



Эпизод \[131й]\[131й]\[131й]
БУДЬ ПРОЩЕ!

- >> **Контрольный полёт по системе с прямой**
- >> **Горжусь своей Родиной**
- >> **«Записки Серого волка»**
- >> **Андрюха Таманцев**
- >> **Дары гусиной охоты**
- >> **Ошибка, враг – в афоризмах и диалогах из кино**

16 сентября 1972 г. (суббота)

– *Будь проще – и ты поймёшь, что проще некуда!* Геннадий МАЛКИН

Из-за неважной видимости сегодня летали вариант СМУ. А это значит – для курсантов никаких самостоятельных полётов. Только контрольные с инструктором и по приборам под шторкой.

Выполнил с Батей полёт с заходом на посадку по системе с прямой.

Взлетели. После уборки взлётно-посадочной механизации на высоте 150-200 м «шеф» дал команду с креном 20° выполнить отвороты сперва вправо на 15°, а затем влево («змейку»). Этим мы проверяли работу авиагоризонта и компасов (так по инструкции). Всё было в норме, поэтому с оборотиками 97% разогнали наш Эл до крейсерской скорости 350 км/ч и пошли в набор. Меня инструктор тут же прикрыл шторкой. И я пилотирую самолёт по приборам без видимости естественного горизонта и наземных ориентиров.

Тянусь рукой к «бородке» приборной доски и устанавливаю задатчик опасной высоты радиовысотомера РВ-УМ в положение «100 м». Теперь, как только под крыльями нашего Эла истинная высота достигнет этого значения, мы будем предупреждены об этом «важном событии» сигналом в наушниках и красной лампочкой, даже если увлечёмся пилотированием...

Ну что, набор он и есть набор. Я пилотирую, Трошин сзади молчит, скучает и смотрит...

По истечении 2 мин. 40 сек. по секундомеру на высоте 2500 м инструктор подсказал (мы ведь этот вид полёта почти не знаем):

— Доложи: под шторкой, две с половиной!

Я в эфир:

— 18й, под шторкой, 2500.

— На привод 2700, 18й, — отозвалась система посадки (РСП).

С креном 20° и набором высоты разворачиваемся на дальний привод, скорость уменьшаем до 300 по прибору.

Сижу, «курю», выдерживаю простейший горизонтальный полёт, уделяя основное внимание пассивному выходу на приводную станцию, т.е. просто выдерживаю КУР=0°.

И хотя наземный маркер по ТТД работает до 2000 м, у нас он всё-таки сработал – в шлемофоне длинными гудками промаячил сигнал и замигала лампочка ДПРМ на приборной доске. То есть, мы вышли строго на приводную станцию! Стрелочка АРК-9, поколебавшись, упала на 180, я переключил секундомер, и с креном 20 отвернул на вычисленный на земле расчётный угол с учётом сноса ветром.

И снова простой горизонтальный полёт!

Интересно, там Валерий Иванович в заднем «кабинете» не заснул? В выпуклое зеркало, установленное в передней кабине, чтобы инструктор мог видеть лицо курсанта, глаз Трошина не видно. Обернулся назад посмотреть. Встречаюсь взглядом с лейтенантом.

— Чего крутишься под шторкой – в облаках?

— Посмотрел, что вы там делаете!

— А что я делаю?

— На меня смотрите!

— Заруби себе на носу! При полёте по приборам, тем более в облаках, крутиться нельзя – могут начаться сильные иллюзии в полёте!

Я сразу стал серьёзным:

— Понято!

Прошли ещё немного в горизонте.

...Я вспомнил, как один раз, на вывозной программе прилетевший Сэм тихонько сообщил мне, что Трошин при полёте из зоны, отдавая ручку от себя, «ставил его на уши», бил его головой о фонарь за все ошибки на пилотаже и, чтобы показать, что к креслу следует хорошо притягиваться. Видимо, понаслушался у других инструкторов. Есть ведь разные «шутники»: кто-то дерётся ручкой управления, кто-то бьёт по рукам РУДом, а кто-то таким образом – отрицательной перегрузкой. Поэтому перед полётом я тогда особо тщательно притянулся ремнями. Ну, и когда мы шли из зоны, Батя решил меня так поучить тоже. Берёт управление на себя и начинает тыкать ручкой к приборной доске, создавая отрицательные перегрузки.

Я нажимаю СПУ и говорю спокойным голосом:

— Товарищ лейтенант, бесполезно! Я хорошо притянут к креслу!

— Гм-гм. Не люблю болтливых <курсантов>!

Больше инструктор мне таких проверок не устраивал!..

Мои воспоминания прерывает голос Валерия Ивановича по СПУ:

— Доложи: в расчётной <точке>!

— 18й в расчётной.

— 18й, разворот на посадочный!

— Крен 20, снижаемся до 2500! — подсказывает инструктор.

Держу скорость 300, вертикальную установил 3-4 м/с. А чтобы скорость не росла, задресселировал двигатель до 75%.

Мы снижаемся...

Стрелочка высотомера слизывает десятки метров высоты. Подвижная шкала компаса медленно вращается вправо. Указатель АРК на ней держится вдоль посадочного индекса. Значит, идём без сноса правильно.

Снижаемся в развороте... Вот подходит высота две с половиной и я подвожу Эл к горизонту.

К треугольному индексу компаса приближается посадочный курс 290° и я по АГД-1 убираю крен.

— Вот. Вышли на ПК... — говорит Батя.

Продолжить он не успел.

— 18й, площадка, выпуск шасси, механизации, — командует РСР.

По ограничениям самолёта на скорости 300 выпускать шасси нельзя. Поэтому выполняю 30-секундную «площадку»: уменьшаю скорость до 290 и только после того впереди, на приборной доске утапливаю кнопку выпуска шасси, и тут же добавляю обороты, чтобы потом не забыть; на скорости 250 км/ч выпускаю закрылки во взлётное положение 15° и левой рукой перемещаю триммер до отметки «кабрирование-2».

— Доложи...

Но я знаю, как докладывать. Передо мной как раз в этом месте докладывал 57й. 57й – это Коля Козлитов...

— 18й, на посадочном, шасси выпустил, 2500...

— 18му, удаление 30, прибор 293. Снижение! — разрешает РСР.

— Снижайся с вертикальной десять! Возьми двойную поправку в курс – шесть градусов! — подсказывает Трошин.

А я и сам вижу по курсозадатчику компаса ГИК-1 и стрелке АРК, что нас немного снесло влево.

Доворачиваюсь вправо, одновременно устанавливая заданную вертикальную скорость.

— Да спуск не двенадцать метров, а десять! Сейчас «Посадка» будет кричать, что идём ниже глиссады!

Исправляюсь. Просто в крене чуть переборщил со снижением. Замечания мотаю на ус. Я... учусь... летать!

Скорость начинает разгоняться. Прибираю обороты до 52% и раздумываю: а не выпустить ли мне ещё тормозные щитки от кнопки на ручке управления? Ладно, решил пока не выпускать, посмотрим, как будет вести себя скоростёнка...

Снижаемся... Почаще посматриваю на комбинированный указатель скорости... И вариометр... Ну, чтобы не шумели из заднего «кабинета». Валерий Иванович очень не любит, когда только что сказал, а ошибка повторяется...

— 18й, удаление 24, на курсе.

— Отвечай высотой!

— 18й, тысяча.

— После высоты тысяча метров уменьшаем вертикальную до пяти! — командует

«шеф».

Вывожу оборотики и выбираю из угла. На вариометре – спуск ровно пять метров в секунду! Стрелка АРК и курсозадатчика совместились, и я доворачиваюсь на них, на посадочный курс.

Мне бы хоть глазком взглянуть за шторку да увидеть, где аэродром! Низзя! Пилотирую по приборам. Будто в облаках. Так летают высококлассные лётчики! Да и не увидеть с этого расстояния ВПП – по району стоит густая дымка!..

— 18й, удаление 16, приборой 292, левее 200! Ниже 100!

— Высоту ему!

— 750...

Идём, идём исто по посадочному! А он говорит, что левее! Ну, может, чуть-чуть и левее – нас опять снесло ветром и на указателе компаса появилась развилка между посадочным индексом и стрелочкой АРК...

Но, коль так, не дожидаясь подсказки сзади, снова чуток доворачиваюсь по курсу на двойную поправку вправо, на этот раз на четыре градуса.

— Запроси информацию, — подсказывает Батя. — Как запрашивать, знаешь?

Я киваю, полагая, что мой кивок инструктор увидит в зеркало, и нажимаю кнопку передатчика:

— 18й, 600...

— Удаление 13, левее 200, ниже 70!

По СПУ прорезалось спокойное:

— С 600 метров держим снижение 2-3 м/с!

Устанавливаю заданную Трошиным вертикалку. Чтобы не упала скорость, прибавил оборотики.

Ой, как хочется лишний раз получить от радиолокационной системы информацию о своём положении относительно глиссады снижения и полосы! Однако я знаю: не следует нервировать лишними запросами оператора зоны посадки – по радиообмену впереди и сзади меня на посадочном курсе в эту секунду соответственно на удалении 6, 23 и 32 километров три самолёта с моими товарищами-курсантами на борту, а ещё один в развороте при полёте с заходом двумя на 180° – он выходит на ПК на высоте 500 метров. Они тоже учатся летать по приборам под шторкой и получают инфо в эфире. Плюс я на дальности 12!.. Нет, наверное, уже десять или даже девять километров! Четыре самолёта на посадочном курсе – это действительно много! И секунд через тридцать выйдет ещё пятый... Но прежде чем дать команду или оповещение любому экипажу, оператор должен правильно оценить положение каждого из них и лишь потом выдохнуть уведомление в эфир. Любая ошибка РСП даже в позывных не допускается, ибо в авиации может стоить очень дорого!..

Но вот снова команда для меня:

— 18й, удаление восемь, приборой 290, на курсе, ниже 50. Разворот на посадочный!

— 400!

И я разворачиваюсь на курсозадатчик посадочного курса и «золотую» стрелку АРК – они как раз опять сошлись, значит, мы вышли отменно, строго в створ полосы.

— Скорость! Скорость 250, а не 260! — буркнул сзади «шеф».

Чуть задросселировал двигатель.

Выдерживаю строго КУР=0°. И вертикальную 2-3 м/с спуск! И скорость 250 км/ч по прибору! И по «радиообману» оцениваю, кто и где идёт впереди и сзади меня: не

сближаюсь ли я с кем-нибудь из них, не догоняет ли меня кто-то из тех, кто идёт за мной. И слежу за высотой! Где же на всё это, чёрт возьми, взять столько внимания и глаз?..

Я... учусь летать... по приборам...

— 18й, 300.

— Удаление шесть, на курсе, ниже 30!

— Не слушай его! Мы нормально по глиссаде идём! — говорит по СПУ Валерий Иванович.

На вариометре вертикальная – два с десятыми метра... Нет сил уже держать ровно два или ровно три... Начнёшь исправлять – или станет меньше двух, или получится больше трёх. И за это потом получишь втык!..

Компас... Строго на привод... Вариометр... Контроль скорости... И высоты... Особенно высоты (в условиях невидимости земли).

— Подходите к дальнему, 18й. Проверьте шасси, механизацию! На курсе, на глиссаде. Горизонт!..

А я уже и так в горизонте! Коротко даю квитанцию:

— 200.

По этой команде бегло бросаю скользящий взгляд: на табло шасси – горят ли там три весёлых зелёных огонька выпущенных стоек; на пульт управления закрылками – светится ли настороженно жёлтая лампочка установленных во взлётное положение закрылок. И опять всё внимание выдерживанию параметров приборного полёта...

Тут уже длинными посылами заблывал сигнал в наушниках и приветливо замигала лампочка маркера ДПРМ. Левая рука отработанным на тренажах движением переключает автоматический радиокompас с дальнего на ближний привод, «золотая» стрелка АРК дёрнулась и начала показывать направление на БПРС; чуть доворачиваюсь на неё...

А инструктор открывает, наконец-то, шторку.

Взгляд сразу вперёд в лобовое стекло – где аэродром? Фух! Я улыбаюсь под кислородной маской: «Вот она, любимая взлётка! Прямо по курсу, прямо перед нами! Моя ты лапочка!»

Глазами пробежался по всей длине ВПП – нет ли на ней других самолётов, машин, животных или людей, не помешает ли что-нибудь моему приземлению?

Жму кнопку выпуска закрылков в посадочное положение. От этого мой Эл чуть «вспухает», будто не хочет на стоянку, будто желает полетать ещё. Но к такому поведению самолёта я готов, «прижимаю» его ручкой управления, переводя на снижение. Беру триммер на себя в положение «4». Одновременно боковым зрением замечаю отскок из утопленного состояния кнопки выпуска закрылков и загорание зелёной лампочки их полного выхода. И эфир рвёт мой доклад:

— 18й, полностью!

— 18му посадка, <ветер> справа под 60 – пять! — разрешает руководитель полётами.

— Понял!

— Удаление четыре, на курсе... — без паузы и поэтому без моего позывного добавляет РСР.

Прибираю чуть оборотки. Слежу за направлением. Планирую на правую сторону ВПП, ветерок поднесёт и мы приземлимся по центру полосы. И наблюдаю за градиентом

падения скорости. Она, как и положено, после выпуска закрылков на 30°, уменьшается... А нам это и нужно!

А вообще-то я, попросту говоря, сейчас занимаюсь визуальным расчётом на посадку, периодически, можно сказать, мельком, бросая взгляд на прибор скорости...

— 18й, удаление три, на курсе, выше 15!

— 180...

Правильно говорит, что выше – иду по верхней кромке глиссады. Чуть отношу точку начала выравнивания подальше от ВПП – не на 150 м, как обычно, а метров за 180, это чтобы войти в привычную траекторию снижения... И попутно жду реакции «шефа». Судя по тому, как сзади Батя безмолвствует и не вмешивается в управление, я пока всё делаю правильно... РП тоже молчит, не хочет мешать моему расчёту. Но это если моя ошибка не будет выходить за рамки дозволенного. Тогда мне помогут, обязательно помогут...

Из радиообмена мне известно, что перед взлётной стоит самолёт, в кабине которого – командир нашего учебного полка подполковник Силантьев А.В., один из самых опытных лётчиков и педагогов Харьковского ВВАУЛ. Уверен: он тоже внимательно наблюдает за предпосадочным планированием нашего Эла, оценивая действия курсанта, мои действия, в заходе, расчёте и посадке при ограниченной видимости, пусть даже с инструктором в задней кабине...

От радиовысотомера замурлыкал звуковой перебор, тревожным светом загорелся красный сигнал «Опасная высота». И тут же короткими проблесками в шлемофоне и лампочкой на приборной доске заработал маркер ближнего привода.

— 18й, ближний, высота, скорость...

— Сто метров...

— Полосу вижу! — добавляет Трошин в эфир из задней кабины для оператора системы посадки.

— На курсе, на глиссаде, — сообщает РСП и оставляет нас в покое...

Снижаюсь... Да, уже на глиссаде... Корректирую точку, куда планирую... Вот так... Поддерживаю скорость оборотами... К высоте начала выравнивания самолёта 6-8 метров, которые мы определяем только визуально, скорость должна быть не менее 200 км/ч... Не менее 200 – это вдолбили в наши курсантские головы хорошо! Тогда не упадёшь до полосы, тогда сядешь у знаков посадочного «Т»... Как говорят лётчики, *«лучше потерять жену, чем скорость»*

...

Пора начинать выравнивать нашу ласточку. Перевожу взор влево-вперёд...

Координированным движением ручки управления подвожу Эл к полосе на один метр, одновременно плавно убирая обороты движка на малый газ...

Боковым зрением отмечаю, как мимо промелькнули бело-чёрные призмы ограничителей ВПП (т.н. «матросы»). Фиксировать на них своё внимание нельзя. При выполнении посадки надо смотреть скользящим взглядом в строго определённом направлении и следить за землёй, оценивая приближение к ней...

Подбираю ручкой управления... Создаю посадочное положение самолёту...

Сел в пределах...

А вот два полёта двумя разворотами на 180° выполнить не удалось: подошла дождевая облачность и начались осадки, вроде как, ухудшающие видимость. Полёты и прикрыли!



Влюбенка... [Redacted text]



... [Redacted text]



студия» — Ну и гусики теперь пошли! Илья ИЛЬФ и Евгений ПЕТРОВ. Двенадцать
Difficile est proprie communia dicere.
... [Redacted text]

... [Redacted text]