка с вращающимся хвостовым винтом — вниз, в землю. Неуправляемая машина с небольшой поступательной скоростью и приличной вертикальной посыпалась вниз. Естественно, бугорки и кочки тундры первыми встретили лопасти хвостового винта. Х-р-р-р-ы-ы-к!!! И они, все четыре лопасти, укоротились на какую-то величину. Хорошо, хоть не на очень большую, и все лопасти укоротились примерно одинаково. Экипаж уронил машину в тундру. Хорошо, хоть сохранилась путевая управляемость, хвостовой винт, вернее то, что от него осталось, ещё держал вертолёт на курсе, поэтому машина не крутанулась влево, заваливаясь на правый борт, а как шла, так и плюхнулась на землю. И хорошо, что эта тундра под колёсами основных стоек шасси и передней стойкой, оказалась до-

вольно плотной и вертолёт, после выключения двигателей и остановки несущего винта, стоял более-менее ровно, никуда не кренился и не проваливался. Приехали!!! Такую грубую посадку может выдержать только наша «ласточка», сделанная добрыми людьми и на совесть.

После того, как страсти улеглись, с базы вызвали инженеров, техников, привезли запчасти, всякие технические приспособления. Заменили хвостовой винт, хвостовой и промежуточный редукторы и вал трансмиссии между этими редукторами. Там, на валу, нарисована тонкая красная линия. Если она не идеально прямая, значит, вал повело на скручивание и его можно выкинуть. Наши инженеры и техники упахались в тундре, пока привели вертолёт в порядок. Спасибо их светлым головам и золотым рукам, и терпению. Вертолёт потом прогоняли на режимах, открутили, вроде всё в норме. И потихоньку перегнали на базу, там уже им занялись основательно. Проверили всё, что можно, и вертолёт летал ещё очень долго, пережив ещё кучу плановых ремонтов в Новосибирском авиаремонтном заводе, и закончил свой путь вертолётный здесь же, в Печоре, когда его порезали на металлолом на дальней стоянке у третьей рулёжной дорожки. На весь аэропорт было слышно, как визжит «болгарка», и куски вертолёта грузят на трейлер и вывозят за ворота аэропорта. Это было больно, и слышать, и видеть. Никогда моё сердце не смирится с тем, что машина, на которой ты много летал, отдавал ей часть своей души, а она вытаскивала тебя из всяких передряг, и берегла, как могла, превращается в куски железа, что когда-то были вертолётом.

* * *

От нашей подбазы Возей-51, или, как он теперь называется Верхнеколвинск, в тринадцати километрах на восток есть озеро со смешным названием — Писейты. Это наш поворотный, т.е. точка, на которую мы выходим, чтобы попасть на подбазу, если идём с северо-востока. Озеро красивое, глубокое, по берегам растут высокие деревья. Длина озера около четырёх километров, ширина — примерно километр, вытянуто оно с запада на восток. На южном берегу озера, где-то в сотне метров от воды стоит буровая — Рогозинская-73. На неё наши экипажи таскают подвески с подбазы Возей-51. Сама буровая возле озера, посадочный щит ещё чуть южнее, на бугре. То есть, от буровой до щита всё время идёт лёгкий подъем. Возле буровой он поменьше, а ближе к щиту становится довольно крутым, по нему тянется, разбитая тракторами, коротенькая дорога, этакое море полузасохшей грязи. Поэтому все подвески, которые привозят на буровую, экипажи МИ-6 стараются ставить внизу, поближе к буровой, а то замучаешься ждать, пока по грязи притащат на бугор троса. А так, поставил подвеску (цемент, дизель, соляру в ёмкости) возле буровой, чуть опустил вертолёт, тебе на крюк накинут троса с уже вынутыми одна из одной петлями, и ты тихонько, как краном, вытаскиваешь

троса и перемещаешься с ними на посадочный щит, чтобы забрать троса в вертолёт. Если ветер дует с севера, и ты висишь строго против ветра, надо помнить, что под хвостом вертолёта рельеф поднимается вверх, в сторону бугра. Вроде и перепад небольшой, но если там, под хвостом вертолёта, стоит какая-то подвеска, высотой более двух метров, можно купиться.

Экипаж МИ-6 СССР-21027 видимо не учёл или забыл об этой особенности площадки. Когда они отцепляли троса от подвески, которую только что привезли, и опустили вертолёт пониже, под хвостом вертолёта, в сторону повышения уровня грунта, стояла подвеска цемента (мешки на поддоне) высотой около двух с половиной метров. Вот оно, как всё сошлось. Лопасти бешено вращающегося хвостового винта своими концами рубанули по верхним мешкам цемента. А хвостовой винт на МИ-6 деревянный, то есть, сделан из дельта — древесины. Она очень прочная штука, но если ударить на таких оборотах по плотным мешкам с цементом, то и она не выдержит. Видимо укоротились лопасти неравномерно, поэтому возникла вибрация. Экипаж может сразу и не ощутил удара, но потом что-то почувствовал, и решил скоренько перелететь с буровой на подбазу Возей-51. Там всего-то, как я говорил, тринадцать километров или четыре минуты лёта. Такое решение было ошибкой, лучше бы они переместились на посадочный щит, что всего в сотне метров.

По мере подлёта к Возею-51 тряска усиливалась. Как потом, через много-много дней, после события, во время дружеских посиделок в гаражах, экипаж обмолвился: «На подходе к Возею тряска была такая, что на приборных досках приборов не было видно, они казались как бы размытыми!». Оно и понятно, не доломанный хвостовой винт децентрацией отчаянно пытался оторвать хвостовой редуктор от концевой балки. Редуктор сопротивлялся, сколько мог, держась болтами и гайками за балку. Если бы посадка была на полосу, с пробегом, без значительного увеличения мощности, может всё бы и обошлось, и вертолёт бы выдержал. Но при подходе к третьему посадочному щиту, в самом центре подбазы Возей-51, когда командир вертолёта взял «шаг-газ» вверх, чтобы остановить снижение машины, и при этом чуть нажал на правую педаль, парируя увеличение реактивного момента несущего винта, хвостовой редуктор не выдержал, сорвался с креплений, улетая напрочь, вместе с хвостовым винтом. Всё!!! Вертолёт перестал управляться. Машину мгновенно закрутило в левом вращении, заваливая на правый борт. Крен стал запредельным, и лопасти несущего винта стали рубить всё, что попадало под них. Бетонный щит, землю, дорожки из деревянных мостков, трубопроводы заправки. Огромный МИ-6 лёг на правый бок посреди щита, снеся правую амортстойку и подвесной бак. Экипаж кидало по кабине, но они как-то умудрились выключить двигатели. Вертолёт ещё несколько раз крутануло на щите, пока он затих. Штурмана выбросило из его кабины через аварийную дверь на бетонку, и пока вертолёт крутился на боку, штурмана чудом

не размазало по бетонке, только потому, что узкий нос вертолёта (он гораздо уже широкого фюзеляжа) и круглые створки задней части грузовой кабины прошли над ним, а потом штурман сумел отползти за край щита. Когда лопасти рубили всё, что не попадя, они разлетались на куски, и куски эти летели во все стороны на огромные расстояния. Мы находили обломки лопастей и куски лонжеронов (силовых элементов лопасти — это такая стальная труба) метров за триста от щита, и даже на лесистом бугре за дорогой, метров за четыреста.

Только-только к столовой, что метрах в двухстах от щита, подъехал автобус «Икарус», и вахта, человек сорок, пошла в столовую, как через несколько секунд в автобус влетел обломок лонжерона лопасти, и как снаряд прошёл по салону от лобовых стёкол автобуса до заднего борта, где мотор, вынося всё на своём пути. Господи, как же ты людей уберёг! Иначе было бы кровавое месиво. А так только автобус разнесло.

Когда всё затихло, и первое оцепенение прошло, к лежащему на боку огромному вертолёту со всех сторон кинулись люди вытаскивать экипаж. Экипаж был жив, но им сильно досталось, пока их кидало по всей кабине, у кого сорвало привязные ремни. Досталось нашим мужикам по полной, но, слава богу, все живы. Их на вертолёте МИ-8 быстренько отвезли в больницу в Усинск, что за восемьдесят пять километров на юг от Возея. Мой экипаж первым навестил их в больнице, когда мы по тревоге мчались из Печоры на Возей. Но по пути подсели в Усинске, сгоняли на машине в больницу, чтобы увидеть, переговорить и убедиться, что всё более-менее нормально. Командиру вертолёта в повреждённый позвоночник вставили в больнице какие-то железки, но всё, слава богу, обошлось, выходили врачи нашего лётчика.

Мы прилетели на Возей, и в нашу «шестёрку», стоящую на соседнем, четвёртом щите, стаскивали все обломки, что были поблизости, грузили двигатели, снятые с 21027-го, грузили радиостанции, всякое железо, что можно было снять с разбитого вертолёта.

Дикое зрелище — огромная махина МИ-6, беспомощно лежащая на боку в подтёках масла и топлива. Обломки лопастей торчат на втулке несущего винта, хвостового винта с редуктором нет, и одинокая левая стойка шасси с грязным колесом нелепо торчит вверх, глядя в серое низкое небо, и дождик нудный накрапывает. Да, дела! Потом, через какое-то время, недели через полторы пришёл на Возей ухтинский МИ-26, подцепил на подвеску фюзеляж многострадальной «шестёрки» и притащил его в Печору на базу, где этот фюзеляж и простоял несколько лет в северном конце аэродрома, возле пожарного депо. И каждый раз, когда заходишь на посадку, на полосу с курсом 160 градусов, в левом блистере виден с высоты, пока твоя машина снижается, этот бело-серый фюзеляж вертолёта, как напоминание — ой, глядите ребята в оба! В конце концов, и этот печальный обломок воздушного крушения порезали на металлолом. Но память осталась.

* * *

Летом 1992 года у нас в полёте на МИ-6 с бортовым номером СССР-21896 начал разрушаться подшипник опоры трансмиссии правого двигателя. Рёв, тряска, адский грохот, мы выключили правый двигатель на шестой секунде. С полётной массой под тридцать девять тонн дотянули-таки до маленького аэродромчика с загадочным названием Мутный Материк. Посадка с коротким пробегом прошла нормально. Вертолёт с вахтой и грузом на борту стоял на щите в углу аэродромчика целый и невредимый. И, если бы не подтёки масла по правому борту и лужа этого масла под вертолётом на щите, внешне не было бы никаких признаков, что у нас случился маленький шухер. Нашу вахту и груз до места довезли два вертолёта МИ-8. На обратном пути они забрали наш экипаж и увезли домой на базу.

А вертолётом МИ-6 занялись инженеры и техники. Был заменён правый двигатель и его трансмиссия. Всё это привезли с базы, а так же все необходимые приспособления для такой замены. Где-то, через неделю, из Печоры на самолёте АН-2 привезли экипаж вертолёта МИ-6. Он открутил и прогонял машину на всех режимах на земле. Всё было нормально. После наземных гонок и круток необходимо выполнить контрольный облёт, чтобы в полёте убедиться, что всё в норме. После облёта ещё раз осмотреть вертолёт, всё ли путём, ничего ли нигде не подтекает, только потом, забрав все железки и техсостав, перегонять машину на базу. Облёт длится примерно тридцать-сорок минут. Надо погонять машину на разных скоростях, режимах и так далее.

МИ-6 взлетел с маленького аэродромчика Мутный Материк. Погода отличная, лето всё-таки. Топлива на борту немного, после нашей посадки и круток осталось около четырёх тонн. Поэтому полётный вес небольшой, где-то 32800 килограмм. Всё было путём.

А потом, где-то на половине облёта, началось. Всё то же самое, что было и с нами. Рёв, грохот, вибрация зашкаливает. Только экипаж зачем-то ждал целую минуту, пытаясь изменить режим всё того же злополучного правого двигателя. А трансмиссию колотило, как и у нас. Через минуту, а это целых шестьдесят секунд — океан времени, движок выключили. Но было поздно. Трансмиссия размолотила маслопроводы, и горячее масло хлынуло на горячий работающий двигатель. И полыхнуло… А экипаж об этом ещё не знал, ведь табло «Пожар» на центральной приборной доске не горит. Дело в том, что на старых «шестёрках», таких как 21896, в этой зоне нет датчиков противопожарной системы, которые срабатывают при температуре больше ста пятидесяти градусов, и нарастании температуры более двух градусов в секунду. Короче, хлопчики горят в воздухе, но ещё не знают об этом. Но когда в пилотскую кабину потянуло запахом гари, а в грузовой кабине заклубился дым из-под лючков, что под двигателями и редуктором, тогда второй пилот высунул башку в свой правый бли-

стер и оглянулся... А там уже жёлто-оранжевое пламя ревёт в потоке воздуха и клубы густого чёрного дыма вырываются из-под капотов и тянуться за вертолётом по чистому голубому небу, отмечая путь машины.

Хорошо, напротив Мутного Материка, посредине русла Печоры есть островок с большой поляной в центре. Вот туда с ходу и плюхнулась несчастная «шестёрка». Ни первая, ни вторая очередь пожаротушения уже ничего сделать не могли. Полыхало знатно. Экипажу оставалось только покинуть гибнущий вертолёт и отбежать подальше, чтобы не достало, когда начнут взрываться топливные баки, гидроаккумуляторы, амортстойки и колёса шасси. Они и начали взрываться в пламени пожарища. МИ-6 сгорает дотла примерно за двенадцать-пятнадцать минут. Через это время всё и было кончено. Выгоревшая плешь посреди поляны, в её центре колокольная шестерня, это всё что осталось от главного редуктора Р-7, а за краем выгоревшего пятна — концы лопастей. Был вертолёт, и нет вертолёта. Слава богу, что он дотянул до земли и дал экипажу возможность выскочить. Я потом пролетал над этим местом, специально снижался и смотрел внимательно, да ещё видел фотографии этой точки приземления. Грустная история. Прощай «ласточка», мой экипаж ты уберегла, моих коллег уберегла, а сама не убереглась.

* * *

За всю историю полётов нашей эскадрильи много чего было, но это уже всё по мелочам. И законцовки лопастей били об деревья, как я на Возее, и об столбы и балки. Умудрялись сесть вертолётом на штырь, приваренный к подвеске, и этот штырь вылезал через пол грузовой кабины, но при этом не задел ни топливных баков, ни трубопроводов, ни насосов. Умудрились сломать переднюю стойку шасси в спешке перерулива через канаву. Садились без топлива, а потом кое-кому это топливо втихаря привозили, чтобы было на чём дотянуть до ближайшей заправки. Забывали перед посадкой переставить РУДы (рычаги управления двигателями) с нижней защёлки на верхнюю, это только на старых «шестёрках», и огромный МИ-6 плюхался на щит так, что брёвна из-под колёс летели. Если бы это была какая-то другая, более хлипкая машина, чем МИ-6, наверно поубивались бы. За что я люблю МИ-6, так это за то, что он как танк Т-34. Простой, надёжный, из любой передряги вытащит, куда бы вы сдуру не залезли, или условия сложились такие, что только на МИ-6 и можно выкарабкаться. Наши вертолёты были милосердны к своим экипажам. Ни один из них, разрушаясь или погибая, не унёс с собой ни одной лётчицкой жизни. Спасибо тебе за это, «родное железо»! Я живу и помню. Кстати, всё, что я описал, задокументировано в чёрно-белых фотографиях, и они красуются на стенде, который висит между первым и вторым этажом напротив лестницы в здании АТБ (авиационно-технической базы). Как напоминание о том, что когда-то в Печоре летали такие вертолёты, как МИ-6.

И если мы ошибались, или нам не везло, то вертолёты попадали в плачевное положение, а золотые руки и светлые головы наших инженеров и техников опять приводили их в лётное состояние. Нет уже ни тех лётчиков, ни тех инженеров и техников, ни самих вертолётов. Остались только фотографии, да ещё два вертолёта МИ-6, что стоят у третьей рулёжной дорожки, дожидаясь своего часа. Сердце мне подсказывает, что ничего хорошего их не ждёт. Мы написали письмо, собрали подписи, чтобы поставили одну «шестёрку», приведя её в божеский вид, здесь же, в Печоре, за оградой аэропорта в память о тех людях, что работали с этим вертолётом долгие годы. Но письмо наше осталось без ответа. Наш «Комиавиатранс» сам на ладан дышит, как и вся Коми авиация. Хватит, мол, вам и одного вертолёта-памятника МИ-8. Хотя в Салехарде, возле аэропорта стоят на постаментах МИ-6, МИ-8, МИ-4, АН-2 (на поплавках), ЛИ-2, АН-26 и ЯК-40. Но там видно другое отношение к памяти. Очень жаль, что у нас, в республике Коми — не так. Очень жаль!

«Чёрный квадрат»

Н-е-е, не, я сейчас не о «шедевре» Казимира Малевича. Почему слово «шедевр» написал в кавычках? Видимо от недостатка культуры, потом как, хоть убей меня, но не приходит мне в голову назвать это полотно шедевром. Люблю полотна Куинджи, Айвазовского, Левитана, Сурикова, Рериха, Репина. А вот Малевич, тем более этот его «Чёрный квадрат» — увы! Сразу вспоминается анекдот: «По халатности и недосмотру работников музея шедевр Казимира Малевича „Чёрный квадрат“ полгода провисел на стене зала вверх ногами». Ну, вот такие у меня вкусы. Как говорится — на вкус и цвет, товарищей нет.

Но вернёмся к черному квадрату. Он действительно чёрный. Вернее, не чёрный, а черноватый и слегка отливает металлическим блеском. Потому что чёрный квадрат — это не картина, а труба. Но труба необычная, а квадратного сечения. И длина у этой трубы тридцать пять метров, и вес у неё соответствующий — около четырёх с половиной тонн. Этот квадрат, очень нужная штука на буровой вышке. Он вставляется во вращающуюся часть ротора (такая железная чушка с шестернями, весом шесть тонн, которая в самом центре площадки буровой), и без этого квадрата, ну никак. А на самом верху этого квадрата присоединён вертлюг. Похож он на очень большую узкую скобу-петлю. Квадрат вместе с вертлюгом напоминает цыганскую иголку циклопических размеров, где квадрат — сама игла, а вертлюг — её ушко.

И вот лежит эта исполинская «игла» на заснеженной промёрзшей земле на буровой неподалёку от посадочного щита. И нам её надо под-

цепить и оттащить за сто километров к себе на подбазу на Возей-51. Я, почему так подробно описываю, как выглядит, сколько весит, и каких размеров этот груз?! Мне ведь доводилось очень-очень много возить на внешней подвеске самые разнообразные грузы. Но это, как правило, типовые грузы, я как-то описывал в рассказе «Как возят подвески». И у таких грузов существуют типовые способы увязки и подцепки их на крюк вертолёта. А вот такая штука, как квадрат, да ещё большой (поскольку существует ещё и малый — двенадцать метров длиной), встречается очень редко. За все годы полётов мне довелось везти такую «дуру» всего один раз, поэтому и запомнилось. Прежде чем браться за перевозку такого груза, надо хорошенько подумать, что и как делать, чтобы не получилось конфуза. Поэтому мы выключились на щите, и пока наш МИ-6 отдыхает, тяжело свесив лопасти несущего винта, я с бортоператором и вторым пилотом, а так же бригадиром такелажников, стоим возле этой квадратной трубы с вертлюгом, и думаем. У нас есть пара двенадцатиметровых стропов. Если обмотать их двойными петлями на трубе, предварительно подложив доски, чтобы петли не поехали по трубе, да свободные петли тросов накинуть на карабины «паука» (такая четырёх лучевая система тросов), то возможно и получится взять этот груз на крюк, соблюдая соотношение длины лучей подвески к расстоянию между точками подцепки. Это на тот случай, если оборвётся одна пара петель и груз вымахнет, то свободным концом не достанет до фюзеляжа. Но дело в том, что на одном конце квадрата закреплён вертлюг, и получается, что центр тяжести всей этой конструкции смещён к тому концу квадрата, где вертлюг. Начали шагами мерять, чтобы приблизительно определить точки подцепки. Но правильно ли вымеряли, будет понятно, только когда зависнем и оторвём эту махину от земли. Если висит параллельно земле, то определили правильно. А, если с перекосом, то значит везти по воздуху в таком виде его нельзя. Значит нужно опускать его на землю и снова перецеплять. А на какой скорости он пойдёт? Вроде должен пойти нормально. А вдруг начнёт крутиться в полёте? А у него длина вместе с вертлюгом больше диаметра несущего винта. Я же говорю — здоровенная «дура»!

Стоим, думаем что делать. Тут меня осенило, и я говорю бортоператору Вите Таранченко: «А не надо вымерять, где у этой махины центр тяжести даже с вертлюгом! Давай один двенадцатиметровый строп сложим вдвое и в таком виде возьмём эту штуку за вертлюг, за его скобу, пропустив две петли троса в его перегиб! И повезём эту хрень вертикально!». Витя почесал в затылке: «Он с вертлюгом 37 метров, да ещё 6 метров троса, да ещё крюк вертолёта — это же длина подвески будет почти 45 метров! Значит, висеть надо хотя бы на 50 метрах! Ты вытянешь вертолёт на такую высоту, даже с этим топливом?». Второй пилот, как обычно, запел: «Да вы с ума сошли, так никто не возил этот груз, да мы не вытянем...». Ну, этот в своём репертуаре. Я внимательно посмотрел на второго и оператора, и говорю:

«Я не собираюсь ставить эту „дуру“ вертикально! Ясно, что не вытяну, даже с этим топливом. Просто я буду поднимать её за вертлюг, пока она не поднимется на угол 75 градусов, может 80, а может и 85, как вытянем. А потом строго против ветра, а уж на высоте сорок метров с гаком ветерок обязательно есть, тихонько потянем вперёд, набирая скорость, пройдём „трясучку“ и оторвём. В наборе высоты пойдём на скорости километров восемьдесят, пусть раскачка груза после отрыва от земли затихнет, а потом разгонимся до 150 километров и пойдём на базу». И упреждая дальнейшие разговоры, добавил: «На загрузочную, на Возее будем заходить вдоль наибольшей длины площадки, подойдём с минимальной вертикальной и поступательной скоростью к земле, и когда нижний конец этого квадрата чиркнет о землю, тихонько останавливаемся и плавно-плавно опускаем эту махину на землю!». И обращаясь к бурмастеру и такелажникам сказал: «Ничего с вашим квадратом не случится, он на такие нагрузки рассчитан на скручивание, тем более вы его на буровой тоже затягиваете с подъёмом и опускаете в ротор вертикально…».

В общем началось. Увязали, как я сказал, запустились, зависли, надвинулись на груз, аккуратно подцепили, трос в замке, «зелёная» горит. Повинуясь командам бортоператора, начинаю потихоньку поднимать вертолёт вверх. Машина висит строго против ветра. «Ручкой» подвигаю вертолёт чуть назад, по мере того, как конец квадрата с вертлюгом поднимается всё выше и выше. Левая рука на «шаге» движется по миллиметрику, добавляя мощности двигателям и поднимая вертолёт на всё большую высоту. Этот квадрат понемногу занимает всё более вертикальное положение. Сижу тихонько, как мышка, чуть сдвигаю вертолёт назад и выше, педали стоят неподвижно. Голос оператора в наушниках: «Высота тридцать метров (от поднятого конца квадрата до земли), угол наклона градусов 75—80, чёрт, точнее не определить, уж больно он длинный…». Всё, чувствую, дальше тянуть нельзя, ведь как только «ручку» толкну вперёд, машина начнёт чуть приседать, а мне ещё нужен запас мощности, хоть немного. Правая педаль уже выдвинулась вперёд, но запас хода ещё есть. Висим, где-то около сорока метров от земли.

— «Штурман, глянь, по курсу всё свободно?!».

— «Командир, по курсу свободно, ровная заснеженная тундра, на курсе 320, висим против ветра…».

Краем глаза вижу обороты несущего винта. Так, в норме! Ну, поехали потихоньку. «Ручку» чуть толкнул от себя, машина поползла вперёд. Голос оператора: «Трос отклонился и лёг назад на ограничительное кольцо. Нижний конец квадрата ползёт по земле, оставляя на снегу борозду!». Ещё чуть-чуть возьмём «шажок» вверх и «ручку» чуть-чуть вперёд. Ползём вперёд быстрее, ветерок наверху сильнее, чем у земли, вот-вот машина затрясётся, переходя на «трясучку» (режим косой обдувки несущего винта, тогда появится существенный прирост тяги). Стрелка скорости на приборе запрыгала, правая нога на педали запрыгала, трясясь в колене.

В наушниках размеренный голос бортмеханика: «Режим взлётный, обороты в норме!». Я и по голосу механика слышу, и сам чувствую спиной и задницей, что мы выжали из вертолёта всё, что он может дать в этих условиях, и теперь осталось только терпеть и ждать. Наверно вертолёт с этим чёртовым квадратом на подвеске со стороны напоминает огромного злого шмеля, которому кто-то в попу воткнул здоровенную соломинку. И вот шмель злится, гудит недовольно и пытается взлететь с этим несуразным грузом.

Во, во, во… поехали, поехали, прошли тряску, машина начала набирать высоту, стрелка скорости на приборе перестала прыгать и уверенно поползла за цифру пятьдесят. Голос оператора: «Груз перестал чертить по земле, нижний конец в воздухе, груз качнулся вперёд по полёту, продольная раскачка 0,2 — 0,3, подержи в наборе, сейчас, даст бог, он успокоится!».

Колпачки тактического и аварийного сброса на «шаг-газе» закрыты, горизонтальная скорость в наборе 70—80 километров в час, вертикальная 1,5—2 метра в секунду. Тихонько набираем высоту 500 метров в этом бескрайнем морозном синем небе. Груз постепенно успокоился и замер вертикально под вертолётом. Постепенно, по десять километров, разгоняем скорость до 150. Груз идёт спокойно на этой скорости, только чуть отклонился назад по полёту. Всё путём. У-у-ф-ф!!! Можно и передохнуть. Передал управление второму пилоту. Теперь можно убрать ноги с педалей, опустить подлокотники и расслабиться в пилотском кресле, балдея от красоты земли и небес, и мощи моей машины, которая помогает делать моему экипажу эту непростую работу.

Долго ли, коротко ли, вот и докатили мы по небу до своей подбазы Возей-51. Я взял управление на себя, снизился, прошёл над загрузочной площадкой, осмотрел её сверху, прикинул соотношение направления и скорости ветра у земли с моим курсом захода. Как раз, получается: будем заходить по диагонали площадки, лесистый бугор останется справа, ветерок спереди и чуть-чуть справа, но мне нормально, топлива у меня осталось чуть меньше двух тонн, а внизу место свободное, другие грузы и подвески не мешают, так и положим груз. Сначала коснёмся нижним концом земли, если машина не зависнет на высоте 45 метров, то с лёгким протаскиванием вперёд, до полной остановки. А потом тихонько опустим на землю тот конец квадрата с вертлюгом, за который мы и взяли его на крюк внешней подвески.

— «Экипаж, контрольную карту перед посадкой…».

Читаем, выполняем, докладываем. Заходим левым разворотом, курс посадки триста градусов. На прямой, колпачки аварийного и тактического сброса на «шаге» открыты. Аккуратно, Саня, груз необычный, да и висит вертикально! Земля из кабины смотрится под непривычным углом. Площадка, вот перед носом, а высота аж 50 метров. Вертолёт вибрирует на гашении скорости, движкам взлётный режим, обороты в норме. С малой по-

ступательной скоростью чуть ползём вперёд. Тяжёлый груз нас тянет к земле. Если бы он не был такой длинный! Голос оператора в наушниках: «Высота пять, четыре, три, два, метр, касание, груз уходит назад, мы чуть просаживаемся, останавливай! Трос лёг сзади на ограничительное кольцо!».

Тп-р-р-у-у, родимая! Стоять, моя хорошая! Замерли на месте на высоте сорок метров, висим неподвижно, квадрат замер под вертолётом, стоит, опираясь на землю под углом примерно 85 градусов. Ты глянь, режим чуть меньше взлётного. Хорошо, что холодно, ветерок у земли, топлива мало, вот и висим. А теперь потихонечку-потихонечку, повинуясь командам оператора, чуть смещаясь, всё время вперёд, но чтобы трос был в центре ограничительного кольца, по метру опускаем вертолёт вниз, пока эта чёртова железяка спокойно не ляжет на землю. Глаза караулят малейшее смещение вертолёта, а руки сами, привычными короткими сдвоенными движениями удерживают тяжёлую машину на месте.

— «Высота десять, восемь, пять, три, два, метр! Груз на земле! Метр вниз! Трос отцеплен, убран, можно перемещаться!».

Слава тебе, господи! Свободен! Подпрыгнул вверх на десять метров и поехал боком на посадочный щит. А влево поглядываю, как из-под борта вертолёта уходит в строну загрузочная площадка, по диагонали которой лежит то, что мы привезли. Лежит этот чёрный квадрат с вертлюгом и красиво смотрится на белом снегу в лучах зимнего солнца. Не «шедевр», конечно, но мы его и не рисовали. Нам его надо было привезти, и мы его привезли! Всё-таки интересная работа у экипажа тяжёлого вертолёта. Иногда такое приходится возить, что сам не знаешь, как к нему подступиться. Но ничего, не боги горшки обжигают. Глаза боятся, а руки делают.

«Артисты и лицедеи»

Кто-то из великих, уж сразу и не вспомню, кто именно, сказал: «Вся жизнь театр, а люди в нём актёры». Чем дольше живу, тем больше убеждаюсь в правоте этих слов. Жизнь штука долгая, если повезёт, и сложная. Ведь не зря говорят: «Жизнь прожить, не поле перейти». Я не говорю, что всё в моей жизни было правильно, и всё получилось так, как я хотел и планировал в годы юношеские. Но общий, генеральный курс, старался выдерживать. Старался не отступать от тех правил, принципов, которые во мне заложили мои мама и папа, дедушка с бабушками, да учителя мои школьные, от первой учительницы до всех, кто выпустил меня со школьного двора. От книг, что я всю жизнь читаю с тех пор, как научился складывать буквы в слова. От моего первого пилота-инструктора,

что открыл мне дорогу в небо, дал мне крылья. Я очень много хороших людей встретил на своём жизненном пути, и каждый отдавал мне частицу своего тепла, сердца, души и мудрости. Хорошие люди, хорошие книги, да ещё хорошие фильмы помогали мне стать человеком. Вроде стал. Когда тебе под шестьдесят, естественно на жизнь смотришь несколько по иному, чем в двадцать пять, а тем более в шестнадцать. Какой-никакой, а опыт житейский есть. Научился в людях разбираться, думаю, что научился, и если человек фальшивит или хитрит, это сразу чувствуется. А какой из меня человек получился, это пусть люди скажут, с которыми многие годы проработал, прожил бок о бок. Если скажут обо мне хорошо, значит, не зря я живу на земле. Люди ко мне тянутся, и мои ровесники, и более молодые. В серьёзных случаях и разговорах я умею держать язык за зубами, и за свои слова всегда отвечаю. А уж если ситуация юморная, то почему бы не пошутить и от души не посмеяться. Характер у меня сложный, ну а кто сейчас подарок? Но вот главные принципы, так сказать та основа, на которой и держится вся моя жизнь, это остаётся неизменным. Я же не флюгер, чтобы вертеться, куда ветер подует. Поэтому старался жить по совести, не предавать, не подличать, за кусок хлеба или деньги не преступать через людей, не лезть через голову по карьерной лестнице. Господи, да какая у лётчика карьера?! Для меня всегда было самой главной вершиной — стать командиром вертолёта. Получить всевозможные допуски для этой работы (предельный минимум для дня и ночи, подбор площадок с воздуха и работа со всякими подвесками), и работу свою делать честно, классно, и так, чтобы не было стыдно перед своим экипажем, чтобы они верили тебе, как себе, да чтобы домашние тобой гордились и чтобы не подвести маму и отца. И главное — работа по душе и по сердцу, ты сам её выбирал, и лучше этой работы нет ничего на свете. Главное, не юлить, верить себе и своему сердцу. И помнить — счастье полёта нельзя измерить никакими деньгами. Как только лётчик начинает думать только о деньгах, как бы побольше хапнуть, он перестаёт замечать небо, и вот эта мелочность постепенно убьёт в нём то, из-за чего, собственно, люди и становятся лётчиками. Он начинает тупо зарабатывать деньги. Он начинает суетиться, то туда надо устроиться, то в эту компанию, там больше платят, а кредиты надо платить и т. д. и т. п. Нет, я не против денег, их никто не отменял, они дают некоторую относительную свободу. Но когда среди нашей лётной братии появляются люди, как говорится, и нашим и вашим, и говорят только о деньгах, это неприятно наблюдать и становится немного неловко. Но мы-то закрытая каста, нас относительно немного, и что там происходит, в нашей деревне под названием «авиация», наем только мы. Хоть вроде деревня и большая, но всё равно, кто-то с кем-то учился, летал, кто-то кого-то учил или у него учился. Или переучивались вместе, или на медкомиссии диагнозы снимали, а так же пересекались в УТО, где-то на оперативных точках или на дальних аэродромах. Ну, мы — это мы.

А вот публичные люди, артисты, к примеру, которых вся страна знает. Они на экранах кинотеатров, на сцене театров, в телевизоре, о них пишут в газетах и глянцевых журналах. Мы видим их в разных ролях, у них берут интервью, они, как это сейчас принято говорить — «звёзды». Хотя терпеть ненавижу это слово, когда его применяют по отношению к человеку.

Я уже как-то говорил, что с большим уважением отношусь к Василию Семёновичу Лановому. Для меня такими же глыбами являются Юматов, Крючков, Леонов, Тихонов, Ульянов, Лавров, Стриженов, Шукшин, Жжёнов, Сергей Бондарчук, Петр Вельяминов, Янковский и многие другие. Так же, как и прекрасные наши актрисы — Элина Быстрицкая, Людмила Чурсина, Нонна Мордюкова, Зинаида Кириенко, Ирина Купченко, Ирина Муравьёва и многие-многие... Я вырос на их фильмах, и в том, каким я стал, есть и их заслуга, и фильмов, в которых они снимались. Спасибо им за это.

Как вы заметили, я перечислил актёров и актрис старшего поколения, многих уже нет с нами, но их фильмы, их роли, остались. Я всегда с удовольствием смотрю старые фильмы. Есть в них что-то настоящее. Боже упаси, я не смею сравнивать старое и современное кино, я же не кинокритик. Мне очень далеко до тонкого анализа современных лент, как это делает Татьяна Москвина в еженедельнике «Аргументы недели». Ни одну её статью я не пропускаю, и получаю истинное удовольствие от её точных формулировок и ярких определений. После выхода на экраны «опуса» под названием «Садовое кольцо» Татьяна Москвина написала прекрасную статью «Детишкино кино». Какой же поднялся вой в блогосфере со стороны «рукопожатной» и либеральной общественности, я с удовольствием прочитал продолжение, как Татьяне Москвиной пришлось отбиваться от ряда «товарышшев». Я сказал, что не кинокритик, но вот фальшь и ложь чувствую на подсознательном уровне. Да какой уж там подсознательный уровень, когда на всю страну наши кинодеятели и лицедеи умудряются вляпаться, по самое не могу. Стараешься не замечать, но не выходит, интернет и телевидение напомнят об этом. Вот мне всегда было интересно, что такое должно произойти с человеком, чтобы он начинал нести такую пургу с экрана или в интервью в газете, что становится стыдно за него. А может ничего не происходит, и он всегда был таким, просто мы за импозантной внешностью и недюжинным талантом лицедея не смогли рассмотреть его сущность. Да-да, именно лицедея, потому что слово, как нельзя подходит для определения метаморфоз, которые происходят с подобными субъектами.

Я уже как-то упоминал Олега Басилашвили, который поддержал Вахтанга Кикабидзе в его нелюбви к Советскому Союзу. «Буба» теперь начал выкручиваться, меня неправильно поняли, я всегда любил Россию и русских. Но он же сам говорил, что когда распался СССР, они с друзьями устроили застолье и хорошо погуляли. А фотография «Бубы» (Кикабидзе) на фоне памятника Бандере с поднятым вверх пальцем. Отец Бубы погиб в боях Великой Отечественной, сражаясь с фашистами, а сынок фотогра-

фируется на фоне памятника их пособнику, и доволен. Воистину, не всегда «мои года — моё богатство», иногда это просто возраст, за который человек вместо мудрости набрался маразма. Сейчас гражданин Кикабидзе заговорил о любви к России, видно вспомнил, что скоро у него юбилей — 80 лет. Вот и хочет старый лис прокатиться в турне по России, собрать немного «денюжков», поддержать немощную старость. Ведь в нынешней обнищавшей Грузии много денег не соберёшь. А я, как говорил герой Фрунзика Мкртчяна в фильме «Мимино»: «Я к нему такую личную неприязнь испитываю, что дажи кушить нэ магу...». Олег Басилашвили тоже оказывается, не любил Советский Союз. Награды, звания, премии этой страны он получать и принимать мог, а вот, поди же ты, как он, бедный, мучился, прямо душа пополам рвалась: «И рыбку съесть, и.... (ну вы понимаете)».

Но самый верх цинизма и подлости — это баба Ада (Роговцева). Сколько ролей на советском экране, отец — офицер НКВД, она сама член партии, председатель парткома театра, всевозможные советские награды и звания, а вот как оно всё повернулось. Выжившая из ума старая бандеровка, которая таскается по зоне АТО, целуется в дёсны с убийцами — «хэроями», и стенает, что Олегу Сенцову, террористу, осуждённому нашим судом, в тюрьме суп через нос заталкивают. Господи, на какую же только мерзость способны эти перевёртыши. По-моему, Лев Николаевич Толстой сказал: «Если вас предали, это как руки вам сломали, простить вроде и можно, но обнять уже не получится».

Я эту мерзость прощать не собираюсь. Просто, когда наши телевизионщики, которые за деньги маму продадут, крутят фильмы «Вечный зов», «Мимино» или «Грозовые ворота» (с участием этого придурка Анатолия Пашинина — «хэроя» АТО), я сразу переключаю телевизор. Не могу видеть эти рожи, они для меня умерли. Вот не зря я как-то внутренне не доверял Аде Роговцевой. Чувствовалась какая-то внутренняя фальшь, вот она своё нутро гнилое и показала. Небось, её уже покойный муж Константин Степанков, который сыграл роль легендарного партизанского командира Сидора Ковпака, воевавшего против гитлеровцев и тех же бандеровцев, теперь в гробу переворачивается. А его престарелая вдова с молодыми козлами — «хэроями» АТО в кроватке, как она сама сказала, спит. Тьху, мерзость!

Но знаете, это наиболее яркие, клинические случаи. А есть более тонкие варианты, на первый взгляд, всё нормально. Вроде человек, как человек, лицедей, как лицедей. А посмотришь, послушаешь внимательно — очень интересная картина вырисовывается. На всю страну прогремела эта история. Как только театрального «мэтра» Кирилла Серебренникова прокуратура взяла за нежное вымя, на предмет: «Не хищали ли вы, батенька, государственные денежки, не использовали ли не по назначению? Ась?». Боже, вся рукопожатная тусовка Москвы и окрестностей на дыбы встала. Это же гонение на гения, и т. д. и т. п. Я видел их одухотворенные лица. Главные подписанты целую петицию сочинили. Не бесталанный Евгений

Миронов на вручении государственной награды в Кремле не постеснялся и вручил «слезницу» самому Президенту. Если ты считаешь Президента гонителем всяких «светлых личностей» вроде Серебренникова, то какого хрена ты идёшь в Кремль принимать награду из рук самого «тирана»?! Или награда — это одно, а письмо от рукопожатной либеральной тусовки — это другое? А теперь, когда следствием установлено, что гражданин Серебренников не «андел небесный», а таки оскоромился (у колодца, да не напиться? Да вы что, товарышшы?). Не хотите ли товарищи подписанты между собой разделить тот ущерб, который нанёс театральный деятель государству и так сказать возместить казне. Что-то не слышно визгов: «А как же, одобрямс!». Как говорила моя бабуля: «Ты им плюй в глаза, всё божья роса!».

Режиссёр Александр Сокуров, снимающий артхаусное кино (не для широкого круга зрителей) за которое любят давать призы жюри всевозможных западных кинофестивалей, тоже попросил Путина помиловать Олега Сенцова. Этот Сенцов вроде режиссёр, фильм только один, да и то, хрен его кто вспомнит, но вот теракт в Крыму он собирался устроить по серьёзному. Гражданин Сокуров не постеснялся обратиться к Президенту с просьбой о помиловании. За Евгения Мефёдова, что томится в украинских застенках уже четыре года с момента «Одесской Хатыни», Сокуров перед Порошенко рот не откроет, ни-ни!

Я запомнил запись в блоге журналиста Андрея Медведева: «Сокуров и Герман-младший, которые любят говорить, что в России дышать нечем от цензуры, что здесь невозможно снимать нормальное кино, таки, припёрлись в Кремль на инаугурацию Президента. И стояли в толпе гостей с благостными лицами и довольными улыбками, полные пафоса и радости. Вот и всё, что нужно знать о представителях рукопожатной интеллигенции. И добавить нечего».

Вышел на экраны фильм «Собибор». Вся либеральная тусовка заговорила о том, что эта трагедия замалчивалась в Советском Союзе. Не надо брехать, болезные. Я ещё в пятом классе, школьником, взял книгу об этих страшных событиях в районной библиотеке (такая неприметная серая обложка, на ней силуэт вышки концлагеря с колючей проволокой). Она так и называлась — «Собибор». Я прочёл её от корки до корки. Теперь Константин Хабенский, исполнивший главную роль, выступил ещё и в качестве режиссёра. Честно скажу, фильм мне не понравился. Но это моё, субъективное мнение, может, кому фильм и понравится. Но вот в интервью Хабенский сказал, что хотел показать не совкового, а свободного, счастливого человека, и что человек с погонами на плечах не может любить. Я не цитирую дословно, но мысль, высказанную Константином, я понял. Но ему невдомёк, что только советский пленный офицер, именно тот «совок» и смог поднять восстание, которое завершилось успешным побегом. Хотя, подпольная ячейка в лагере Собибор была, но видимо понадобился именно «совок», чтобы поднять людей

и превратить задуманное в действие. Александр Соломонович Печерский, главный герой восстания, был евреем. Я думаю, что деньги на фильм дали, и саму идею создания фильма продвигали представители именно этого народа. Может поэтому так об этом фильме много говорят в прессе и фильм номинирован на премию «Оскар» американской киноакадемии. Учитывая, что в Голливуде, да и в Америке очень сильное еврейское лобби, «Собибор» может получить эту премию. Фильм и делался с расчётом на западную публику. Хабенский прекрасный актёр, талантливый человек, но не удержался, чтобы в интервью не проехаться по прошлому страны, которой уже давно нет, но подвиг офицеров которой, он показывает в своём фильме. По-моему, это как-то не очень красиво. Не монтируется как-то. И оставляет в душе привкус горечи. И ещё немного об истории побега из концлагеря. Узники, которые вырвались на свободу, разделились на три группы. Ту группу, что попала на территорию Западной Украины, уничтожили бандеровцы. Группу, что оказалась на территории Польши, сдали фашистам сами поляки. Уцелела лишь та группа, что дошла до территории Белоруссии и соединилась с партизанскими отрядами. Сейчас Израиль и Польша хотят создать мемориальный комплекс на месте концлагеря Собибор, но отказывают в участии в этих мероприятиях России. А знаете, где и когда на территории современной Европы были последние еврейские погромы? В 1946 году, в Польше. Поляки не ожидали, что кто-то из евреев уцелеет в концлагерях и вернётся за своим имуществом. Хорошая парочка — Польша и Израиль!

Павел Майков, исполнитель роли «Пчёлы» в бандитском сериале «Бригада» недавно заявил, что хоть этот фильм принёс лично ему известность, он считает, что сниматься в этом фильме, это преступление против нравственности, и фильм нанёс огромный вред стране. Хорошо, что человек, хоть и с опозданием, но осознал последствия своих действий. Но как быть с теми тысячами мальчишек, для которых фильм «Бригада» стал путеводителем во взрослую жизнь, и они пошли по этапу, а тысячи таких же пропали в бандитских разборках и теперь лежат под шикарными могильными плитами на кладбищах? Вот с этим что делать? Кстати, Авдотья Смирнова, жена небезызвестного гражданина Чубайса рассказала, что недавно показала своему благоверному сериал «Бригада». Толик очень расстроился, как тяжело жилось российскому народу в девяностые годы, мол, не продохнуть было от бандитов. Да-да, это тот самый Толик Чубайс, который в девяностые годы раздербанил страну (и сейчас это продолжает делать), создал все условия, чтобы бандитизм расцвёл пышным цветом. Тот самый Анатолий Чубайс, который заявил: «Ну, умрёт тридцать миллионов человек, что вы переживаете, значит, они не вписались в рыночные условия...». А теперь переживает, упырь, как народу плохо жилось в те годы. А то он не знал, болезный, какое бандитское государство создаёт.

Тут ещё наш незабвенный Д´Артаньян, в смысле Миша Боярский, сверкнул интеллектом. Как только хорватский футболист Домагой Вида

на чемпионате мира ляпнул: «Слава Украине!», и в моей родной «нэньке» поднялся восторженный вой, а футболисту пришлось потом извиняться, типа не подумал, сильно мячом по голове ударило, тут сразу и наш Д´Артаньян тоже высказался. Мол, ничего плохого в этих словах нет, это просто приветствие. Дядя Боярский даже не подумал, а может просто не знает, откуда ему, лицедею, знать, что под этот вопль «Слава Украине» бандеровцы беременным женщинам прокалывали штыком живот, рубили живых людей топором на куски, а маленьким детям разбивали головы о столбы. Он видимо ничего не знает о Волынской резне, кто такие Бандера и Шухевич. А зачем ему знать, он работник творческой сферы, главное, чтобы шляпу не сдуло и «скрипело потёртое седло». Одним словом: «Лангфрен-лангфра, лети в мой сад голубка…». Лучше бы промолчал, глядишь, за умного сошёл бы. Легко живут наши лицедеи. Причём они не стесняются сами об этом рассказывать, никто же их за язык не тянет. Я включил телевизор и случайно попал на программу, посвящённую юбилею Валентина Смирнитского, исполнившего роль Портоса в «Трёх мушкетёрах». И они оба, с Боярским, вспоминают, как встретились много лет спустя после сьёмок фильма в Берлине, в гостинице. Скоренько нажрались, и полезли брать штурмом рейхстаг, разбили стекло в дверях отеля, их еле угомонила немецкая полиция. А потом начальство отмазывало двух престарелых «мушкетёров». Я с трудом представляю, чтобы сделали со мной и моим экипажем наши начальники, если бы мы так накидались, и нас «приголубила» полиция, да ещё и в чужой стране. Наверно, на этом бы мои полёты и закончились с формулировкой: «Вёл себя неподобающе и опорочил честь страны». Но людям творческим, лицедеям, всё можно. Можно даже на всю страну, не думая головой, на которую, кстати, надета пилотка, поразительно похожая на головной убор немецких танкистов дивизии «Мёртвая голова», говорить: «Ну, подумаешь — «Слава Украине», это просто такие слова приветствия». Зато сынок престарелого мушкетёра уже заседает в Госдуме (интересно, как он туда попал) и голосует за людоедские законы.

Я уже перечислил фамилии актёров и актрис, к которым отношусь с величайшим уважением. Они не только создали прекрасные достоверные образы на экране, но и оставили глубочайший след в моём сердце и помогли мне сформироваться, как человеку, гражданину. Я их называю Актёры и Актрисы, именно так — с большой буквы.

Есть фраза, приписываемая адмиралу Колчаку: «Когда займёте город, не стреляйте в кучеров, артистов и проституток. Они работают при любой власти!». Я бы в этой фразе заменил хорошее слово «артист» на слово «лицедей». Так оно будет вернее, по-моему. Сейчас в интернете живо обсуждают фильм «Праздник», который снял и теперь занимается монтажом, режиссёр Красовский. Это «чёрная» комедия голоде в блокадном Ленинграде. Я так понимаю, что снять «чёрную» комедию на тему Холокоста этот «режиссёр» не посмеет. Еврейское лобби в российских властных кругах

ему быстро за это голову открутит. А про блокадный Ленинград — можно. Бог с ним, с этим «творцом нетленки». Но вот «лицедеи», снявшиеся в этом, с позволения сказать, фильме доказывают, что для них никакого морального дна нет. Лишь бы деньги платили. Ну вот, как то так.

«Ну зачем тебе эти паруса, Саня?»

Меня всегда, с самого детства, влекла морская стихия. Мне было около пяти лет, когда первый раз папа и мама привезли меня на море. Это первое свидание с необъятным простором произвело на меня оглушающее впечатление. Лёгкие волны с ласковым шипением в белой пене набегали на пологий берег. Запах водорослей, моря, вкусный воздух и бескрайнее небо над таким же бескрайним морем. В ветреный день ласковые волны превращались в белопенные валы, которые с грохотом впечатывались в берег, а ветер срывал с их гребней пену и доносил эту солёную влагу до меня, маленького мальчика, стоящего на берегу и завороженно всматривающегося в далёкую линию горизонта.

В хорошую погоду я видел в море белые паруса рыбацких лодок. Но чаще они ходили не под парусами, а при помощи мотора и гребного винта. Папа сделал мне маленькую парусную лодочку, и я всё время пускал её возле берега, пока мама не начинала выгонять меня из воды: «Шураня, вылезай, ты уже посинел! Та сколько ж можно звать эту дытыну...». А тут, ещё только научился нормально читать и сразу погрузился в волшебный мир книг. «Приключения капитана Врунгеля», «Остров сокровищ», «Одиссея капитана Блада», «Дети капитана Гранта» и т. д. и т. п. Романтика дальних странствий и приключений. Море морем, но попёрся то я в небо. Там тоже стихия, да ещё и какая! Я, как та обезьяна из анекдота, когда зверям приказали: «Красивые налево, умные — направо!». Обезьяна развела лапками: «Что же мне, разорваться?» Вот так и я. Ну невозможно быть одновременно в двух местах. А ещё я хотел быть, как батя — на тепловозе работать машинистом. Это вообще, полная клиника — какое-то разТРОЕние личности. Тяжёлый случай. Но потом малость успокоился, и всё-таки выбрал дорогу в небо. Но детская привязанность к морю, к парусникам, к профессии моряка, осталась. У меня огромное количество книг о кораблях, флотах, особенно о подводных лодках (тоже ещё один закидон), истории флота и кораблестроения. Когда я вижу передачи о парусниках «Крузенштерн», «Седов», «Херсонес» не могу остаться равнодушным. Да и кого может оставить равнодушным эта красота парусов, как слаженно работает команда, управляясь с этой громадой парусов на головокружительной высоте, как экипаж, используя древнюю науку морехо-

дов, пользуясь только стихией ветра, приводит свой огромный корабль в нужную точку, определяясь в бескрайних просторах океана по солнцу и звёздам. Как в штормовом море объявляется парусный аврал, и вся команда карабкается по вантам на верхотуру рей, чтобы убрать паруса. Не успеешь, останешься без мачт. А парусник бросает в крен, и крохотные фигурки людей зависают над бушующей бездной.

И вот интересно, двадцать первый век на дворе, есть дизельные двигатели, паровые турбины, атомные реакторы, электродвигатели, а люди, как и несколько веков назад, идут в море под парусом. Зачем? Ведь содержание таких парусников, как «Крузенштерн», «Седов» и других, это очень затратное дело. Но, тем не менее, из года в год, курсанты мореходных училищ идут в плавание под парусами. Считают для себя за честь пройти под парусами моря и океаны, выдержать качку, зной тропиков, все шторма, работу с парусами на этой немыслимой высоте. Я знаю, зачем это всё. Только тот, кто научился управляться с парусами, работать слаженно в таком экипаже, и привести свой не простой в управлении корабль вовремя к месту назначения, только тот может считаться настоящим моряком. На борту корабля есть машина и современное навигационное оборудование, но всё равно определяют место по звёздам, и главное, поймать ветер в свои паруса. Странно, прогресс прогрессом, а людям надо чувствовать свист ветра в снастях, в несколько пар рук крутить этот огромный сдвоенный штурвал, удерживаясь на шаткой палубе под ударами волн. Видимо, в такие моменты и рождается настоящий моряк.

Только не надо кидаться на меня с вилами наперевес и криком: «Мракобес, ретроград, вы что, против новейших достижений науки и техники, которые облегчают труд моряка, рыбака, лётчика?!». Боже упаси, я только за! Только хотелось бы разобраться и уточнить один момент. Где та, золотая середина, на которой нужно остановиться, чтобы остаться человеком, вершиной божьего творения, а не простым придатком к умной, но всё же машине?

Я возвращаюсь к своим любимым вертолётам. То, что вертолётом довольно сложно управлять, я уже писал. Но вертолёт и работает в неизмеримо более сложных условиях, чем самолёт. Я не имею в виду сверхзвуковые скорости и низкие температуры больших высот, и перегрузки при боевом маневрировании истребителей. Здесь речь о другом. Для самолётов, их взлёта и посадки, предназначены аэродромы. А вертолёт как раз лезет туда, где всего легче свернуть шею самому, угробить людей на его борту, и саму машину. Вертолёт работает вблизи земли, всевозможных препятствий (столбы, деревья, провода, скалы, крыши домов), в дыму при тушении пожаров, садится на льдины, снимает людей с вершин и склонов гор, с тонущих кораблей. Всё это происходит и при образовании снежного и пыльного вихрей, порывов ветра, бушующих волн, приходится работать со спасательной лебёдкой, внешней подвеской, водосливным устройством. Ну, вы же смотрите телевизор, и в выпусках новостей всё прекрасно видно.

Или люди куда-то залезли в поисках приключений на одно место, или стихия разгулялась, или какое-то рукотворное ЧП человек сотворил собственными шаловливыми ручонками — вертолёт тут, как тут, надо людей спасать. Без него не обойтись. Он и швец, и жнец, и на дуде игрец. Я уже не говорю об армейской авиации, где многие боевые операции разрабатываются только с учётом наличия вертолётов, их возможностей, натренированности и подготовки экипажей.

Вот и получается, что вертолётом управлять не просто, и работает он в условиях, где высока вероятность повредить машину. Пытливые умы инженеров, конструкторов, учёных — за те годы, что люди эксплуатируют вертолёты, придумали много всего умного, чтобы по возможности облегчить работу экипажей вертолётов и сделать полёты на них более безопасными. У меня огромная авиационная библиотека, я стараюсь следить за всеми новинками технической литературы, короче слежу за всем, что касается вертолётной техники, в частности, и авиации вообще. Плюс большое подспорье — интернет. Там всегда можно найти массу разнообразных сведений. Приобрёл я тут книгу Юрия Савинского «Вертолёты России и мира». Книга для узкого круга читателей, в основном авиаспециалистов. Но очень много интересного материала, статистических данных, мне понравилось, я много и до этого знал, изучал, и по работе, и так сказать для себя, для интереса души, но когда всё собрано в одной книге, компактно, таблицы, графики, сравнительные характеристики и так далее, это даёт пищу для размышлений.

Только один перечень систем, которыми должен обладать современный вертолёт для его безопасной эксплуатации впечатляет. Судите сами:

- система электродистанционного управления (ЭДСУ);
- система сигнализации о приближении опасного отказного состояния;
- система предупреждения об опасной близости земли;
- система предупреждения о столкновении с препятствиями по курсу полёта;
- резаки (верхние и нижние) против проводов, уж если увидел в последнюю секунду провод поперёк курса, то пусти его или под кабину, или над ней, а резак своё дело сделает;
- система улучшенного синтетического видения, чтобы в режиме реального времени получать детальное изображение ландшафтов и объектов на земле;
- гиростабилизирующая оптико-электронная система (тепловизор + цветная камера + лазерный дальномер + инерциальный видеопроцессор и другие);
- автопилот, автомат висения, автомат успокоения раскачки груза.

Ну как, впечатляет?! А ещё должны быть надёжнейшие экономичные двигатели, которые не боятся обледенения и пылевого вихря и мощная противообледенительная система.

Если все эти системы на борту есть, и нормально функционируют, это же восторг души! Господи, где же всё это было, когда я начинал летать на вертолётах?! А его просто не было, не существовало в природе 40 лет назад. Поэтому и голова седая, и сердце уже не держит нагрузку, и руки болят, голова толком не поворачивается, потому врач и спрашивает: «Что вы сделали со своим позвоночником?». Я не жалуюсь. Моя жизнь, это моя жизнь. Я не жалею ни о чём. Просто завидую тем молодым вертолётчикам, которые сейчас только осваивают эту сложную машину, и тем мальчишкам, которые ещё только в садик ходят. Представляете, какими будут винтокрылые машины лет через 20—30?! Правда, есть одно опасение, но о нём я скажу чуть позже.

Начинал я этот рассказ с моря и парусников. Образно говоря, своё становление, как пилот вертолёта, я прошёл в эпоху парусников. Никакой автоматики на старых машинах, даже автопилотов, не было. Всё, как говорится «врукопашную». Всё только руками. Тебе твой командир показывает, а ты перенимаешь, запоминаешь и привыкаешь к некоторым приёмам техники пилотирования, привыкаешь всё считать в уме, чувствовать машину спиной, позвоночником, пятой точкой. Это не простая наука, она стоит пота, нервов и сил.

Я же говорил, что вертолёт очень своеобразная машина, за ним глаз да глаз нужен. Вот-вот сейчас просадка прекратится, вертолёт вздрогнет, завибрирует, пройдём «трясучку» и уйдём от земли. Хоть по сантиметру, по дециметру — но уйдём! Не тяни больше, Саня, движки на пределе, обороты винта такие, что лучше не смотреть, и каждый процент оборотов, это удар твоего сердца. Ни зги не видать, земля где-то рядом, но мы её не видим, но подкрадываемся, и вот что-то мелькнуло, о, зацепился глазом за какой-то ориентир, и висим уже, успокоив вертолёт и себя малость.

Я не говорю, что я великий лётчик, это было бы крайне глупым и пустым бахвальством. Но то, что я пишу эти записки, значит, что я выкрутился из всех передряг, а лётная биография у меня была довольно «буйная». У меня есть нагрудный знак «За безаварийный налёт» с соответствующей планкой, где указано количество часов этого налёта, есть знак «Отличник аэрофлота», мой экипаж через год после того, как я стал командиром МИ-6, был признан лучшим экипажем МИ-6 в «Аэрофлоте». И часы от министра гражданской авиации с памятной надписью у всего экипажа. Я свои бате отдал, царство ему небесное, уж очень он просил, говорил: «Буду на руке носить в память о тебе, и мужикам на работе хвастаться!». Я всё это пишу не для того, чтобы похвастаться, а для того, чтобы показать — вертолётчиком я был нормальным, не лучше и не хуже других. Но вот «плавать» довелось на «парусниках», и до эпохи атомных реакторов и азиподных движителей я не дотянул. Хотя, после МИ-6, когда переучился на МИ-26, я уже понял, что эпоха меняется. Теперь уже наша, российская авиапромышленность достигла такого уровня, что впервые на гражданском вертолёте МИ-171А2 выполнены успешные заходы на посадку

в автоматическом режиме. Пилотажно-навигационный комплекс вертолёта ПНВ-1, в купе с ЛККС (локальной контрольно-корректирующей системой) и ещё некоторыми другими системами, позволяет вертолёту садиться самому. Он доходит до определённой точки в пространстве, сам гасит скорость и теряет высоту, и останавливается. Висит неподвижно, тебе только нужно опустить его на землю, или он сам сядет. Раньше на такое были способны импортные винтокрылые машины, да наши военные — типа МИ-28Н, и КА-52. А теперь дело уже дошло и до гражданского вертолёта.

Я рад за тех вертолётчиков, что будут летать на этих машинах в условиях плохой видимости, над безориентирной заснеженной местностью, заходить на платформы плавучих буровых. Я рад, правда, искренне рад и слегка завидую, НО…

Вот это «но» не даёт мне покоя. Я смотрю на приборное оборудование современных МИ-8МТВ, АМТ, на все эти системы, когда на дисплее приборной доски светятся красным цветом все препятствия, что выше твоей высоты полёта, а в наушниках раздаётся предупреждающий голос автомата: «Препятствие слева, удаление 200 метров, скорость мала» и т. д. Навигационная система показывает направление на площадку с точностью до долей градуса, и удаление до неё с точностью до метра (если правильно введены координаты), можно до высоты метров 20 вообще за лобовые стёкла не смотреть. Правда, хорошо?! Так какого же хрена тебе, Саня, ещё надо?! Понимаете, уж больно быстро люди привыкают ко всей этой электронике, начинают безоглядно доверять ей, и сами не замечают, как из пилотов превращаются в операторов летающего компьютера. Вы не смейтесь, по-моему, современные вертолётчики даже в туалет без GPS (спутниковая система навигации) не ходят. Я уже посмеиваюсь: до села Приуральск, что на юго-восток от Печоры в 55 километрах и стоит на берегу одноименной реки Печора, промазать нельзя по любому, хлопчики летят с тремя GPS. Один у командира, ещё один у второго пилота, а третий у бортмеханика, закачан в крутой айфон. Доходит до того, что командир отряда и комэск запрещают дежурному штурману считать вторым пилотам штурманский бортовой журнал на компьютере. Пусть сами считают при помощи навигационной линейки НЛ-10М. на больших самолётах, как правило, иномарках (Боингах и Аэробусах), там свои заморочки. В кабине осталось два пилота. Сплошная автоматика, самолёт — летающий компьютер. Кое-кто из владельцев авиакомпаний начинает подумывать — а может, хватит и одного лётчика? Просто он будет, если понадобится помощь, под усиленным контролем службы обеспечения воздушного движения. Ничего себе идея?! А если этот один окажется ненормальным, как тот второй пилот, что вогнал аэробус в Альпы?! А может вообще не надо ни одного? А что, сейчас уровень науки и техники позволяет летать в автоматическом режиме. Вот только как быть с пассажирами? Боюсь, не захотят триста человек лететь в нескольких километрах над землёй со скоростью 800 километров

в час, да ещё заходить на посадку, зная, что в кабине самолёта никого нет. Даже лобовых стёкол у кабины нет, и приборов там никаких нет. Просто стоит умная электронная машина, правда с четырёхкратным резервированием. Нет, людям подавай живого, тёпленького, этого, который в рубашке с погончиками или в кителе, и говорит: «Вас приветствует командир корабля...».

Я уже говорил, что есть у меня опасение, лет через двадцать вертолёты тоже могут стать беспилотными. Вон, американцы в Ираке на двух беспилотных вертолётах «Каман» в ночных условиях перебросили приличную массу груза на внешней подвеске. Получилось, правда, один вертолёт потеряли в конце операции. То ли его сбили, то ли автоматика отказала. Уже создаются беспилотные четырёхвинтовые летающие платформы для доставки боеприпасов и эвакуации раненых. Прогресс, однако.

А как же живая музыка полёта? Это волшебство движений рук и ног пилота, когда он единое целое с машиной и чувствует её, как живое существо. Может не зря моряки так лелеют свои парусные корабли, держатся за них, что понимают — только пройдя все эти трудности, освоив все эти тонкости, только тогда можно считаться моряком.

Может и авиаторам стоит подумать: сначала научить всё делать руками, при этом думать головой, и только потом, когда молодой лётчик будет себя чувствовать в кабине вертолёта (самолёта), как рыба в воде, постепенно переходить ко всей этой автоматике. Чтобы она облегчала работу, но ни в коем случае не расслабляла пилота. На американских авианосцах заход на посадку осуществляется в автоматическом режиме. Но после нескольких посадок на автомате, обязательно нужно сделать посадку в ручном режиме, иначе утратишь навыки. Скрипач-виртуоз каждый день берёт скрипку в руки, играет по нескольку часов. Настоящий хирург должен постоянно оперировать. Иначе оба, и скрипач, и хирург, умрут, как профессионалы. То же самое происходит и с лётчиком. Ну а при чём здесь парусники? А при том. Если уж ты умеешь ловить ветер в свои паруса, идти вперёд даже при боковом ветре, то уж на дизелях дойдёшь до базы. Да уж, Саня! Поседел уже, а всё паруса тебе подавай.

«Сто лет коту под хвост»

17 июля 2018 года. Все телевизоры страны, на всех каналах, аж дымились. А что случилось? А вы разве не помните? Сто лет назад в подвале Ипатьевского дома была расстреляна вся царская семья во главе с самим бывшим императором Николаем II, тем самым, который писал о роде своих занятий: «Хозяин земли русской». Более чем трёхсотлетнее царствова-

ние дома Романовых в России прервалось. Наше телевидение показало молебны в церквях и храмах, толпы прихожан с портретом убиенного царя, провозглашённого русской православной церковью великомучеником и причисленного к лику святых. Люди с благостными лицами в толпе верующих поминают царя-батюшку. Даже бывший прокурор Крыма Наталья Поклонская отметилась в шествии «Бессмертного полка» с портретом Николая II.

Я не ёрничаю. Над смертью людей грех ёрничать. Я тоже считаю, что убийство царской семьи — это преступление. А тем более последовавшие затем попытки скрыть это страшное преступление. Ну, вы знаете о чём речь. Все смотрят телевизор, и кому не лень, тот уже довольно много знает о тех трагических событиях.

Меня вот какие мысли одолевают. Читаю материалы о последнем российском самодержце: знал несколько языков, имел прекрасное образование, был очень скромен в быту, хороший семьянин, очень добрый (при нём в российских тюрьмах было наименьшее число сидельцев на сто тысяч человек), во многих монархических династиях Европы имел родственников и мог уехать в любую страну Европы. Просто душка, а не самодержец. Читаем дальше — во время Кровавого воскресенья погибло только 130 человек, а не три тысячи, как утверждают большевики, которые называли его Николаем — кровавым. Так любит говорить господин Жириновский, который обвиняет с трибуны Госдумы коммунистов во всех грехах. Про Ленские расстрелы, ни Жириновский, ни либеральная пресса говорить не хотят. Про бездарно проигранную Русско-Японскую войну, про гибель нашей эскадры возле Цусимы тоже стараются не вспоминать, а также про подписание позорного мира в результате этой войны тоже ни гу-гу. И как русские либералы посылали приветственные телеграммы японскому микадо в связи с разгромом нашего флота, тоже как-то не вспоминается. А ведь первая революция 1905 года — это результат того военного позорища. До февраля 1917 года, когда российский самодержец отрёкся от престола остаётся ещё 12 лет. Кстати, в дневниках императора за этот период написано: «Пил чай с фрейлинами, колол дрова (между прочим, колоть дрова у императора хорошо получалось)». У него империя летит под откос, а он чай пьёт и дрова колет. А уже идёт первая мировая война, про которую историки говорят, что Россия не могла не вступить в неё, защищая родственных нам славян-сербов и выполняя свой союзнический долг перед Францией и Англией. Ну, вы историю знаете. Какие две империи на европейском континенте исчезли в результате первой мировой бойни? Правильно — Российская и Германская. А кому выгодно? Правильно — Англии и тем ребятам из-за большой «лужи» (Атлантики), что у нас сейчас называются «партнёры».

Меня умиляет, когда некоторые недоумки заявляют: «Большевики свергли царя!». После отречения царя в феврале от престола, до прихода к власти большевиков оставалось ещё восемь месяцев смуты и бардака.

Власть не захватывали, её подобрали, потому что не может страна существовать без власти.

А судьба последнего русского императора уже наметила свой кровавый курс для него и его семьи, к последней страшной точке — к подвалу Ипатьевского дома.

Вот странно: свергали царя тогдашние олигархи и либералы, предали его монархисты и русская православная церковь, отказались принять его с семьёй монаршие дома Европы (английский король Георг V вроде дал согласие, а потом передумал), расстреляли его эсеры (руководил расстрелом Яков Юровский), которые имели давние связи с западными спецслужбами и финансистами, типа Якоба Шиффа. А виноваты оказались большевики? А ведь как раз большевики хотели судить царя — батюшку. Ленин готовил теоретическое обоснование суда, Троцкий собирался быть обвинителем на процессе, Яков Свердлов пытался вытащить императора с семьёй из Екатеринбурга в Москву. В июле 1918 года власть большевиков ещё не была повсеместной и нерушимой, как-никак идёт гражданская война. Я думаю англо-саксонским «партнёрам» выгодно было обвинить большевиков в кровавом преступлении, чтобы дискредитировать их перед всем миром, а когда Россия распадётся на удельные княжества (кто же мог знать, что красные победят, а Ленин и Сталин начнут создавать новую мощную державу и создадут её), надо, чтобы не осталось ни одного претендента на российский престол. Потому и порешили всю семью. Вмешиваться в судьбу российских императоров нашим «партнёрам» не впервой. Они и Гришку Распутина прикончили, который имел большое влияние на царскую семью. Распутин очень боялся вступления России в первую мировую войну. Убийства императоров Павла I, Петра III, Александра II не обошлось без иностранного воздействия. Странно, эти императоры не отрекались от престола, тоже приняли мученическую смерть, но русская православная церковь (РПЦ) не спешит их канонизировать и объявлять святыми. Может только потому, что их убили не большевики, как считает РПЦ, и поэтому объявлять их святыми как-то не с руки.

А ведь царь-батюшка, «хозяин земли русской», как император и помазанник божий должен был сделать какие-то выводы из революции 1905 года и принять меры, чтобы спасти империю. До начала первой мировой оставалось ещё девять лет. Это целый океан времени. Советский народ за девять лет (1941—1950 годы) победил в самой страшной войне за всю историю человечества. Как говорят либералы, победил вопреки воле Сталина, восстановил страну из страшной разрухи, через два года после Победы отменил сам себе продуктовые карточки, каждый год по весне, сам себе снижал цены на основные продукты питания. Вот интересно, почему тот же народ, правда, не советский, но проживающий практически на той же территории, теперь сам себе почти каждый месяц повышает цены на основные продукты питания, лекарства и само собой на бензин. А теперь он умудрился, народ этот, захотеть работать до гробо-

вой доски. По крайней мере, на всех федеральных каналах нам объясняют, что такое «счастье» нам не мог дать тиран Сталин, который даже после Великой Отечественной войны, где мы потеряли 27 миллионов трудоспособного населения, не стал поднимать возраст выхода на пенсию, а вот эти бравые ребята, чьи рожи мы каждый день видим по телевизору, объясняют нам, что иначе «низзя». Сам президент развёл руками: «Мне тоже не нравится, ну а что делать? Войдите в положение, отнеситесь с пониманием». Председатель ЦИК Элла Памфилова заявляет, что народ не может участвовать в референдуме по пенсионной реформе, поскольку не обладает «специальными знаниями». Интересно, а какими «специальными знаниями» по этому вопросу обладает боксёр Коля Валуев, гимнастка Алина Кабаева, фигуристка Ирина Роднина, космонавтка Валентина Терешкова и вся большая группа лиц, «издаля напоминающая интеллигенцию», т.е. вся наша Госдума.

А народ ходит с хоругвями вокруг церквей, поминая убиенного царя — батюшку, и одновременно тот же народ возмущается пенсионным беспределом. Вам же, дорогие мои, Владимир Ильич Ленин в одной из своих работ написал: «Бывает только диктатура капитала или диктатура пролетариата. Никакой середины быть не может. Или — или!». Ленин действительно величайший гений, дал нам великолепную идею, и наши предки создали социальное государство. Это всё оттуда: бесплатное образование, бесплатная медицина, декретные отпуска, восьмичасовой рабочий день, ежегодный отпуск, бесплатное жильё и много-много чего другого. А сейчас у нас государство капитала, как при батюшке царе. Так чего же вы хотите, болезные? Возмущает несправедливость? так мы же вернулись на сто лет назад. Новые дворяне, новые думские дьяки, ну и соответственно, новые холопы. То есть мы. Помните такие строки: «Вставай проклятьем заклеймённый весь мир голодных и рабов…», или «Мы наш, мы новый мир построим, кто был ничем, тот станет всем…».

Ну, голодных сейчас не так уж много в нашей стране. А насчёт рабов… Видите ли, современный бейджик сотрудника фирмы или компании ничем не отличается от бирки раба, разве что малость элегантнее. Правда, бирка раба всегда легче доспехов воина. Трудовых профсоюзов сейчас нет, одна фикция, поэтому нас никто защитить не может. На конюшне барин сейчас не порет своих крепостных, но выгнать с работы — это запросто. Безработица, это тоже достижение нынешней капиталистической России. Ленин же сказал, что капиталист никогда не будет бороться с безработицей. Она ему выгодна, это же способ сбить цену за труд, и всегда можно расправиться с непокорными. Как сейчас говорят: «Ничего личного, детка, это бизнес».

Смотрю, по телевизору показывают, как похорошела современная Москва, под руководством товарища Собянина. Какой она стала удобной для городских жителей, сколько в ней зелени и парков. Парк «Зарядье» выше всяких похвал. Если буду в Москве, обязательно постараюсь сходить

с женой. А вот жизнерадостный ландшафтный дизайнер с восторгом рассказывает, каким будет новый парк ЗиЛа. Я сразу не понял, а потом дошло — парк будет на месте завода ЗиЛ. Парк будет прекрасным, я не сомневаюсь. В нём будет приятно гулять, наслаждаясь чистым воздухом и зеленью, она глаз успокаивает. Вот только хочется спросить: «А что стало с теми сорока тысячами рабочих ЗиЛа (или сколько их там было в этом огромном коллективе), что стало с их семьями, чем они стали зарабатывать на жизнь?! А где завод АЗЛК („Москвич"), где завод „Серп и Молот" и многие другие? Где все те пролетарии, что трудились на них?!». Я так понимаю, что пролетарии нашей златоглавой столице нынче не нужны. От них одно беспокойство. А то вдруг вспомнят про Красную Пресню, улицу Баррикадную, улицу Стачек. Москве нужен офисный планктон, обслуживающий персонал, в основном из гастарбайтеров, люди безропотные и безгласные. Да ещё богемная тусовка, и лояльные работники пера и телевидения, чтобы могли объяснить всей России, как Москва трудовая превратилась в Москву банков, казино, отелей и офисов корпораций. Красиво, престижно, удобно, и главное — воздух чистый. А вы, товарищи пролетарии, будьте добры подальше, в города-спутники, и не мозольте, пожалуйста, глаза. Вот дедушка Зюганов может иногда выйти с верными соратниками под красными флагами с надписью «КПРФ», повязать детям пионерские галстуки, грозно бросить с трибуны: «Доколе?!». Его сменит дедушка Жириновский, тоже типа оппозиционер. Да ещё народ с портретами убиенного самодержца может походить. Успокойтесь, ребята, машина времени нас вернула на целый век назад. Опять попы, бояре, дворяне, опричники и холопы. Мы сами в этом виноваты, дали облапошить себя ни за понюх табаку.

Был величайший взлёт человеческого духа и воли. Наши прадеды, деды, отцы, да и мы сами, создали великую страну, и сами дали её угробить. Правильно сказано: «Уничтожение СССР — это не просто уничтожение страны. Уничтожили целую цивилизацию». Боже мой, вроде и правильные слова говорят о величии, возрождении России, о её особом пути. Вроде о православии и о вере говорят, но чем больше я смотрю на роскошные облачения священнослужителей, на всё большее количество роскошных храмов, на то, что без Исаакиевского Собора никак нельзя вести разговоры с Господом, мне всё муторнее становится на душе. Для разговора с Богом мне не нужны такие лоснящиеся посредники. Вообще, дела церковные вызывают довольно большой интерес. Один престарелый дедушка Варфоломей, которому скоро держать ответ перед Создателем, дарует автокефалию другому киевскому раскольнику, на котором анафема, и его даже в аду не примут. И оба знают, что за этим последует раскол, прольётся людская кровь, но главное — делёжка недвижимости (церквей и храмов), и всё это делается по указке «звёздно-полосатого обкома». Это что, всё тоже церковные (божьи) дела? А вы не опупели, старцы?

Какую главную идею нам сейчас могут предложить? Равную по притягательной силе той, что прозвучала сто лет назад. Пока только предлагают

нам и нашим детям стать грамотным потребителем. Если советская власть стремилась вырастить человека-созидателя, то нынешняя растит человека-потребителя. Вроде и произносятся с высоких трибун слова об исторической связи поколений, но слова эти расходятся с делом. Помните, как либералы обвиняли большевиков в том, что после прихода к власти, они старались отрицать всё, что было до революции, сносили памятники царям? А теперь вспомните, как на Лубянке убирали памятник Дзержинскому? И всё, что было сделано за семьдесят лет советской власти, очернялось в прессе и по телевидению.

Святой день — День Победы, 9 мая 2018 года, парад на Красной площади! А что это за глыба, прикрытая щитами весёленькой голубовато-беленькой расцветки, стоит у стен Кремля? А это так закамуфлировали Мавзолей, на котором написано слово «Ленин», а за Мавзолеем стоит неприметный памятник, утопающий в цветах, с надписью «Сталин». А ведь ветераны просили не прятать Мавзолей. Бесполезно! Ведь эти два имени — Ленин и Сталин, никак не могут сочетаться с иконами и хоругвями в честь батюшки-царя. Вот тебе и неразрывная связь времён в истории великой России!

Знаете, когда в советское время я был командиром вертолёта МИ-6, я однажды за день налетал семь часов и пять минут (при дневной саннорме семь часов). Меня потом года два поднимали на каждом разборе. Вот посмотрите, дорогие товарищи, на командира, который не может правильно организовать работу в экипаже и вылезает за дневную саннорму. И усталый экипаж может накосячить, и тогда БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ будет под угрозой! Сейчас, во времена развитого капитализма, можно летать и по одиннадцать часов в день! И ничего, безопасность полётов это как-то переживёт. Мы же теперь работаем на его величество КАПИТАЛ, а потогонную систему никто не отменял. Вы забудьте это выражение: «Человек — это звучит гордо!». Работайте не покладая рук, чтобы чудовищная пропасть между сверхбогатыми в России и нищими работягами росла быстрее. Господи, вот это словосочетание — «работающий нищий»! Великолепное достижение эпохи развитого капитализма в постсоветской России. Меня особенно умиляет, когда я слышу знакомые фамилии: Иванов — младший командует Алмазами России; Патрушев-младший, сельским хозяйством; Фрадков-младший, ещё чем-то; Рогозин-младший, авиастроением занят. Как говорится: «Работа в „Газпроме“ передаётся по наследству!». Вот потому народ и помнит Сталина, не за ГУЛАГ и расстрелы, а за то, что при нём дети крестьян и рабочих могли стать маршалами и академиками. На моей родной нэньке — Украине даже ходит шуточка: «Если сын Януковича депутат Верховной Рады — то это кумовство и коррупция, а если сын Порошенко в Раде — то это молодой гений». Вроде и собирают на Селигере молодых и амбициозных ребят, говорят хорошие слова про социальные лифты, есть даже спецрезерв молодых руководителей, но всё равно — «работа в „Газпроме“ передаётся только по наследству!».

А вы, люди дорогие, ходите с портретами последнего императора — «хозяина земли русской». Вон уже пробный шар катнули в прессе и по телевизору — может нам вернуться к самодержавию? А чего, погуляли сто лет без царя-батюшки, и пора возвращаться к нашим баранам. Забудьте, что вы когда то взлетели! И чем быстрее забудете, тем вам лучше будет.

«Берёзовка»

В километрах тридцати на юго-запад от нашего города Печора есть небольшое село Берёзовка. Стоит это село на берегу красивой таёжной реки с названием Кожва. Когда взлетаешь из Печоры с курсом 160 градусов и летишь в сторону Чикшинских буровых, это тоже на юго-запад от Печоры, как только пересёк железную дорогу Воркута-Москва, и взял километров на десять правее железки, так через тридцать километров и прилетишь в село Берёзовка. Но оно нас не интересует. А вот чуть дальше, за селом, на фоне бескрайней тёмно-зелёной тайги виден белый кубик. Будто кусочек сахара-рафинада положили на зелёную бархатную скатерть. Но это не рафинад! Это отель «Хилтон», как мы его называем. Прекрасный ориентир, его видно издалека и с любой стороны. Конечно это не отель, а девятиэтажное здание, сооружённое из белых панельных плит. Здание это, то ли жилой дом, то ли общежитие. Чуть дальше за ним видна труба котельной и кое-какие постройки. Самое интересное чуть дальше. Там затаились «соседи» или по простому представители военно-воздушных сил СССР. Огромный аэродром с названием, как у деревни — «Берёзовка». Не беспокойтесь, товарищи из компетентных органов, я никакой страшной военной тайны не выдам. Аэродрома этого, как и всей сопутствующей ему инфраструктуры, уже нет на этом месте, наверное, с четверть века, ну лет двадцать, точно. Но когда он там был, то его не спрячешь, и наши заклятые «партнёры» были о нём прекрасно осведомлены. А спутники на что, дорогие мои?

Надо сказать, прекрасный был аэродром. Взлётно-посадочная полоса километра три длиной, магистральная рулёжная дорожка, поперечные рулёжки и рулёжные дорожки, которые вели в бескрайние леса, а там, в гигантских капонирах (земляных насыпях в форме подковы, поросших травой) стояла солидная авиационная техника. Самолёты ДРЛО А-50 (дальнего радиолокационного обзора), созданные на базе прекрасного транспортного самолёта ИЛ-76. Огромная красивая машина с гигантским грибом-обтекателем радиолокационной антенны над фюзеляжем.

Как началась эта долбаная перестройка и наш Миша-меченый (Горбачёв) начал разваливать огромную страну под названием СССР, первыми

за европейской свободой рванули прибалтийские республики, в их числе и «великая» Литва, тогда она называлась Литовская ССР. Вот умные люди в армейских штабах и придумали убрать от «дружеских» прибалтов подальше такую технику, как русские АВАКСы. Да ещё, если её держать у самого полярного круга, а до него от Берёзовки 170 километров, для Ила это один чих, значит весь север под радиолокационным прикрытием. Вот и перелетели к нам из Шяуляя «соседи». Конечно, может кому-то из жён военных авиаторов это и не понравилось. Это понятно, прямо почти, что из Европы, всё-таки Прибалтика западный фасад советской империи, и оказаться посреди Коми тайги, где морозы трескучие, а ветра и комары злючие., Это тоже испытание для семейных отношений. Но для маленького городка Печора в целом такое соседство оказалось полезным. Военные строители налепили кучу домов-девятиэтажек возле кольцевой и железной дорог. Народу в городе прибавилось, военторг задышал полной грудью.

А мы, гражданская авиация, знали, что у нас появились солидные соседи, и чтобы сдуру не попасть под их тяжёлые борты, когда летаешь на запад от Печоры, нам установили обходные маршруты южнее их аэродрома. У них полоса с курсами посадки запад-восток, поэтому, когда эти «гулливеры» начинают летать по кругам или уходят на маршрут и возвращаются с него, а ты по своим делам оказался в небесах в зоне их аэродрома, то держи глаза на макушке и ушки топориком. Когда из облаков перед тобой вываливается вот такая махина, или идёт на пересекающемся курсе, а у него спутная струя ого-го, то это впечатляет. И ты даже на своём МИ-6, а он аппарат не маленький, чувствуешь себя неуютно. Ну, ничего, притёрлись, притерпелись, и даже обрели взаимную пользу от такого соседства. Когда у нас было туго с топливом, мы ходили к ним на заправку. А попутно забирали из Берёзовки всё, что они привозили на своих транспортных бортах из Шяуляя, сюда в Печору.

Когда-то, единственный раз, в Москве проводили Парад Победы не на Красной площади, а на Поклонной горе. Вот в тот год экипажи наших «соседей» участвовали в воздушной части парада. А потом здесь, в Печоре, мы наблюдали из окон своих домов и с городских улиц, как огромные Илы проходили над городом, чтобы поприветствовать своих родных. Кто-то из их экипажей выложил в сети видеоролик, съёмки из пилотской кабины Ила, как они проходят над своими девятиэтажками, что стоят у кольцевой дороги и покачиваются с крыла на крыло над крышами домов. Когда над городом величаво проходят большие красивые самолёты на довольно небольшой высоте и скорости — это впечатляет.

Повторюсь, аэродром был огромным. Когда с воздуха смотришь на всё это великолепие, от величественной картины дух захватывает. У них стояла светосигнальная система посадки «Бегущий олень». Я пару раз с воздуха видел, как её включали для проверки. Очень красиво. С такими огнями до полосы можно подкрасться в любую погоду, по-моему. На эту полосу

могло сесть всё, что летало тогда в Советском Союзе, даже космический челнок «Буран».

Частенько доводилось бывать у «соседей», вот и запомнилось. Как-то, незадолго до Нового года, мы припёрлись к ним ночью на дозаправку. Погода поганая, метель, позёмок, глухая ночь. Я тогда летал вторым пилотом. В тот раз сидел на стуле между лётчиками, потому как на моём правом кресле находился проверяющий. На посадке огни полосы прекрасно просматривались. А вот когда мы рулили от полосы уже по магистральной рулёжке, ближе к площадке, где должны были дожидаться топливозаправщика, там огни были то ли неисправны, то ли их замело, а вся рулёжка заметена снегом, и в темноте вертолёт видимо уклонился вправо от осевой линии. Вот в этой темноте и снежной круговерти нас и поджидали три берёзки. Аккуратненько их срубили законцовками лопастей. Первыми забеспокоились бортмеханик, он сидит с левого борта, и проверяющий — он сидит справа: «А чего это у нас контурных огней не видно?!». Остановились, открыли блистера, прислушались, вроде какой-то посторонний шелест добавился к посвистыванию лопастей, и оба лётчика ощутили на ручках управления вибрацию и лёгкую циклическую раскачку. Когда выключились, остановили несущий винт и осмотрели законцовки лопастей, стало ясно — контурных огней у нас нет! Побили самые-самые кончики законцовок лопастей. На той лопасти, что встретилась с берёзками первой — повреждения побольше, на остальных, по мере убывания — повреждения поменьше. Мороз, ветер, метель. Подогнали топливозаправщик, дозаправились. Дозвонились в Печору, рассказали о проблемах. Через час с небольшим, из Печоры примчался вертолёт МИ-8, под управлением Анатолия Александровича Травина, зам. командира авиапредприятия. Травин привёз инженеров и техников. От греха подальше он сел на полосе и не стал никуда рулить, а высадил людей и улетел в Печору. Я ходил встречать их на полосу и привёл к нашему вертолёту МИ-6. Вот тогда я на собственной шкуре ощутил всю огромность этого военного аэродрома, пока шёл сквозь снег, мороз и ветер по этим рулёжным дорожкам. Ну что, пришли наши техники с инженером и вместе с экипажем ещё раз посмотрели на всё это безобразие, повреждённые законцовки. До Нового года ещё неделя. Это надо сюда по дороге гнать автокран, если здесь не найдём. Везти новые лопасти, менять их. Короче, проблем выше крыши. Решили запуститься, попробовать, как ведёт себя несущий винт на разных оборотах, потом пробежать по полосе на разных скоростях, посмотреть, какая будет тряска и как поведёт себя вертолёт. Загрузили техсостав, запустились. Военный диспетчер нам не мешал, мы же гражданская авиация, мол, делайте, что хотите. Но с вышки внимательно наблюдал за нашими экзерсисами и слушал эфир.

Выехали на полосу и без зависания помчались вперёд, набирая скорость. На скорости 50—60, трясло отчаянно, «ручки» ходили по кабине,

и приборные доски трясло, мама не горюй! А на скорости 80—90 тряска уменьшилась, стала не такой резкой и противной, приборные доски тоже стали более-менее вести себя нормально. На скорости 95 мы оторвались от земли, и пошли над полосой на высоте метра три. Благо полоса имеет длину три километра и можно экспериментировать! Мои отцы-командиры приняли решение не прекращать взлёт, а на этой скорости — 95 километров в час, ехать до Печоры. О чём и сообщили диспетчеру Берёзовки. Вояка обрадовался, типа, да летите вы куда хотите! С глаз долой и ему спокойнее. Пробовали добавить скорость больше ста, опять начинает сильно трясти. Так и поехали на скорости 95, и высоте 30 метров. А то с большей высоты падать страшно.

Я сижу на стуле, глазею на приборные доски, а отцы-командиры (командир вертолёта и проверяющий) вцепились в «ручки» и тянут вертолёт к базе. А до неё примерно тридцать с гаком километров, и надо как то продержаться в ночном холодном небе двадцать с небольшим минут. Сидим тихо, как мышки, вертолёт потряхивает, но едем потихоньку. Вот пролетели над железной дорогой, впереди показались огни посёлков Кожвы и Саратовки. Нам правее, будем заходить левым разворотом с курсом 340 градусов. Надо ещё замёрзшую реку Печору перелететь, а там уже и зелёные огоньки входного порога посадочной полосы. Так, на бреющем, и доползли до полосы, сели по самолётному! На пробеге, при уменьшении скорости, опять затрясло не по детски, приборные доски заходили ходуном. Тихонько-тихонько развернулись на полосе и медленно поползли к себе на перрон, на стоянку №37. Там у нас выполняют трудоёмкие формы регламентных работ. У нас эта стоянка так и обозначена: «Заруливаем в тяжёлую!». Встречать пришёл командир лётного отряда. Осмотрел Витольд Иванович всё внимательно, и вынес вердикт: «Лопасти поставят другие, а ремонт законцовок повреждённых лопастей — за вас счёт! На носу новый год, поэтому если в Сыктывкаре (там у нас управление гражданской авиации — головная контора) ничего не узнают, отделаетесь только накладными расходами. А если узнают, то я вам головы пооткручиваю, вы у меня полетаете!». В Сыктывкаре ничего не узнали, никто не настучал. Поэтому за руление в темноте в Берёзовке, за три берёзки, за пять побитых законцовок — весь экипаж скинулся и заплатил из своего кармана. Спасибо мастеру по ремонту лопастей Юрию Давыдову, царство ему небесное, законцовки сделал, как новые. Я потом, когда уже сам был командиром вертолёта, и побил законцовки лопастей на Возее-51, тоже к нему обращался. Он помог. Золотые руки были у хорошего человека, земля ему пухом.

Как то принесла меня нелёгкая в Берёзовку на заправку. Вертолёт загружен прилично, да и топлива взял под пробки, лететь далеко надо было. Лето, жарко. Стою на магистральной рулёжной дорожке. После запуска запросил контрольное висение, прямо на этом месте, где стою. Рулёжка широкая, немного уже нашей взлётной полосы в Печоре. Слева и справа

от рулёжки сосны и берёзки, а дальше, впереди и справа вышка КДП. Военный диспетчер разрешил висение, ну и со своей колокольни посматривает на меня через стёкла. Я попросил разрешение на взлёт. Он разрешил. Поставил вертолёт на бетонку рулёжной дорожки, и прямо по ней начал взлёт по-самолётному. А чего зря керосин жечь, пока дорулишь до взлётной полосы в этом прибежище гигантов, чёрте сколько топлива уйдёт. Когда моя машина с наклонённым вперёд конусом винта прошелестела мимо его диспетчерской башни, чуть не под балконом, он от такой наглости взвопил: «Ничего себе, я думал, что ты будешь взлетать куда-нибудь в сторону!». В какую сторону, когда во мне почти 43 тонны, а рулёжка ровная и длинная, как шоссе, прямо перед носом. Диспетчер нам вслед, в эфир, так и сказал: «Ну, вы даёте!».

Где-то через год мы опять пошли под загрузку в Берёзовку. Они там чего-то из Шяуляя привезли на своём ИЛ-76, вот и надо это барахло загрузить и перевезти в Печору. Прилетаем, заходим на полосу. Естественно работаем по УКВ, на их частоте, она у них во всём СССР одинаковая. Приземлились, тихонько катим по полосе. В наушниках знакомый голос: «Вы у нас были?». Вместо штурмана выхожу в эфир и говорю: «Конечно, были и не раз!». Он узнал мой голос, вспомнил и говорит: «Я буду командовать, куда рулить!». Ну, думаю, командуй.

— «Сруливайте с полосы влево; теперь по рулёжке; теперь направо и по магистральной РД (рулёжной дорожке) прямо! Стоп, теперь опять влево!».

Поворачиваю влево на рулёжную дорожку, которая ведёт куда-то в лес, а впереди, метрах в ста, стоит носом ко мне ИЛ-76. Огромные крылья с двигателями на пилонах свисают далеко за края рулёжной дорожки.

— «ИЛ видишь?»

— «Вижу»

— «Так вот, ты должен встать позади него!».

— «Как я встану, ИЛ перегораживает всё пространство?!».

— «А ты как-нибудь там пролезть не сможешь?» Наруководил!

Смотрю, а позади самолёта виднеется какая-то бетонка, но из кабины вертолёта её размеры точно не определить.

— «Сейчас я выключусь, остановлю винты, сходим экипажем, посмотрим на месте, что там и как!».

Выключились, сходили, посмотрели. Там, позади Ила, ещё участок рулёжки и этакий бетонный пятачок, размером больше футбольного поля, а дальше в лес капонир-стоянка. Вернулся на вертолёт, включил рацию и говорю: «Сейчас запустимся, взлечу прямо с рулёжки, сделаем маленький кружок и я сяду позади самолёта, развернусь на 180 градусов, и задом подрулю хвостом к хвосту, чтобы солдатикам поближе груз таскать!».

— «А ты там поместишься?».

— «Ну, уж если под твоим балконом пролез, то там уж как-нибудь помещусь!».

Смеётся: «Ну, давай, там повнимательней, хулиган!»

Посмеялись в эфире. Запустились, зависли, взлетели, крутанулся вокруг колена на коротком вираже и приткнулся позади самолёта. Развернулся на 180 градусов и по команде бортрадиста осадил вертолёт назад метров на пятьдесят, чтобы мой хвостовой винт был поближе к хвосту самолёта, но не сильно давило потоком воздуха на самолёт. Выключились, затормозили несущий винт, открыли створки грузовой кабины, опустили трапы. У ИЛ-76 тоже рампа открыта. И солдатики начали таскать из самолёта в вертолёт холодильники, телевизоры, пылесосы, мебель. Груз не тяжёлый, но габаритный. Я дал команду второму пилоту, чтобы грузили от самой пилотской кабины до створок, сзади накинем сетку. Вертолёт будет забит грузом до потолка, но это не страшно. У нас топлива на борту только до Печоры, погода хорошая, на запасной идти не надо, поэтому взлётный вес около тридцати четырёх тонн.

Пока идёт погрузка мы с экипажем пошли в гости на ИЛ-76, познакомиться с их техникой, заодно и с лётчиками. На первом этаже, в носу ИЛа, кабина штурмана. Вид, как с балкона, просторно, прекрасное навигационное оборудование. Мой штурман Андрюша Асташин, аж языком зацокал от восторга и остался с коллегой-штурманом транспортника поговорить за навигацию. А мы с механиком полезли на второй этаж, в кабину пилотов. Там есть на что посмотреть. Я сел в командирское кресло и с удовольствием рассматривал пилотажно-навигационное оборудование, а мой бортмеханик внимательно изучал рабочее место бортинженера ИЛа. Коллеги, военные лётчики, любезно отвечали на наши вопросы. Чего говорить — этот корабль впечатляет! Пока идёт погрузка, экипаж транспортника пошёл посмотреть на нашу «ласточку». Им же тоже интересно, что это за штука такая — тяжёлый транспортный вертолёт МИ-6. А наша «шестёрка» СССР-21856, самых первых серий, 1964-го года выпуска. Чёрные приборные доски, приборы самые необходимые, никакой автоматики, без автопилота. Всё просто, как на каравелле Колумба. Командир ИЛа сел в моё кресло, а я давал пояснения. Штурман, коллега моего Андрюхи, залез в штурманскую кабину, этот «стакан». Он с удивлением оглядывал скудную спартанскую обстановку и тот минимум приборов, что есть в распоряжении штурмана вертолёта.

— «И это всё?!»

— «Всё, а что ещё надо?».

— «А как же вы летаете со всем этим?».

Андрюха видать обиделся, и, подумав пару секунд, а он ещё тот «дипломат», выдал: «Зато у вас туалета нет, и вы на ведро ходите!». Штурман ИЛ-76 удивлённо сказал: «Так и у вас я что-то туалета не видел! Тоже, небось, на ведро ходите?». Мой штурман гордо заявил: «Мы вертолёт, если нам надо в туалет, мы возле любой кочки можем сесть!». Ржали оба экипажа, и мы, и наши гости, от всей души. Вот они суровые будни советской авиации, хоть военной, хоть гражданской. И не важно — на самолёте или

на вертолёте ты летаешь. Расстались мы по дружески, пожелав друг другу счастливых полётов. Небо оно одно на всех.

Наконец-то нашу «ласточку» загрузили до потолка. Мои хлопцы накинули швартовочные сетки, и мы, по единственному оставшемуся свободному проходу — левой передней скамейке, пробрались в пилотскую кабину. Радист захлопнул входную дверь, трапы давно подняты и грузовые створки закрыты. Запустились. Я отрулил от самолёта метров на восемьдесят. А как же, зависать от другого воздушного судна нужно на расстоянии не менее двух диаметров несущего винта. А это аж целых семьдесят метров. Поэтому откатились подальше и зависли. Так, центровка в норме, управляемость нормальная, запас мощи есть, поэтому: «Экипаж, взлетаем!».

Земля плавно уходит вниз, ширь горизонта расступается, и я вижу дальние леса. Завалил вертолёт в левый крен, набирая высоту и скорость. Далеко внизу осталась рулёжка, на которой стоит транспортный ИЛ-76. А он уже и не такой большой, если смотреть с высоты 200 метров. Поехали к себе на базу, повезли ширпотреб.

А потом началась перестройка, за ней пришли «святые» девяностые годы, как их называет Наина Ельцина. По стране прокатился такой вал разрухи, что в пору сравнивать с послевоенной. Наших «соседей» — военную авиацию перебросили куда-то в среднюю полосу. Правда, потом выяснилось, что хотели перебросить только три самолёта, а ушёл весь полк. Аэродром Берёзовка опустел. А дальше на него накинулась всякая «хозяйственная» саранча, всякие жучки-предприниматели. Растащили, что могли, бетонные плиты с рулёжек и стоянок. Знаете, сколько стоит одна плита такого качества? Кто-то видимо озолотился на этом гешефте. Правда, бетонные плиты полосы не тронули. Или её кто-то охраняет, или вовремя одумались, а может просто не смогли разграбить.

Остался в тайге стоять только белый кубик — «Хилтон», говорят, из него хотели сделать приют для бездомных. Да ещё осталась заброшенная ветка железной дороги, ведущая от основной магистрали. Нет теперь огромного аэродрома уже много-много лет, остались только запустение и тлен.

Новый министр обороны Шойгу восстанавливает военные аэродромы по северАм — Амдерма, Тикси и другие. Стране нужно как-то прикрывать с воздуха богатства Арктики и Северный морской путь. А для этого прикрытия нужна специальная авиация, не только военная. Нужна метеоразведка, ледовая разведка, авиационное обеспечение сети береговых метеостанций. Значит, нужна развитая сеть аэродромов вдоль северной границы России. Может и до бывшего аэродрома Берёзовка дойдут руки, и найдётся финансирование. Не зря же его окончательно не угробили. И над землёй Коми, над её лесами, реками и болотами в небе появится что-то более солидное, чем старенькие вертолёты МИ-8 нашего многострадального «Комиавиатранса».

«Неладно что-то в «Датском королевстве»

Знаете, любит наше отечественное телевидение и другие средства массовой информации дать по башке обывателю новостями об авариях и происшествиях. Я понимаю, новости такого рода, как горячие пирожки, разлетаются мгновенно, пока завтракаешь утром перед работой, волей-неволей, но одним глазом посматриваешь на экран телевизора. И глаза помимо твоей воли выхватывают бегущую строку в нижней части экрана: «Столкнулись два автомобиля — трое погибших; авария автобуса и грузовика — шесть погибших; автобус выехал на переезд, столкнулся с поездом — много погибших; упал вертолёт (самолёт) — десятки погибших». Вот не знаю, зачем это телевизионщики делают с утра пораньше, а потом и целый день и с подробностями? Смакуют, что ли? Или чтобы жизнь малиной не казалась? Вон там смерть людей настигла, беда какая, а у нас НДС на два процента повысят, или у начальника Ростехнадзора по такой-то области нашли при обыске 300 миллионов, подумаешь — ерунда, люди погибли, вот это беда. И ведь знаю, что это вредно, ведь ещё профессор Преображенский в «Собачьем сердце» М. Булгакова предупреждал: «Доктор Борменталь, не читайте перед завтраком большевистские газеты...». Знаю, а всё равно не могу удержаться, глаз автоматически всё считывает. А если эти плохие новости касаются авиационных происшествий, то ещё по привычке начинаешь думать, что там произошло, где ошибся экипаж, или ему не повезло, и почему такое количество жертв? Я все эти новости с нашего авиационного хутора смотрю не как обычный зритель, а как профессиональный пилот. Пусть я сейчас и не летаю, но думать и сопоставлять я ещё не разучился. Вот и жду потом со всех каналов, из интернета дальнейших подробностей, чтобы понять, как такая беда могла случиться.

Правда, меня бесит то, что стараясь по горячим следам «осветить тему», наши средства массовой информации иногда привлекают таких «специалистов» и консультантов, что слушать их — уши вянут. Да ещё чтобы до обывателя лучше дошло, любят на экран выдать картинку — компьютерную графику. Ну, на компьютере можно нарисовать всё, что угодно.

Мне в этом плане легче. Я сначала получаю профессиональную информацию: что произошло, где и когда. Но это только самое начало. Через некоторое время, иногда довольно продолжительное, приходят другие бумаги, в которых информации больше и она более конкретная. Там уже всё подробно расписано: место события с координатами, время с точностью до минут и секунд, информация о фактической погоде на момент события, метеопрогнозы, данные об экипаже (общий налёт командира, его налёт на этом типе в качестве командира, какое учебное заведение заканчивал и когда, дата крайней проверки, тренажёра и т. д. и т.п., и так по всем членам экипажа), сведения о воздушном судне (ко-

гда выпущено, дата последнего ремонта, наработка двигателей и планера и т. д. и т.п.). Там, в этих бумагах, много чего можно увидеть. Даже иногда бывает посекундная распечатка переговоров между экипажем и диспетчером, а также расшифровка бортовых самописцев: параметры полёта, режим работы двигателей, внутрикабинные переговоры экипажа, вплоть до последних мгновений полёта, отклонения рулей, органов управления и так далее. Я понимаю, что такая информация не для широкого круга людей, но, только имея ЭТУ информацию, можно более-менее точно судить о данном лётном происшествии. Остальное всё бла-бла-бла. Поэтому я не люблю, когда люди торопятся вынести на экран телевизора всё, что они думают по поводу трагедии.

На всероссийский телеэкран я ничего выносить не собираюсь, но мысли то свои никуда от себя не отгонишь, а тем более по некоторым происшествиям я имею довольно большой объём информации, да и времени прошло достаточно много, поэтому буду иметь наглость высказаться.

Как то в одной из своих заметок я говорил по поводу любителей авиации, о которых с придыханием говорит наше телевидение, как о выдающихся «воздухоплавателях». Один из моих читателей заметил, что я без большого пиетета отношусь к подобным «воздухоплавателям». Я с большим уважением отношусь к попыткам любого человека подняться в небо. Наркотик полёта, это такая страшная штука, что стоит один раз вдохнуть, и всё, ты пропал. Эта безбрежная синь над головой будет манить всю жизнь, и желание увидеть прекрасную землю с высоты остаётся с тобой навсегда. Я ещё могу понять, когда человек на самодельном самолёте, вертолёте, дельтаплане поднимается в небо. Это святое! Ну, тянет человека в небо, мечта у него такая, и с этим ничего не поделаешь, на себе это испытал.

Просто я вижу много информации о таких «любителях» полётов, которые то в провода въедут, хотя эти провода висят в этом месте минимум десять лет. То на махоньком вертолётике, предназначенном для полётов только в хорошую погоду, днём, умудряются ночью, в тумане, в снегу или в условиях обледенения влететь в «пейзаж». Вроде и машина не серьёзная, но то один погибший, то два, а то и три. Или пытается добрый молодец на воздушном судне, не предназначенном для пилотажа, изобразить что-нибудь из репертуара «Русских витязей» или «Стрижей», или вылезет «любитель» на своём аппарате на посадочный курс большого аэропорта. И вот так, потихоньку-потихоньку, поубивали людей уже порядочно. Вот этой своей бесшабашностью и простейшим неумением подумать хотя бы на три хода вперёд, наши доморощенные «икары» дают такой мощнейший аргумент в руки руководителю Росавиации Шурику Нерадько, что тот аж ручки потирает. Он и так за то, чтобы у нас в России ничего маленького и частного не летало. А тут, бац, и какой то «умелец» сажает вертолёт R-44 «Робинсон» прямо во дворе среди пятиэтажек и припаркованных автомобилей. Пыль от винта, все в полном опупении, и тут же видеозапись

этой посадки выкладывают в интернет. Вот глядите, люди добрые, что й то делается! А делается то самое! Если даже на лёгком скутере можно спровоцировать нешуточную аварию, то представляете, что можно натворить на воздушном судне, пусть и маленьком.

А теперь, хочешь, не хочешь, надо переходить к профессионалам. Бывает, возникают такие ситуации в воздухе, что неблагоприятное стечение обстоятельств: сложнейший отказ материальной части, очень не простая подстилающая поверхность и поганые погодные условия — не оставляют экипажу шансов на благополучный исход полёта, или хотя бы с минимальными последствиями. Хоть бы людей уберечь, хрен с ней, с этой машиной, железо, есть железо, хоть и своё родное. И тогда, капец — ни людей, ни вертолёта (самолёта). Это трагично, но хотя бы понятно.

Но когда ты видишь, какие бывают дикие авиапроисшествия с большим числом жертв, при, казалось бы, не сложных условиях, становится немного не по себе.

Помните, пассажирский «Боинг» воткнулся носом в землю посреди Казанского аэропорта. Все, кто находился на борту самолёта, погибли. При уходе на второй круг машина потеряла скорость, и всё. Пока экипаж занимался перенастройкой навигационной системы на другой курс захода, видимо за скоростью полёта никто не смотрел. А когда она упала ниже допустимого предела, и самолёт перестал слушаться, было уже поздно. В командирском кресле сидел бывший штурман, а в кресле второго пилота — бывший бортинженер. Может они были толковыми штурманом и инженером, но в выводах аварийной комиссии написано в одном из первых пунктов: «экипаж не имел первоначального лётного образования». При советском, «тоталитарном» режиме такого просто не могло быть, по определению. Там всё было очень строго. Пять лет не летаешь, пилотское свидетельство пропало. Хочешь летать, иди, будь добр, опять учись в лётном училище. Лётные училища были только государственными, и ни какими другими быть не могли. Сейчас, в эпоху всеобщей коммерциализации, какие-то мутные частные конторы обучают кого-то, выдают липовые пилотские свидетельства, потом их берёт за нежное вымя ФСБ, и полетели по всей России телеграммы: «Пилотские свидетельства такие-то считать недействительными, от полётов отстранить, и т. д. и т.п....». А тут на всю Россию прогремел какой-то перец, который вообще нигде не учился, «наблатыкался» на авиасимуляторе, диплом где-то купил, потом полетал на авиатренажёре, потом поработал в маленькой авиакомпании, перешёл в большую. За её счёт переучился на солидный лайнер, и летал себе правым лётчиком потихоньку, пока в очередном рейсе при входе в воздушное пространство моей родной нэньки-Украины не ляпнул в эфир: «Слава Украине!». Копнули компетентные органы поглубже, а там — диво-дивное. Этот хлопчик от суда ушёл, правда, обязали вернуть авиакомпании деньги, потраченные ею на переучивание этого деятеля, поскольку, согласно контракта он не отработал положен-

ный срок. Этот «авиатор» сейчас сбежал на Украину, чтобы деньги не платить. Теперь работает пилотом в одной из тамошних авиакомпаний. Весело?! Очень!

Несчастный АН-148 взлетает с Подмосковного аэропорта. До этого, в нескольких полётах, экипаж включал обогрев приёмников полного давления, а тут не включил. Как они там выполняли карту контрольных проверок, видимо знает только комиссия по расследованию. Хотелось бы узнать режим труда и отдыха этого экипажа накануне гибели. После взлёта разница в показаниях скорости у обоих пилотов огромная. Ну, ты же взлетел, родной, у тебя топлива на борту навалом, погода позволяет, движки работают нормально, автопилот машину держит. Стань в круг, доложи диспетчеру, успокойся, по тебе же зенитки не лупят! Если включить обогрев ППД, несколько секунд, и всё образуется. Командир, бывший лётчик ВКС (вроде дальняя авиация), второй пилот из стюардов, но довлеет над командиром. У него вроде налёт на этом типе воздушного судна больше. А дальше всё просто и трагично: разогнали скорость, выскочили под облака, а земля уже вот она, рядом. И улетели их бессмертные души на встречу с богом. И правые, и не правые, и не виноватые ни в чём.

Интересно, я говорю об этих двух случаях с самолётами, кто и на каком основании формировал эти экипажи, какой у них (у экипажей) был режим труда и отдыха перед этими крайними полётами, и хотелось бы знать, кто за всё это ответит? Или на лётчиков всё свалим, они уже с того света оправдаться не смогут.

А дела вертолётные обстоят примерно так же. Вот представьте себе. Где-то в Хабаровском крае собираются тренироваться на вертолёте МИ-8, выполнять заходы на одном двигателе. Чтобы не занимать аэродром, тренируются с площадки, что находится рядом с аэродромом. А неподалёку от площадки торчит в небо вышка-ретранслятор с растяжками. Высота этого сооружения примерно 175 метров. И облачность закрывает эту вышку до высоты метров 120. Одного лётчика потренировали, и он после посадки вышел из вертолёта и пошёл домой, чтобы не сидеть балластом в грузовой кабине. Ему повезло, я бы на его месте пошёл прямо в церковь и поставил огромную свечку за спасение своей души и свечки за упокой товарищей, которые остались тренироваться. А ведь на борту присутствует проверяющий, то есть опытный лётчик, который руководит процессом тренировки. После очередного взлёта несчастная «восьмёрка» начинает отворот в сторону вышки, которую они не видят. И естественно, вертолёт находит эту вышку на высоте примерно 145 метров. Задевает лопастями и падает на землю. На борту никто не выжил. Ну, эта же вышка появилась рядом с аэродромом не за одну ночь, она там, наверное, уже несколько лет торчит! Я, не хвастаясь, скажу, что до сих пор помню все высотные препятствия в районе аэродрома: азимут (направление на них), удаление от КТА (контрольной точки аэродрома), высоту препятствия, и что это — труба ГРЭС, антенна на Миша-Яге, здания обсерватории, ЛЭП через речку, антенна

на главпочтамте и т. д. и т. п. не хочу ничего плохого сказать о коллегах, что сложили головы где-то в Хабаровском крае, но уж если вы собираетесь тренироваться на одном двигателе, а высота полёта по кругу при таких тренировках не менее 300 метров, если мне память не изменяет, и вы ползаете на меньшей высоте и потому не видите вышку, вы бы хоть выполняли маневрирование не в её сторону, и постоянно контролировали своё место по земным ориентирам. А так… Ну вот кому теперь жаловаться, и что теперь объяснять. Людей уже не вернуть.

А последний случай меня вообще добил. На всю страну, аж телевизор дымится. На Ванкорском месторождении взлетает МИ-8МТВ авиакомпании «Ю-Тэйр вертолётные услуги» с вахтой. А за несколько минут до этого с соседней площадки взлетела такая же машина, но с грузом на внешней подвеске. Погода на момент события — прекрасная. Я сам видел клубы чёрного дыма на месте падения вертолёта на фоне синего ясного неба. То есть погода никак не ограничивала видимость для экипажа. Это же надо было догнать и на развороте в наборе высоты въехать лопастями несущего винта в подвеску впереди идущего вертолёта. У меня, как у профессионального вертолётчика, это в голове не укладывается. У пилота на голове авиагарнитура, ты прекрасно слышишь радиообмен, кто и откуда взлетел, и куда пошёл, на какой высоте. Сопоставь эту информацию со своим курсом взлёта, высотой своего полёта, сопоставь его линию пути с учётом своего маневрирования, в конце концов, перед началом маневра (разворота) поверни голову в сторону разворота и убедись, что маневр можно выполнить безопасно. Ведь на МИ-8 (и его модификациях) прекрасный обзор из кабины, тем более вас там три гаврика, и вы сидите в один ряд, а три пары глаз, это всегда лучше, чем одна. А дальше произошло, то, что произошло. Вы видели место падения? Маленький выгоревший пятачок и в нём то, что осталось от редуктора. То есть вертолёт упал вертикально, ведь без лопастей он летать не может. Топлива на борту много, он ведь только взлетел, а температура горения керосина, если не ошибаюсь 900 градусов. Там и опознавать нечего. Шансов ни у кого не было. Я потом посмотрел специальную документацию, всё оказалось так, как я и предполагал. Дело в том, что когда лопасти несущего винта вертолёта бьют по какому-нибудь препятствию, они не разлетаются, как стеклянные. Там, внутри лопасти, стальной лонжерон, поэтому лопасть от удара теряет какую-то свою часть (законцовки или отсеки), но лонжерон чаще изгибается, как серп, и вот этот бешено вращающийся серп лупит по всему, до чего достанет. Чаще по пилотской кабине и по хвостовой балке, которая отлетает вместе с хвостовым винтом. Хвостовую балку вместе с хвостовым винтом и намотанными на него тросами внешней подвески нашли в 115 метрах от того места, где сгорел фюзеляж.

Очень жалко молодых красивых ребят вахтовиков. В репортажах по телевизору показали, какими они были. Жаль и экипаж. Я видел в интернете фотографии экипажа. Но не помогли шесть тысяч часов налёта ко-

мандира и его две тысячи триста часов налёта в качестве командира экипажа. Одна ошибка, и за неё заплатили страшную цену. Мне больно и обидно от безысходности. На ровном месте, на исправной машине, в хорошую погоду, и вот так…

Я ведь всё это через себя пропускаю, сравниваю, вспоминаю. Я ведь тоже мог влететь лопастями своей «шестёрки» во внешнюю подвеску другого вертолёта. Спасло то, что радиоэфир слушал, сопоставил свою линию полёта и линию полёта вертолёта на пересекающемся курсе, правда погода была «бяка» (низкая облачность, сильный дождь, ограниченная видимость), но успел просчитать, увидеть, и выручила хорошая реакция, а то бы тоже догорал вместе с экипажем посреди тайги. Да и препятствия эти поганые спиной, задницей чуешь, когда ползёшь в серенькую погоду. Либо не снижайся, либо обойди стороной, либо ползи на брюхе, но только чтобы их видеть. Знаешь, где эта чёртова вышка-ретранслятор торчит, а у неё ещё и боковые растяжки тянутся чёрте куда, лишь бы не зацепить. Я не говорю, что я такой супер лётчик, но раз живой и пишу эти записки, значит, всё сделал правильно, и меня миновала эта горькая чаша, что испили до дна ушедшие экипажи. Им меня уже не услышать, да и что им мои слова. Они уже держат ответ перед Всевышним.

А участившиеся случаи авиационных происшествий на разных типах воздушных судов? Вон опять в Таджикистане, в горах при грубой посадке развалился МИ-8АМТ на части, унеся жизни двух членов экипажа и трёх пассажиров-альпинистов. Это говорит о том, что неладно что-то в «Датском королевстве». Хоть Таджикистан — это другая страна, но чувствую, что их лётчики учились где-то в России, если ещё не в Советском Союзе. И хоть как не мощна была та база, та основа, на которой стояла вся лётная подготовка, вся система, но и она имеет не беспредельный запас прочности. И начинает давать сбои, что мы и видим по всем этим репортажам и новостям из телевизора. А я ещё имею возможность в этом убедиться, читая определённые документы. Бог с ним, с Таджикистаном, меня гораздо больше интересуют дела российские. Да, наверное, не только меня, но думаю, что и всех, кто, так или иначе, связан с авиацией.

Уж сколько лет все специалисты взывают к нашему «светлейшему» Владимиру Владимировичу с просьбой воссоздать Министерство гражданской авиации, чтобы управление отраслью, подготовка кадров, инспекция по безопасности полётов были в одних руках и работали, как единый механизм. К примеру, сейчас в каждой авиакомпании своё РПП (руководство по производству полётов). Но всё бесполезно. Президента окружают такие деятели от авиации, как Мантуров, Нерадько, Погосян и прочая, прочая. Сколько президент подписывал бумаг, чтобы довести до ума перспективный двигатель НК-93, а двигатель прячут от президента подальше, когда он бывает на авиасалонах или авиазаводах. Постоянно откладываются сроки начала изготовления транспортного самолёта ИЛ-112, который должен заменить старенький АН-26. Обещали сделать самолёт ИЛ-114,

и только два года выбирали завод. Путин опять выделяет Мантурову 85 миллиардов рублей на доводку пресловутого «Суперджета». Только он теперь станет короче (всего 75 мест вместо 100). Но специальный лётный отряд (президентский) это «чудо» не берёт, поскольку самолёт почти на девяносто процентов состоит из импортных комплектующих, и хрен его знает, что там зарубежные спецы заложили в эту электронику и авионику.

Знаете, мне иногда хочется, чтобы западные санкции полностью остановили полёты «Боингов» и «Аэробусов» российских авиакомпаний. Самолёты зарегистрированы где-то на Виргинских островах или острове Джерси (в офшорах), лизинговые платежи идут в валюте через иностранные банки. Просыпаемся утром, — бах, а у нас нет гражданской авиации! Свои ТУ, ИЛы, ЯКи мы уже давно не выпускаем в массовом количестве. В Советском Союзе вся гражданская авиация была родная, отечественная, из отечественных комплектующих. К примеру, было выпущено до тысячи штук самолётов ТУ-154. В 1976 году, если не ошибаюсь, «Аэрофлот» перевёз сто миллионов пассажиров! Сорок процентов мирового авиапарка вертолётов были наши вертолёты. А потом тот же Димон Медведев заявил, что мы всегда можем купить необходимые самолёты за рубежом. Как Чубайс, Христенко, Мантуров, Погосян и иже с ними гробили наше гражданское авиастроение. Представляете, фирмы «Боинг» и «Аэробус» выпускают по 360 пассажирских самолётов в год, а наши, все вместе, от силы десяток. Уже всё лётное образование в России заточено под использование иностранной авиатехники. Я видел репортаж из Ульяновского авиаинститута. Машина первоначального обучения — «Цессна», далее швейцарский «Даймонд-42». Кругом тренажёры импортные, все учат «аглицкий» язык. Хрен с вами, знание английского ещё никому не помешало, но если дядя Сэм осерчает и всерьёз возьмётся за дядю Вову, на чём вы будете летать, дорогие мои?! В нашем несчастном «Комиавиатрансе» эксплуатируются полтора «Эмбрайера-145». Одно только колесо от него стоит пять тысяч долларов. Тут у самолёта движок заклинил, так мы остались без зарплаты. Пока нашли деньги, пока оплатили, пока привезли, пока заменили. Теперь наши «фюреры» мечтают взять пресловутый «Суперджет», там тоже керогазы (движки) SAM-146, французские.

Нет внятной государственной политики в области гражданской авиации. В СибНИИ ГА проводятся работы, чтобы старый добрый самолёт местных воздушных линий ЯК-40 возродить к жизни. Только не с тремя двигателями АИ-25, как при СССР, а с двумя, но более экономичными. Я об этом говорил ещё лет пятнадцать назад. Планер у самолёта отличный, прекрасная аэродинамика, поставь два нормальных «двигуна», убери воздухозаборник третьего, и летай себе на здоровье. Дошло до кого-то! Но опять же ставят движки американские. Значит, нас опять будут держать за горло. Тот же СибНИИ ГА проводит опытную эксплуатацию самолёта ТВС-2ДТС, замена старенькому АН-2. Но движок и винт американские, фирмы «Хонивелл». Цена одной такой «птички» порядка 180 миллионов рублей. Ничего

себе самолётик для сельской глубинки! Это какая же региональная авиакомпания потянет такие расходы?

Есть прекрасные наши разработки — ТУ-204, ТУ-214, ТУ-334, ИЛ-96-400М, но этих самолётов — капля в море, а ТУ-334 вообще не выпускают. Для местных воздушных линий прекрасно подошли бы БЕ-32, «Рысачок», но двигатели, двигатели!!! Мы катастрофически отстаём в линейке авиадвигателей небольшой и средней мощности. В Перми на Уральском заводе гражданской авиации будет производиться по лицензии чешский Л-410, но с нашими двигателями ВК-800С. Где эти двигатели? Когда мы их увидим? И, нафига, нам эти устаревшие «Элки» (Л-410), когда есть свои разработки. Показали, как на Чукотке для местных воздушных линий приобрели несколько DHC-6 «Твин отер» (двойная выдра). Кстати сказать, прекрасный самолёт, летает в Антарктиде, Арктике, на Аляске, может сесть, куда захочешь. В аэропорту Лукла (в Непале) садится на горбатую полосу на высоте более четырёх с половиной тысяч метров. Шасси не убираются, да и не надо, толстые колёса большого диаметра, но низкого давления, позволяют сесть на любую помойку. Мы, которые гордимся такими действительно прекрасными машинами, как ТУ-160, ТУ-22М3, СУ-57 и прочая, прочая, что сами не можем сделать такую летающую машинку?! Ребята, это же не серьёзно. Или воли государственной нет — поднимать отечественное гражданское авиастроение? Или, всё-таки, правда, и мы колония американских хозяев? И нам запрещено делать гражданские самолёты? Товарищ Мантуров так светился от счастья, когда представлял новый президентский лимузин «Аурус». Про машину ничего сказать не могу, как то не сподобился поездить. Но вот хотелось бы, чтобы тот же Мантуров так же светился от счастья, докладывая президенту, мол, выпустили за год десять штук ИЛ-96-400М, сорок — ТУ-214, шестьдесят — ИЛ-114, шестьдесят — БЕ-32. Кстати, я знакомился с биографией господина Мантурова. По образованию — социолог, но каким-то непонятным образом всё время ошивается около авиации. Первая должность — зам. директора Улан-Удинского авиационного завода, а дальше коммерческий директор Московского вертолётного завода, член совета директоров «ОКБ Сухой», член совета директоров «ОАО Камов» и т. д. и т. п. Творческий вклад в авиацию: снижение индуктивного сопротивления лопасти вертолёта путём снабжения законцовки лопасти специально профилированными поверхностями. Соавторами Мантурова по данному изобретению стали его коллеги-руководители и конструкторы. Интересно, хлопчику хоть показали, где в вертолёте находится та деталь, что является темой изобретения. Должности менял, как перчатки, список внушительный, и вот, наконец, дорос до Минпромторга.

Но даже если на авиазаводы деньги возить вагонами, самолёты от этого не появятся. Станочный современный парк за день не появится. Сейчас даже не станки, а обрабатывающие трёхмерные центры с пятикоординат-

ным цифровым управлением, тоже, кстати, импортные — изготовитель такого центра запросто может знать, что там такое, на этом агрегате вытачивают эти русские в данную минуту. Да и люди, умеющие строить самолёты любого класса, как грибы после дождя не растут. Раньше при каждом авиазаводе был свой институт и техникум. Даже если на отдельных авиастроительных предприятиях картинка более-менее нормальная, то в целом наше авиастроение получило такой сокрушительный удар на разрушение, что не скоро оправится.

Да и качество подготовки выпускников-лётчиков оставляет много вопросов. Я об этом уже говорил. Я не нагнетаю, не сгущаю краски, просто реально смотрю на вещи, очень много просматриваю материалов в интернете, в прессе. Вы представьте, в Омском лётно-техническом колледже имени Ляпидевского зарплата пилота-инструктора всего 25 тысяч рублей в месяц. Один исправный вертолёт МИ-8 (и это машина для первоначального обучения!), два пилота инструктора и техсостава — раз, два и обчёлся. Пацаны по три года учатся, а к живому вертолёту так и не подходили. Мне кажется, что систему подготовки будущих вертолётчиков сознательно и целенаправленно гробят. Мне есть с чем сравнивать, всё-таки училище закончил с красным дипломом. И если в то время, когда я начал летать после училища, не было на борту такой автоматики и электроники и всяких навигационных прибамбасов, как сейчас, но мы с работой справлялись. А объёмы работ были — не сравнить с нынешними.

А раз я то и дело слышу обо всех этих вертолётных страстях с экрана телевизора, да ещё и читаю специальную документацию, то я делаю простой вывод: неладно что-то в «Датском королевстве»! И надо в нём много чего подправить. Но для этого нужны профессионалы и воля государева. А с тем и другим — большие проблемы.

«Есть только миг между прошлым и будущим...»

Как часто мы уходим в никуда,
Уходим и надеемся на чудо,
Уходим, оставляя навсегда,
Надежду, что нас кто-то не забудет.

Одним из преимуществ небольших городков, таких как Печора, является то, что их можно пройти пешком, не прибегая к помощи общественного транспорта. Правда, между речной и железнодорожной частями города надо ехать на автобусе, но путь от железнодорожного вокзала до аэропор-

та со всеми остановками и стоянками занимает от силы полчаса. Согласитесь — время просто смешное для жителей российских мегаполисов, где люди добираются от дома до работы и обратно с пересадками, на нескольких видах транспорта, и тратят на это ежедневно несколько часов.

Путь от порога моей квартиры до порога моего кабинета, в здании аэропорта, это 998 шагов. Я по этой дороге хожу многие годы, и когда летал, и когда перешёл к работе на земле. Когда идёшь один по знакомой дороге, по которой проходил тысячи и тысячи раз, то волей-неволей мысли как-то отвлекаются от дороги и думается обо всём, обо всём. Не важно, какая погода на улице — летний зной, зимняя стужа, весенняя слякоть или осенний листопад.

Я всегда выхожу из дома без пяти минут семь утра. Иногда, идёшь в аэропорт, и тебе по дороге не попадается ни одного человека, ни одна машина не проедет, даже порой собак не видно и не слышно. И тогда невольно закрадывается в голову шальная мысль, а может, в этом городе вообще нет людей, и я один в этих улицах и переулках, и слышен звук только моих шагов, хотя я вообще стараюсь ходить бесшумно. А может я один на всей планете Земля? Но потом я слышу, как далеко за аэропортом загудел локомотив на железной дороге, на дальнем перекрёстке мелькнул свет от фар машины, где-то залаяла собака. На душе отлегло — нет, я не один, да и как это может быть, если пять минут назад моя жена закрыла за моей спиной дверь квартиры.

Говорят, если хочешь рассмешить бога, расскажи ему про свои планы. Поэтому говорю осторожно, если всё будет нормально, то через полгода мне, я на это надеюсь, будет шестьдесят лет. Никаких планов на будущее я не строю, я просто живу, и в какой-то мере стараюсь радоваться жизни. Дотянул до вечера — хорошо, а встретил рассвет — вообще, слава богу!

Ещё утром, за завтраком, я услышал, как слегка завибрировали оконные стёкла и донёсся звук. Я его сразу узнал, но промолчал. А когда вышел из дома и пошёл на работу, набирая очередную, почти тысячу шагов, звук повторился. Только теперь он был не приглушен стенами дома и стёклами окон. Он лился с небес свободно и победно. Этот звук я ни с чем не спутаю. Водопадный рокот органного звучания с лёгкими переливами может принадлежать только одному самолёту. Самолёту моего детства. Сейчас его модификации называются ТУ-95МС и ТУ-142М. Когда мне было годика полтора и папа с мамой привезли меня в Узин, большое село, где родилась моя мама, я впервые услышал этот звук. А чуть позже, когда подрос, то увидел и сам самолёт. Звук этой машины всегда идёт со мной по жизни рядом, и никогда не оставляет меня равнодушным.

Вот и сейчас, я замер на тротуаре, поднял голову к небу, пытаясь разглядеть в вышине знакомый силуэт. Но бесполезно, десятибалльная облачность сплошь закрывает небеса, но я слышу тягучий рокот восьми спаренных винтов, они и создают этот звук, не похожий на звук полёта ни одного самолёта.

Вы только представьте, звук пролетающих самолётов, а ТУ-95-ые по одному не ходят, способен мгновенно вернуть тебя почти на шестьдесят лет назад, в твоё далёкое-далёкое детство, словно волшебная машина времени. И память, память оживляет то, чего давно уже нет.

Шершавые ладони бабушки, которыми она поглаживает меня по голове, совсем рядом раздаётся смачное сопение коровы и аппетитное похрустывание травы, которую наша Квитка уплетает, как резвый живой комбайн. А бабушка говорит: «Дывысь, Сашик, якый самолёт!». И ты видишь огромную машину, которая с тяжёлым гулом идёт на взлёт. Восемь винтов поют, как органные трубы. Фюзеляж, сверху серебристый, а снизу палевобелый. Это я потом, уже взрослым, изучил, что эта специальная краска защищает экипаж и самолёт при взрыве ядерной бомбы. Ты завороженно смотришь, как огромная махина уходит в небо, и её силуэт размывается на фоне слепящего солнца.

Я засыпал под гул двигателей этих самолётов. У них ночные полёты, а мне спится спокойно, потому что они летают. Да и не только мне, вся страна спала спокойно, пока они летали. Дядя Миша, бабушкин двоюродный племянник, летал на ТУ-95. Иногда он приходил к нам после полётов, садился, уставший, на скамейку в хате, потом доставал из планшета большую шоколадку в станиолевой фольге и протягивал мне с улыбкой: «На, Санько, это тебе от зайчика! Пока ты тут спал, мы „за уголок“ сходили». Я не понимал по малолетству, что значит «сходить за уголок». Это потом уже узнал: взлёт с Узина, потом на север и вокруг Кольского полуострова и Скандинавии, в северную Атлантику. Это, чтобы нашим заклятым «партнёрам» на той стороне океана жизнь мёдом не казалась. Дядя Миша, моргая покрасневшими глазами, глядел на бабушку, скрёб пальцами отросшую щетину на лице, и просил: «Тётя Фрося, налейте стаканчик». Бабушка наливала ему из графинчика самогон, он его, крякнув, выпивал, похрустел малосольным огурчиком и говорил: «Всё, пошёл отсыпаться». А мы с бабушкой и дедушкой глядели ему вслед. А бабуля бормотала себе под нос: «От, работа у лётчиков!», и вздохнув, перекрестила дядю Мишу в спину. А дед, взъерошив седой чубчик на макушке, говорил, глядя на меня: «А може и наш будэ лётчиком?». Бабуля тоже глянула на меня: «Та, хто его знае, кым вин буде?». Но кто то, там, на верху, уже знал про мою дорогу, только я этого пока ещё не ведал.

Папа, когда приходил с работы, тоже приносил мне гостинец «от зайчика». Я уже ждал, когда он придёт и крутился возле двери. Когда в дверном замке проворачивался ключ, я тут как тут. Батя, большой-большой, всем детям папа кажется очень большим, в рабочей одежде, пропахшей солярой, железом, маслом, вообще тепловозом, не торопясь входил в дом, увидев меня, всегда поднимал на руки, и, улыбаясь, доставал из рабочего чемоданчика, в котором он носил на работу «тормозок» (еду, чтобы поесть на тепловозе, ведь смена длится 12 часов), пару конфет, и с улыбкой говорил: «На, сына, это тебе от зайчика!». Мама за моей спиной с улыбкой го-

ворила: «Он уже почти час возле двери крутится, всё ждёт гостинец от зайчика!». Каких только конфет ни довелось мне попробовать за всю дальнейшую жизнь, но вот эта марка — «от зайчика», самая вкусная.

Школьные годы чудесные пролетели, как один миг. Сентябрь 1966 года, все нарядные, нарядные первоклассники с букетами. Школьные классы утопают в цветах. У нас, в 1-ом «Б» — сорок один головастик. Чистые, светлые классы, школьная парта, пахнущая свежей краской, и новенький школьный ранец, в котором столько всего интересного. А в отдельном мешочке, чернильница — «непроливашка». И что, правда, «непроливашка»? И из неё чернила не выливаются? Не может быть, надо попробовать. Попробовал, теперь парту надо отмывать самому. Хорошо, на форму не попало! Зато попало дома от мамы. Я, когда слушаю, как трудно сейчас собрать ребёнка в школу, сколько для этого нужно денег, немножко фигею! Нас, ребятишек из детского сада, в июне 1966 года всех привели в ту школу, где мы будем учиться целых десять лет, и каждому малышу старшеклассник-выпускник вручил новенький ранец. В этом ранце было всё: и тетради, и ручка, карандаши, пенал, первые учебники. Я потом, всё лето до школы, заходил в кладовку, где стоял мой новенький ранец, обнюхивал его, как он вкусно пахнет, доставал всё, что там сложено, внимательно, в тысячный раз, рассматривал и канючил: «Мам, ну когда будет это первое сентября, и я наконец-то пойду в школу?!».

Сейчас смотрю на фотографию в детском альбоме, где наш 1-ый «Б» с первой учительницей Галиной Афанасьевной Савостиной стоит на крылечке школы. Седой лётчик-пенсионер тихо улыбается про себя. Ах, вы школьные годы чудесные. Наступает момент, ты подрос, вытянулся, и в голове уже не формулы и правила, а та девочка, что сидит в среднем ряду, чуть впереди твоей парты. И ты видишь только её милый профиль, когда она поворачивает свою прелестную головку к своему соседу. А за окном бушует весна, цветут яблони в школьном саду, и что там говорит у доски любимая учительница математики Зоя Ивановна, тебе по барабану, ты краем глаза видишь лишь только, как тоненький пальчик крутит локон волос возле виска. Пока до твоего сознания не дойдёт строгий голос: «Саша, ты так и будешь сидеть над уравнением, уже пол урока прошло…». Красота!!! Хочется жить и петь.

Когда я сейчас слышу по телевизору о подростковой депрессии, о попытках суицида, меня даже оторопь берёт. Господи, какая у меня могла быть депрессия в 14 лет?! Надо мопед собрать из старых запчастей, да не просто собрать, а чтобы он завёлся, и, пыхая синим вонючим дымом, грохотал на весь двор, потому, как глушителя нет, и проехать под окном девочки из соседнего дома, что живёт на первом этаже и очень тебе нравится. А её папаша грозится из окна и кричит, что если он меня поймает, то этот мопед разломает об мою голову. А ещё надо успеть в авиамодельный кружок, а потом в футбол погонять, а уроки ещё не сделаны, мама скоро придёт с работы, а я ещё картошку не сварил. Какая, на хрен, депрессия,

когда дел не в проворот?! В осеннем дворе одуряюще пахнут прелые листья, тянет ароматным дымком от костров, где эти листья жгут, приветливо светятся окна в домах, надо девочку проводить до её дома, успеть долететь до своего, потому как: «Чтобы в девять часов вечера был дома. Ты слышишь меня, Саша?». Слышу, мама, слышу, и обязательно буду, чтобы ты не сердилась!

Ах, школа, школа — десять лет, как один день! Выпускной вечер, встреча рассвета, девочки, все красивые, как невесты. И ты думаешь, вот оно, главное дело сделано, школа позади! Шевчук, ты ей богу, как дитё малое. Преодолена только первая, и самая лёгкая ступенька, а впереди этих ступеней — мама, не горюй! Не промахнись, Акела!

Лётное училище, это вообще другой космос. Бывало по всякому — и трудно, и горько, и кисло, и весело! Но почему-то вспоминается только хорошее. А чего там, молодой, здоровый, все тридцать два зуба на месте, сердце, мышцы — всё работает как часы. Правда, первые полгода всё время жрать, именно жрать, а не кушать, хотелось смертельно. Нагрузки приличные, организм «ишшо растёть». Главное — добраться до вертолёта, доучиться до него, освоить всю эту теорию и подняться в небо. Как оно, примет меня или нет? Всё получилось, я сделал правильный выбор, я буду лётчиком! Как огненные искры в ночи, так и просверки памяти. «Курсант Шевчук, расскажите мне устройство двухскоростного нагнетателя, двигателя АШ-82НВ», — это Иван Иванович Сухих, преподаватель авиадвигателя. Я ни за что не шагну в эту бездну, за борт самолёта! Я боюсь, ой, мама! Шагнёшь, а куда ты денешься! Захотел быть лётчиком, вот и попутного ветра тебе в попу, синяя птица. Говорят, что сейчас слушатели Омского лётно-технического колледжа, где готовят вертолётчиков для гражданской авиации, с парашютом не прыгают. Если это правда, то пацаны очень много потеряли. Для становления характера, и чтобы почувствовать себя мужчиной, парашютные прыжки — «очень пользительно». Как в анекдоте: «Какие ощущения от первого прыжка? Почувствовал себя птицей! То есть? Лечу и гажу, лечу и гажу…».

Первый самостоятельный полёт — это песня. Я уже писал об этом подробно. И теперь, как бы там не меняли даты праздников в календаре нынешние руководители, для меня один, и на всю жизнь, праздник — «День Воздушного Флота СССР» — 18 августа. И плевать, какой это день недели, всё равно накачу рюмашку. Потому что это и день моего первого самостоятельного вылета — 18 августа 1977 года. Я живу по своему календарю, и плевать, нравится это кому-то или нет.

Училище окончено. Новенькое пилотское свидетельство, новенькие золотые погоны с эмблемой «Аэрофлота» — золотые крылышки с серпом и молотом. Шагай, парень! Перед тобой вся страна, выбирай. И выбрал-таки, попёрся на северА. Ни о чём не жалею, ни одной минуточки.

И понеслось. Полёты, полёты, полёты. До упаду. Минуты складываются в часы, часы — в саннормы, саннормы — в тысячи и тысячи часов полётов.

Всю эту работу я подробно описал в предыдущих рассказах. Вроде только вчера начал летать, а вот оно — заходите на посадку и больше вылетов не будет! Как так? А вот так, хватит, отлетался. Боже, как же иногда хочется снова взлететь в небо. Эта тоска по небу, по полётам, отдаётся в сердце сладкой болью воспоминаний. Опять хочется увидеть убегающую вниз землю, ощутить вибрацию вертолёта, почувствовать себя могучим, как молодой бог. Одному движению твоей руки подвластны могучие силы, и только от тебя зависит, как этими силами распорядиться. Все начальники, все руководящие указания остались там, далеко внизу, на земле. А здесь, в небе, ты первый после Бога, и ничего лучше на свете, чем твоя работа — люди не придумали, по крайней мере, для меня.

Я вдруг подумал, вот сейчас, 26 октября 2018 года, исполнилось сорок лет, как я пришёл работать Печорское авиапредприятие. Боже мой — сорок лет! Если считать работой и училище, а это тяжёлая работа — выучиться на лётчика, получается, что я с 17 лет работаю. Работаю и работаю, прерываясь только на отпуска. Учитывая лётный стаж, когда год идёт за два, мой общий трудовой стаж получается таким же, сколько я прожил на белом свете. Это надо же — с горшка на работе! И если честно сказать, малость устал уже. Вроде, на нынешней работе я мешки не таскаю, кирпичную кладку не кладу, да и у мартена не стою. Но видимо сказывается возраст. Можно было бы уйти — с лётной пенсией с голоду не помрёшь. Но я привык к людям, к этой, порой бестолковой конторе под названием «Авиация», будь она неладна. Дома, в четырёх стенах, я с ума сойду, или запью. Не запью, конечно, если до сих пор не спился, значит, дальше выдержу. Но когда вот так, беспардонно, хотят повысить пенсионный возраст, меня это бесит. Причём всё наше продажное телевидение на всех каналах показывает бодрых бабушек и дедушек, которые горят желанием работать до гробовой доски. «Товарисьч» Познер, гражданин неизвестно какой страны (у него три паспорта в кармане), так и заявляет: «Я не понимаю, как можно не хотеть работать после 55 лет?». Он же за свою жизнь ничего тяжелее ручки и микрофона в руках не держал, а всё туда же. Работничек, гражданин мира! Вы бы, граждане правительство и депутаты, спросили настоящих работяг, что они думают по поводу ваших законодательных кульбитов! Боюсь, вам могут дать в морду.

Я по привычке каждый день заглядываю в почтовый ящик, хотя знаю, что там могут появиться только платёжки за ЖКХ. Тех людей, которые могли бы мне написать, уже нет на свете. Да и мамулей, пока она была жива, последние годы мы говорили только по телефону. Мамины руки уже плохо её слушались, чтобы писать письма, да и почта, хоть Украины, хоть России, работала из рук вон плохо. Письмо могло идти неопределённо долго, а то и вовсе затеряться. Теперь уже некому писать письма. Только телефонные звонки немногочисленным друзьям. Нас было четыре друга. Осталось только двое. Он на Украине, а я здесь — в Печоре. Когда теперь свидимся, никто не знает. И свидимся ли? Я же говорю, встретил рассвет, спасибо тебе, Господи!

Если бы не моя жена Танюша, не знаю, как бы я дотянул. И уколы, и компрессы, и перевязки, и давление зашкаливает, надо померить, и таблетки всякие. Вот так и тяну на бреющем до аэродрома. Только где он, этот аэродром? Я по жизни стараюсь быть оптимистом, но иногда мрачным мыслям трудно противостоять. Недавно ушёл из жизни мой коллега, тоже летал в нашей эскадрилье на МИ-6. Не дотянул он и до 61 года. Снаряды падают всё ближе. Когда прилетит твой снаряд, Саня? Я стараюсь об этом не думать, но всё равно дурные мысли нет-нет, да и прорвутся.

Уж скольких людей я потерял на жизненном пути. Родные мои — мама, папа, бабушки и дедушка (деда Шуру, в честь кого меня и назвали, я никогда не видел, он пропал без вести в боях Великой Отечественной), это понятно. Родная кровь, это родная кровь. Их всегда будет не хватать. Но в жизни встречались люди, с которыми, вроде, и немного общался, но они оставили такой след в твоём сердце и в твоей душе, что их всегда будет не хватать. Это как далёкие звёзды. Их уже давно нет во Вселенной, а свет их всё ещё летит в пространстве. Так и люди. Давно уже нет человека, а как его не хватает тебе. Поговорить, рассказать о том, что болит, спросить совета, да просто посидеть рядом, помолчать. Но туда не докричишься.

Я как-то перестал посещать наши лётные застолья, проводы на пенсию или юбилеи. Я уважаю всех этих людей, но те, с кем бы действительно хотелось поговорить по душам — они далеко. Либо действительно далеко — в другом городе, в другой стране, либо их уже нет на земле, и они остались только в моей душе и памяти. Вот поэтому и не хожу никуда, чего память тревожить? Потом ночью себе места не найдёшь, никакая водка не поможет.

А теперь уже не вернуться мне в мой родной город Кривой Рог. С этими дурными украинскими порядками, когда для въезда на Украину нужен вызов, могут и не пустить на мою малую родину. Откуда вызов, с того света что ли заказывать? Цель приезда — проведать могилы родителей! Больше мне ничего не остаётся. Если буду жив, мы с женой моей поедем, потому что одному мне такую дорогу уже не осилить. Раньше, когда была жива мама, я знал, что надо вытерпеть всё: и эту дальнюю дорогу, украинских таможенников и пограничников в поезде, проверку чемоданов, а зачем вы все эти лекарства с собой везёте, а пересчёт денег, чтобы всё сошлось до рубля, а в последний раз ещё и появилось СБУ (служба безопасности Украины). Надо сидеть спокойно, не возмущаться. Надо, ведь мама ждёт, уже ночей не спит, ждёт, пока её сыночка, лётчик недоделанный, с невесткой проедут через границу. Теперь мамы нет, и у меня осталась только одна цель — навестить её могилу, и бабушкину рядом. Да съездить на другой конец города, проведать могилу отца и другой бабушки. Если доживу, надо будет на следующий год памятник на могиле мамы и бабушки поставить. Не стало мамы, и дом опустел. Без человека это просто стены. Двоюродная сестра, даст бог, квартиру продаст, хоть какая-то помощь ей будет

от братца, который всю жизнь сидит на своём Севере. А ей по новым украинским законам до пенсии ещё работать и работать, если работа будет. Наши, российские государственные деятели, тоже хотят народу с пенсиями большую свинью подложить. С них станется. Хорошо, хоть я успел заработать лётную пенсию и смотрю на весь этот придурошный хоровод с интересом, чем всё это кончиться!

Как же мне всё-таки хочется вернуться в свой родной город. Иногда он мне снится, ведь сорок два года моей жизни прошли далеко от него. Хотелось бы побывать в селе моего детства, в Узине, сгонять в Кременчуг, где я впервые поднялся в небо. Пройтись по знакомым улицам, если они ещё остались в том виде, какими я их помню, и вспоминать, вспоминать.

«…жизнь моя, иль ты приснилась мне, будто я весенней гулкой ранью проскакал на розовом коне». Нет, не приснилась, она была, есть, ещё длится, я ещё надеюсь на что-то. Я ещё хочу снова подняться в небо, хотя бы раз. Миг между прошлым и будущим ещё не окончен.

Авиаторам Печоры —
с любовью и уважением.
Автор

Оглавление

Часть седьмая . . . 3
«Память» . . . 3
«Седьмое чувство» . . . 11
«Выбор не велик» . . . 16
«Страсти вертолётные» . . . 19
«В болоте» . . . 24
«Штурману посвящается» . . . 28
«Земной резонанс» . . . 34
«СеверА» . . . 36
«Кормилица» . . . 43
«Некоторые нюансы» . . . 48
«Слепой полёт» . . . 54
«Командир» . . . 60
«Забавно вспомнить» . . . 65
«Училище» . . . 69
Часть восьмая . . . 95
«Мы к вам заехали на час...» . . . 95
«Немного по сердцу царапнуло» . . . 101
«Моя война» . . . 110
«ВЛЭК» . . . 115
«Группа расшифровки» . . . 122
«Про кино» . . . 125
«Волшебство моего ремесла» . . . 134
«Работа, загляденье!» . . . 138
«Хата» . . . 141
«Как спалить вертолёт» . . . 147
«Бартер» . . . 149
«Тихий юбилей» . . . 152
«Ни дня без приключений» . . . 160
«Душа болит и сердце плачет...» . . . 171
«Ой, мороз, мороз...» . . . 182
«Судьба человека» . . . 186
«Двое» . . . 191
«Жалко маленького» . . . 194
«Не забывайте нас» . . . 198
Часть девятая . . . 202
«Республика, которой нет?» . . . 202
«Пошутил» . . . 213
«Мамин голубь» . . . 218

«Вертолёт, это я вам скажу...» 224
«Тренировка» 234
«Неужели купи-продаи победили?» 244
«Цвет ночи» 249
«День рождения бати» 253
«Везунчики» 258
«Чёрный квадрат» 267
«Артисты и лицедеи» 271
«Ну зачем тебе эти паруса, Саня?» 278
«Сто лет коту под хвост» 283
«Берёзовка» 289
«Неладно что-то в «Датском королевстве» 296
«Есть только миг между прошлым и будущим...» 304

Александр Шевчук

Записки пилота «Свинтопруля»

Книга 2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Работа пилота тяжёлого вертолёта — одна из сложнейших в мире. Многие тысячи часов, проведённых в северном небе, заставляют человека по-новому взглянуть на жизнь людей на земле и задуматься... Говорят, что любой человек может создать интересную книгу, если будет писать честно и от души. Автор старался писать именно так. А получилось или нет — судить читателям. Перед вами 7, 8, 9 части — это продолжение первой книги «Записки пилота «Свинтопруля» (6 частей).

ISBN 978-5-4493-7441-7