



Эпизод \[96й]////
СИЯЮТ НЕБЕСА...

- >> По заведенному порядку
- >> **Саша Кириллов** (продолжение)
- >> **Капитан Хотеев** (продолжение)
- >> **«Я буду тебя ждать с победой!»**
- >> **Пилотаж**
 - >> **Главный недостаток наших друзей**
 - >> **Друг, дружба – в афоризмах и диалогах из кино**

28 июня 1972 г. (среда)

...Сияют небеса,

Нетленные, как рай. Афанасий ФЕТ <<••>> — Что там у нас дальше?

— *Тема «Друзья».*

— *Друзья? Отличная тема! Из худ. к/ф-ма «Сатисфакция»*

В авиации всё проводится строго по заведенному порядку. Сперва предполётные указания перед разлётом. Метеоролог доводит прогноз на лётную смену, разведчик погоды – фактическую погоду по району и условия на посадке, дежурный штурман – данные на сегодня по уходу в пилотажные зоны и выходу из них, код системы опознавания, сигналы «Я – свой» и парольные числа. Лётный состав (инструкторы и курсанты) нужное заносят карандашиками в наколенные планшеты.

Потом штурман даёт отчёт точного времени. Все, у кого есть часы, проверяют или даже корректируют время, чтобы оно было одинаковым. В ВВС наставления допускают расхождение в показаниях времени не более двух секунд. И каждый пилот, осматривая кабину перед запуском двигателя, обязан установить точное время (± 2 сек.) на бортовых часах-хронометре! Мои часы ходят точно, их мне на день рождения в третьем классе подарила мама, мне было 10 лет. Теперь они летают вместе со мной, делят мои радости

и горести.

Далее следуют указания руководителя полётами по пилотированию в зонах и выполнению техники взлёта и посадки на смену в соответствии с метеоусловиями.

Затем командир звена даёт напутствие на лётную смену (он, кстати, сегодня летал на разведку погоды в составе экипажа вместе с РП):

— К точке выравнивания скорость держите 200! Как при штилевых условиях. Не разгоняться, иначе будете садиться с перелётом. Уделите всё внимание качеству посадок. Покажите сегодня, чему вас научили! Но не перестарайтесь, чёрт возьми! Старание здесь не нужно! Делайте лишь то, что умеете! Ну и смотрите не отчебучьте что-нибудь!.. Вопросы? Ну?! По экипажам!

Мы расходимся. Я, полушутя, интересуюсь:

— Товарищ капитан, а вы сегодня что-нибудь такое предчувствуете?

Равиль печально вздохнул (он почему-то полагает, что я его всё время хочу подколоть! Я? Своего кэээ?), строго глянул на меня и изрёк:

— Ты опять пойдёшь в наряд с воскресенья на понедельник!

У меня глаза становятся как пятаки:

— За что? — Пытаюсь оправдаться (надо же спасти воскресный вечер!): — Вы вчера предугадали поломку самолёта Мамоновым из третьего звена! Я и спросил! — Пожимаю плечами и тихо добавляю: — Чёрти что!

Губы кэээ трогает едва заметная улыбка.

— Ладно! Уговорил! Не пойдёшь!

«Ну, садист! Чуть сердце в штопор не вошло!»

Сдав зачёт штурману на знание района полётов в радиусе 50 кэмэ (после моей попытки зайти против старта), направляюсь к самолёту.

Первый вылет у меня, как и спланировали, с Хотеевым на проверку техники пилотирования.

Тепло поздоровался с Саней. Вместе осмотрели самолёт. Я расписываюсь в журнале, что борт принял. А он достаёт из кармана Военный билет и из обложки – фото девушки, о которой мы говорили с ним позавчера на «нудистском пляже».

Беру фотографию, рассматриваю.

— Блондинка или крашенная? — интересуюсь.

— Вроде некрашенная, — улыбается Саша.

— Красивая девочка! Но смотри: говорят, блондинки – они глупенькие!

— А чо ещё парню надо? Кандидат математических наук?

Я переворачиваю фото. Там надпись: «Любимому Саше от Вари».

Мои брови делано прыгают вверх. И я возмущённо кричу:

— «Любимому»? А кто виражи крутит возле нашей официантки Люды из лётной столовой? Так! Всё Варе отпишу! — и возвращаю карточку.

— Попробуй только! — улыбается Саня. — Застрелю, как президента Кеннеди!

Тут слышим сзади противный хотеевский голос:

— Ты, сынок, почему ещё не в кабине?

Мы с Сашей одновременно поворачиваемся к грозному начальству. Получилось чётко, как в кино.

С чувством собственного достоинства курсанта 2го курса ХВВАУЛ, летающего уже самостоятельно, лениво бросаю руку в воинской чести к виску и делаю попытку доложить командиру звена о готовности к вылёту:

— Товарищ капитан, курсант...

— Быстро в кабину! — и к технику: — Самолёт-то этот бездельник осмотрел? В журнале расписался?

— Так точно, товарищ капитан! — вытягивается в струну Саша. Потом, ослабив ногу, из положения «вольно» добавляет, глядя Хотееву прямо в глаза: — И... товарищ капитан! Смеею заметить, курсант Кручинин – не бездельник!

— Да? А я его знаю, как бездельника!

Я в кабине надеваю подвесную парашютную систему, пристёгиваюсь к креслу, подсоединяю кислородную маску к фланцу и улыбаюсь, прислушиваясь к диалогу кэээ с моим другом.

Хотеев лезет в задний кабинет:

— Ты смотри, какого защитника себе нашёл! Не про каждого курсанта техники самолётов так говорят!

— Конечно, не про каждого! Только про меня!

— Давай, запрашивай <запуск>! Сидишь там!.. Ты что, сюда улыбаться пришёл? Поулыбаешься в карауле под Знаменем!

«Вот же ссука! Опять караул! Заеб*л уже!»

Запустили двигатель. Саша прикрыл меня фонарём кабины (инструкторы свой сдвижной фонарь по направляющим захлопывают сами). Наш техник осмотрелся (нет ли рядом выруливающих бортов, не мчится ли наперерез какая машина), потом даёт добро на выруливание, приложив правую руку в воинской чести к синему берету, а левую – вытянув в сторону нашего руления и кивнув мне, желая хорошо слетать. Я слегка прикрываю глаза и киваю ему в ответ.

«Какой же всё-таки Саня ответственный и душевный паренёк! — подумал я, отпуская тормоза. — Надо же! Вступился за меня перед кэээ!»

И порулили.

Рулю небыстро и немедленно. В общем, без выеб*нов.

— Чего медленно рулишь? — раздаётся тут по СПУ.

Чуть увеличиваю оборотки, тем самым прибавляя и скорость руления. Однако без фанатизма и ничего не говорю.

— Чего так быстро? — смеются из задней кабины.

Я притормаживаю, но тоже молча.

— Что с тобой, Кручинин? Чего сегодня хмурый? Не шутишь?

— Ага, товарищ капитан! С вами пошутить – или в наряд в выходной загудишь, или потом вы всем рассказываете для юмора, а инструктору передают это в качестве того, что я наглый! А он таких шуток не понимает!

— Ладно! Не пойдёшь, не передам! «Лётчик» Кручинин! Разрешаю со мной быть самим собой!

«Ну уж, дудки! Хватит мне экспериментов! Но за “лётчика” спасибо! Приятно, чёрт побери!»

Получили третью зону. Взлетели. Набрали высоту. Занимаем её.

Виражим с кренами 45-60°, попикировали с углами 30°, а вывод с набором то горками с $\Theta=30^\circ$, то боевыми разворотами. Я тащусь от перегрузок на вертикальных комплексах и обжатию ППК всего тела.

Затем спиралим с креном 45 то вниз, то вверх.

Наверное, инструкторам это уже так надоело – с каждым курсантом, ежегодно

одно и то же! Нет! Я буду выпускаться только лётчиком-истребителем строевого полка! Хочу быть воздушным бойцом! Скорее бы нам тактику ВВС начали преподавать! Это же интересно – одержать победу над сильным и коварным противником, сдёрнув его с небес!

Отпилотировал на твёрдую «четвёрку» с двумя плюсами. (На «отлично», как известно, летает только господь бог!) И это, не смотря на перерыв в полётах. Даже Хотеев, такой скупой на комплементы курсантам, похвалил. Отменно посадил самолёт.

На земле, разобрав мои мелкие ошибки, он улетел на другом борту обучать очередного курсанта.

А я помогаю Саше готовить мне Эл к самостоятельному полёту. Он его осматривает – я заправляю баки керосином. Саша заряжает систему воздухом – я из задней кабины вытаскиваю парашют инструктора, связываю и фиксирую там фалы. Заодно проверяю, всё ли стоит в рабочем положении для выполнения полёта одним лётчиком, т.е. мной: включены ли АЗС «День» и выключатели «Сеть», «Кренение» и «Тангаж»; установлены ли переключатели управления шасси и «Топливомер-ТВГ» на переднюю кабину; открыты ли перекрывные краны статики и динамики питания анероидно-мембранных приборов; не заперт ли вентиль кольцевания кислородной системы.

Кабину закроет и загерметизирует Санёк, он ведь, несмотря ни на что, захочет убедиться, что я всё сделал правильно. Для своего спокойствия. Это меня не обижает: пара глаз хорошо, а две пары (мои и техника самолёта, моего друга, кстати) ещё лучше. Между прочим, если парашют вытаскивает техник и готовит инструкторскую кабину к моему самостоятельному вылету, я всегда потом равным образом гляну в задний кабинет – всё ли сделано «в ёлочку». Это тоже технический состав не задевает. В авиации так принято – все друг друга контролируют и не потому что не доверяют, а чтобы исключить какую-нибудь случайную ошибку. А вот укладывают парашюты в чашки сидений кресел и подсоединяют все фалы только лётный состав (курсанты или пилоты). Это тоже неписаное лётное правило...

Затем сажусь в передний кабинет и с разрешения РП запускаю двигатель.

Собираясь закрыть меня фонарём кабины, Саня проговорил:

— Повнимательнее, Юрик! У тебя всё получится!

— Я знаю, Сашок! Спасибо!

— Я буду тебя ждать с победой!

— Это трогает!

И Саня прикрывает плексиглас, контролирует, чтобы я запер и загерметизировал фонарь, ветошью провёл по лобовому стеклу и лишь потом спрыгивает на землю.

Я проверил оборудование и гидросистему. Надел кислородную маску и за ремешки плотно подтянул её к лицу. Жестами даю Саше команду на уборку колодок из-под колёс. Осмотревшись, запрашиваю у него разрешение на выруливание. Вывожу обороты, удерживая Эл на тормозах. Сашок, оглянул всё впереди, отдаёт мне воинскую честь и, вытянув левую руку в сторону, разрешает рулить.

Отпускаю тормоза и срываюсь с места.

На посту осмотра остановился. И пока мой Эл ещё раз бегло осматривали механики, бросил взор влево на ЦЗ. Сашко смотрел в мою сторону, на наш самолёт. Уверен на все сто: он не уйдёт со стоянки, пока я не взлечу! И будет взглядом внимательно следить за нашим бортом № 72, покуда не растворюсь в голубизне неба или не уйду за горизонт! Я знаю! И не раз наблюдал это, когда улетал на его Элке кто-то другой. Это же Саша,

техник моего самолёта! Самый лучший техник в полку!

После поста осмотра подрулил к ВПП. И, глянув, нет ли никого на планировании, запрашиваюсь на полосу.

Перед взлётом получаю пятую зону.

«Пять минут тридцать секунд с курсом 240», — тут же мелькнуло у меня в голове.

После набора высоты 4000 м над точкой беру курс 240° и через пять с половиной минут оказываюсь над центром пятой зоны. В этом я убедился, накренив самолёт и сравнив полётную карту с местностью под собой. И поскольку ниже были шапки облаков, в которые нам входить в самостоятельных полётах запрещается, я начал выполнение виражей на высоте 4000 м.

Апатичный вираж с креном 30 вправо...

И влево...

Вторую пару виражей с этим мешкотным креном я отложил на потом (если хватит времени).

Закладываю виражики с креном 45. В этом положении земля лучше просматривается.

Боже ж ты мой, красиво-то как!

Я выдерживал режим полёта, стараясь сохранять заданные параметры – крен, скорость и высоту. Одновременно следя за местом относительно центра зоны. Хотя... хотя пятая зона у нас огромная! Чтобы не удержаться в ней, тоже надо суметь!

Господи, как хорошо, как классно! Я пилотирую самолёт самостоятельно! Это было пределом моих мечтаний в детстве! Понимаешь ли ты, Юрий, сие?

Вот и началось самое интересное в моей жизни – моя лётная служба!

«Мы рождены, чтоб сказку сделать былью!» Свою сказку!

Выполнив виражи с креном 45, перевожу в спираль с этим же креном. Снижаюсь с вертикальной семь метров в секунду.

«А Саня Кириллов за меня переживает! Мои неудачи близко принимает к сердцу! И это не показное! Вот, что такое настоящий друг!»

На 2500-2600 стоят в рост шапочки облаков. Вывожу из снижения. И на 2700 начинаю неспешно виражить над ними с креном 30 вправо.

С этой высоты подстилающая поверхность стала смотреться ещё красивее!..

Затем перекалдываю влево...

Потом снова вправо, но уже с креном 45...

Запоминаю, пытаюсь запомнить, как красиво земля и облака смотрятся с этой небесной выси...

И закрутил виражик влево... Вертикальные фигуры, как-то: пикирования, горки и боевые развороты при начальном освоении пилотажа в этом полёте заданием пока не предусмотрены. Вот немножко влетаюсь, тогда и будет всё это в задании, никуда оно не денется, тогда себе в удовольствие и попикируем, и боевые разворотики покрутим! И я не собираюсь хулиганить, нарушать установленный КУЛПом ассигмент! Не потому что боюсь, что не смогу выполнить (я уже обучен выполнению этих элементов простого пилотажа), а потому как для себя взял правило: *«Совесть – это когда никто не увидит, никто не узнает, а я это не сделаю, если этого в задании нет!»*

[И потом это правило никогда меня за всю службу не подводило!]

Глянул на бортовые часы, по шкале времени полёта определяю, что в регламент укладываюсь. Перевожу свой Эл в восходящую спираль с креном 45 с вертикальной

пять метров в секунду. И облака начинают от меня удаляться вниз!

А что у нас показывает топливомер? Чуть больше 1000 литров! О! Ещё летать и летать! Без волнений! А как самочувствие движка? Температура выходящих газов – в норме. Стрелки трёхстрелочного прибора ЭМИ-ЗР (давление топлива, давление и температура масла) изображают собой перевернутое «Т», значит, можно, не считывая их показаний, полагать, что всё в порядке!

На 4000 метров с курсом на привод вывожу в горизонт.

— 18й в пятой задание выполнил!

— 18й, на привод 2100!

— Понял, 2100!

И приступаю к снижению.

Перехожу на канал пеленгации, чтобы запросить «прибой». Затем снова на стартовый. Согласовываю гироиндукционный компас. (Он чуток рассогласовался после пилотажа. Это нормально, так и должно быть.) Шкала тут же прыгнула на 15 градусов вправо и замерла. Я сличаю курс, с которым иду, с тем, что получил от «Кудрявого-пеленг». Нет, иду правильно!

Над центром зоны на бортовом хронометре запускаю секундомер. Точное время нужно для контроля пройденного пути: если зазеваюсь, время подскажет, что аэродром уже рядышком!

Вот на пути несколько барашков пушистых облаков, самые высокие, остальные все внизу. Подвернувшись, проскакиваю между ними, представив, что я на боевом истребителе лечу между вершинами гор... Даже пришлось создавать крен влево, чтобы крылом не зацепить «скалу»... Классно вышло, не задел!.. В развороте обернулся назад, глянул на свои «скалы», между которыми пролетел, и прощально покачал им крыльями. И снова курс на точку. А потом поле облачности остаётся позади меня.

— 18й, облака на 2100 не мешают?

— Нет, не мешают!

Сегодня летаем с посадочным курсом 290. Поэтому подтвердить, что я всё понял хорошо после своей ошибки в том полёте, сейчас не придётся. А жаль! Так хочется реабилитироваться!

— 34му взлёт?

— Взлетайте, 34й, первая зона!

— Понял, первая!

Ага, вот и аэродром. Вон, взлетает 34й – о, какую пылюку поднял за хвостом!

Подхожу к четвёртому развороту. Двойным нажатием серебристой головки на бортовых часах остановил бег секундомера и сбросил его показания.

Внимательно осмотрелся в сторону предстоящего снижения: нет ли подо мной самолётов? Ведь сейчас предстоит пересекать кучу всяких эшелонов. Ещё раз проверил по компасу, правильно ли войду в круг. Ввожу в крен, и в эфир несётся мой доклад:

— 18й, на четвёртом, 2100 – 290!

— К первому 500, 18й! — разрешает РП.

— Понял, до 500!

Вхожу в малый круг полётов. Снизился до заданной высоты. С первым разворотом не спешу – мне надо добирать налёт. На скорости 300, не торопясь, выполняю первый. Затем второй разворот. Высоту держу ровно 500. Самолёт и не думает сопротивляться – какую высоту установил, такую и выдерживает. Он-то уже понял, что им управляет не

жёлторотый птенец, а курсант второго курса, умеющий летать!

...А в этот день, ровно два года назад, я с замиранием сердца готовился ехать в лётное училище, чтобы поступать в Харьковское ВВАУЛ... И вот оно!.. Меня научили летать! Я буду военным лётчиком! Урррра!..

Так! Спокойно! Внимательно всматриваюсь вперёд: нет ли кого впереди, типа Степана Липодецкого? Нет, всё чисто!

На траверзе начала полосы уменьшаю скоростёнку до 290 км/ч, жму кнопку выпуска шасси и сразу добавляю оборотки. Контролирую курс, высоту, скорость. А потом проверяю выпуск шасси по табло и механическим указателям. Всё нормально!

А как у нас в воздушной системе с воздухом? 130 кг/кв. см! Отлично! Топливо? 900 литров! Чуть меньше, чем «до хрена»! Кислород? Кислород нам уже не нужен! Я ослабеваю ремешки на кислородной маске и она, излишняя, повисает у меня в районе подбородка. Просто глянул на индикатор ИК-18, чтобы при подготовке к повторному вылету самолёта знать: вызывать кислородную машину для закачки системы жизнеобеспечения или не стоит.

Вот и место третьего разворота. Осмотрелся: никто не подрезает мне путь?

— 18й на третьем, шасси выпустил, сам!

— Заход, 18й!

— Понял!

Строю расчёт. Выпускаю закрылки во взлётное положение – Эл клюнул носом. Чуть подобрал ручкой управления, выдерживаю спуск ровно четыре метра. Триммерок – на «двоекку»...

«Саня меня ждёт, посматривает на часы, вслушивается в радиообмен возле лётного домика... Как техники ждали в годы войны свои самолёты и своих лётчиков... Толковый мальчишка – Саша Кириллов! Переживает! Любит возиться с самолётом! И настоящий друг! Настоящий!.. Саша, Дима... В школе Серёга... Благодарю судьбу за такие встречи! Друг – наверное, это самое дорогое на свете. Поэтому так трудно его найти!..»

Четвёртый разворотик. В наушниках приятно заурчал маркер дальнего. Выпускаю закрылки в посадочное положение, перевожу триммер на себя в позицию «4». Контролирую выпуск закрылков по загораю зелёной лампочки, лёгкому клевку самолёта и докладываю:

— 18й, полностью, сам!

— Посадка, 18й, штиль!

— Понял...

Снижаюсь к полосе. Скорость – угол – снос...

Угол планирования в точку снижения нормальный. Сноса нет – штилевые условия...

А вот скорость поддержим... 200 км/ч и не ниже... Так говорил дядя Равиль!

Маркер ближнего... 90 метров... Уточняем расчётник...

Оборотками поддерживаем скоростёночку ещё...

Высота 30 метров – переносим скользящий взгляд вперёд-влево...

Уже никаких проблем в определении высоты начала выравнивания! **Я... умею...**

летать...

Вот и заветные 6-8 метров... Начинаю выравнивать...

РУД пошёл на малый газ... Ниже... Подбираем, подбираем... Ещё... Ещё немножко...

Вот и всё! Сидим!..

Самолёт зачиркал колёсами о землю. Ух ты! Аж самому понравилось! РП, наверное,

тоже!

Опускаем носовое колёсико... И притормаживаем. Притормаживаем... Тормозим...

Где там флажки ворот?

— 18й освободил!

Убираю закрылки...

Рулю на ЦЗ. Саня на месте, встречает, подняв руки. Это чтобы мне его лучше было видно. Заруливаю на стоянку носовым колесом строго по белой полосе! Не всегда на неё попадёшь! Это шик для техников! Сияющий Санёк показывает большой палец и скрещивает руки над головой: мол, молодец, останавливайся и выключай двигатель!

Установив колодки под колёса, он спешит открыть фонарь и поставить его на распорку. Ну, чтобы я не парился в кабине. Распутывая чеки катапульты, мельком поглядывает на меня:

— Ну, как сегодня? — заинтересовано спрашивает. — Вижу, вижу, Юрок, что всё получилось! — улыбается он своей великолепной улыбкой. — Можешь не отвечать, шершенёк! И я наблюдал твою посадочку! Классно колёсики раскрутил!

И я понимаю, что он радуется за меня! И это его заинтересованное и искреннее участие восхищает.

— Ах ты, мой золотой психолог! Порядок, Санёк!

— Как аппарат?

— Как часы! Твоими стараниями! Ты у нас в экипаже – молодец! Ты в эскадрилье молодец! Ты – самый лучший техник в полку! Я разве тебе этого не говорил?

— Не-ет! — и Саша чуть краснеет, как девочка, от этой невинной лжи.

«Говорил-говорил! Просто тебе хочется это услышать лишний раз! И в этом нет ничего плохого! Ты этого заслуживаешь!»

Но за разговорами мой друг не забывает устанавливать штыри чек в пиропатроны катапульты и, наклонившись ко мне в кабину, – на ручку сброса фонаря. Потом он выпрямляется, стоя на подножке. А я продолжаю:

— Тогда это моё упущение! Я благодарен твоим родителям! За тебя! — кисть в лётной шевретовой перчатке, что не успел снять, кладу на сашину руку, которой он держится за борт. — Что они дали миру и воспитали тебя такого – настоящего и ответственного человека! Не позже родили и не раньше – иначе мы бы по жизни разминулись, просто не встретились!

Саня расцветает прямо на глазах. Ему тоже приятно. И я, вылезая из кабинета, думаю о том, что надо побольше и почаще доставлять своим товарищам приятных мгновений, говорить приятные слова и обязательно похвалить человека, если он этого заслуживает! А кто у нас заслуживает, как не младший сержант инженерно-авиатехнической службы А.Н. Кириллов, самый лучший техник в полку?



Вдогонку:

—
••>> — *Подарок ищите?*
□□□□□□□□ — *Вы не поверите, но ищу друга!*
□□□□□□□□ — *Тогда вам нужна собака! Она и выслушает вас, и в лоток пописает!*
□□□□□□□□ — *Да, это очень важно для друга!* Из худ. сериала «Доктор Тырса»



Amicus verus rara avis est¹

Давняя поговорка гласит: «Друзья познаются в беде». Трудно найти настоящего друга, который поможет нам жить и мешают работать. Та жесть КАТАРБИНСКИЙ...
 ... в условиях санкций. Если бы не санкции, то можно было бы спокойно жить и работать. Но теперь все иначе. Санкции делают нашу жизнь очень сложной. Мы должны быть осторожны и осторожны. И...
 ... и...



На протяжении десятилетия определением являются материалы, которые вы можете не только в авторской редакции, но и с изменениями в редакции. В ИТДЗ Губернатора области. Для