



Эпизод \[109й]////

ПИЛОТАЖ

- >> От простого к сложному
- >> Вывод из сложного положения
- >> От мечты в реальность
- >> «И даже завидует кто-то порой. Я – лётчик!»

5 августа 1972 г. (суббота) □□□□□ — Ну что, голуби! Полетели! «Ле-тят перелё-ё-ётные пти-и-ицы...» Из худ. к/ф-ма «Любовь-морковь-3»

Замечательный субботний денёк. С утра чувствовалось, что будет жарко!

С разлёта полетели с Трошиным в зону на сложный пилотаж. Досталась нам первая зона. Только после 3000 м ощутили успокаивающую прохладу в кабине.

— 18й первую занял, 4000!

— Задание, 18й!

Виращ с креном 45 – уже отработанный элемент в простом пилотаже. Но относиться к выполнению этих виражиков наплевательски нельзя. Уже стыдно перед Батей здесь не выдержать крен и высоту. И я стараюсь показать то, чему научен.

Скоростёнку регулирую оборотиками (подобрал их и не трогай), крен и высоту – ручкой управления. И стараюсь почаще посматривать на горизонт, чтобы приучить себя пилотированию не только по приборам, гоняясь за вариомером. Я за ним и не гоняюсь! Поставил три градуса по АГД, а дальше просто реагирую на динамику стрелки вертикальной скорости.

Получилось недурственно. Даже Трошин не выдержал и буркнул по СПУ:

— Хорошо! Крен 60, выполняем «восьмёрку» вправо!

«Восьмёрка» – это два сдвоенных виража в одну сторону и другую. В принципе, мы всегда выполняем восьмёрки, просто не тратим время на проход в горполёте.

Переваливаю вправо. Тут ещё больше внимания надо. Да и чем больше крен, тем больше следует закручивать самолёт, создавая ему перегрузочку! Вот тут не зевай! Чуть варежку открыл и пошла вверх высота. Или вниз. А попробуй потом займи заданные 4000 м, не прекращая виражить!

Стараюсь. Крен выдерживаю, скорость тоже. Высота всё же гуляет. Вот уже 4075!

Это никуда не годится! Попускаю ручку управления и стрелка вариометра опускает свой носок. Большую вертикалку стараюсь не создавать, чтобы не пропустить заданные четыре кэмэ высоты.

Подходит курс вывода. Ослабеваю усилия на ручке управления, прибираю обороты, дабы не росла скорость и, «придавив» самолёт к горизонту, переключиваю крен влево! Вот тут снова ручку подтягиваю на себя.

Сочленение виражей получилось у меня недурственно! А обороты добавить забыл, что ли? Смотри, скорость уже упала до 290! И я увеличиваю тягу движку.

Крен, крен, крен! Крен держим 60! Вот так! И в горизонте! Чтобы из задней кабины не ругались!

— Ладно! — говорит Валерий Иванович. — Беру управление на себя. Закрываю глаза!

«Закрывай глаза!» — это значит, что сейчас инструктор будет создавать сложное положение самолёту, а я затем, по команде, открыв их, должен за долю секунды оценить пространственное положение Эла и вывести нас из этого сложного положения в горизонтальный полёт.

Я всегда закрываю глаза, когда инструктор этого требует. Самойченко, Журавлин говорили, что не закрывают (Шурко промолчал), а только докладывают, что их закрыли, а сами смотрят за тем, как сзади вводят это сложное положение. (Инструктору в выпуклое зеркало не видно.) А мне интересна такая тренировка. Тут есть элемент игры!

Не помню, рассказывал ли я на вывозной программе, что там нас при полёте по приборам под шторкой тоже тренировали в выводе из сложного положения. Однако вывод из сложного положения в облаках (под шторкой) и на пилотаже в ПМУ существенно отличаются.

По приборам ввели тебе сложное положение — то ли это снижение с креном, то ли с набором высоты и креном — вывод и там, и там одинаков: сперва убираешь крен, а затем плавно подводишь к горизонту. Если на снижении и скорость большая, прибираешь обороты двигателя, нужно — выпускаешь тормозные щитки. Если в наборе и скорости не хватает, следует добавить обороты, вплоть до максимальных! Труднее, конечно, выводить самолёт из сложняка, когда он с большими углами набора и крена. Крен-то убрать — раз плюнуть, а вот положить капот на горизонт, чтобы не повиснуть на ремнях от отрицательных перегрузок, которые тебя отрывают от кресла, бьют головой о фонарь кабины и ставят на уши, это, следует сказать, надо уметь. Но иначе в облаках, вне видимости горизонта и нельзя!

А вот на пилотаже...

По команде инструктора я прикрыл глаза, и, как сказал, не подсматриваю. Тренировка нужна больше мне, чем инструктору.

Через несколько секунд по СПУ следует строгая команда:

— Вывод!

Распахиваю глаза. Эл несётся к земле с углом 22° и креном за 60° . Скорость 470 км/ч. Прибираю обороты, вывожу из крена, подтягиваю нос самолёта к горизонту. Тут разницы никакой с полётами по приборам.

— Ладно! Закрывай глаза!

— Уже!

Инструктор возится в задней кабине. В принципе по движению ручки управления и ощущениям можно понять, в каком положении мы окажемся. Но если из задней кабины

делать всё плавно, можно и не получить такую подсказку.

— Выводи!

Оцениваю положение. Самолёт в наборе с углом 18° , правый крен – 45° , скорость – 270. Вот тут начинаются и отличия от вывода самолёта из такого положения по приборам в облаках и в ПМУ! Немедленно даю оборотики движку, увеличиваю крен в ту же сторону (так самолёт охотнее опускает нос), подвожу к горизонту. И затем убираю крен, а по достижении скорости 300 км/ч, прибираю обороты.

Ещё один вывод из сложного положения тоже оказался с набором высоты и почти без крена. Пришлось этот крен создавать...

— Хорошо! — говорит Батя. — Выполняем пикирование с углом 40 влево!

Прибрал обороты движку, устанавливаю скорость 250-270! И в крене подкручиваю Эл. Помогая рулём направления, сваливаю самолёт в пикирование влево. После угла 25, когда самолёт начинает «хотеть» вывести из пике, придерживаю его рулями. Вот и 40 градусов. Скорость нарастает стремительнее! Надо раньше выводить, чтобы не превысить 550 и не снизиться ниже двух тысяч!

Вот! Вот! Начинаем вывод! Помогай, самолёт!

И мы вместе с Элом выводим к горизонту.

Дальше потянули на горочку! Потянули, потянули!..

Тут за скоростью тоже надо следить, она падает стремительно!

— Выводить будешь влево! — даёт указание командир экипажа.

— Товарищ лейтенант, да мы ж в пике вводили влево! Надо бы сейчас выводить из горки вправо! Ну, чтобы ПВО обмануть!

— Выводить будешь влево! До ПВО тебе ещё как до Шанхая раком!

— Понял!

— Что понял?

— Что раком!

Вывожу, как сказано. Я имею в виду влево, а не рачком-с... А инструктор поясняет:

— За местоположением в зоне только я должен следить?

Прекрасно: высота 4200, скорость – 250!

Ещё парочка пикирований и горок с углом 40. Но теперь я больше внимания уделяю тому, чтобы находиться в центре зоны. Оценив остаток топлива, стало ясно: надо идти на точку.

— Хорошо! Пошли домой!

— 18й в первой задание выполнил!

— 18му на привод 1200!

— Понял, 1200!

Идём к родному аэродрому.

Перед четвёртым разворотом внимательно проверяю всё! Нет, сейчас войдём правильно!

— 18й, на четвёртом 1200 – 290!

— В круг до 500, 18й!

— 500, понял!

...Пока рулю, инструктор расстегнулся в задней кабине. Разгерметизировал и открыл фонарь. Пахнуло свежестью.

Зарулили. Трошин сказал, что особых замечаний по пилотажу у него нет.

— За местоположением в зоне следи больше! Сейчас сам летишь? Повнимательнее

при выходе на точку!

— Я понял, товарищ лейтенант!

И Батя уходит в столовую на лёгкий завтрак.

— Как аппарат? — спрашивает Саня, видя мою довольную моську.

— Отлично, Саш!

И получаю щелчок по носу.

Тут замечаю, что ремни на педалях не сведены пряжками.

— Саш, а что с ремнями на педалях?

— Да какой-то обормот распустил!

— Белобородько, что ль?

— Не знаю, может быть!

— А чего не застегнёшь?

— Юр, да лезть туда... Кверху ж*пой красоваться на стоянке...

— Так! И это говорит лучший техник в полку! — возмущаюсь я. — Плавненько перестаёшь быть лучшим! Снимаю я тебя!

И потом серьёзно:

— Догадываешься, зачем ремни на педалях? Если в бою лётчик будет ранен в ногу, он сумеет управлять рулём поворота и скольжения одной ногой. Если есть ремни. А если они расстёгнуты, одной ногой он уже не сможет... Тут же всё сделано для боя! Понимаешь, двоечник?

Я покидаю кабину, расписался в журнале техника. И мы вдвоём начинаем готовить 72й борт к моему самостоятельному вылету.

Самолёт подготовили быстро. Есть минут пять до запуска. Я расслаблено сажусь на крыло, опираюсь спиной о фюзеляж и прикрываю глаза.

Сколько раз я мечтал о такой минуте, чтобы вот так, между полётами, сидеть на крыле своего самолёта и отдыхать с закрытыми глазами! Этот сюжетец я видел в прекрасном фильме моей юности о лётчиках-истребителях «Дни лётные». И вот она, мечта! Становится явью!

— Отдыхаешь? — спрашивает Саня.

— Продумываю полёт в зону...

Пока мыслями пилотирую, Саша подгоняет машину АПА и подключает толстый жгут к самолёту.

— Ну что, командир?..

— Полетели, Саня!

Надеваю подшлемник, шлемофон, цепляю ларинги на горло. И сажусь в кабину. Бывший «лучший техник» помогает влезать в парашютную систему, расправляет и подаёт лямки катапультного кресла.

— Саша, к запуску!

Прошёлся по переключателям на электрощитке. Отработано включаю: «Аккумулятор», «Динамо», «Двигатель». А Саня осмотрелся – не стоит ли кто за соплом и перед воздухозаборниками.

— Есть, к запуску!

— От двигателя! — уже вовсю ору я, чтобы было слышно всем: мы начинаем запуск.

— Есть от двигателя!

Запускаемся, не спеша начинаю проверять оборудование.

— Удачи, лётчик Юрок! — желает мой друг и прикрывает кабину фонарём.

— Иди, отдыхай! — успеваю сказать я.

Я запираю замки и герметизирую кабину.

И через пяток минут взлетаю в ту же первую зону.

Неспешно выполняю два виража с креном 45, четыре глубоких виража с креном 60. Следом две «восьмёрки» с креном 60. Классно смотрится земля подо мной!

А вот и пикирования с углом 40. Сваливаю Эл влево и, как и в контрольном полёте, пикирую, прицеливаясь по чему-нибудь. Сейчас в прицел попадает изгиб реки, у которого пасутся бурёнки. Эх, не завидую я вам, коровушки, если б я сейчас бомбил бы вас! А в воде кто-то плескается.

На скорости 550 км/ч с хорошей перегрузкой прохожу горизонт и выполняю в комплексе горку с углом 30 (так по заданию)...

Вывожу в горизонт!

Ещё вертикальный комплекс!..

А после вывода в горполёт на 4000 можно расслабиться!

Но-но! Расслабишься, получив дежурный щелчок по носу от своего друга, на земле! Начинаем спираль вправо...

И вправо...

Влево...

И вправо... Подходит высота 2000 м, но я не вывожу в горизонтальный полёт. А зачем? Всё равно сейчас снижаться до 800!

По остатку топлива в баках и часам определяю, что можно ещё покурлесить в зоне пяток минут. И я закручиваю виражи (умолчу, с каким креном), рассматривая землю под собой. Где там мои коровки? Быстро нахожу изгиб реки. Подлетаю ближе.

А! Вот и говядина пасётся! Заламываю виражик над ними. И вдруг вижу, как мальчишки, выскочив из реки, скидывают трусы и начинают ими мне махать! Чтобы, значит, виднее лётчику было! Голышом размахивают трусиками и плавками!

— Паршивцы! — улыбаюсь я.

И, пролетая над ними, покачиваю им крыльями, давая понять, что их шутку я оценил.

— 18й в первой задание выполнил, сам!

— 18й, на привод 800! 46й, взлетайте! Вам – первая зона!

— 18й, понял, 800!

— 46й, понял, первая!



Вдогонку:

••>> Я – лётчик!

□□□□ Красивая форма, лампас голубой

□□□□ И даже завидует кто-то порой.

□□□□ Я – лётчик!

□□□□ И звук от турбин на земле – лучший звук,

□□□□ А мой самолёт – это мой верный друг!

□□□□ Я – лётчик!

□□□□ Мне хочется в небе бездонном летать,

□□□□ За это готов я полжизни отдать!

□□□□ Я – лётчик!

Из репертуара Николая Анисимова



Turgor vitae¹

<<•>> *То кровь кипит, то сил избыток...* Михаил Юрьевич ЛЕРМОНТОВ, «Не верь себе» <<•>> — *Все мы, и весьма часто, почти как помешанные, с маленькою только разницей, что «больные» несколько больше нашего помешаны, потому тут необходимо различать черту. А гармонического человека, это правда, совсем почти нет; на десятки, а может, и на многие сотни тысяч по одному встречается, да и то в довольно слабых экземплярах...*

Фёдор Михайлович ДОСТОЕВСКИЙ, «Преступление и наказание»

<<•>>

<<•>>
— *По великому мы зело на самолёт опаздываем!*
□□□□ — *Скатертью дорога!* Из худ. к/ф-ма «Иван Васильевич меняет профессию» <<•>>

<<•>>
— *Вот вы говорите, царь, царь... А вы думаете, Марья Васильевна, нам, царям, легко? Да ничего подобного! Обывательские разговорчики! У всех трудящихся два выходных дня в неделю. Мы, цари, работаем без выходных. Рабочий день у нас ненормированный.*

Из худ. к/ф-ма «Иван Васильевич меняет профессию»

<<><•><>>

<<•>>

— *Костя, Костя, как слышишь? Три-два-один! Как слышно? Приём!*

Из худ. к/ф-ма «Операция “Ы” и другие приключения Шурика»

<<><•><>>

<<•>>

— *Ничего, папа. Ты старался, как мог. Было хорошо, пока получалось!*


Из америк. худ. сериала «Калифорния»

<<><•><>>

<<•>>

— *А ещё мы знаем, что время вышло, и занятие закончилось. Идите с миром и служите людям!*

Из америк. худ. сериала «Калифорния»

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

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

¹ Turgor vitae (лат.) – Полнота жизни.