



Юрий Фёдоров

ВО ЧТО ВЕРИТ РП

1 аз во вторую смену проводит Лётно-тактическое учение (ЛТУ). И тут вводная! Перед самыми полётами узнаю вдруг хорошенькое дополнение: наши 16 на Су-17 уходят, работают на переяславском полигоне, садятся на аэродроме Переяславка, там заправляются и возвращаются обратно, отработав снова на их полигоне (так и готовились). А оттуда прилетает эскадрилья МиГ-27 (16 самолётов), работают на нашем полигоне, садятся у нас, и после заправки уходят домой, поработав по целям нашего полигона ещё разок. (Здрасьте, сто гусей! Вы пришли, а нас не ждали!)

Во время разведки погоды (один наш экипаж смотрел погоду в нашем районе, один ушёл на Переяславку глянуть погоду по маршруту и отвезти им нашу плановичку) к нам прилетела их спарка с зам. командира полка. Он привёз их плановую таблицу, которую я увидел только перед самыми предполётными указаниями.

— Погодите! — удивлённо восклицаю я. — Если совместить нашу плановичку и плановую переяславских, время взлёта нашей группы и посадки гостей отличается всего на пять минут!

— Ну и что? — на меня полковые командиры посмотрели как на марсианина.

— А если МиГи не выдержат время и придут раньше? А наши запоздают со взлётом минуты на две?

— Всё нормально! — машет рукой прилетевший подполковник. — У моих будет топливо!

— Сколько? — вопрошающе гляжу на него.

Ответа не последовало.

— Подождут! — говорит командир полка подполковник Якубовский В.Э. —

Поставите их на кругу и всё!

— Но ведь так это не делается! — упрямлюсь я. — Это два разных полка! Сколько у них топлива при выходе с полигона будет?

Заместитель командира переяславского полка почему-то упорно молчал!

— Я не услышал ответ на свой вопрос по топливу!

— Ладно! — снова говорит Якубовский, будто я ничего сейчас не сказал. — У нас ЛТУ, и у них ЛТУ! Мы улетаем к ним, они прилетают к нам!

— Это я понял! Я не пойму! А какая проблема им задать время прибытия позже?

— Нет-нет! Всё будет хорошо! У них топлива останется много!

Я покачал головой: пять минут интервала – это для боевой авиации ничто!

— Да сойдутся же над точкой, товарищ командир! Сойдутся! Да знаю я все эти совместные полёты двух полков!

— Всё рассчитано, не паникуйте, Юрий Игоревич!

Я выдыхаю.

«Чёрт его знает! Может, действительно сгущаю краски!»

Начал полёты ровно в 18 часов.

Первый вылет прошёл благополучно. 1я аэ прошла по первому маршруту на малой высоте и отработала по целям на нашем полигоне.

Зашли на посадку. Сели, начали готовиться к сумеречному вылету на Переяславку с работой на их полигоне.

Инженерно-технический состав самолёты подготовил своевременно.

Командир эскадрильи майор Гена Дробышевский запрашивает запуск эскадрилье в расчётное время.

Разрешаю запуск по плану. Эскадрилья не спеша стала запускать двигатели. Но наша Группа руководства полётами была занята другим: точку проходила та самая эскадрилья МиГов с пролётом мимо на наш полигон (позывной «Слиток»). Я давал экипажам перелётчиков условия для посадки (и соответственно для работы на полигоне). Особый контроль за правильностью принятого давления для высотомеров, ибо кругом горы.

Когда обстановка разрядилась, командир ап, который с начала полётов всё время безвылазно был на КДП, примирительно говорит:

— Ну вот, видите, Юрий Игоревич! Они сейчас будут работать у нас полигоне! А наши взлетят! Всё по плану!

Но я этого оптимизма не разделял.

— Да нет, — отвечаю, глядя на авиационные часы-хронометр перед собой. — Они прошли на 10 минут раньше установленного времени!..

— Ничего...

— Ничего хорошего... — тихо добавляю я.

Время шло. Комэска-1 Дробышевский подождал, когда все запустятся и затем неспешно начал вырубивание.

— 121й, на взлётную группой?

— На посадочном свободно! — информирует меня руководитель зоны посадки капитан Витя Петров, который сам ещё недавно летал в нашем полку командиром звена.

Разрешаю светофором занимать ВПП. Под потолком алармистским напоминанием

замигало огромными буквами красное табло «ВПП ЗАНЯТА!»

Эскадрилья начала выстраиваться на полосе и готовиться к взлёту, когда первые МиГи гостей запросили подход с полигона. Разумеется, на 10 минут раньше... А полигон у нас под боком!

— 501й, со «Слитка» в круг?

— Слесаря вызывали? — тихо проговорил Витя Петров.

Командую РБЗ Гладышеву:

— Полторы тысячи им!

Ближняя зона даёт подход.

— Пусть летают над точкой, пока наши не взлетят! — тоном, не предусматривающий возражения, капает на мозг Якубовский.

— 501й, остаток? — на всякий случай интересуюсь.

— 600...

— 508й, у меня – 400! — докладывает крайний ведомый из этой группы.

Я с возмущением посмотрел на Якубовского. Тот кричит:

— Пусть летают! С таким остатком им можно ещё полчаса летать!

— С остатком, ниже аварийного? — удивлённо гляжу на него. — Это для меня новость!

Командир отводит взгляд.

Ну что, делать ничего не остаётся! Включаю зелёный для взлёта и команду Дробышевскому в эфир:

— 121й, немедленно взлетайте!

А на ВПП из эскадрильи выстроилось и готово к взлёту лишь одно звено (из шестнадцати)! И на полосу выруливает пятый самолёт. Остальные – только на подруливании! Все они выстроиться на полосе уже не успевают.

Даю команду Гладышеву, чтобы разрешал группам роспуск и снижал перелётчиков на высоту круга 900 метров для захода на посадку. Топлива у них не на полчаса, как мне кричал полкач, а минут на 5-7! Не больше! И то, если летать до сухих баков, до выключения, вернее, самовыключения двигателей по причине выработки керосина. А дальше – «Милый бог, меня спаси!» Лётчики – по красным ручкам катапульт, забирай кресло и на улицу! Из исправных самолётов! И хорошо, если всё обойдётся благополучно! Тогда меня только уволят! («Знал, что у МиГов малые остатки!? Ты почему не завёл их на внеочередную посадку?!? Ммм??. Да мне по хрену твоё ЛТУ, ваши самолёты были на земле, им ничего не угрожало!!!» — «Да вот, командир полка мне приказывал... Я боялся...» — «А вы, товарищ подполковник, не имеете права бояться!! А обязаны соблюдать лётные законы!! Для этого вам и подполковничьи погоны вручают!!!»)

А если не дай бог кто-то погиб? Тогда РП собирай характеристики в трибунал! Якубовский мне на следствии не защитник, он потом только руками разведёт: «Я полётами не руководил! А мои указания носили рекомендательный характер!..» Это его, конечно, по службе не уберёжёт. А я – «...по тундре! По широкой дороге! Где мчится поезд Воркута – Ленинград...» (По статье УК РСФСР «Нарушение правил полётов и подготовки к ним», с гибелью людей – от 7 до 15...)

— 509й, со «Слитка» в круг? — это ещё звено.

Отдаю группе команду на роспуск отставанием и разрешаю подход по нашему атмосферному давлению на 900. Попутно выясняю, что и там остаток топлива у

крайнего ведомого 420 килограмм! (А с чего он станет больше: группа шла по одному маршруту, на одной и той же высоте, на тех же скоростях! Значит, и остатки будут приблизительно одинаковыми!)

Дробышевский взлетает со своим ведомым.

— Диспетчер, взлёт пары 121го!

— Поняла!

А следом мчится в круг полётов ещё четвёрка МиГов 513го! И у всех – аварийные или околоаварийные остатки!

— 501й, на третьем, шасси, крыло выпустил, гребень убрал!

Гладышев смотрит на меня: тянуть ему третий или давать разворот...

— Протянуть! — кричит Владимир Эдуардович.

Но тянуть третий разворот вообще запрещается, он должен выполняться на своём месте! А в группе с такими остатками тем более: одному протянешь на четыре километра – его ведомому надо тянуть после этого ещё на 4-5, следующему... И так далее! Не сделаешь так, не протянешь по этой схеме, они начнут подрезать друг другу путь и сойдутся в районе четвёртого!

Я быстренько просчитываю это и отрезаю:

— Нет! Остаток! Пусть заходит!

— 501й, заход! — быстренько командует РБЗ, пока не передумали. Ведь всю кашу на кругу потом расхлёбывать и ему тоже! Он так же, случись чего, под статьёй ходит!

— Понял, 501й!

У меня взлетает уже вторая пара.

— Диспетчер, взлёт пары 123го!

— Диспетчер, поняла!

А на ВПП ещё четвёрка! И к полосе подруливает звено и пара.

— Не успеют! Не успеют! — говорю я тихо сам себе. И выключил зелёный светофор перед полосой, запретив остальным самолётам занимать взлётную (автоматически включается у них там красный). Полкач перехватывает взглядом мои действия с переключателем сигналов.

Впрочем, не сам себе твержу, а всем, кто на КДП, включая Якубовского и этого зам. командира полка из Переяславки, который к этому моменту тоже оказался в зале управления. Последний молча наблюдает за происходящим и лишь сопит рядом.

— Наши успеют! Дайте только этим проход! Включите зелёный на взлётную нашим! — командует Якубовский.

По НПП во время полётов РП подчиняется напрямую командиру полка!

Ага! Щаззз! Наподчиняюсь сейчас я ему себе на голову!

— У моих топлива нет! — тихо говорит подполковник из перелётчиков.

— Вы же доказывали мне, что топлива у них будет много! — с гневом сверкнул я в его сторону глазами. — Это вы говорили, имея расчёты, или так только думали!

Сверху, над окном, ударяя по мозгам, тревожным напоминанием продолжает мигать табло «ВПП ЗАНЯТА!»

— Успеют! Дайте МиГам проход и наши успеют! — это Якубовский.

— А что потом? У ведомых там по 400 литров! — отвечаю я на повышенных тонах. — Уже 300! Им даже на круг не хватит!

— Вы – руководитель опытный... Потом... потом вы что-нибудь придумаете! — с детской простотой говорит мне полкач.

Я чуть не захлебнулся от негодования!

— **Что?! Что я потом придумаю?!** — и хотел кое-что добавить на букву «Ё»!

Резко закончить не даёт Витя Петров:

— Юрий Игоревич, самолёт подходит к ДПРМ! — говорит мне РЗП. И в эфир: — 501й, к дальнему, шасси, крыло, механизация!

Дальний привод – это всего 4 километра до полосы!

Третья пара только начала разбег, когда ведущий МиГов выполнил 4й разворот и вышел на посадочный курс!

— 502й, на третьем, шасси, крыло выпустил, гребень убрал!

— 502му – заход!

— Понял!

— Диспетчер, взлёт пары 126го!

— Диспетчер, поняла!

— **501й, дальний, к посадке готов!**

Табло «ВПП ЗАНЯТА!» горит!

— Всё у него выпущено! — это инфо по громкой от наблюдающего.

И в зале управления наступила удивительная тишина.

РБЗ, РЗП – слева от меня, командир полка и даже хронометражистка – справа, все уставились на меня как на бога. Все в ожидании...

Надо принимать экстренное решение! И так!..

Экипаж просит посадку!

□□□□ **А у меня на полосе самолёты!**

Взлетать им нельзя из-за малого интервала – их может перевернуть от спутного следа, ибо предыдущая пара только-только начала разбег!

На истребителях-бомбардировщиках гостей, особенно у крайних ведомых в звеньях, – **критически мал остаток топлива!**

На ВПП – наша пара!!!

МиГ-27 после дальнего **на удалении 2,5 км!!!!**

Всё это вихрем проносится у меня в голове... **И весь этот клубок надо сейчас распутывать мне!** Твою мать!

Боже ж ты мой, как я не люблю такие ситуации!

— Товарищ подполковник, диспетчеру?

— Зина, не сейчас! Даже если тебя насилуют – терпи!

Выключаю светофор разрешения взлёта нашим самолётам. Тревожное табло гаснет. Но я-то вижу и знаю: на ВПП – два Су-17!

— **501й, запрещаю посадку!** Вам – проход! Посадка с круга! Высота 900!

— Понял, 900! — говорит 501й.

— **128й, запрещаю всем взлёт! Не взлетать! ЗАПРЕЩАЮ ВЗЛЁТ!** Группе освободить ВПП через вторую РД!

— Что вы делаете! — с криком возмущается Якубовский. — Пусть взлетают!

— Чтобы свести их на первом <развороте> с уходящим на второй круг? — а сам веду взглядом набирающий от ближнего привода высоту «мигарь» и посматриваю: начали ли движение по полосе наши самолёты.

— 502й, к дальнему, шасси, крыло, механизация! — это РЗП.

— Вы мне группу разорвёте пополам! — а это Якубовский!

— Я жизнь лётчикам сохранию! — как вы думаете, кто это беспарфосно сказал?

Но мог бы и промолчать: можно никому ничего не доказывать, хотя бы потому, что просто не до этого!

Я принял решение! ВСЁ!!

— 502й, дальний, к посадке готов!

На пилотажно-посадочном сигнализаторе передо мной загораются зелёные огоньки выпущенных шасси, крыла и закрылков от наблюдающего за заходящими самолётами и его голос по ГГС:

— Всё выпущено!

— 502му – посадка! Для группы: встречный <ветер> пять! — говорю в микрофон, наблюдая, как наша пара освобождает ВПП.

— Боевую группу разорвал!.. — причитает рядышком Владимир Эдуардович.

— 502й, выше глиссады! Снижайтесь на оборотиках!

— ...Весь тактический замысел насмарку! — «те же и Добчинский».

— Диспетчер, посадка 502го! — говорю по громкой, слежу за пробегом «мигаря» на полосе, градиентом падения скорости у него и выпуском тормозного парашюта.

А для тех, кто на КДП добавляю тихо:

— Зато лётчики живы, а самолёты целы!..

— Диспетчер поняла!

— 501й, выполняйте первый!

— Понял, с набором до 900!

— ...И у нас с вами, Владимир Эдуардович, не будет едкостей по службе и по линии прокуратуры!..

— 504й, на третьем, шасси, крыло выпустил, гребень убран!

— ...Это и есть – счастье командира полка...

— 504му – заход!

— ...Да и для РП – разлюли-малина...

— Понял, 504й!

— 503й, к дальнему, шасси, крыло, механизация!

— У меня неприятности будут по линии Командующего!

— 503й, дальний, к посадке готов!

Передо мной вспыхивают зелёные огоньки на ППС-2МС.

— Всё у него выпущено!

— 503му – посадка!

И тихо формулирую своё понимание ситуэйшен:

— Неприятности – это когда жена вас застала в постели с любовницей! А это как насморк, через неделю и забудете! Командующему же объясните... Как всё у нас хорошо начиналось! И как из-за этих переяславских фофанов всё не удалось!.. Думаю, поймёт! Только не проговоритесь, что я вас обо всём перед полётами предупредил!

Это я на всякий случай напомнил о своих пророчествах да предчувствиях – ну чтобы не забыли о моей дальнорукости.

«Говорил же: сойдутся! Предостерегал! “Нет! Всё рассчитано! Всё будет хорошо!”» — размышляю со злостью я.

А сам веду взглядом выравнивающий над полосой МиГ-27, готовый оказать помощь лётчику в посадке на незнакомом ему аэродроме...

— 504й, к дальнему, шасси, крыло, механизация!

«Шершни! Ни черта развитие ситуации предусмотреть не могут! Как чувствовал!..»

Но здесь моя помощь не понадобилась. Молодец парень, классно посадил свой самолёт строго у посадочного «Т», даже колёсики раскрутил о бетон.

— Отлично ему за посадку! — едва слышно говорю хронометражистке.

— Поняла...

На КДП всё сказанное РП, даже очень тихо, исполнители схватывают на лету.

— Это замкомэска капитан <я не запомнил>... — тоже негромко, чтобы не мешать нашей ГРП, произносит заместитель командира полка перелётчиков.

Я киваю:

— Молодчина! — И передаю по ГГС: — Диспетчер, посадка 503го...

— Диспетчер поняла!

— 505й, на третьем, шасси, крыло выпустил, гребень убран!

— 505му – заход!

— Понял!

— 504й, дальний, к посадке готов!

Зелёные на табло.

— Всё выпущено...

— 504му – посадка!

Выпуск тормозного парашюта у 503го...

— 504й понял!

Тут мельком глянул на индикатор диспетчерского локатора. И недовольно говорю РБЗ:

— Вот это мне ни хрена не нравится! Володя! Азимут 45, удаление 14, подходят к третьему, дистанция между ними менее четырёх <километров>! — а сам уже снова веду взглядом планирующий на посадку МиГ.

— Да вижу...

— Не вижу, а разводи!

— Да протяну я второго...

— Я тебе протяну! За ним ещё десять самолётов! Что, крайнего на 40 километров тянуть потом будешь?! Отверни 507го влево!

— 507й, примите влево 15 <градусов>!

— Выполняю, 507й!

— ...Расскажите Командующему, как мы героически их всех здесь разводили! — продолжаю я.

— 506й, на третьем, шасси, крыло выпустил, гребень убран!

— 506му – заход!

— Понял!

— Диспетчер, посадка 504го... — это громкой связи.

А для Якубовского молвлю дальше:

— ...А, кстати, так оно и было!.. — и проверяю обстановку по индикатору локатора.

Совсем другой вид.

— Диспетчер поняла!

— ...Заодно и ценный подарок выпросите у Командующего для меня!

Ну я и наглец! Выпуск тормозного у «мигаря» на пробеге.

— Таких, как вы, Юрий Игоревич, надо... — говорит полкач и, насупясь, отворачивается к окну.

Неужели считает, что расстреливать?

— Знаю! «Надо беречь, лелеять и награждать!» — досказываю я за командира.

МиГи один за другим садились, и затем освобождали ВПП. А на магистральной РД ещё стоит колбаса наших самолётов, не успев освободить им место для проруливания на ЦЗТ!

Следует заметить, что в этом непростом варианте Володя Гладышев слегка подрастерялся. Тут и наших вести надо, передавать управление в дальнюю зону, и чужих разводить! Есть же предел человеческих возможностей. Пришлось мне ему помогать, хотя сам был отвлечён планированием самолётов после ДПРМ и посадкой — это моя визуальная зона ответственности.

Как только усадил гостей, разрешил занимать ВПП оставшимся нашим, регулируя их расстановку на полосе: вся группа ведь перемешалась, когда я им запретил взлетать и срулил! Потом разрешаю взлёт...

Когда обстановка была разряжена, Якубовский накидывается на не успевшего сбежать с КДП всё ещё стоящего здесь зам. командира полка гостей:

— Блин! Почему ваши прилетели раньше??! Что? Как?? Отчего?!!

Но тот только пожимал плечами и ничего вразумительного сказать не мог.

Стоя у окна, и глядя на заруливающие на ЦЗТ МиГи, полкач возмущается:

— Как теперь Командующему понять, какой у нас был замечательный замысел! — он поворачивается ко мне: — Юрий Игоревич, как хорошо у нас был задуман и разработан удар по целям переясловского полигона! Вот верите?

— Я, Владимир Эдуардович, верю в жизнь после смерти и в любовь после секса.

— А! — в сердцах машет рукой Якубовский, глядя на улыбающиеся физиономии всей нашей Группы руководства полётами и направляется на выход с КДП.

Вскоре по телефону выяснили: из дивизии приказали сместить время удара обоим полкам вперёд на 10 минут! (Ну, на хрена, спрашивается! Какая была в том необходимость??) В Переяславку приказ передали, а нам забыли! Виновником быстренько определили оперативного дежурного ЗЗй дивизии!

Вот и всё! Дивизия приказала, а тут крутись, как хочешь!..

¹Доклад «Гребень убран». Речь идёт об фальшкиле в хвостовой части под фюзеляжем. Автоматически выпускается гидросистемой вместе с уборкой шасси и складывается после выпуска стоек. Служит для увеличения площади кия с целью повысить путевую устойчивость самолёта на больших скоростях полёта. По величине он больше, чем стойки шасси. Если гребень не уберётся, при посадке будет разбит о бетон полосы.