



А. В. ПОГРЕБНОЙ



ЗА ГРАНЬЮ ОБЫЧНОГО



*Записки военного летчика
и гражданского пилота*



Андрей Погребной
За гранью обычного

«ЖИВЕМ»

2017

УДК 821.161.1
ББК 84(2-411.2)6-44

Погребной А. В.

За гранью обычного / А. В. Погребной — «ЖИВЕМ», 2017

ISBN 978-5-903400-60-7

В этой книге, основанной на личных воспоминаниях летчика дальней авиации и пилота «Аэрофлота», описаны реальные события, участником и свидетелем которых он был. Представлен взгляд автора на особенности подготовки и труда летного состава в различных ведомствах, затронуты взаимоотношения людей, стоящих на разных должностных ступенях. Книга, написанная в увлекательной и живой манере, может представить интерес как для профессионалов летного дела, так и для любителей авиации.

УДК 821.161.1
ББК 84(2-411.2)6-44

ISBN 978-5-903400-60-7

© Погребной А. В., 2017
© ЖИВЕМ, 2017

Содержание

На пороге мечты	6
Первые шаги	11
Дорогой отца	16
Конец ознакомительного фрагмента.	22

А. В. Погребной

За гранью обычного

© Издательство «Живём», 2017.

* * *

*Добавим РУДы понемногу,
Как говорится – в добрый час,
Ведь, согласитесь, ближе к богу
Нет никого помимо нас.*

О. Ширяев

Летная профессия всегда была окружена ореолом героической романтики, и не только в тяжелые для ВВС 60-е годы, но и в период развала СССР и унижительного постперестроечного «опускания» Вооруженных сил «ниже линии горизонта», во времена разгона авиационных отрядов «Аэрофлота» и уничтожения аэропортов.

Полная опасностей жизнь испытателей – это ежедневная встреча с нестандартными ситуациями, зачастую специально запланированными. В будничной работе строевых военных летчиков и линейных пилотов гражданской авиации иногда возникают отклонения от нормального течения полета, и в таких случаях считается, если авиатор справился – это удача, мастерство, а если нет – трагическая случайность. В жизни любого летчика хватает острых моментов, последствия которых, при стечении многих составляющих, могут или сойти на нет, или перерасти в нечто серьезное. Вот такие авиационные «необычайки», или, как их принято называть сухим языком документов, нештатные ситуации, сопровождали и меня.

Я понимаю, что одно и то же люди, стоящие на разных должностных ступенях, воспринимают по-разному. Командиры летных отрядов и авиационные генералы – масштабно: с точки зрения безопасного выполнения производственных планов и поддержания боевой готовности подчиненных соединений. Средний комсостав – как правило, командиры кораблей и инструкторы – конкретно, в привязке к поставленным задачам, с нешуточной ответственностью за их выполнение. Члены экипажей – по-житейски: день прошел – и бог с ним, главное, что не убили в полете летчики-пилоты, а остальное все перетерпится. Ну и вспоминают люди, естественно, то, что видели из своего «окопа».

На пороге мечты

В одной из своих книг Э. Хемингуэй сказал: «Если у человека есть совесть – ему иногда не мешает подумать о том, что такое военная авиация!» Чтобы дать почву для размышлений на эту тему, я и предлагаю ознакомиться с некоторыми интересными моментами в моей летной биографии, типичной для обычного боевого пилота, одного из тысяч «атмосферных скитальцев» России. Прав был старик или нет – судить вам.

1969 год. Первый курс Тамбовского высшего военно-авиационного училища летчиков ВВС им. Марины Расковой. Нас, лысых, в еще не подогнанной форме, выставили в оцепление в районе главной аллеи ТВВАУЛ. Причина – похороны летчика Бушева, погибшего на Ил-28. Этот суровый воинский ритуал не оставил равнодушным ни одного из нас. Откуда-то изнутри поднималась волна тревоги и ощущалась сопричастность к очень рискованной и поэтому героической небесной специальности. Потом, в курилке, с мальчишеской непосредственностью мы обсуждали произошедшее применительно к себе. Как правильно действовать в аварийной обстановке: прыгать или спасать машину? А что делать, если под тобой населенный пункт, и как быть при отсутствии связи, когда на борту экипаж и ситуация развивается внезапно – взрыв, например, или резкая потеря управляемости? И как же нам, безусым юнцам, входить в такой беспощадный мир настоящих мужчин? Ну и, конечно же, в мыслях мы все в то время были отчаянными храбрецами, настроенными на долгую и очень интересную жизнь. Кто знал тогда, что опасная профессия, в которую мы так рвались, «съест» кого-то из нас сразу после выпуска, а кого-то через 25 лет летной работы. Но это будет потом, а пока мы «грызли» теорию и занимались физподготовкой – в трудах и в поту готовили себя к долгожданной встрече с Небом.



Я – курсант. В шаге от мечты

Почти незаметно пролетел год. Мы перешли на второй курс, начались специальные летные дисциплины и полеты на очень реалистичных тренажерах. В рамках предполетной подготовки мы в обязательном порядке должны были выполнить два прыжка с парашютом и два наземных катапультирования.

Помню, что во время предпрыжковых занятий начальник ПДС (парашютно-десантной службы) училища добросовестно и образно учил нас, что нужно делать в процессе прыжка при нераскрытии купола, перехлесте, обрыве строп, при схождении друг с другом в воздухе, сносе на комбайны, бороны и колья забора ближайшей МТС. От захватывающих дух перспектив у меня, да и у многих ребят, подрагивала челюсть, а чтобы этого не было видно, я крепко сжимал зубы.

Еще не отошедшие от красочного инструктажа, мы построились для выполнения реальных прыжков. Перед их началом для определения места выброски производился пристрелочный сброс «Ивана Ивановича» – 80-килограммового мешка, прикрепленного к парашюту. На глазах у строя обомлевших перворазников «дядя Ваня» лихо просвистел без раскрытия и сочно шмякнулся в траву неподалеку от стартовой зоны. Во взволнованных курсантских рядах послышался ропот, но нас бодро успокоили: мол, парашютист-то песочный, поэтому солдатики и не уделили должного внимания укладке его снаряжения, зато сейчас на надежных

куполах пойдет группа спортсменов из числа сверхсрочников – для правильного определения точки нашего десантирования. Группа пошла. Один, второй, третий, а за четвертым потянулась скрученная лента нераскрывшегося основного парашюта. Мы, задрав головы в небо, с ужасом ожидали повторения ситуации, но вот лента отстегнулась и, плавно вращаясь, почти зависла в воздухе. У стремительно падающей точки-человека вышел и раскрылся запасной. Удача! Парашютист благополучно приземлился, но мы были подавлены и, прямо скажем, запуганы. Под бодрое: «Ничего, ребята, вот вам пример грамотных действий, и если что, то поступайте так же», – нас повели в самолет.

Скажу честно – было страшно. Рот пересох, одолевала постоянная зевота, но я, как и все парни, старался держаться бодро. Одна и та же мысль просто разламывала голову: во что бы то ни стало я должен прыгнуть, иначе не быть мечте. Инструктор открыл дверь, воздух с каким-то жутким гулом стал врывать в салон качающегося и подрагивающего на воздушных волнах самолета, взревела сирена – и началось. Как я вывалился в атмосферу, не помню. Некоторые ребята после отделения от самолета начали открывать сразу по два парашюта. Один парень, охваченный ужасом, так и не сумел преодолеть себя и выпрыгнуть из самолета, в последующем он пошел по нелетной программе. Прыжки были приостановлены. Нас построили в стартовом квадрате и аргументированно убедили в безопасности проводимых мероприятий, успокоили и доходчиво разъяснили еще большую, нежели просто невыход парашюта, опасность двойного раскрытия: купола могут войти друг в друга – и тогда не миновать самого страшного. Обстановка разрядилась, и дальше все пошло нормально. Второй прыжок прошел более осознанно. После приземления моему ликованию не было конца, и в последующем, уже в строевых частях, я даже стал энтузиастом этого адреналинового действия. Прыгал за ребят, не желающих доверять свою жизнь «тряпке», добрался до спортивных куполов, но после случая с длительным кувырканием, полным острейших ощущений, дело это прекратил и стал нормальным летчиком. Этот «цирк с воздушной акробатикой» длился считанные секунды, но остался в моей памяти на всю жизнь.

Ситуация, так напугавшая меня, произошла через много лет после выпуска из училища. В полках массовая выброска летного состава проводилась ежегодно. Прыгали с того, что прилетит: с вертолетов, «кукурузников», транспортников – при норме два прыжка в год каждому члену экипажа. Естественно, практические навыки были слабые, а наземная подготовка велась поверхностно. Отношение к этому серьезному и рискованному занятию у летного состава было каким-то легкомысленным, по типу «разберемся по ситуации». И, естественно, последствия оказывались не всегда благоприятными. За такой подход к ответственному делу пришлось поплатиться и мне.

Это произошло в Моздоке, на очередных плановых тренировках по использованию средств спасения. Так как общее количество прыжков на десантных куполах к тому времени у меня было большое – около сотни, то я отрабатывал навык со спортсменами из состава ПСГ – поисково-спасательной группы. И уже готовился стать одним из них – прыгал со спортивными парашютами. На этот раз мне доверили Т-4 с ручным раскрытием. Вышел из проема двери я грамотно – на поток, нормально отделился от самолета и стал падать. Передо мной просматривалась четкая линия горизонта, снизу в дымке – аэродромное поле. Пролетев секунд пять, я одной рукой вяло потянулся за кольцом. Это было ошибкой. Равновесие тела в воздухе мгновенно нарушилось, и меня сразу перевернуло на спину. Я увидел свои ботинки и упруго полощущиеся штанины комбинезона. В голове промелькнуло: «Ни фиги себе!» Я выбросил одну руку в сторону. Меня крутануло в исходное положение, и я радостно увидел землю. Надо раскрывать парашют. Я повторил все действия – и получил тот же результат. Что за черт! Меня снова опрокинуло на спину, да к тому же ногами вверх. Открываться из-за опасности затенения купола было нельзя. Время шло, стремительно съедая запас высоты, безопасной для раскрытия. Ситуация обострялась с каждой секундой, в душе ощущался противный холодок. Снова

я попытался перевернуться. Наконец-то у меня это получилось, но земля была уже различимо близко. И в этот момент за спиной щелкнул автомат раскрытия парашюта. Слава богу, что я не успел стереотипно потянуться за кольцом еще раз. Мое тело опять стало крутить, но уже откуда-то из-под ног начал выползать удавообразный оранжевый чехол, стремительно обвивая мою правую голень. Дальнейшее произошло быстро. Меня завертело, я ждал... и услышал характерный хлопок раскрывшегося купола, а потом ощутил резкий динамический удар. Парашютные лямки рванули меня сильнее обычного, и я завис между небом и землей, как щенок, схваченный за шкуру. Надо мной красочным цветком стоял наполненный купол на ножке из туго закрученного жгута строп, который начал распутываться, вовлекая меня в ускоряющееся вращение. В такой обстановке вблизи от земли я судорожно пытался сесть в подвесную систему. Мне так и не удалось этого сделать. Капроновые ремни больно врезались в мое тело и мешали нормально управлять парашютом. Поэтому я не успел подготовиться к встрече с землей – развернуться по ветру, достаточно сильному, или хоть немного уклониться в сторону от бетонной рулежной дорожки, на которую шел удивительно точно. Удар был сильный, приземление произошло боком и спиной на границу бетона и грунтовой полосы. Меня опрокинуло, я крепко ударился затылком о плотную земляную кочку. Из носа пошла кровь, ноги, к счастью, целые, гудели. Я не вставал и думал: «Повезло».

Небо не прощает ошибок. Примерно в это же время в Тарту на прыжках погиб начальник службы безопасности полетов дивизии полковник Толчеев, которого я помнил еще командиром эскадрильи. Его затянуло в смертельный штопор из-за ошибочных действий в свободном падении, и даже автоматика не смогла раскрыть парашют.

...А ко мне уже, прыгая на кочках, всюю неслась санитарная машина. Превозмогая боль, я встал и помахал зеленой «буханке» рукой, что означало – все в порядке. Меня привезли на старт. Ребята, следившие за прыжками через огромный стационарный бинокль, восхищенно говорили: «Ну, Андрюха, ты молодец! Комплекс крутил!» И только начальник ПДС полка понял, что за «упражнения» в воздухе я выполнял.

С этого момента спортивные парашюты мне были запрещены, и ручное раскрытие, даже на десантных куполах, по-нашему – на «дубах», тоже.

Кроме прыжков, курсанты перед предстоящими полетами должны были два раза в год катапультироваться на наземном тренажере с перегрузками 8 и 12 единиц – так нам говорили. И первый инструктаж, насыщенный рассказами о реальных случаях, когда летчики ломали позвоночники из-за неправильно выбранной при катапультировании позы, заставил нас изрядно понервничать перед выстреливанием, хоть и по рельсе, но в небо. Первым по алфавиту «стрелялся» мой товарищ. Его, слегка побледневшего, на лебедке опустили в импровизированную кабину самолета. Выстрел! Все нормально. Следующий! Когда очередь дошла до меня, я все еще прилично волновался, хотя и значительно меньше, чем перед первым катапультированием своего друга. Скорее всего, именно это волнение не позволило мне правильно нажать на скобу выстрела. Я несколько раз слышал грозную команду на условное покидание самолета, щедро сдобренную «народным фольклором». Но кресло не стреляло. Тогда я решил поглядеть, туда ли жму. Из прямо натянутого положения, готового к «выходу на воздух», я наклонился, посмотрел и чуть подправил положение руки. В этот момент прозвучал оглушительный выстрел, сиденье вместе со мной взлетело вверх, а я почувствовал острую боль в шее и локте, который разбил до кровоточащей ссадины. Шея потом болела, наверное, месяц, а инструктор ласково обозвал меня каким-то «чмом» и констатировал: «Хорошо, что только потянул свою тупую башку, а мог бы и сломать». Вот так я начинал входить в мир авиации.

Началась настоящая подготовка к работе в небе. Осенним днем мы, будучи курсантами второго курса, строем шагали на стоянку «элок» для занятий в кабинах реальных учебно-тренировочных самолетов Л-29. Вдруг над нами на высоте около пятидесяти метров лихо заложил вираж одна из этих машин. От самолета отделилось что-то беловато-блестящее, и в наших

рядах началось зубоскальство по поводу показательного мастерства училищных инструкторов – у них шли полеты. Самолет резко начал разворот на полосу и стал снижаться для выполнения посадки. После приземления на пробеге он сошел с бетонки и скрылся за земляным обвалованием аэродромного капонира, на вершине которого мы неожиданно увидели уже его торчащий хвост с огромной красной звездой и два очага густого, поднимающегося откуда-то снизу дыма. К месту трагедии побежали люди и помчались аэродромные машины. Наш порыв оказаться со всеми был пресечен жесткой командой: «Стоять!» – и за картиной произошедшей на наших глазах катастрофы мы молча наблюдали из плотного курсантского строя.

Оказалось, что у лейтенанта Старшинова начался пожар в передней кабине. Летчик из-за сильного задымления уже ничего не видел и, чтобы хоть как-то разглядеть приборы, сбросил свой фонарь, который мы заметили и восприняли как «что-то беловатое». Это действие привело к резкому появлению открытого огня. Молодой офицер машиной уже не управлял, он, скорее всего, был без сознания. Управление из второй кабины взял на себя майор Куликов, который стремился произвести посадку по кратчайшей схеме. Этот заход мы и расценили как необычную летную удачу. В сильном дыму и с горящей передней кабиной ему удалось посадить Л-29, но на пробеге пилот уже почти ничего не видел и поэтому поздно заметил перед собой огромный земляной вал, который пытался перелететь, дернув ручку управления на себя. Скорости хватило только на то, чтобы долететь всего-навсего до его гребня, на который самолет и рухнул со всей силы, разломившись пополам. Кабина отвалилась и скатилась вниз, туда же полетела и часть фюзеляжа с деформированными крыльями, а целое красноезвездное хвостовое оперение осталось наверху капонира. Все горело. Оба пилота были мертвы. Это были наши первые летные потери.

Случай оказал на нас очень сильное психологическое воздействие. Мы воочию увидели и поняли, в какую профессию пришли, но никто из нас тогда не захотел изменить цель своей жизни. Потом, в процессе учебы, тяжелые авиационные происшествия в училище были ежегодными, но на других курсах, и некоторые из наших ребят все же покинули стены родной летной школы.

Наконец-то сбылась моя заветная мечта, к которой я шел непросто – приходилось обманывать врачей и ломать в себе зачатки нездоровья. Но все осталось позади. Я стал летчиком! Впечатления от первого полета были восхитительны, разнообразны и поэтому незабываемы.

Первые шаги

Самолет, который открыл нам дорогу в небо, был замечателен. Нетрадиционная светлая окраска кабины, простейшее кнопочное управление механизацией и легкое пилотирование не оставили равнодушным ни одного из курсантов.

Геннадий Николаевич Слобожанкин – мой первый летный инструктор, пожилой человек и очень правильный офицер – скомандовал: «В аппарат!» Я стремительно забрался в хорошо изученную на наземных занятиях кабину «Дельфина» (так еще называли чешский учебно-тренировочный Л-29), в которой сразу стал ощутим особый, характерный для самолетов того времени запах. В наушниках шлемофона послышался легкий треск реальной радиосвязи. Я, в настоящей летной экипировке, в парашютной системе и привязных ремнях, опробовав рычаги управления и педали, последовательно приступил к отточенным на тренажере процедурам включения оборудования и запуска. Ровный приятный гул заработавшего реактивного двигателя ласкал мой слух, ожили стрелки и шкалы многочисленных приборов. Техник закрыл фонарь, и я сразу ощутил давление в ушах от включенного наддува воздуха. Избыток солнца в «живой» кабине наполнил меня радостью от реальности происходящего. Началась понятная только летчикам и их технарям взаимная жестикуляция, и вот последние проверки закончены. Все в порядке, я готов! Мы порулили. Неожиданно сильно завибрировала приборная доска. Попытка сразу освоить руление, конечно, оказалась безрезультатной – нос кидало из стороны в сторону, самолет то останавливался и припадал на переднюю стойку, то резко бросался вперед. Процесс летного обучения начался! От простого к сложному, поэтапно. И что-то стало получаться.

В те годы было мало фильмов, в которых показывались невиданные ранее пейзажи земного ландшафта из кабины самолета на разных этапах полета, и, естественно, для меня все то, что я так жадно поглощал взглядом, было внове.

Взлет производился с грунтовой полосы, поэтому в процессе всего разбега ощущалась сильная тряска, которая как-то внезапно прекратилась. Мы оторвались. Земля провалилась вниз и начала быстро удаляться. Детали пейзажа – трава, камни, бугорки и ямки – стали преобразовываться в общие площадные картины – поля, реки, леса. Ни о каком управлении самолетом речи вообще не было. Я был полностью увлечен происходящим, смотрел на покачивающиеся крылья, нос, лежащий под четко очерченным горизонтом, ошупывал себя и твердил: «Неужели это я лечу?» – оглядывал кабину, свои руки на ручке управления и рычаге газа, ноги на педалях самолета и мысленно ликовал: «Вот оно! Сбылось! Я – летчик!» Хотелось кричать и петь! Инструктор отдал мне управление, и я понял, что пилотирование самолета – это действительно всего-навсего восемь движений, но, чтобы машина летела правильно, над их координацией нужно долго и усиленно трудиться. Много позже я утвердился в мысли, что настоящий пилот делает это всю свою летную жизнь.



Я – полсотни первый

Самолет валился на бок, рыскал по курсу, зарывался на нос и «вспухал». Скорость гуляла, как хотела, но я летел. Было очень жарко, и восхитительная эйфория длилась недолго. К горлу стала подкатывать предательская тошнота, и радость от созерцания красот и необычных ракурсов начала сменяться одним желанием: скорее бы сесть и не опозориться. Ни о каком управлении полетом речи уже не было. После посадки я, цвета недозрелой груши, еле вылез из кабины. И, конечно, первая мысль была отчаянная: как же я смогу освоить эту романтическую профессию, если после первого полета мне стало так плохо? Но оказалось, что таких, как я, было немало. А у некоторых первое знакомство с небом даже закончилось в «собственном соку». Потом инструкторы объяснили нам, что это пройдет. И прошло, и больше за 34 года летной работы никогда не проявлялось.

Летное обучение набирало обороты. Под неусыпным инструкторским оком мы уверенно осваивали новые элементы пилотирования. Отрабатывали взлет, горизонтальный полет, учились выполнять посадки.

Шли очередные полеты на Л-29. Мы уже летали самостоятельно и внутренне были приобщены к племени с гордым названием «летчики». Однажды на посадке после опускания колеса я почувствовал какой-то не очень сильный удар снизу по фюзеляжу самолета, и сразу за этим началась приличная тряска в районе носового колеса. Я доложил о происшествии, по команде руководителя полетов остановился в середине грунтовой полосы и стал ждать. Через мгновение на ЗИЛе ко мне подлетел инженер эскадрильи майор Кислый. После беглого осмотра мою «птичку» подцепили на буксир и поволокли на стоянку. Полеты на время были приостановлены. Выяснилось, что на пробеге я опустил переднюю стойку шасси прямо на пулеметный патрон времен Гражданской войны. Колесо лопнуло, а вырванная из гильзы пуля была захвачена резиной и центробежной силой выброшена под брюхо моей «элки», где врезалась в пластмассовый обтекатель антенны АРК (автоматического радиоконуса), разбила его и застряла где-то внутри. Нас выставили цепью, и мы начали прочесывать взлетку учебного Кирсановского аэродрома. Нашли и подобрали несколько железок, выбитых колесами и струями реактивных двигателей наших самолетов. И полеты возобновились. Внутренне я чувствовал себя героем: со мной произошел и удачно закончился первый случай, выходящий за рамки обычного и раздутый в моем воображении до рискованной, а значит, достойной гордости ситуации.

И вот через неделю я, уже как опытный «пилотяга», рулю по «железке» на старт быстрее обычного. Рулежные дорожки и центральная часть стоянки нашего лагерного аэродрома были выложены в то время американскими металлическими плитами времен Второй мировой. За их пределами была обыкновенная целина, с высоченной травой и неукатанным мягким грунтом. В мыслях я уже находился в пилотажной зоне, ведь главное было там, а здесь, на земле, проходной этап, и поэтому очень хотелось побыстрее взлететь. На развороте под 90 для выхода на полосу я вдруг увидел перед собой травяные заросли. «Элка» крякнула амортизаторами и оказалась в поле. Приплыли, что теперь делать? Забираться на рулежку через острые края возвышающихся плит боязно – порву колеса, двигаться к полосе вдоль дорожки страшно – а вдруг там яма, и я сломаю стойку. Короче, пришлось остановиться и дрожащим от перепуга голосом доложить о своем позоре. Волновался я не зря, так как тут же получил от РП характеристику своей личности в непечатных выражениях и команду: «Ждать, не выключая двигателя!» Не успел я даже очухаться, как передо мной оказался вездесущий майор Кислый. Он встал перед самым носом моего самолета и начал делать руками заманивающие жесты, как бы приглашая рулить на него.



Л-29. Наша «летающая парта»

Я дал газ, но Л-29 не двигался, тогда я добавил обороты. Самолет присел на нос, но с места не стронулся. Кислый отчаянно замахал руками на себя, и я дал почти максималку. «Элочка», как бодливая коза, резко выпрыгнула на инженера эскадрильи, который сумел ловко увернуться от нее и, спотыкаясь, побежал передо мной к полосе. Я убрал тягу, но самолет уже получил толчок и, мягко переваливаясь на кочках, быстро ехал за фигурой бегущего человека. Мне было и страшно, и смешно. Все обошлось. Но после полетов на разборе этому случаю вопиющего зазнайства было уделено немало внимания. Да и поделом. В то время ошибки, о которых сейчас нельзя вспоминать без улыбки, были почти у каждого.

Летная работа всегда полна неожиданностей и требует не только высокого уровня самоподготовки, но и грамотного процесса обучения. Мой инструктор был старым и опытным летчиком, тем не менее и он не сумел всего предусмотреть. Разговоров между собой о пилотажных фигурах в курсантской среде мы еще не вели, потому что только-только приступили к их выполнению. И я полетел в зону на сложный пилотаж с перегрузками до четырех единиц, подготовленный только по «железу», то есть проинструктированный лишь в том, что, как и когда двигать в кабине. Стояла безоблачная, тихая погода, в наушники врвалась бодрящая музыка, чувство гордости и уверенности в успехе переполняло мою душу. Заняв место в зоне, я перешел на внешнюю связь и приступил к работе. При выводе из пикирования, может, резче обычного, я потянул ручку управления на себя, и вдруг стал резко слепнуть. Красочный мир потемнел и сузился до еле просматриваемого прибора – авиагоризонта (АГД)¹, который тоже растаял, и я оказался в полной темноте. Странное ощущение: ручку управления, педали, сектор газа я чувствовал хорошо, сидел на сиденье как влитой, слышал весь радиообмен, работу двигателя, но ничего не видел. Стало страшно. Острые мысли пронзали мое сознание с быстротой молнии: все, отлетелся! Как же я теперь садиться буду? Что делать? И вот когда это состояние непонимания чуть не перешло в панику, окружающее стало медленно проявляться и окрашиваться в жизненные цвета. Я прозрел. Самолет находился в крутом наборе с креном около 45 градусов, скорость быстро падала и подходила к опасной черте сваливания. Я резко

¹ Прибор, показывающий пространственное положение самолета в воздухе.

дал газ, перевел машину в горизонт и убрал крен. Все, задание закончил! С не покидающей меня тревогой я взял курс домой.

После посадки я был подавлен и ужасно расстроен. Летчиком мне не быть! Несколько межполетных дней ходил сам не свой, все думал – как быть? Но другого варианта, кроме одного – признаться, чтобы самому не погибнуть и других не подвести, – я не видел. С первых летных дней нас усиленно накачивали на предмет особенной честности пилота. И это правильно – специфика и коллективность работы не допускали другого подхода.

Соккрытие факта тяжелой болезни одним из наших курсантов на третьем курсе чуть не привело к страшной трагедии. Однажды нас, как всегда, привезли в казарму для отдыха после маршрутных полетов на трехместных бомбардировщиках Ил-28, и мы не успели еще раздеться, как одному из наших ребят стало плохо. Его натурально начало скручивать и колотить. Картина была жуткая. Не зная, что это такое, и стараясь как-то успокоить товарища, мы навалились на него и держали, пока приступ не прошел. Позже выяснилось, что у Валеры, нашего песенника и балагура, был припадок эпилепсии. Случись такое часом раньше – и гибель экипажа стала бы очередной загадочной катастрофой авиации. Парня, конечно, списали вчистую, а я подумал: не зря, наверное, так свирепствуют медкомиссии при поступлении в летные училища. Нас приехало поступать около двух тысяч человек, а приняли немногим более двухсот, и «почикали» всех, в основном, медики.

Итак, с чувством обреченности, с ясным осознанием конца несбывшихся мечтаний и с комком в горле я рассказал Николаевичу о своей драме. Мой инструктор на Л-29 расценил ситуацию правильно, даже похвалил меня за правдивость. Он собрал наш маленький «дельфинарий» и подробно разъяснил нам, что такое перегрузка, как она проявляется, как готовить себя к ней и как бороться с первыми, как у меня, предвестниками потери сознания на пилотаже, проявляющимися из-за отлива крови от головы. Все встало на свои места. Я был счастлив. Выход из, казалось бы, трагической ситуации был найден. Летал я с упоением.

Наш учитель был истинным интеллигентом. Даже в минуты сильного раздражения он никогда не выходил за рамки этики и ни разу не позволил себе ни одного нецензурного слова. Он не был нашим обожателем, как инструкторы в некоторых других экипажах, потому что был немногословен и строг. Но находиться под его постоянной опекой в воздухе и на земле было не тягостно.

Летали мы много: и с инструкторами, и самостоятельно, и уже кое-что умели на этой «летающей парте», но все равно допускали промашки. Был случай моего повторного и преднамеренного срыва в штопор с Сергеем Петровичем Колосовым, когда при выводе я преждевременно и резко сработал ручкой. «Элка» дрогнула, перевалилась на спину и, опустив нос, снова стала вкручиваться в воздух. «СП» скороговоркой уговорил меня отпустить управление и сам исправил мою опасную ошибку. Однажды, летая за «балласт» во второй кабине у своего друга Василия Матвеева, я стал свидетелем неожиданного и лихого действия. Василий, не зная, как правильно выполнять этот маневр, решил показать мне «бочку» и попытался просто крутануть самолет на 360 градусов, но назвать этот маневр «бочкой» было нельзя – после переворота и докручивания мы перешли на снижение и вывели машину почти в пикировании. Но факт был. Каждый курсант нашего бомбардировочного училища хотел иметь в своей летной биографии эту фигуру высшего пилотажа, которой нас не обучали. Однако выявленные зачатки воздушного хулиганства жестоко карались, и поэтому такие вещи мы делали робко и по-воровски. Я так и не решился на это, даже в последние дни лагерных полетов. Уж очень хотелось быть летчиком.

Дорогой отца

Восхитительное время первого робкого прикосновения к небу, после которого школьные мальчишки становились начинающими летунами, прошло. Полетав на учебно-тренировочном Л-29 и научившись кое-как держаться в воздухе, мы перешли на третий курс и в Мичуринске стали осваивать боевой Ил-28. Это уже был настоящий трехместный двухмоторный реактивный бомбардировщик, который доверяли пилотировать курсанту. Самолет был продуман, прост в управлении и очень красив. Штурвал и рычаги управления двигателями были исключительно удобными, как будто подогнанными под руки летчика, хотя приборное оборудование и арматура управления механизацией серьезно уступали более молодой «элке». Подходя к «Илюше», я всегда вспоминал авиационные рассказы отца – Владимира Ивановича Погребного, которым очень гордился.

Во время войны он летал на пикировщиках Пе-2. Их экипаж в ноябре 1944 года был подбит в районе Кракова, дотянул до своих и произвел удачную вынужденную посадку. В начале 50-х годов отец в числе первых приступил к освоению новой современной техники – этого самого Ил-28. Он был одним из немногих подготовленных в качестве носителя атомных бомб, дважды участвовал в московских авиационных парадах и выполнял боевые задачи. В период «холодной войны» отцу было приказано произвести воздушную разведку авиабазы на острове Готланд в Балтийском море. До него с такого задания на свой аэродром не вернулся один экипаж. Командование авиаполка, дислоцированного в Калининградской области, предполагало, что их самолет мог быть сбит средствами противовоздушной обороны стороны, «потревоженной» русской наглостью, или сам упал в воду при попытке уйти от преследования (сразу после ЧП литовские рыбаки случайно выловили своими сетями советский летный парашют). В то время с нарушителями воздушного пространства не церемонились ни наши, ни их ПВО. Отца после удачно сделанных снимков догнали и взяли в «клещи» очень агрессивно настроенные перехватчики, но ему удалось с помощью рискованного маневрирования и полета над самыми гребнями волн ускользнуть от истребителей, которые пытались принудить его к посадке на их территории. Позже ему было приказано сфотографировать учения кораблей североатлантического военного блока НАТО на Балтике. При выполнении этого задания экипажу пришлось прорываться через реальный убийственный огонь корабельной зенитной артиллерии. И такое было в то время, которое официально считалось мирным! За все эти заслуги отец был удостоен ряда боевых наград, в том числе и ордена Красной Звезды.



Отец. 1949 год

Еще при жизни он настоятельно советовал мне поступать в гражданское летное училище. Но в школе я учился хорошо, а высших авиационных училищ у ГВФ тогда не было, и я решил убить сразу трех зайцев: стать пилотом, летать на передовой технике, которая тогда была только у военных, и получить инженерное образование. И, конечно, я никогда потом не жалел о своем выборе.

Садясь в просторную, с замечательным обзором кабину легендарного Ил-28, я чувствовал себя советским военным летчиком, наследником боевой славы русских авиаторов и преемником лучших традиций нашей могучей авиации.

Уже потом, проходя службу в полках дальней авиации, я не раз встречался с прежними сослуживцами моего авторитетного родителя, и всегда они отзывались о нем с уважением. Жаль, что отец рано ушел из жизни. Единственный раз мы поговорили с ним, как летчик с летчиком, после окончания мной второго курса. Потом мне очень не хватало его советов, исходящих от умудренного опытом мужчины, офицера и пилота. Я сам варился в котле авиационной жизни, допускал ошибки различного плана, которые могли мне дорого обойтись, а некоторые даже стоили заманчивых перспектив.

Процесс обучения шел стандартно – большая часть необходимой информации доходила до нас через ненормативную лексику. Сначала на этом типе самолета инструктором нашей летной группы был самый старый «воздушный воин» училища. Он не хотел лишних переживаний, и поэтому все делал сам, постоянно комментируя свою работу народным «художественным» словом, искренне считая, что ее делает ученик. Бывало, что за весь полет к штурвалу я просто ни разу не прикасался, а иногда, доведенный до края такой «воспитательной работой», просто отключался от связи. Подобное происходило и с другими курсантами нашего экипажа. Каждый

учился как мог: кто-то препирался, кто-то боролся за управление, а кто-то вроде меня сидел, как пришибленная мышь. После посадки мы обычно получали от инструктора одобрение за высокое качество полета. Лично мне было очень трудно летать самому после таких уроков.

Позднее нас передали другому обучающему летчику, молодому лейтенанту – выпускнику нашего славного ТВВАУЛ. Однажды в зоне мы отрабатывали выход из сложного положения по приборам под шторкой. Перед моими глазами были стрелки, цифровые шкалы и символы, показания которых говорили о том, что мы находились в глубоком крене и в крутом снижении. Я попытался резко исправить положение машины в пространстве, но перестарался. Мы перевернулись в противоположный крен и перешли в не менее крутой набор. Так, под непрерывный бодрящий крик «сэнсэя», я умудрился сделать дважды. В итоге инструктор взял управление на себя и пообещал после посадки набить мне морду. Все шло именно к этому. После заруливания на стоянку я выскочил из кабины, как пробка из шампанского, и стремглав скатился вниз по приставленной стремянке. Сережа Иванов, так звали моего «шкраба», увидев пустую пилотскую кабину, спустился по лесенке и, не дождавшись моего подхода к нему за замечаниями, стал кидать в меня камни, сопровождая каждый бросок отменными авиационными ругательствами и угрозами будущей расправы. Я понял: работать штурвалом нужно плавнее.



Я возле фронтового бомбардировщика Ил-28

С каждым днем полеты становились все интереснее.

У нас были экипажи: штурман-офицер и солдат – стрелок-радист. Гордость за то, что от тебя зависит не только твоя, но и их жизни, наполняла сердце. Штурман официально считался в самолете старшим, но фактически знал свое штурманское место, а иногда, чтобы поднять моральный дух обучаемого, сам обращался к подчиненному с фразой: «Командир, вправо пять». Сами члены учебных экипажей в шутку называли себя камикадзе. Мужественнее специалистов среди летного состава военной авиации просто не бывает. Летать на боевых машинах с курсантами – это тебе не шутки. И не все справлялись с такой огромной психологической нагрузкой. На старшем курсе был случай, когда после взлета у пилотирующего самолет «юнкера» открылся фонарь кабины. Неожиданный и страшный шум от задуваемого потока воздуха вызвал первоначальную растерянность летчика, что привело к резким, но неглубоким маневрам. Штурман в такой обстановке, не имея возможности разобрать хоть какую-нибудь

информацию по связи, воспринял непонятные для него ужасный грохот и рывки машины, как аварийную ситуацию, и катапультировался, но из-за недостатка высоты погиб. Возможно, масла в огонь подлила произошедшая незадолго до этого случая катастрофа «Ила», когда самолет резко перевернулся и упал на взлете из-за несогласованных действий курсанта и его инструктора – командира учебного полка.

Трагические случаи в нашем летном обучении перемежались с сугубо прозаическими. Однажды при выпуске шасси у меня не загорелась лампочка сигнализации выпущенного положения передней стойки. В голове потоком пронеслись лихорадочные мысли: от радостной – в предвкушении славы, которая должна будет обрушиться на меня, если я успешно выполню аварийное приземление, до панической – если все-таки придется садиться, то как? Тем более что в училище уже был тяжелый случай: на Л-29 при вынужденной внеаэродромной посадке из-за отказа двигателя погибли двое наших младшекурсников. После касания их самолет разрушился от удара о бруствер канавы, на беду оказавшейся на его пути.

Спокойная рекомендация руководителя полетов: «Замени лампочку», – вернула меня к действительности. После проведения элементарных манипуляций на приборной доске весело вспыхнул зеленый огонек, подтверждающий выход носовой опоры, и мгновенно, к моему величайшему удовлетворению, погасли не успевшие разгореться героические перспективы.

На полюбившихся нам «илах» мы выполняли маршрутные полеты, бомбили на полигоне и даже садились на другие аэродромы училища. Это было шиком высшей пробы. Однажды группа из шести самолетов, пилотируемых курсантами третьего курса, в которой был и я, ушла на полигонные бомбометания.

Задача была выполнена успешно. Но когда мы вышли на свою точку, погода вдруг резко испортилась – начался интенсивный дождь. Горючки для ухода на Тамбов уже не оставалось, и командир эскадрильи подполковник Пастернак решил сажать нас в дожде. Летать по приборам нас начали натаскивать «с младенчества», и мы уже умели кое-как держаться на глиссаде. После ближнего привода я попал в сильнейшие ливневые осадки. По лобовому стеклу, через которое при посадке на «иле» смотрит пилот, сплошным потоком текла вода.



Разбор: на приборы нужно смотреть, а не на девок на речке! Курсанты: В. Васильев, А. Погребной, командир звена майор В. Титов, курсант В. Наймушин – будущий летчик-испытатель

Я ничего не видел, но настойчиво летел к земле, не зная, на что надеяться. Навыков и опыта действий в подобных ситуациях у меня еще не было. Среди ровного шума работающих двигателей я услышал сказанное спокойным, но твердым голосом: «Выравнивай», – и в этот момент смутно увидел перед собой сквозь водяную пелену что-то белое. Инстинктивно я резко рванул штурвал на себя. Посадка произошла грубая, как потом выяснилось, на полотнище точки выравнивания, которое стартовый наряд растягивает перед полетами в торце полосы. Однако в наушниках прохрипело одобряющее: «Молодец!» – и я медленно порулил на стоянку. Самолет вроде бы повреждений не имел, экипаж – тоже. На взволнованный вопрос штурмана: «Почему не выравнивал?» – у меня был один ответ: «В ливневых осадках я ничего не видел». Он возмущенно спросил: «А форточка для чего нужна?» Сказать было нечего. Форточка – круглая крышечка, закрывающая небольшую дырку в передней части фонаря, – действительно была, но о таком ее предназначении я даже не подозревал, считая, что она нужна для вентиляции кабины, если очень жарко будет. Кто-то из ребят нашей группы сам догадался открыть эту «приспособу» и сел лучше, а большинство спасалось так же, как и я. Приземления были и на точку выравнивания, и на посадочное «Т», и рядом с полосой. Но всем нам была объявлена благодарность за грамотные действия в усложненной обстановке. Да, приземление было невероятно опасным, но зато мы узнали об особенности конструкции самолета, предусмотренной именно для таких моментов.

А вот еще один памятный случай моей посадки на Ил-28, которая чуть не закончилась плачевно, но уже полностью по собственному раздолбайству. Мы пришли с маршрута, погода стояла – люкс! Одно удовольствие было летать в таких условиях. В кабине витала полнейшая умиротворенность. Трудностей ни на одном из этапов полета не предвиделось. Перед третьим разворотом я, как положено по инструкции, включил помпу перекачки топлива из заднего бака

в передний, чтобы обеспечить нормальную посадочную центровку самолета. Начала методично и громко гукать звуковая сигнализация работающего насоса. Мы в экипаже обменивались мнениями по поводу восхитительных пейзажей, проплывающих под крылом, а этот противный звук нам просто мешал. Я не нашел ничего лучше, как выключить сигнализацию, предназначенную для напоминания летчику о постоянном контроле за центровкой самолета, которая может выйти за опасные пределы. Стало комфортно, хорошо, но тут подошло время третьего разворота, его мы чуть-чуть размазали и, чтобы попасть в створ полосы, совместили с четвертым. На посадочной прямой я, находясь на постоянной связи с землей и экипажем, приступил к работе с шасси, закрылками² и триммерами³. Все внимание было сосредоточено на скорости, глиссаде⁴ и направлении. Получалось красиво. Подход к полосе был четкий, осталось только плавно выровнять «Ильюху», добрать штурвал, и посадочка вышла бы на зависть моим товарищам. Но плавно выравнивание не получалось – не получалось вообще никакое! Штурвал как будто заклинило, самолет шел рогом в землю, и до нее оставалось совсем чуть-чуть. Я чисто инстинктивно, спасая свою жизнь, уперся ногами в приборную доску, с натугой и криком потянул штурвал на себя. Касание полосы случайно произошло исключительно мягко, и экипаж, не зная, какой ценой было достигнуто такое качество посадки, восторженно похвалил меня. Не скрою – на рулении к месту стоянки у меня по спине бежали холодные струйки пота.

² Крыльевая механизация, предназначенная для поддержания самолета на меньшей скорости.

³ Устройства для снятия нагрузок с органов управления.

⁴ Траектория снижения для посадки.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.