



Эпизод \[90й]////
ВИЗИТ-ЭФФЕКТ

- >> **Особый случай в полёте**
- >> **Мл. сержант Пётр Галага** (*продолжение*)
- >> **Благодарность, нестыковки, неясности, вопросы**
- >> **Ложь, обман – в афоризмах и диалогах из кино**

19 июня 1972 г. (понедельник)

— Ты всё-таки предпочитаешь ложь?

□□□□ — А ты прибегаешь к обвинениям, чтобы выяснить истину! Ги де КАР,
«Плутовка»

<<••>>

Пусть человеку нет никакой выгоды лгать – это ещё не значит, что он будет говорить правду: лгут просто во имя лжи.

Блез ПАСКАЛЬ

Вот у нас и первый серьёзный отказ в воздухе.

В самостоятельном полёте у младшего сержанта Петра Галаги при заходе на посадку не вышли шасси. Он доложил, что кнопка выпуска остаётся утопленной (что говорит о том, что система электрически запитана и сигнал на выпуск стоек пошёл), но горят красные лампочки убранного положения шасси, давление в гидросистеме нормальное (а вот это уже нонсенс).

Комэск капитан Мельников, бывший в эту смену РП, дал команду пройти над ВПП на высоте 200-300 м для визуального контроля стоек шасси. (Хотя, в скобках заметим: чего их контролировать, если курсант доложил, что на табло горят красные лампочки убранного положения стоек, а механические указатели стоек из своих гнёзд не вышли?)

Убедились – шасси полностью убраны. Попытка выпустить с помощью создания перегрузки успехом не увенчались. И РП дал команду выпускать шасси от аварийной гидросистемы.

Аварийно шасси вышли без проблем (значит, проблема в электрической, а не механической части системы). И Петро благополучно посадил Эл.

Самолёт тут же на стоянке поставили на козелки, подключили к нему АПА и машину УПГ (для создания давления в гидросистеме – двигатель-то не запущен) и начали гонять

стойки туда-сюда.

От основной гидросистемы шасси выпускались и убирались безупречно.

Тогда Элку отбуксировали в ТЭЧ¹ полка, где стали заниматься отказом более фундаментально: прозванивать электрические цепи, перебирать гидравлику.

В общем, так называемый «визит-эффект»! Когда отказ «плавающий», его причину, говорят инженеры, труднее всего выявить! А ведь у нас в полку совершенно новые самолёты, только-только с чехословацкого завода! Кабины ещё пахнут краской!

Вечером на разборе полётов капитан Мельников грамотные и хладнокровные действия Петра Галаги в воздухе поставил нам в пример.

Петро стоял, сияя, как новая копейка! Это был его день!

В конце Мельников, улыбаясь, спросил:

— А вот ты доложил, что кнопка выпуска шасси утоплена и не выскакивает. Как же ты её оттуда выковырял перед аварийным выпуском?

— А я, товарищ капитан, кратковременно выключил и потом включил АЗС «День».

Она и выскочила!

— Молодец! Догадался! — похвалил Мельников и объявил ему благодарность.

А я задумался! АЗСом «День»?

Интересно, интересно! Из курса авиационного оборудования Л-29 я помнил, что электрическая часть уборки и выпуска взлётно-посадочной механизации и тормозных щитков действительно запитана через этот выключатель. Но через него идёт и питание всех электрических пилотажно-навигационных приборов, таких как авиагоризонт АГД-1 и гироиндукционный компас ГИК-1. А что будет, если их обесточить в полёте, а затем снова включить? Да ведь...

Странно и непонятно —

«Канберра и на малой высоте?!»

После предварительной я в каптёрке из чемодана достал свой конспект по Авиационному оборудованию, и в Ленкомнате стал вчитываться в те материалы, что нам давал на лекциях подполковник Котлов.

Да, всё правильно, память меня не подвела, так и есть! Всё-таки самолёт и оборудование нам в училище давали хорошо! Следовательно, выключив и включив АЗС «День», Пётр, действительно мог вернуть кнопку выпуска шасси в исходное положение. Но! Кроме того, на время, не более 15 секунд (а на практике, 5-7 секунд) заставил бы работать по новой арретир гироскопа авиагоризонта и компаса. А компас, вдобавок, после включения его в работу надо было бы снова согласовывать, чтобы он правильно сориентировался по странам света, потому как шкалу уведёт в сторону. При полёте по кругу не заметить это было бы невозможно: указатель ПК оказался бы под углом.

Но Галага об этом ничего такого не говорил. Странно! А ведь это важно!

Не говорил, потому что его не спросили? Или потому что он этого... не делал?

Перед ужином я подошёл к Петру и поинтересовался насчёт работы арретира АГД. Он должен был видеть его работу по загоранию маленькой красной лампочки на приборе справа-сверху, дёрнувшемуся силуэту самолётика авиагоризонта и уходу шкалы компаса.

— Какой арретир? — удивился Петро. — Я же только кратковременно выключил и включил «День»! Система почти не успела обесточиться.

— Кнопка выпуска шасси высочила, а лампочка на АГД у тебя не загоралась?

— Да нет, не видел я загорания никакой лампочки!

— Может, не заметил?..

Галага пожал плечами. Но в глаза усиленно не смотрит.

— А компас потом согласовывал?

— Да на х*й я буду его согласовывать? Он у меня и так согласован! — начинает злиться Петро. — Вот приеб*лся!

И заметив вышедшего из казармы Гонтаренко, закричал:

— Гонтаренко! Юра! Подожди! Ты мне нужен!

И с этими словами он быстро отходит от меня.

Я пожал плечами – чудно всё это! Да после выключения и включения системы в работу должен был начаться арретир гироскопа! В любом случае, должен! Может, Петро просто не обратил внимания на загорание маленькой красной лампочки на приборе? Не до того было, вот и не заметил! Или действительно кратковременное выключение АЗС «День» не приводит к срабатыванию арретира? Или что-то напутано у меня в конспекте? Или...

Ладно! Завтра на полётах проверим на практике!

После ужина, увидав в курилке одиноко отмахивающегося от комаров Гонтаренко, подсел к нему.

Поговорили о полётах. Юра расспросил о работе планшетистом. А потом я у него поинтересовался:

— Чего от тебя Галага перед ужином хотел, а?

— Да я сам не понял. Мялся-мялся, потом спросил, когда я был в карауле под Знаменем. А с караула только вчера сменился! Он же об этом знает!

— Ну и?..

— Ну и сказал: «Хорошо!», и пошёл, ветром гонимый! — засмеялся тёзка.

Понятно! Петру надо было просто от меня отделаться! А что спросить у Гонтаренко – так и не придумал!

Что-то здесь всё не так с этим отказом основной системы выпуска шасси!

...Да! Сегодня со второго раза штурману эскадрильи майору Рассадкову сдал зачёт на знание района полётов в радиусе 50 км. Без этого зачёта к самостоятельному вылету в зону просто не допустят. Фух! Еле спихнул! Некоторые наши уже с четвёртого раза сдать этот зачёт не могут!..



Mentiri est contra mentem ire?

Уважаемые читатели! Если вы заметили ошибку в тексте, пожалуйста, сообщите об этом в комментариях. Мы постараемся исправить ее как можно скорее. Спасибо за внимание!

Наши материалы можно использовать в своих публикациях, если вы не против. Для авторов и читателей. Мы благодарим вас за поддержку нашего проекта.