



ВЗЛЁТ

Истории,
написанные
пилотом
Ту-154

ВАСИЛИЙ
ЕРШОВ



ТАЕЖНЫЙ ПИЛОТ



МОСКВА
2017

УДК 821.161.1-312.4
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
Е80

Художник — Александр Соловьев

Ершов, Василий Васильевич.
Е80 Таежный пилот / Василий Ершов . — Москва : Издательство «Э», 2017. — 352 с. — (Взлёт. Истории, написанные пилотом Ту-154).

ISBN 978-5-699-95063-8

Ил-76 летел из Норильска в Москву. Бортинженер принялся перекачивать топливо. Из-за небольшой ошибки вдруг выключились все четыре двигателя. Ночь, высота 9600, самолет обесточен, командир вслепую снижается, инженер бьется с запуском двигателей... Сколько подобных историй в летной биографии командира воздушного судна! Эта книга — настоящая ода небу, высоте, облакам и самолетам! Она напоена духом непередаваемой красоты и отваги летной работы. С теплом и любовью автор рассказывает о своем экипаже, великом профессиональном счастье работать в дружном коллективе, о традициях и преемственности, о святой романтике, которая все еще влечет в небо людей...

УДК 821.161.1-312.4
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-699-95063-8 © Ершов В., 2017
© Оформление. ООО «Издательство «Э», 2017



ТАЕЖНЫЙ ПИЛОТ

ПОВЕСТЬ

Столько лет пролетал... Чего только не случалось. Вот взять бы да и написать мемуары. Как это у стариков — военных летчиков: «Знойным июльским днем 1944 года запыленный грузовичок подкатил к штабу Н-ского гвардейского истребительного полка, и два молодых лейтенанта, сверкая новенькими погонами, взбежали на крыльцо...»

Сел я как-то, взял лист бумаги, начал писать да и намарал вот такой опус:

«Мемуар»

ЧАСТЬ 1

Ан-2



Уживчивость

Знойным июльским днем 1967 года краснокрылый самолет Ил-14 шлепнулся в лужу на гравийную полосу аэропорта Енисейск. Грязь забрызгала квадратный иллюминатор, но сквозь мутные потеки на стекле я, молодой пилот, разглядел, какое место выбрал себе для службы. Кругом одни елки...

Прямоугольный перрон, на нем одинокий Ил-14, тишина... звон комаров... Я подхватил чемоданчик и бегом взлетел по лестнице на бугорок.

На бугорке стояли четыре здания: аэровокзал, столовая, гостиница и контора авиаотряда, она же аэродромный диспетчерский пункт. Посередке между ними, в хилом скверике, маячил глиняный, многократно перекрашенный памятник вождю. У постаментов две застывшие собаки, хвост к хвосту, грустно опустив уши, виновато поглядывали на толпу пассажиров: мол, сами понимаем, не время вроде, лето... уж извините... так получилось...

Пассажирам было не до собачьей любви: подкапывали в клубах пыли единственный городской авто-

бус, и надо было успеть затащить в него чемоданы и в давке рассестся.

Кто и как встретил меня в конторе, читателю не должно быть интересно. Еще неинтереснее было бы ему созерцать на этой же странице портрет того человека и читать дальше, кто он такой и какова его роль в моей жизни. И все остальные многочисленные портреты сослуживцев и фотографии самолетов тоже набили оскомину. Такими картинками начиняются обычно почти все мемуары. Поэтому не буду утомлять читателя диалогом с чиновником авиаотряда.

После всех формальностей меня представили летчикам эскадрильи Ан-2. Я немного робел, стоя перед лицом своих будущих товарищей, одетых кто во что горазд: в те годы как раз была напряженка с форменной одеждой.

Мужики мельком взглянули на меня и вернулись к делу: громкой коллективной шахматной игре. Картина действия своей непринужденностью напоминала репинских запорожцев. Каждый ход сопровождался репликами, приговорочками, подсказками с двух сторон и общим хохотом.

Я стоял, не зная, куда себя приткнуть и чем заняться. Игра кончилась, проигравший пролез под столом, выигравший хвалил себя в самых нескромных, гиперболических выражениях; все хохотали.

Но один из летчиков все-таки мною заинтересовался. Он смерил меня взглядом, не спеша закурил, помахал спичкой, бросил ее в урну и деловито задал вопрос:

— Это что за дерево? — Он многозначительно направил палец в окно, на могучую сосну, росшую рядом со зданием.





- Сосна, — без задней мысли ответил я.
- Нет. Неправильно. Это береза.
- Да ну, что я, сосны, что ли, не видел?
- Да нет, это береза. Ребята, что это за дерево?

Пилоты, собравшиеся вокруг новых игроков, умолкли, дружно посмотрели в окно и на едином выдохе, видимо, заранее отрепетированном, продекларировали:

— Бе-ре-за!

После паузы мне вновь был задан тот же вопрос:

— Так что это за дерево?

Народ оторвался от шахмат, все притихли в ожидании моего ответа.

Я помолчал, потом, смущенно улыбнувшись, оглядел трудовой коллектив, в котором мне, может быть, предстояло работать годы, и со вздохом согласился:

— Хрен с вами, береза.

— Наш, — удовлетворенно ухмыльнулся спрашивающий. — Ну, давай знакомиться.

Через неделю я почувствовал себя в эскадрилье своим человеком.

Этому испытанию на уживчивость подвергались все новички. Задавался и еще один вопрос:

— Почему на квадратных колесах не летают?

Не помню, что я проямлил тогда в ответ, но объяснение получил чугунное:

— Потому что не было приказа! Ясно? Прикажут — полетим.

Летать я начал на третий день, причем с командиром объединенного отряда. Тогда такие были времена, что директор сначала долго беседовал с принимаемым на работу пилотом, а потом, после про-

хождения наземной подготовки, сам его и проверял в первом полете. Тогда еще командирами авиапредприятий были действующие пилоты.

Мое пилотирование понравилось начальнику, и с тех пор он внимательно следил за моими успехами и неудачами, имея на меня какие-то виды. Все-таки я приехал с красным дипломом и сам выбрал Енисейск.

Знакомство с грозой

Летим с Федором Терентьевичем Мерзляковым вдоль Енисея на север. Кругом гремят грозы, стеной встают синие тучи, сверкает... я со страху прижимаю уши. Терентьич направляет самолетик в узкий проход, отдает мне штурвал, все закрывает пелена дождя, и я, как пушкинский Ваня, «весь в поту, от страха бледный», выдерживаю по приборам курс и высоту. Рядом сверкают молнии, и мне кажется, что высокое напряжение стекает у меня по позвоночнику и зудит в пояснице, там, где почки. Наушники сняты, радиостанция выключена — мы строго исполняем рекомендации по полетам в зоне грозовой деятельности.

Сверкает справа впереди, я на секунду слепну, а командир ласково командует:

— Ну, давай туда, туда, правее подворачивай.

— Как... туда?

— Ну да, туда: где сверкнуло, там уже разрядилось, там и пройдем.

И точно ведь: прошли. Стена грозы остается позади, мы выпадаем из облаков в солнечный мир; я не успеваю вытереть пот, как Терентьич спрашивает:





— Ну, и где тут Новый Городок?

Господи... тут чудом живы остались, а он про какой-то городок...

Ах да, нам же надо подсесть на эту площадку, Новый Городок, забрать двух пассажиров до Ярцева. Федя по телефону заранее договорился. Он выключает висящий сбоку барограф, берет штурвал и камнем падает влево. Надо торопиться: гроза догоняет нас, будет шквал, а надо успеть взлететь и убежать от грозы, да чтоб барограф снова включить на той же высоте, — и на все это пять минут. Продолжительность полета на барограмме должна строго соответствовать записанной в задании продолжительности полета.

Я еще не посвящен в эти тонкости, а просто кручу, кручу, кручу штурвал, набиваю руку, закрепляю навыки. Спасибо, Федя летать дает.

Терентьичу и самому летать хочется. Он уроженец этих мест: рядом его деревня Луговатка, каждый кустик в тайге ему знаком. Он уважаемый в округе человек, хотя командир еще молодой.

Но сейчас он натаскивает меня: и так, и по приборам, и в грозу, — чтобы через пару месяцев я был ему помощник в сложняке. Я еще не представляю, что это такое — «сложняк», спрашиваю.

— Ничего: сейчас не понимаешь, потом поймешь, — по-сибирски неспешно говорит мне командир. — Зима у нас прижимат рано. Ешшо накрутишься по стрелкам-то, в зарядах.

Вырубленная в сосновом бору желтая песчаная полоса подкатывает под колеса, приближается домик, вернее, балок «аэровокзала»; народу вокруг

нет. Мы выключаемся, открываем форточки. Смолистый горячий зной затекает в кабину, а с ним пауты. Самое время в тайге для паута. Огромные гудящие мухи с изумрудными глазами липнут к телу, впиваются, я охлопываюсь; Терентьичу это привычно. Да его эти сволочи и не кусают так, как меня, новичка, грызут, почуяв свежую, чужую, не сибирскую кровь.

Гроза уже совсем близко, погромыхивает, туча закрыла солнце. Медленно проворачивающийся шкваловый ворот перед облачной стеной вселяет первобытный страх. Пассажиров наших нет. Надо улетать отсюда... страшно в легком самолете сидеть под ливнем, удерживая рули от порывов ветра.

А вон и грузовик шпарит от поселка: видать, везет наших пассажиров. Успеем? Не успеем?

Не успели. Едва посадили пассажиров и запустились, трепануло шквалом, и стена ливня встала перед нами, разрываемая змеями молний.

Терентьич развернул машину хвостом к ветру, выключил двигатель, велел пассажирам держаться, а мне — отдать штурвал от себя и держать педали. Самолет дрожал, рули трепетали и вырывались. Казалось, что сейчас нас поднимет нечистая сила и кубарем зашвырнет в лес... да когда же оно кончится?

Кончилось быстро: отгремело, отсверкало, посветлело, дождь стал реже, вода утекала в песок. Взлетели, повернули на Ярцево, я держал стрелку радиоконюаса на нуле и крутил по приборам. Через пятнадцать минут зашли через известный енисейским пилотам сарай на ярцевскую полосу.





Морозы

Первые морозы ударили в начале ноября, и сразу — тридцать семь. Молодая супруга замотала меня шарфом, опустила и завязала под подбородком уши моей форменной шапки, подняла воротник летной шубы и с тревогой отправила на октябрьскую демонстрацию. Демонстрировали мы свою лояльность великой партии недолго: пока не кончилась водка в прихваченных для сугреву бутылках. Ноги и в унтах замерзли, руки с трудом держали хоругви. Партия тоже замерзла; демонстрирующие и демонстрируемые быстро разбежались. Но как-то первую встречу с осенним сибирским морозом я пережил.

Потом морозы установились нормальные, зимние. Ниже сорока четырех — от полыньи на Енисее уже натягивало морозный туман. Если дул западный ветерок, отгонявший туман с полосы, полеты выполнялись строго по расписанию. Пропеллеры с треском разрывали звенящий воздух, за взлетевшим и круто прущим по морозу вверх бипланом тянулся хвост пара.

Почтовый рейс на Ярцево был уделом молодых командиров. Енисейск — Анциферово — Усть-Пит — Колмогорово — Назимово — Нижне-Шадрино — Новый Городок — Ярцево. И обратно. Набивалась рука. Чем севернее, тем холоднее. Лыжи скрежетали по передувам, как по бетону. Как только выключался двигатель, открывалась дверь балка, в клубах тумана выбегал специально обученный человек, выводил из-за угла под уздцы заиндевелую, неизвестно каким путем выжившую в этом ледяном аду лошадь, подруливал ее к двери самолета. Про-

исходил обмен почтой, пересчет дуплетом вслух количества мест, на коленке карандашом ставилась в ведомости подпись, звучала команда «От винта», воздух с треском рвался на лопастях, машина страгивалась и, пробежав сотню метров, отделялась от звонкой земли. Впереди, в чистейшем, густом, замороженном воздухе, стояли столбы дыма над трубами следующей деревни.

Иногда подсаживалась пассажиркой бабушка с купленным «за рупь» билетом, все чин чинком — летела к подруге чаю пошвыркать, покалякать, а после обеда мерзла на площадке, ждала нас обратно. Пассажирское сообщение по деревням было налажено четко, и мы, молодые пилоты, сразу осознали, что в этом мире являемся людьми далеко не последними. Вспоминался Сент-Экзюпери, его почтовые рейсы в Кордильерах. Мы трезво понимали, что хоть тут и не Кордильеры, но, не дай бог, откажет двигатель... Хотя... эта глухая енисейская тайга была нашим цехом; только успевали покачивать крыльями, расходясь со встречными бортами. Все было освоено, облетано, и чувства оторванности от мира никакого не было. Это были годы самого расцвета малой авиации в стране.

В Вельмо-2 как-то нас встретил мороз в полсотни три градуса. В ясный день под лучами солнца поблескивали падающие невесть откуда редкие снежинки. Пока мы высаживали пассажиров, лыжи прихватило; чтобы отбить их, я, без куртки и шапки, в одних ватных штанах-«ползунках» и свитере, выскочил с пудовой колотушкой прямо в струю от винта, голыми руками крепко ухватив железную ручку, долбанул по





скуле лыжи, раз, еще раз, и как только самолет стронулся, нырнул под крыло, забросил колотушку, меня на ходу подхватили пассажиры, вздернули в кузов... И ничего — бегом на свое место, взлет... потом оттирал уши; обошлось.

В сильный мороз линия горизонта затягивалась фиолетовой дымкой, северные склоны гор скрывались в синей тени, над редкими населенными пунктами расстилались полупрозрачные покрывала дымов. За тенью самолета, бегущей по заснеженным пространствам, тянулась по земле тусклая полоса.

Но красоты морозной Сибири, которыми мы любовались с высоты, скрывали смертельную опасность, если вдруг откажет мотор и придется совершить вынужденную посадку вдали от жилья.

На разборах нам постоянно напоминали: не фразеритесь летать в ботиночках, а уж кому так хочется пофорсить, чтоб сумка с унтами была с собой; врачу на предполетном осмотре строго проверять и, если не будет при себе унтов, отстранять. Чтоб на случай вынужденной посадки были экипированы по-сибирски.

В самолете за пятнадцатым шпангоутом лежал мешок с неприкосновенным запасом. Там было все необходимое для выживания в тайге: лыжи, ружье, топор и пила, нож, запаянные в цинковом ящике продукты, спички и всякая необходимая вдали от дома мелочь. Опыт предыдущих поколений сибирских авиаторов заставлял нас быть предусмотрительными.

Романтика призывала меня изучать способы разведения костра на морозе, приемы защиты от холода, технологию устройства спального места в снегу,