



Равиль ХАДЕЕВ,

военный лётчик-испытатель,
выпускник ХВВАУЛ 1966 г.

ТЯЖЁЛЫЙ ДЕНЬ

...Вы спрашиваете, какой у нас самый тяжёлый день? Нет, это не понедельник. На заводе всегда самый тяжёлый день – последний день месяца. Это не зависит от того, хорошо завод работает или плохо. Всё равно последний день в месяце будет самый трудный. Всем в конце месяца нужен план. Вот тридцатое число, акты подписаны должностными лицами – план выполнен, все уходят вечером домой с законным чувством исполненного долга. По дороге друг другу улыбаются. Не видно людей рассерженных или расстроенных. Командир отменяет вечернее селекторное совещание, и начальники цехов уходят тоже ненадолго задержавшись, почти как все. А на проходной вахтёры не спрашивают их с тревогой:

— Ну как, облетали?..

Потому что, если план есть, то это знают все. А если есть план, то есть и премиальные. Когда лётчик-испытатель подпишет акт испытаний, это и есть план завода. Тогда командир докладывает в Москву, и московский начальник тоже уходит домой не поздно и тоже с чувством исполненного долга и в хорошем настроении. Потому что завод выполняет непростую задачу, завод выпускает самолёты-истребители.

Самолёт-истребитель – это вершина технологии, это лучшие материалы, лучшие станки, лучшие работники. Он столь сложен, что понять это можно, лишь проработав несколько лет в должности, например, замом главного инженера. Управлять им несложно, конечно, если ты делаешь это лет двадцать без перерыва. Он сделан так, что всё на пределе, это предельно нагруженный аппарат и человек, как часть этой предельной системы «человек-машина» работает на пределе возможностей. Поистине это верх достижений современной цивилизации.

Но тридцатое число только начинается. Ещё только утро. А начался день как всегда с неприятностей. Всякие мелкие хозяйственные проблемы возникали, следуя одна за другой не давая передышки. Потом на аэродроме они преследовали меня пока я не сел в самолёт. Полёт всегда воспринимается как облегчение. Он уводит от всякой бытовой ерунды. Садись в кабину – забываешь всё: и как бульдозер перекопал кабель связи, и что ветром ночью сорвало лист на крыше ангара. Думать можно только о полёте. Газ вперёд, бросай тормоза и... понесла нелёгкая. Смотри в оба, да успевай, делай, что нужно.

Но на этот раз сразу после отрыва зловеще замигала красная лампа. Через напряжение первого момента трудно переступить. Ответственность, мера которой драгоценный труд всего завода, да и твоя жизнь, требует трижды перепроверить себя, свои действия, но дефицит времени не позволяет тянуть. Понимаю, наконец, что отказ неопасный, делаю, что предписывает инструкция. Теперь, чтобы сесть, нужно выработать топливо. Разогнаться нельзя, чтобы не усугубить ситуацию, поэтому долго хожу по кругу: по прямой – разворот, по прямой – разворот, занятие для меланхолика.

Слышу, и Витя докладывает:

— Неправильно вырабатываются баки! Разрешите посадку «сходу»?

А час назад у Володи загорелась в полёте лампа «пожар» и он тоже сел, не выполнив программу. Сигнал оказался ложным, но все напереживались. Для плана нужна только одна машина, одна из трёх, а они все три неисправны. Наконец остаток топлива позволяет выполнить заход на посадку. Заруливаю на стоянку, в кабине душно, жарко, воняет краской и керосином.

Отстёгиваюсь, механик ставит чеки в пиромеханизмы катапультного кресла:

— Ну, как матчасть?

Чего он спрашивает, видел же, что над «стартом» гудел полчаса? Но подавляю желание наругать, отвечаю кратко:

— Дрова!

На ноль первой была ложная команда, может, там причину можно устранить быстро. На остальных история длинная.

— Яковлевич, ну что на ноль первой?

— Датчики сигнализации маслом забросало, потому и сработали. Трубка короткая была и из дренажа масло засосало в фюзеляж.

— Ну, что там, сделали уже?

— Да, можно лететь, я прогазовал, сейчас всё в норме.

Звоню руководителю полётов, отвечают, что он уже внизу. Как это внизу, полёты же идут!

— Он на КП передал, что полётам «отбой».

Подъезжаю к «вышке». Наш руководитель стоит с портфелем в руке, ждёт машину. Володя рядом, уже снял высотный костюм. С трудом удерживаюсь от некрасивых слов. Решаем, что на ноль первой полечу я, раз уж я ещё в высотном. Осталось с командным пунктом договориться, чтобы разрешили продолжить полёты. Звоню, Ерёмин упирается, говорит: уже на армейский КП передал наш отбой. Наконец, сдаётся:

— Тебе мало на сегодня?

...Выруливаю. На борту всё нормально. Полоса, в перспективе сужаясь, уходит к горизонту.

— Пять сорок, взлёт, разгон! — Голос мой металлический, с придыханием, это

микрофон искажает.

Самолёт, словно пригнулся перед стартом. Загорается зелёное табло «ФОРСАЖ». Надавило в спину, короткий разбег, отрыв. Увеличиваю угол набора. Мой истребитель своим остроносым, пятнистым телом рвёт пространство, стремительно уходя от земли. Его рёв раскалывает небо, раскатами постепенно стихая вдали. Ну что же, всё в ажуре, вот облака промелькнули мимо вниз и застыли там, прямо над землёй. Проверяю системы, прицел, фиксирую параметры режимов. Стоп, что это? Клин застопорен в промежуточном положении. Пробую ручное управление, аварийную уборку – клин на месте. Пробую ещё раз. Нет, клин движется, хлопнул о фюзеляж при аварийной уборке. Решаю, что отказал индикатор. Ну ладно, пусть не показывает. Пока занимался клином, прозевал разворот. Самолёт трясётся на больших углах атаки. Высота одиннадцать тысяч, атмосфера прозрачная, чистая, небо синее-синее. На прямой включаю форсаж, с ростом скорости понемногу убираю крыло. В перископ виден стремительно вырывающийся из сопла инверсионный след, сразу застывающий вдали. Самолёт вибрирует и слегка раскачивается по крену. Прошёл звук. Вот уже полтора Маха. Скорость растёт. Что-то не то, растёт вибрация, появился зуд. Может клин всё-таки работает неправильно? Если выход клина на разгоне даже незначительно уйдёт от заданного режима, будет помпаж. Зуд так усилился, что теперь при выключении форсажа, на переходном режиме помпаж неминуем. Вот я и попался! А может, пронесёт? Пытаюсь перевести самолёт в набор, чтобы погасить скорость и, может быть, уйти из зоны неустойчивой работы двигателя. Тяну на себя, тряска усиливается и, вдруг сильный удар слева, как выстрел из орудия. Левое крыло резко проваливается, машина стремительно переворачивается. Пытаюсь удержать машину от вращения. Это помпаж. Отключаю форсаж, нужно выключать двигатель – нерешительно тяну рычаг дальше. Кононада у левого крыла заставляет меня нажать защёлку и поставить РУД на «стоп». Самолёт кувыркается, по кабине так бросает, что рука никак не дотягивается до выключателей. Глухие удары лупят по фюзеляжу. Кажется, что невидимые исполины огромными кувалдами разбивают самолёт на части. Держу ручку управления двумя руками, но вращение продолжается. Сильное торможение, повис на ремнях, гермошлем бьётся об остекление кабины.

Где-то глубоко проскочили мыслишки:

«Не разбить бы, тогда точно конец... Нет, пожалуй, это стекло выдержит, если на него танк наедет... Погоди, а как тогда на разгоне лобовое треснуло – оно в три раза толще? Мало ли что...»

Двумя руками тяну ручку строго по нейтральной на себя до упора. Постепенно вращение слабеет, переходит в обратное, прекращается и возникает снова. Уже можно самолётом управлять. По чуть-чуть выпускаю крыло, чтобы не падать из стратосферы камнем, чтобы иметь время, а значит и шанс. Шум как-то резко стихает. Вдруг слышу какое-то частое дыхание, вроде запыхавшаяся собака дышит мне в ухо. А, да это же я сам дышу. Щиток гермошлема закрыт, вот и слышно так. Что это я так раздышался, вроде и не страшно, а так вдруг задышал. Положено доложить руководителю полётов, а как скажут – сам напросился, нарвался, сам и виноват. Или вдруг голос выдаст – дрогнет, или заикнусь вдруг, будут улыбаться. Не докладывать тоже нельзя вроде. Ладно, доложу, если не запустится. Кажется, что очень медленно падает скорость до заданной. Несколько раз лихорадочно повторяю, как буду запускать.

Запускаю. В первый момент загорается табло «перегрев двигателя», но сразу

гаснет. Обороты растут. Растут! Двигатель цел, он работает! Плавно, очень осторожно вывожу его на промежуточный режим работы так, чтобы тяги хватило удержаться в горизонтальном полёте. Вдыхаю и выдыхаю резко несколько раз, чтобы голос не выдал, докладываю:

— Пять сорок, форсаж выключил, остаток две двести...

— Занимайте десять пятьсот, курс тридцать!

Какие там десять, у меня уже семь! Но молчу, иду в горизонте. Наконец, команда:

— Занимайте три пятьсот!

Снижаюсь к третьему развороту, прошу разрешение на посадку «сходу». И вот впереди полоса. Убираю обороты на малый газ, теперь пусть останавливается!

Касание, парашют...

Заруливаю. Открываю фонарь, и в кабину врываются чудные запахи лета!..

Когда, наконец, остаюсь один, сажусь на тёплую, душистую землю, потом ложусь, прижимаю щекой. Так тут тепло и тихо. В траве полным ходом идёт жизнь. Куда-то бегут мурашки. Ползут по стебелькам букашки, по цветку деловито шарит носом оса. Беру её в руку. Она исследует ладонь, ласково щекоча ножками, не улетает. Ползёт по тыльной стороне и, вдруг вонзает жало. Больно, но я улыбаюсь, я так рад, что я это чувствую, что вижу солнце и траву. Что здесь так тепло и тихо...

