



Эпизод \\[93й]////

САМОСТОЯТЕЛЬНО В ЗОНУ

- >> Контрольные полёт с кэээ на допуск
- >> Самостоятельный вылет в зону на простой пилотаж
- >> Против шерсти
- >> Слабак
- >> Портрет явления в интерьере: потеря ориентировки
- >> Портрет в интерьере: «лётчик 1го класса» Лефков
- >> Ошибка, дурак, ложь, подлог – в афоризмах и диалогах из кино

24 июня 1972 г. (суббота) — *Славное приземление!*

— *Теперь ты мне веришь?*

— *Над этим мы поработаем!*

— *Позже! Из америк. худ. к/ф-ма «Андромеда» <<••>> — Тебя, мушкетёр, только могила исправит!*

Из худ.

к/ф-ма «ДМБ»

Так! Сегодня лечу с командиром звена в зону. Он проверяет мою технику пилотирования, и потом я вылетаю в зону на простой пилотаж самостоятельно!

В общем-то, я немного стал уверенней чувствовать себя при возвращении на аэродром. Но ещё не до конца. Потому вчера всю предварительную думал: как же я буду возвращаться? Вдруг всё-таки не найду нашу точку? Что, в этом случае кричать: «Полюс! Полюс! Полюс!»? С инструктором ладно – ведь он поправит, подскажет, если что не так! А один... Не блудануть бы!

Когда командир звена появляется в шлемофоне, подхожу к нему с докладом:

— Товарищ капитан, курсант Кручинин к полёту готов!

— Самолёт осмотрел? Расписался у техника?

— Так точно!

— Садись в кабину, запрашивай запуск!

Мы запускаем движок и вырливаем со стоянки. Рулю медленно, как давал указание комэск на предполётных.

— Что ты так медленно? — закричал вдруг писклявым голосом командир звена.

Не говоря ни слова, я сую РУД вперёд и разгоняю самолёт.

— Почему быстро? — кричит сзади Хотеев.

Я, чувствуя очередной юморок кэзэ, не реагирую.

— Ты меня слышишь? Сейчас зарулим!

Вспомнив случай со Слоном, отвечаю:

— Спокойно, товарищ капитан! Я – в первой кабине! Значит, я здесь лётчик! Когда я буду во второй кабине, будем рулить по-вашему!

— Ха-ха-ха-ха! — прямо залился по СПУ смехом Равиль. — Ну, паршивец! Ха-ха-ха!

Нашему командиру звена действительно нравилась наглость курсантов в воздухе. И в этом я сейчас убедился. Конечно, с Трошиным я бы себе подобного не позволил, прекрасно зная, что этого он не любит не на земле, ни в воздухе. Всё-таки курсанты здорово ориентируются на оценки своих командиров.

Остановившись перед полосой, я попытался запроситься на ВПП. Но из-за нарушившегося контакта в цепи ларингов, в эфир полетел обрывок фразы. Поняв в чём дело, я пошевелил разъём колодки. И перезапросил.

— На полосу, 18! — разрешает РП. — Третья зона!

— Понял, третья!

— После полётов отдашь свой шлемофон мне! — недовольно буркнул Равиль. — Я его выброшу к х*ям! Проверять надо перед полётами!

— Да проверял, товарищ капитан! Было нормально!

И вот мы в зоне.

— Давай вираж с креном 30!

Закладываю вираж влево. Но как на грех на нашем пути оказывается макушка огромного облака. Врезаемся в неё как нож в масло, и нас хорошо потрянуло. Почти сразу тут же выскакиваем из белого марева.

— Ты что делаешь, бандит?

Я снова вспоминаю Слона.

— Вы не забыли, кто здесь лётчик?

— Ха-ха-ха-ха! — заливается задняя кабина. — Ой, умора! Он здесь лётчик! А высоту и скорость, кто будет держать, «лётчик»? — И уже серьёзным тоном добавляет: — В облака не входить!

— Есть! — я принял к сведению указания командира звена.

Кэзэ посчитал нужным пояснить:

— Это же мощно-кучевое облако! Посмотри, как резко очерчена его кромка! Видишь, какие там вихревые потоки! И град там может быть – АНО² нам побьёт.

— Понял, товарищ капитан!

— Вираж вправо!

Вчера пилотировал отменно именно по этому упражнению. А сегодня... Не понятно, отчего, но сейчас у меня «гуляли» и высота (± 70 м), и скорость (± 50 км/час).

Самонадеянность подвела, что ли? Эту разницу тут же отметили из задней кабины.

— Ни черта не умеешь! А говоришь – «лётчик»! — И добавляет: — Слабак!

После виражей с креном 45 начинаем вертикальные фигуры.

— Пикирование влево!

Уменьшаю скорость до 250 и сваливаю Эл в пике. Установив угол 300, вывожу из крена. На прямой увеличиваю обороты двигателю до максимала. С удовольствием вижу нарастание скорости. Усилия на ручке управления растут значительно – Эл стремится вывести себя из пикирования, приходится силой держать его в угле.

Вот подходит стрелка к цифре 500 км/час. И я начинаю вывод, даю самолёту самому выбирать из угла, а затем плавно увеличивая перегрузку до четырёх единиц с таким расчётом, чтобы не превысить скоростёнку более 550. От перегрузки тело наливается свинцом. Вывел на скорости 540. Пройдя горизонт и добрав недостающие 10 км/ч, ввожу самолёт в горку с углом 30. После 25° начинаю ручку отдавать от себя, ибо эта норовистая лошадка Эл запросто может превысить необходимые тридцать градусов. А после падения скорости ниже 400 он будет стремиться наоборот, уменьшить угол горки. Поэтому следует поддержать заданный уголок рулями управления. И снова больше внимание уделяю скорости. Ведь надо вывести самолёт в горизонт, чтобы на приборе было не меньше 250 км/час.

На 300 ввожу в крен и начинаю вывод из горки.

Промахнулся – скорость оказалась 240! И по высоте выскочил на 4200! А хотел удивить кэээ, закончив горку ровно на 4000! Чёрт! Чёрт! Чёрт!

К моим спиральям у Хотеева претензий, вроде, быть не должно.

Посадил самолёт тоже безупречно.

После полёта подхожу к Хотееву для разбора ошибок:

— Товарищ капитан! Разрешите получить замечания?

— Что так слабо? Скорость – какая хочешь, высота – тоже! Я даже не знаю, что с тобой делать? Тебя нельзя выпускать самостоятельно в зону!

Командир звена начинает рыться в своих карманах, отыскивая плановую таблицу.

— Ты не знаешь, кто летит на этом самолёте после тебя?

— Нет, товарищ капитан. Я знаю, за кем на своём самолёте лечу я!

Он посмотрел на меня внимательно. Потом лениво бросает:

— Ты никуда не летишь!

— Понял, — ответил я и с тоской посмотрел на голубое небо, на которое с северо-запада надвигались шапки облаков.

Перехватив мой понурый взгляд в небеса, Хотеев нарушил молчание:

— Вот что! Полетишь! У тебя сейчас в задании вертикальных фигур нет. Поэтому учти: если САРПП зафиксирует скорость более 350 километров в час – посажу!

— Понято! — я не могу сдержать свою улыбку – ведь я сейчас полечу самостоятельно в зону!

— И если не найдёшь зоны и станешь блудить – тоже на губу!

— Понято!

— Чего лыбешься?

— Полечу сейчас самостоятельно в зону, товарищ капитан!

— В полёте удели внимание контролю за скоростью! И, само собой, следи за высотой! А за вариомером не гоняйся! Я же тебя учил! Поставил угол по АГД и держи. Только коррекция этого угла в зависимости от реакции вариометра. Пошёл спуск – чуть подтянул ручечку. Пошёл набор высоты – чуть попустил. Не велика ведь премудрость. Вирази открути полностью, не мудрствуй! Понимаю, что с креном 30 долго! А куда тебе

спешить? Вам всем налёт набирать надобно! А налёт – это опыт. Тренируйся сам, пока из задней кабины никто тебя не материт. И ещё! В облака не входите! Нечего тебе там делать! Видишь, кучёвку начинает натягивать. Смотришь, на пути шапка облаков – переложи вираж в другую сторону! Но смотри из зоны не выскочи! Чтобы с РСР не кричали: «Кручинин, займи центр зоны!»

— Понял!

— Теперь давай на самолёт, помоги технику заправить его. Когда отправишь этот, пойдёшь на свой!

Сделал всё, как сказал кэээ: помог заправить Эл керосином и воздухом, вызвал и подсоединил жгут АПА. Затем помог пристегнуться в кабине Юре Гонтаренко, который почему-то опоздал к самолёту, за что получил нагоняй от Хотеева.

Я слежу со стороны, как командир звена усаживается в заднюю кабину. Гонтаренко начал уже запуск двигателя. И наши глаза с Хотеевым встретились. Он смотрел на меня своими маленькими плутоватыми глазками. Затем губы раскрылись и что-то произнесли в мой адрес. Из-за шума работающего движка я вообще ничего не услышал. Сперва даже не понял, что именно было сказано. Но потом до меня дошло и стало стыдно. Это было одно лишь слово. Однако оно резало сознание, хотя и не дошло до ушей. Это было очень короткое и ёмкое слово, которое было сказано мне в воздухе.

Как говорится, вначале было слово. И слово это было от нашего бога – командира звена. И слово это было «Слабак»!

Опускаю взор на носки своих лётных ботинок. Потом, думая, что Равиль уже не смотрит на меня, поднимаю взгляд на него. Но он по-прежнему глядел мне в глаза. И снова шепчет тоже слово! Но оттого, что это слово не говорилось, а произносилось шевелением губ, было ещё более выразительным.

— Слабак! — вновь проговорили губы кэээ.

Я не выдержал и отошёл за крыло, откуда не было видно лиц лётчиков, сидящих в кабинах. Но слово «слабак» не идёт из головы.

Отправив Гонтаренко и Хотеева в полёт, направляюсь к своему 72му Элу. Как раз Шурко прилетел из зоны.

Саня и я с Передышко стали готовить самолёт к вылету. У Шурко поинтересовался условиями в воздухе.

— В какой зоне был?

— В пятой! Хорошо так! Нашёл зону, её центр. Отпилотировал! Во! — сияющий Шурик поднимает большой палец.

Пока техник Саня заправлял Элку, я вытащил парашют инструктора из задней кабины, завязал свободные ремни. Закрываю кабину.

— Не герметизируй! — говорит Сашок, стоя с заправочным пистолетом у горловины. — Я ещё посмотрю!

— Смотри! — соглашаюсь я.

Контроль техника входит в карту подготовки самолёта к повторному вылету. И меня этот контроль за моими действиями нисколько не обижает – а вдруг я что-то упустил и, задумавшись, сделал что-то не так? Меня тут же поправят. Это же авиация! Два глаза хорошо, а четыре – лучше! И даже подумал: «Вот молодец Саша! В авиации так и положено – доверяй, но проверяй!» Как же нам повезло с техником самолёта! Такой ответственный парень! А ведь ему ещё девятнадцати нет! А уже техник самолёта!

Запросил запуск, запустил движок и порулил.

Пока рулил к ВПП, мечтал, чтобы мне досталась опять третья зона, в которой был сегодня с Хотеевым. Но этим мечтаниям пришёл п*здец, когда эту зону передо мной отдали кому-то из курсантов экипажа лейтенанта Бирулина.

А мне на полосе досталась пилотажная зона № 5.

После взлёта, набрав над точкой высоту 4000 м, ухожу в пятую. По площади она большая, по крайней мере, легче будет выдерживать своё место. И РСР не будет кричать в эфир: «18й, уклонились из зоны! Займите центр зоны!»

Через 5.30 я доложил:

— 18й, пятую занял, четыре!

— 18му задание в зоне!

Виращ влево с креном 30.

Скорость – высота – АГД – горизонт – как красива сверху земля! – АГД – компас – капот.

У меня в зоне только одна шапка облаков, но большая. А по району их много. Просто сюда ещё не дошли. У этой белой ваты края чётко очерченные и слегка синюшные. Правильно сказал Хотеев, входить в такую облачность опасно. Это же нам давали и на метеорологии. Шапка пилотировать мне не мешает, так как находится внутри моего виража. Но красивая, зараза! Так и хочется разрезать её крылом и потрогать руками! Но нельзя – кэээ запретил!

Шкала компаса на вираже с креном 30 передвигается медленно. Но таково задание. Иногда периодически посматриваю за борт. И в дымочке вижу, как под крылом медленно, но красиво плывёт подстилающая поверхность.

«Как же буду возвращаться домой?»

Так! Подходит курс 360° и надо будет выводить.

Вывожу. Перекладываю свой Эл в правый крен... И шапка облачности так красиво удаляется.

Какая-то дымка! Видимость из-за неё ухудшена.

АГД – капот – высота – скорость – красота-то какая! – горизонт – АГД – курс – приборы контроля работы двигателя.

Опять перекладываю самолёт в левый крен, ещё виращ влево с тем же креном... Снова вокруг своего облака...

Потом вправо.

«Как же на обратном пути не проскочить нашу точку?»

Затем выполнил по два виража влево и вправо с креном 45. Тут угловая скорость перемещения по курсу больше, а время выполнения виражей меньше.

В первом самостоятельном полёте в задании моих любимых пикирований и горок нет. Поэтому после виражей выполняю нисходящую спираль с креном 30 – по одному витку влево и вправо. Так в задании. И я стараюсь его не нарушать. Потому как совесть – это когда никто не увидит, никто не узнает, а я это не сделаю! Хотя, в принципе, узнать в моём случае можно. Ведь у нас на самолёте установлен «шпион» – бортовой самописец САРПП-12³.

Так! Начинается самое интересное!

— 18й в пятой задание выполнил!

— На привод 2100, 18й! — разрешает РП капитан Федорцев.

— Понял, 2100!

«Ого! Дали высоту за 2000! Боже, как эта дымочка мешает!» — подумалось мне.

И хотя эта кисея не мешает рассматривать землю, я обеспокоен. Увижу ли я аэродром?

Перехожу на канал пеленгации и запрашиваю «прибой». Нет, стрелочка АРК и шкала курса указывают, что иду правильно! Вернулся на стартовый канал. Включаю секундомер. Установил путевую скорость 300, для которой просчитаны время ухода и выхода из зон.

Стараюсь выдерживать параметры полёта по высоте, скорости и курсу. А тут ещё облачность!

Докладываю:

— 18й, иду на привод 2100 – [с курсом] 140. Мешает облачность!

— 18й, снижайтесь до 1200!

— Занимаю 1200!

Снижаюсь, стараясь не разогнать скорость.

Вот! Теперь порядок! Иду к точке. Главное – вовремя её заметить и не блудануть!

Внимательно всматриваюсь в наземные ориентиры. Где же аэродром? Я даже подался к правому борту, чтобы пораньше увидеть точку. Ведь когда привяжусь к ней глазами, дело будет сделано!

Ага, вот! Вот! Вот он, наш аэродром! Ну, слава богу! (Да простится мне это беспартийное выражение!) Всё, нашёл! Не заблудился! Фух! И я расслаблено откидываюсь на спинку катапультного кресла.

Так-так! Здесь место четвёртого разворота! Вводим в крен и доклад!

— 18й, на четвёртом, 1200-110!

РП молчит. Снижение не даёт. Наверное, отыскивает мой самолёт глазами. Но из-за дымки не видит. Поэтому и снижаться в малый круг полётов не разрешает. Тут пошёл другой радиообмен:

— 37й, на четвёртом 800-110!

— Снижайтесь, 37й, к первому до 500!

— Понял, 500!

И мне:

— 18й, 37го наблюдаете?

Самолёт ниже себя я не видел.

— Нет, не наблюдаю!

Время шло, а снижение мне не разрешают. И я иду на высоте 1200. Это мой эшелон. Посему я решил пройти по большому кругу на своей высоте.

И вдруг пошёл странный радиообмен:

— Кто проходит над точкой с курсом 290?

«Интересно, кто же это может быть? Кто позволил себе идти против шерсти? Ведь у нас посадочный курс сейчас 110°! Вот идиот!»

— Кто проходит у меня над полосой с курсом 290 градусов? — тревожно разрывается РП.

Я самодовольно усмехнулся:

«Остолоп! Кто же это может быть? Нет, чтобы идти с правильным курсом, как я!..»

И для подтверждения верности своих мыслей я посмотрел на компас.

— Ой! За что, го-о-о-осподи! Идиот! Морж хреновый! — только и вырвалось у меня.

Жирные жёлтые риски верхнего треугольного индекса на шкале курса насмешливо

показывали значение 290, а задатчик ПК – противоположное направление посадочному!

На мгновение прерываю свои внутренние вопли:

— Это 18й! — глухо сдался я.

Но меня услышали.

— Ну, давай, 18й, разворачивайся вправо на курс 110 на своей высоте, — и я почувствовал, что Федорцев улыбается. — Проход по [большому] кругу на 1200!

— Понял, выполняю на 1200! — тяжело выдыхаю в эфир. Вот невезуха!

Развернулся. А сам ругаю себя последними словами:

«Долетался! Придурка кусок! А почему, «кусок»? Целый придурок! Нашёл, когда расслабляться! Расслабляться надо после полёта! Кретин! Недоумок! Ушехлоп!»

И я начинаю со злости хлопать тормозными щитками от кнопки на ручке опрвления: нажму – лопухи начинают выпускаться, Эл, чуть подрагивает, отпущу – они убираются, хлоп-хлоп – убрались. И так несколько раз! Зачем я это делал – не знаю, от стыда, что ли?

— 18й, место?

— На втором [развороте] большого.

— Продолжайте на 1200!

— Понял.

«Лети, лети по маршруту позора!»

Выполнил полёт по большому кругу. И на четвёртом развороте получил разрешение снизиться в круг до высоты 500 м для захода на посадку.

Быть может, оттого, что был зол, выполнил мастерскую посадку прямо у посадочного «Т».

К ЦЗ порулил медленно-медленно. Наверное, чтобы оттянуть неприятный момент разбора.

Зарулив, вылез из кабины. Вкратце изложил свой грех Шурко и Вовке. Хоть на душе станет легче.

Ну, конечно, на земле доложил о предпосылке Хотееву. Командир звена только покачал головой и, отходя к самолёту, на котором он улетал в полёт с Изюмовым, сказал:

— Слабак!

Мне же осталось только тяжело вздохнуть.

Они стали запускать двигатель. А Хотеев периодически посматривал на меня и его губы произносили это слово:

— Слабак!

А я стоял, как обгаженный. А, впрочем, почему это, «как»? Так оно и было, чёрт побери!

Подошёл Батя. Пришлось докладывать по-новой и ему. Трошин бросил, как всегда:

— Что ж ты так? Эх ты!

И пошёл в сторону лётного домика.

Я догнал его на полпути. Он шёл по запылённой дорожке и читал газету.

Иду с ним рядом. Он взглянул на меня и снова уткнулся в газету.

Тут мимо нас проносится АПА. Капитан Мельник открывает дверцу кабины АПА, высовывается и, смеясь, закричал мне:

— Я тебе, 18й, ё* твою мать, рога-то пообломаю!

Крикнул, засмеялся ещё громче, хлопнул дверцей и уехал.

А причём тут мои рога?

Молчание Трошина было невыносимо. Моё тоже. И я спросил:

— Товарищ лейтенант! Почему вы не так, как он. Или как капитан Хотеев?

— Вот когда я буду иметь столько опыта, может, и я так буду!

— А вы молчите и молчите! — продолжал я гнуть своё. Только чтобы не слышать этой тишины. — Накричали бы, что ли? Чёрти, может, когда кричат для нас привычнее?

Трошин улыбнулся:

— Не нравится – пиши рапорт!

— Причём тут «не нравится»? Я просто! — и тяжело вздыхаю, стараясь, чтобы этот мой вздох не был виден со стороны.

У лётного домика я отвалил от командира экипажа и пошёл сдаваться штурману аэ майору Рассадкину.

— Товарищ майор, разрешите? Вот, пришёл каяться за грех!

Я оглянулся и замечаю, что Трошин стоит неподалёку и, продолжая читать газету, прислушивается к нашему разговору.

— А чего каяться? — с серьёзным видом спокойно возразил штурман. — Бери лопату! Пошли, покажу, где копать!

— Есть, — понуро вздыхаю я. — Опять лопата!

— А ты как думал? До вас только через руки и доходит!

И началось моё штурманское перевоспитание.

Из объективного контроля выглянули девчонки и поинтересовались:

— Юрик, чем это ты здесь занимаешься у макетов зон?

— Штурманской подготовкой, девочки! Изучаю район полётов!

— Лопатой, что ль? — захихикали они. — Ты гляди, как строго в вашем департаменте.

Потом Наташа говорит Лидочке:

— Нет, Лидок, не хотела бы я быть пацаном! — и они снова засмеялись.

Конечно, завтра будет порево на предварительной. Аж перья будут лететь! Мои любимые перья! Но ничего не поделаешь: заслужил – носи!

Возвращался в гарнизон в кузове открытой машины. Сидел на корточках, подставляя грудь мощному потоку воздуха. И вдруг почувствовал, что я становлюсь лётчиком. Я обвёл глазами своих товарищей-курсантов (кроме меня в машине было ещё четверо). И они тоже станут лётчиками. Да, бывают неприятности, но это проходимо. Я вылетел самостоятельно в зону на простой пилотаж. И военным лётчиком буду! Обязательно!



Вдогонку:

•>> — *Лёлик, только без рук, я всё исправлю!* Из худ. к/ф-ма «Бриллиантовая рука»

Casualiter et contra voluntatem⁴

<<•>> — *Вы не ошиблись?*

□□□□ — *Нет, я не ошиблась! И не допущу, чтобы близкие мне люди ошибались!* Из худ. к/ф-ма «Матрос с «Кометы»»

<<•><•><•>>

<<•>>

— Я, конечно, иногда принимаю странное для гения решения, но я подумал: если выстроить все мои ошибки, одну за другой, включая её ошибки, в которых обвиняют меня, их будет не так уж и много!

Из америк. худ. сериала «Андромеда»

<<•><•><•>>

<<•>>

— Воли, я тут вспомнил наш разговор месяц назад. Подумал и понял, что выход есть!

□□□□□ — О чём вы, мистер Стивенсон? <...>

□□□□□ — Будете время от времени совершать ошибки!

□□□□□ — Ошибки?

□□□□□ — Да, но о них никто не должен знать! Из америк. худ. к/ф-ма «Извините, вы ошиблись номером»

<<•><•><•>> <<

•>>

— Дело в том, что АРЗ вместо Харькова отправили в Хабаровск!

□□□□□ — М-да! Это несколько в другом месте! Из худ. к/ф-ма «Дублёр начинает действовать»

<<•><•><•>> <<•>> —

Она не путает ошибку с некомпетентностью. Ну вот, время урока! Я понимаю, что уверенность – не моя слабая сторона. Я также понимаю, что я человек и способен на ошибку...

□□□□□ — Значит, ты мог напортачить?

□□□□□ — Нет.

□□□□□ — Значит, это всего лишь теоретическая возможность ошибки?

□□□□□ — Хорошая мысль! Возможно, возможности нет. Возможно, это моя ошибка.

□□□□□ — Знаешь, кто так много о себе думают, любят о себе говорить.

□□□□□ — Большинство не любит слушать!

□□□□□ — А с тобой, что не так? Из америк. худ. сериала «Доктор Хаус» <<•><•><•>>

<<•>>

— Если он умрёт, то умрёт из-за ошибки Формана и потому что ты – трус!

Из америк. худ. сериала «Доктор Хаус»

<<•><•><•>>

<<•>>

— Ошибки надо не признавать! Их надо смывать! Кровью!

Из худ. к/ф-ма «Кавказская пленница, или Новые приключения Шурика»

<<•><•><•>

<<•>

— *Вы пытаетесь исправить ошибку, вместо того, чтобы идти дальше!*

Из америк. худ. сериала «Доктор Хаус»

<<><><•><><>

A vol d'oiseau

5

ПОРТРЕТ ЯВЛЕНИЯ В ИНТЕРЬЕРЕ

••

>>

Потеря ориентировки в воздухе

<<

••

Выдумка внушительнее правды. Из записных книжек офицера

Действительно, было дело, будучи курсантом, я зашёл против старта. Но тогда я был неопытным курсантом.

Однако эта ситуация невольно затронула тему потери ориентировки лётчиками в воздухе. Что ж, поговорим и об этом.

Ориентировка считается потерянной, если в течение определённого времени экипаж не знает и не может определить с местом своего положения, не может выполнить задание или произвести посадку на заданный аэродром. Опытные лётчики рассказывали, что в тридцатые годы у своих деревень жители по распоряжению местных властей белым кирпичом выкладывали название сего населённого пункта, чтобы лётчики в воздухе могли ориентироваться. В 30е годы по распоряжению наркома путей сообщения Кагановича вдоль железных дорог с обеих сторон стали высаживать полосы защиты из деревьев, которые препятствовали зимой заносам веток железной дороги снегом. Эти посадки делали хорошо видимыми железнодорожные пути с воздуха. И лётчики стали называть эти линии «компасом Кагановича», ибо рано или поздно железная дорога приведёт к какой-нибудь станции. А там, пролетев на бреющем, можно прочесть и название этой станции.

В мою бытность курсантом ходил такой анекдот, рассказанный, между прочим, нашим преподавателем Розиним.

Заблудился один молодой пилот. Нашёл по «компасу Кагановича» крупную станцию, снизился, чтобы вычитать название её. Видит надпись над домиком. Пролетает, пытается прочесть:

— «Т-у...» — не прочёл – высокоовато и скорость большая.

Ещё заход вдоль путей. Снижается ниже. Скорость потише. Читает:

— «Ту-а...» — опять не прочёл.

Что же это за станция, «Туа...»? Третий заход. Ещё ниже. Глазами всю ест надпись большими буквами:

— «Ту-а-лет»!

Тьфу ты чёрт!

Кстати, в Наставлении штурманской службе (НШС-1938 года) было буквально записано следующее:

«Если лётчик в воздухе принятыми мерами не смог восстановить ориентировку, то следует произвести посадку у ближайшего населённого пункта и опросом местных жителей восстановить её».

По этому случаю ещё один бородатый авиационный анекдот.

Полетел молодой лейтенант до войны на своём И-16 по маршруту и блуданул. Топливо на исходе. Что делать? Видит – площадка у деревни, пригодная к посадке. А рядом бабка копается в огороде. Ну, он и садится туда.

Подрулил поближе, выскакивает из кабины и к бабке:

— Бабуль, а аэродром «Подскок» не знаешь, далеко от вас?

Бабка оказалась словоохотливой и опытной в авиационном отношении старушенцией: видно, не первый лётчик садился у неё на огороде с таким вопросом. Она и говорит:

— А ты, милай, взлетай в ту сторону, супротив ветра, потом отсюдава с курсом 45 градусов иди на скорости 150 километров в час. Через три минуты сорок секунд будет твой аэродром «Подскок»!

Оказалось, у этой бабки садился и расспрашивал не первый уже пилот! Вот с полка штурман приезжал и научил, что говорить! Сперва читала по бумажке, а потом и запомнила!

Такие методы с опросом местных жителей, конечно, для современных самолётов не подходят. Правда, бортовые современные навигационные средства представляют много больше возможностей экипажу для ведения ориентировки, счисления пути и установлению своего места положения, чем довоенные. Но случаи потери ориентировки, хотя и редко, но всё же случаются.

Рассказывают, что однажды в Прибалтике один командир эскадрильи, мягко выражаясь, блуданул. Перейдя на канал пеленгации, он сказал в эфир фразу, тут же в авиации ставшей классической:

— Я – комэска из Шауляя, дело серьёзное, дайте «прибой»!

Не знаю, возможно, это – ещё одна авиационная байка. Но теперь расскажу о действительных случаях по теме, которые происходили на моих глазах. А перед этим добавлю, что по опыту авиации с незапамятных времён вскрылась удивительная закономерность: если на хорошо знакомый и сотню раз раньше виденный характерный ориентир выйти не с той стороны, с какой его ожидаешь, то этот ориентир без посторонней помощи экипажем не будет опознан никогда!

В ЛенВО командир эскадрильи Ротин, только-только получивший подполковника, полетел на облёт самолёта после замены двигателя. В этом случае надо истребитель в стратосфере разогнать до сверхзвуковой скорости и затем набрать максимальную высоту. Полётами руководил сам командир полка. А я в тот день с утра заступил оперативным дежурным на КП полка (как я говорил, наш полк нёс боевое дежурство в системе ПВО страны). Ну, и вся ситуация развивалась на моих глазах.

Лётчик взлетел, с северным курсом стал набирать высоту. Однако в стратосфере было очень сильное струйное течение ветра (около 120 км/час), который дул в юго-восточном направлении. А облётчик выполнял полёт по штилевым условиям и, кстате, за облаками, вне видимости земных ориентиров, только по приборам. В результате до первого поворотного пункта он не дошёл каких-то 15-20 км (всего-навсего, да?). Офицер боевого управления, который был занят наведением двух перехватчиков на две различные цели, на это не обратил внимания и разрешил Ротину выполнение разворота. При создании правого крена сильный ветер интенсивно стал относить истребитель облётчика много восточнее и его вынесло за Ленинград, в трассу гражданских бортов. На двадцатикилометровой трассе (по ширине) в то время было интенсивное движение бортов, и метка нашего самолёта среди них затерялась. А сам лётчик столь большое отклонение в сторону от линии заданного пути по приборам не заметил. Вдобавок ко всему, интенсивное струйное течение ветра, ставшее для нашего облётчика после разворота попутным, тоже сыграло свою роль: выдерживая штилевые условия Ротин на сверхзвуке пролетел на юг лишние... 175 км. Когда же ему разрешили снижение, связь из-за дальности стала пропадать, а радиокompас перестал пеленговать

свой привод. КП его своими средствами борт не видит. А группа руководства полётами лётчика могла слышать только через самолёт-ретранслятор (этот парень пилотировал в зоне).

Ротин доложил, что он вышел под облака, АРК у него не работает, а местность под собой не опознаёт.

— Финский залив видишь? — запросил его РП через самолёт-ретранслятор.

— Финского залива не вижу! И у меня горит лампочка аварийного остатка топлива.

Это значит, что топлива осталось 500-550 литров на каких-то 10-12 минут полёта. Развивался цейтнот.

Начали разбираться. Командир полка приказал лётчику включить на борту сигнал «Бедствие», а мне, как оперативному дежурному, подключить к поиску радиолокационные средства ПВО. Через пять минут ПВО-шники доложили мне, что сигнал «Бедствия» в нашем районе они не наблюдают (наше КП, кстати, тоже), а вот 320 км южнее борт с таким сигналом имеется.

Я передал эту информацию командиру полка, т.е. РП. Тот, не ожидая обнаружить в том месте самолёт Ротина, мне ответил:

— Да нет, это далеко, это не наш!

— 761й, остаток 200 л! — доложил наш облётчик.

— Что видишь под собой?

— Вижу большое озеро.

— Так может, это Финский залив?

— Нет. Это озеро! Вижу аэродром. ВПП бетонная.

И командир полка принимает единственно-правильное в той ситуации решение, чтобы спасти самолёт: даёт команду лётчику садиться на эту точку.

— Но мне на первом канале никто не отвечает! — докладывает облётчик.

— Садись без связи! — приказывает командир полка через ретранслятор.

У нас всех завели на посадку, полёты, конечно, прекратили. Командир полка в великом волнении спускается на КП. И я ему говорю:

— Большое озеро? И связи на перелётном канале нет? А вдруг это Финляндия?

— Тогда я тут же пишу рапорт на увольнение из Вооружённых Сил! — тихо проговорил командир полка.

Аэродром оказался нашим, советским, а то самое большое озеро называлось Чудским (то самое, на котором Александр Невский в 1242 году разбил псов-рыцарей Тевтонского ордена). Между прочим, тут же неподалёку располагался и наш огневой полигон. Поэтому, в принципе, район был знаком. Но в том-то и дело, что Ротин вышел на эти ориентиры не с той стороны! Поэтому он ничего под собой и не опознал!

А на том аэродроме события развивались так.

Самолёт, конечно, не ждали и поэтому его никто не встречал. И наш комэска зарулил на пустующее ЦЗ. Стремянки не было, он прыгает из кабины на бетон. Лётчик останавливает проезжавшую мимо машину АПА и задаёт военному водителю очень интересный вопрос:

— Скажи, как называется ваш аэродром?

У солдата мгновенно округлились глаза, челюсть упала на грудь и пропал дар речи. Он, не говоря ни слова, тут же хлопнул дверью, дал газ и на повышенной скорости умчался от этого странного лётчика подальше. Ведь недавно на политзанятиях замполит рассказывал им о бдительности и о диверсантах, которых в 1941 году пачками

забрасывались на нашу территорию, убивали водителей и забирали их машины. Машину солдату было не жалко, а вот быть убитым не хотелось!

Подполковнику ничего не оставалось, как идти в сторону КДП, где, как он знал по своему опыту, обязательно должен находиться кто-то, кто сможет ответить на мучавший его вопрос: куда он приземлился?

На первом этаже он открыл дверь с надписью «Диспетчер», вошёл и, в сердцах грохнув своей полётной картой о стол, спросил у прапорщика:

— Как называется этот аэродром?

И слышит позади себя властный голос с металлическими нотками:

— Этот аэродром называется Каменка! А вот как называется ваша незапланированная посадка без связи?

Злополучный облётчик медленно оборачивается и видит перед собой... заместителя командующего Воздушной Армии и перепуганное лицо местного командира полка.

Как выяснилось потом, в этом гарнизоне полным ходом шла итоговая проверка. Генерал с командиром полка, решив пройтись пешочком, шли на стоянку одной из эскадрилий. Вдруг видят заходящий на посадку истребитель МиГ.

— Кого это ты принимаешь? — равнодушным тоном задал дежурный вопрос замкомандующего.

Командир полка, который, как водится в таких ситуациях, обо всём узнаёт в числе последних, недоумённо пожал плечами и честно признался:

— Не знаю, товарищ генерал!

— Как не знаешь?! Кто здесь командир полка? Я или ты? Кто может сесть на твой аэродром без твоего согласия?

— Никто у меня не запрашивался и я никому разрешения не давал. Да мы сегодня даже запасным аэродромом ни для кого не являемся!

— Ну, бардак! — возмутился генерал, всё больше заводясь. — Может, у тебя и твои лётчики и взлетают без твоего разрешения? Будем разбираться! Пойдём к диспетчеру! Сейчас я вас, бл*дь, научу Родину любить!

Так они оказались на КДП.

Experimentia est optima rerum magistra⁶
<<*>> Заткнуть дураку глотку — невежливо, но позволить ему продолжать — просто жестоко. Бенджамин ФРАНКЛИН <<*><*><*>> <<*>> Каждому человеку свойственно заблуждаться, но упорствует в заблуждениях только глупец.

Марк Туллий ЦИЦЕРОН

<<*><*><*>>

<<*>>

Любую правду легко превратить в ложь, ещё легче превратить ложь в правду.

МЕЙДЗИН (Алексей ГУСАРОВ)

<<•><•><•>>

<<•>>

Порой сказать человеку всю правду в глаза – это больше, чем долг, это удовольствие!

Оскар УАЙЛЬД

<<•><•><•>>

<<•>>

Это просто от невежества, подумал он. Нет, нет, это не вызов и не злоба, этому не надо придавать значение. Это просто невежество. <...> Невежество всегда на что-нибудь испражняется.

Братья СТРУГАЦКИЕ, «Улитка на склоне»

<<•><•><•>>

<<•>>

Иногда тратится очень много умных мыслей, чтобы ликвидировать одну глупую.

Виктор КОНЯХИН

<<•><•><•>>

<<•>>

Я считаю соответствующим моему достоинству мыслителя прямо высказывать то, что я думаю.

Николай БЕРДЯЕВ

<<•><•><•>>

<<•>>

Мы добиваемся не правды, а эффекта.

Доктор Йозеф ГЕББЕЛЬС, гитлеровский министр пропаганды

<<•><•><•>>

<<•>>

— А как же ты можешь разговаривать, если у тебя нет мозгов? — спросила Элли.

□□□□□ — Не знаю, — ответил Страшила, — но те, у кого нет мозгов, очень любят разговаривать. Льюис КЭРРОЛЛ, «Алиса в стране чудес» <<•><><•><>>

Но в авиации существуют ещё более позорные случаи потери ориентировки. И я решил в этом месте рассказать о необычайно редких в ВВС случаях, когда пилот, находясь буквально над аэродромом, совершенно не представлял, куда ему лететь.



Ex ungue leonem, ex auribus asinum⁷



□ ПОРТРЕТ В ИНТЕРЬЕРЕ ••>>

Лётчик «первого класса»

<<

••

(Лефков)

— Ты понял, амиго?

— Вполне!

— Горькая правда!

— Да уж! Из америк. худ. сериала «Калифорния»

Я прибыл по замене в один из гарнизонов Дальнего Востока.

Практически одновременно со мной на должность лётчика прибыл капитан Лефков. Он неожиданно (и удивительно) отличался от своих лётчиков-одногодков тем, что у него на груди гордо красовался значок «Военного лётчика 1го класса», тогда как его сотоварищи (и даже бывшие однокурсники по училищу) были только лётчиками 3го класса! И это, надо сказать, вызывало уважение! Ибо говорило о том, что Лефков летает отлично! Иначе ничем другим такое быстрое продвижение в классной квалификации объяснить было трудно.

Поэтому когда где-то через год на Методическом совете полка обсуждался вопрос, кого из пилотов поставить на освободившуюся должность командира звена, я, вспомнив этого капитана, предложил:

— Да поставьте Лефкова. Посмотрите! Его однокурсники даже не приступали к полётам на второй класс, а он прибыл в полк уже лётчиком первого класса!

Со мной согласились, и Лефков стал командиром звена.

Ему стали доверять более сложные задания в соответствии с теми допусками, что он имел в своей лётной книжке. Однако вдруг до меня стали доходить разговоры командиров, что здесь что-то не то. В полётах на сложный пилотаж Лефков пилотирует весьма неуверенно, будто впервые выполняет такие фигуры. (Следует отметить, что к тому времени на сложный пилотаж летали только лётчики 1го и 2го классов. Тогда как этот вид подготовки в наше время осваивался даже курсантами на всех трёх типах самолётов – Л-29, МиГ-17, МиГ-21, – на которых мы летали в лётном училище.) Так вот, Лефков по пилотажу вообще ни в зуб ногой. И ему по-новой давали всю вывозную программу. А по лётной книжке смотреть – так он пилотаж давно освоил! И так здорово должен летать! Та же картина при полётах в СМУ и ночью! И на полигон!

И группа руководства полётами вдруг обнаружила, что полёты Лефкова требуют повышенного контроля: то при заходе на посадку по приборам с прямой под глиссаду к земле нырнёт, то на посадке отчебучит такое, что диву даёшься – лётчики первого класса так не садятся. И дело здесь даже не в значке лётчика 1го класса, что красовался на груди Лефкова, а в налёте, опыте лётной работы, который к получению такой высокой квалификации должен иметь пилот.

Ладно. Долго рассказывать. Не буду об этом! Мы начали говорить о потере ориентировки над точкой. Вот и я об этом.

Однажды я руководил полётами составом полка. А Лефков, как высококлассный лётчик, получил задание по специальной программе облетать самолёт после регламентных работ. Сей капитан в дальней зоне под управлением КП полка разогнал Су-17 до максимальной скорости, поднял его на потолок, вернулся на аэродром. И перед посадкой для облёта авиагоризонта должен был над ВПП с разрешения руководителя полётами выполнить полупетлю⁸. Потом зайти на посадку.

Над точкой было свободно, и я разрешил Лефкову выполнить «крючок».

— 842й, задание выполнил! — доложил лётчик после полупетли.

— 842й, занимайте 600 метров, заход на посадку с круга, свободно! — разрешил руководитель ближней зоны капитан Женя Мозжилин.

— Понял, 600!

Я занимаюсь посадкой пары и пока на экран локатора не гляжу. Вдруг через минуту Мозжилин удивляется:

— А куда это Лефков потёпал?

Я глянул на диспетчерский индикатор и тоже удивился – Лефков шёл на траверзе ВПП, и вроде как строил заход на посадку с противоположным стартом.

— Ни хрена себе! Что это с ним? — вырывается у меня.

Когда подобное может допустить опытный лётчик в полёте? Когда на борту у него происходит что-то нештатное и его что-то отвлекает. Поэтому на всякий случай в эфир запрашиваю:

— 842й, у вас на борту всё в порядке?

— Всё в порядке!

— Точку наблюдаете?

— ...

— 842й, аэродром наблюдаете?

— ... 842й, не наблюдаю!

Блин! И это на траверзе ВПП! В семи километрах от аэродрома, при отличной видимости! И после выполнения всего лишь обыкновенной полупетли!

— Ну его на х*й! — в сердцах говорю я и даю команду РБЗ: — Заводи его на посадку своими командами!

— С каким курсом идёте, 842й? — запрашивает РБЗ.

— ...700!

— Мы летаем с посадочным курсом 700! — не удержался и подколот Мозжилин. — 842й, разворачивайтесь вправо на 180, на курс 2500.

— Понял!

И мы командами завели Лефкова на посадку.

Не стал на разборе я позорить «Военного лётчика 1го класса» капитана Лефкова перед подчинёнными, тем более что он к тому времени уже был заместитель командира эскадрильи – опять было некого ставить, поставили первоклассного лётчика Лефкова! Эту ошибку разобрал с ним один на один.

Ровно через неделю я снова руковожу полётами полка. А капитан Лефков идёт на облёт другого Су-17. Снова запрашивает над аэродромом крючок. Я разрешаю.

После полупетли 842му разрешили занимать 600 метров и заходить на посадку.

И говорю РБЗ майору Легкову:

— Александр Васильевич! В прошлый раз Женя Мозжилин отловил Лефкова после крючка с неподобающим курсом – он пытался зайти с противоположным стартом! Точку не видел, так как искал её с другой стороны. Посмотри повнимательнее за ним!

Майор Легков, когда-то сам летал на истребителях и был очень опытным РБЗ.

— Да смотрю, — отвечает он. — И опять этот мудило что-то не туда чешет!

Гляжу на индикатор кругового обзора и вижу, что отметка от самолёта Лефкова оказалась на третьем развороте, но не на севере, а на юге! А южного круга у нас нет!

— Может, он левым разворотом думает заходить? — предполагает Александр Васильевич, не желая верить в бестолковость лётчика.

— Какой «левым»?! Сейчас пойдёт вправо и зачерпнёт крылом китайскую границу!

Ну, насчёт китайской границы я, конечно, подзагнул, это я образно так – до границы было более 60 км. Но всё же рядом.

— 842й, на третьем шасси выпустил!

На всякий случай РБЗ поинтересовался, а заодно дал лётчику подсказку, шанс реабилитироваться:

— 842й, вы левым разворотом будете заходить?

— Почему «левым»? — недоумевают 842й. — Правым!

— Ё* твою мать! — вырывается одновременно хором у всех нас троих на КДП: у меня (РП), у Васильевича (РБЗ) и у РЗП.

— 842й! Вам заход ЛЕВЫМ разворотом! Разворот на посадочный курс ЛЕВЫМ разворотом!

— Понял, левым!

На этот раз на разборе я безжалостно устроил порку Лефкову. Он стоял, как обоср*нный и, видно, в бессильной злобе, сжимал кулаки. Злился он, конечно, не на себя, а на меня!

И тут до меня доходит: что-то здесь не то с этим «первоклассным» лётчиком! И я поделился сомнениями с командиром полка.

На следующий день полкач затребовал на проверку лётную книжку Лефкова. И когда я оказался в штабе, попросил меня зайти. В кабинете стоял и Лефков.

— Игоревич, вот смотри! До замены в том полку после училища Лефков летал ни шатко, ни валко. И вдруг перед заменой сюда его начинают интенсивно готовить: сначала на второй класс, и тут же сразу на первый. Быстренько присваивают и тот, и другой. И отправляют служить к нам на Дальний Восток!

— Владимир Эдуардович, вы считаете, такое возможно? — и я посмотрел, смеясь на Лефкова.

Тот не выдерживает ситуации и говорит первое, что пришло ему на ум:

— Наш командир полка сказал, что меня надо подготовить перед заменой, чтобы не было стыдно за его полк!

Тут уж мы с командиром полка рассмеялись вовсю.

— Вы что-нибудь подобное слышали? — спросил я. — Капитан Лефков! Да будет вам известно – уровень подготовки лётчиков по всему Союзу одинаков. И чтобы какой-то командир полка вдруг стал интенсивно готовить лётчика на класс для «дяди», для другого полка – это просто аттракцион невиданного! Если приписали себе 2й и 1й классы, то так и скажите! Владимир Эдуардович, мне кажется, надо бы послать запрос в тот полк! Пусть подтвердят фактический уровень лётной подготовки «лётчика 1го класса» Лефкова. По-моему, тут всё ясно! Взял ручкой и всю подготовку приписал, а начальник штаба, на разобравшись, приложил печати!

— Наверное, так и сделаем!

Не знаю, что помешало, но запрос этот так и не отправили!

Через полгода выяснилось, что ещё и авиатехнику Лефков абсолютно не знает. Абсолютно! А ведь перед выполнением зачётных упражнений на 2й и на 1й классы, положено сдавать зачёты, в т.ч. и по авиатехнике! И не полковым инженерам, а инженерам дивизии (для получения 2го класса) и инженерам Воздушной Армии (для получения 1го).

Так вот, незнание Лефковым авиатехники чуть было не привело к трагическим последствиям. И хотя это не имеет отношения к потере ориентировки, всё же для уяснения такого феномена, как лётчик первого класса Лефков, расскажу.

В полку проводили лётно-тактическое учение полка. По условиям учения эскадрилья, в которой служил Лефков, должна была перебазироваться под Хабаровск, выполнить удар по цели на незнакомом огневом полигоне и вернуться домой. Первыми взлетели на спарке командир эскадрильи (в передней кабине) и замкомэска Лефков (в

задней). Набрали высоту, летят по маршруту. Лефкову сзади делать нечего и он стал рассматривать оборудование задней кабины. Вдруг впереди-вверху замечает красную ручку с надписью: «Тянуть НА ЗЕМЛЕ!»

«Интересно, что это за ручка? — подумал «первоклассный» лётчик Лефков. — А если её потянуть в воздухе? Что будет?»

И потянул! А это была ручка аварийного открытия замков фонаря кабины на земле! Которой в воздухе пользоваться категорически нельзя, потому что она только открывает замки фонаря, без его подброса. Для сброса фонаря в воздухе используется другая рукоятка: там не только разблокируются замки, но и вступают в работу цилиндры подброса остекления фонаря. И последний улетает «правильно», безопасно для лётчика. А если потянуть в воздухе рукоятку аварийного открытия замков, то фонарь кабины уходит, как его поток воздуха унесёт. Может уйти и с вращением, убив пилота. Поэтому эта ручка для дураков, не знающих оборудование кабины, была снабжена надписью: «Тянуть – и большими буквами: – НА ЗЕМЛЕ!»

Фонарь воздушным потоком и сорвало.

Что делать? Пришлось сворачивать учение и возвращать всю эскадрилью на аэродром. Начали разбираться. Прослушали запись бортового магнитофона, где Лефков, напуганный случившимся, по СПУ доложил комэске, что он тут ручку не ту потянул. После полётов он это отрицал. Но уличённый магнитофонной записью, признался командиру полка в своих «ошибочных действиях».

Я потом командиру полка сказал:

— Пусть скажет спасибо, что фонарь кабины не ушёл с вращением, оторвав у Лефкова его бестолковую голову!

...Через пару лет меня переводят на Украину в гарнизон Староконстантинов, в бомбардировочный полк, летавший на Су-24. А здесь уже служил подполковник Лефков! При развале Союза, лётчики группами уходили в Россию, Лефков быстренько оказывается командиром эскадрильи, а потом и замкомандира полка!

Прибыв в полк, у группы руководства я поинтересовался: за кем из лётчиков полка при полётах нужен особый контроль?

— За Лефковым! — тут же дружно выкрикнули мне офицеры ГРП.

— А что так?

— Да вот последний случай! Ночью заходили на посадку с прямой, видно перепутали высоту и на удалении 13 км его буквально из земли вытаскивали!

Решая служебные вопросы с командиром полка, мы с ним коснулись темы полётов.

— Как у вас летает Лефков? Мне офицеры ГРП рассказали, что недавно он при заходе с прямой ушёл под глиссаду. Еле успели вытащить. Как такое могло произойти? Ведь на самолёте есть и штурман, который должен следить за высотой?

— Да в том-то и дело, что и штурман тогда был бестолковый!

— Так вы не сажайте бестолкового лётчика с бестолковым штурманом!

— Так теперь и делаем! — улыбнулся командир полка. — Но тут странно другое! Во время службы на Дальнем Востоке Лефков летал... ну, как все в ВВС летают. Никакого форсирования лётной подготовки. И вдруг ни с того, ни с сего перед самой заменой Лефкова на прежнем месте службы стали усиленно готовить с тем, чтобы он был подготовлен во всём объёме Курса боевой подготовки!

— А сам Лефков пояснил это тем, что якобы командир полка, из которого он заменился сюда, заявил, что это надобно сделать так, чтобы «за их полк не было

стыдно» в том полку, в который Лефков заменяется? — предположил я, рассмеявшись.

— Точно! А откуда вы это знаете!

И я рассказал, откуда! Про липовые второй и первый классы Лефкова и его липовую подготовку, про потери ориентировки над аэродромом (что не может быть случайностью, т.к. это случилось не один раз!), об отвратительном знании авиатехники.

— Если бы не развал Союза, я бы запросил тот полк. А сейчас... кто там будет мне отвечать? Вы представляете, Юрий Игоревич, я, командир полка, уже в течение двух лет не могу получить все допуски по Курсу боевой подготовки! А тут замкомэску вдруг в течение 3-4 месяцев подготовили! И что ни лётная смена, то метеоусловия соответствуют тем упражнениям, по которым Лефкову надо летать!

— И, обратите внимание, готовят лётчика для чужого полка! Везучий же этот Лефков! Ну, прямо не знаю! Всегда попадаются ему командиры полков, которые так беспокоятся о реноме своей воинской части! И быстренько начинают готовить бедненького Лефкова прямо непосредственно перед его заменой! И ведь вся эта липа сходит ему с рук! Я удивляюсь, как он ещё не разбился со своей липовой подготовкой!

Через месяц ко мне подсакивает Лефков:

— Юрий Игоревич, что вы там про меня болтаете?

— С кем? — поднял я бровь.

— С командиром полка! Мне начальник особого отдела рассказал!

«Не хрена себе! — подумалось мне. — Так ты, оказывается, ещё и стукачок, герр Лефков!»

— Я с командиром полка не болтаю! — с нажимом отвечаю Лефкову. — Я рассказал о вашей действительной подготовке!

И тут же вечером зашёл к полкачу и поинтересовался:

— Товарищ командир, а зачем вы рассказали о нашем разговоре особисту?

Полковник удивлённо посмотрел на меня. И я пояснил:

— Сегодня мне сам Лефков сказал, что о нашем с вами разговоре ему рассказал начальник особого отдела!

Командир задумался, а потом медленно произнёс:

— А зачем об этом особист рассказал Лефкову? Я-то поделился с особистом, чтобы он знал, что за фрукт этот Лефков! Может, по своей службе начнёт проверку?

— Да кто там будет проверять? Но интересно другое! Теперь вы поняли, кем ещё является Лефков? Он просто стучит в особый отдел! Именно об этом говорит факт, что Лефкову становится об этом известно не сразу, а через месяц — это приёмчик особистов: мол, прошло много времени, все забыли, кто, кому и что говорил. А я-то об этом рассказывал лишь вам! А это тоже приём из их арсенала! Порадеть своему человечку: видишь, мол, не только ты нам нужен, но и мы можем быть тебе полезны! Вот, что о тебе говорят! А заодно проверить реакцию собеседника на ту инфо.

— Ты смотри, какой этот Лефков! — удивился командир полка.

А дальше не стоит за Лефкова волноваться! Однажды, когда командир полка был в отпуске и Лефков оставался за него, случилась, правда, неприятность: при приведении полка в боевую готовность состоялось заслушивание решения командира полка на боевые действия. И Лефков, принимая «решение», понёс такую ахию, что заместитель командующего его выгнал с заслушивания. Но ничего, обошлось! Через несколько лет Лефков становится командиром полка, затем командиром авиабазы. Сейчас, наверное, на полковничьей пенсии. И спокойно получает надбавку к лётной пенсии за классную

квалификацию, которой у него не было отродясь. И, вероятно, с удовлетворением думает: ах, какой он умный – догадался каждый раз перед заменой в лётной книжке подделывать запись о классе и допуски о своей «высокой» лётной подготовке...

И ведь пронесло!..

И такие на независимой Украине состоят в запасе «высококласные» лётчики-командиры! Уж они-то в военное время принимают решения на боевые действия!..



Вдогонку:

••>> — *Больше всего на свете, наверное, я не люблю невежества.* Братья СТРУГАЦКИЕ, «Улитка на склоне»

Е cantu cognoscitur avis⁹
<<•>> Правда может ждать. Она не состарится и, наверное, когда-нибудь будет
узнана. Жан Мари ГЮЙО, фр. философ <<•><•><•>> <<•>> Когда ты
по невежеству солжёшь,
□□□□□ То, может быть, – не в счёт такая ложь.
□□□□□ Но тот – неверный, не мужчина тот,
□□□□□ Кто делом лжи, как ремеслом, живёт. Алишер НАВОИ <<•><•><•>> <<•>> В
ойны зависят от славы, и часто ложь, которой поверили, становится истиной.

Александр МАКЕДОНСКИЙ

<<•><•><•>>

<<•>>

— Почему? Надо разобраться, а не скрывать правду!

Из худ. сериала «Страшилки»

<<•><•><•>>

<<•>>

— Альберт Константинович, а чего вы хотите от меня услышать?

□□□□ — Правду.

□□□□ — Какую правду?

□□□□ — Я понимаю, что правда у каждого своя. Мне нужна та, которая меня устроит.

Из худ. сериала «Голоса»

<<•><•><•>>

<<•>>

— Мне не нравится ваш тон, капитан Хант!

□□□□ — Вы мне лгали. Вы делали вид, что помогали нам, а на самом деле хотели от нас избавиться.

□□□□ — Вы – умный человек и должны понимать разницу между ложью и сокрытием секретной информации. Из америк. худ. сериала «Андромеда» <<•><•><•>> <<•>>

— А что мне теперь делать?

□□□□ — Ну, я не вправе давать советы морального толка, но мне кажется, надо просто сказать правду. Из худ. сериала «Доктор Тырса» <<•><•><•>> <<•>> — Потому что, правда на нашей стороне! Правда за нами, понимаешь?

□□□□ — Да, Франческо! Из итал. худ. к/ф-ма «Рим, открытый город» <<•><•><•>>

<

<•>>

— Вы когда-нибудь говорили очень большую ложь?

□□□□ — Ну, нет, я, может, не в форме, но не настолько! Из америк. худ. сериала «Доктор Хаус»



Напоминаем, что оценить представленный материал вы можете не только в комментариях, но и с помощью выставления оценки **ЛУЧШИЙ ХУДСШИЙ**

(по пятибальной шкале) и нажав клавишу РЕЙТИНГ вверху страницы. Для авторов и администрации сайта ваши оценки чрезвычайно важны!

¹ «Полюс» (*авиаци.*) – установленный сигнал для экипажей, терпящих бедствие из-за потери ориентировки.

² АНО – аэронавигационные огни на законцовках крыльев (слева – красный, справа – зелёный) и сзади на киле (белый).

³ САРПП-12 – Система аварийной (некоторые расшифровывают – автоматической) регистрации параметров полёта. Кроме аварийных команд, регистрирует, кроме того, скорость, высоту, обороты двигателя. Всего 12 параметров.

⁴ *Casualiter et contra voluntatem* (*лат.*) – Случайно и против воли.

⁵ *A vol d'oiseau!* (*фр.*) – с птичьего полёта.

⁶ *Experientia est optima rerum magistra* (*лат.*) – Опыт – лучший учитель.

⁷ *Ex ungue leonem, ex auribus asinum* (*лат.*) – букв. «По когтю узнаётся лев, по ушам – осёл», соотв. русск. пословице: «Птицу видно по полёту».

⁸ Полупетля – первая часть петли Нестерова с выполнением в верхней части фигуры полубочки.

⁹ *E cantu cognoscitur avis* (*лат.*) – Птица узнаётся по пению.