Дмитрий Шкондин

Дальний привод

Самолёты. Море. Люди

Фото 1. Бе-12 №40.

Дмитрий Шкондин

Дальний привод

Самолёты. Море. Люди

2018

УДК 82-3
ББК 84-4
Ш67

Шкондин Дмитрий
Ш67 Дальний привод : Самолёты. Море. Люди. /
Дмитрий Шкондин. — [б. м.] : [б. и.], 2018. — 110 с. — [б. н.]

Перед вами — рассказы о людях, чья жизнь связана с гидроавиацией. О тех, кто «учит летать самолёты», проверяя сложнейшие машины на пригодность к службе в небе, на море и на суше. Автор рассказов уже более сорока лет трудится на «переднем крае» испытательных работ — в Лётно-испытательном комплексе (ЛИК) ТАНТК им. Г.М. Бериева.

Издание второе, переработанное и дополненное.
В соответствии с ФЗ от 29.12.2010 №436-ФЗ

18+

УДК 82-3
ББК 84-4

© Дмитрий Шкондин, 2018

ТОЧНОСТЬ ПО-АНГЛИЙСКИ

В конце 30-х годов прошлого столетия группа конструкторов во главе с Георгием Михайловичем Бериевым готовилась к командировке в США для изучения опыта самолётостроения. Сразу встал вопрос о языке общения: ведь к каждому специалисту переводчика не приставишь! Наняли учителей английского, чтобы наши авиастроители могли свободно общаться с американскими коллегами.

Входившему в состав делегации Якову Степановичу Катураеву достался прекрасный учитель, настоящий англичанин — мистер Джексон. В день занятий, ровно в 10:00, он нажимал на кнопку звонка квартиры Катураевых, чтобы войти и провести очередной урок.

Жили Катураевы в угловом двухэтажном доме по улице Инструментальной, перед которым теперь стоит на постаменте комбайн «Колос». Из окна квартиры была прекрасно видна трамвайная остановка «Комбайновый завод», и жена Катураева не раз видела, как англичанин приезжал заранее и, невзирая на непогоду, стоял на остановке под зонтом и терпеливо ждал, чтобы ровно в 10:00 позвонить в дверь.

Однажды «миссис» Катураева сказала мистеру Джексону, что можно заходить и пораньше, чтобы не ждать на улице, тем более, когда на дворе непогода. Англичанин учтиво ответил:

— Я не имею права распоряжаться Вашим временем!

«ДВА ДУРАЧКА»

Как-то Николай Спиваков с другом возвращались после работы домой. Путь проходил через скверик около Дворца культуры им. Димитрова. В скверике красивый фонтан приятно шумел падающей водой.

Однако в тот вечер у фонтана развернулась настоящая драма, грозящая перейти в трагедию.

Весь народ, отдыхающий у прохлады водных струй, видел, как по парапету вокруг фонтана бегал маленький сорванец, который вдруг куда-то исчез. Паника распространилась мгновенно! Все подумали, что малыш упал в фонтан и утонул. Кто-то сказал об этом мамаше, беззаботно болтавшей с подружкой. Незадачливая мать ахнула и заметалась вокруг парапета в истерике. Другие родители тоже принялись искать и звать своих деточек!

Николай с другом, ни секунды не мешкая, прыгнули в фонтан и начали руками искать утонувшего ребёнка. Воды в чаше фонтана было чуть выше колена, поиски пришлось вести на четвереньках. Время шло, а страшная находка никак не находилась… Народ советовал, где ещё может быть тельце, но…

Поиски прервал тот самый сорванец, которого все искали. В напряжённой тишине звонко прозвучал его вопрос:

— Мама, а что это дяди в воде ищут?

«Утопленник» тут же получил от матери по заднице, а публика облегченно вздохнула.

Николай с другом, оба мокрые, сопровождаемые кривыми ухмылками зрителей, выбрались из фонтана и поплелись домой. Как говорил лётчик-испытатель Евгений Лахмостов: «После пожара все умные — тогда уже и член — водопроводный кран!» Из героев-спасателей ребята стали недотёпами, над которыми можно посмеяться.

Но, видимо, не зря говорят, что слухи летят быстрее пули! Раздосадованный горе-спасатель подходил к своему дому, и тут бабулька-соседка, щёлкавшая семечки на скамейке, ещё больше его «обрадовала»:

— Николай, ты слышал новость? Два каких-то дурачка напились как свиньи, залезли в фонтан у дворца и в нём на карачках лазили, на ноги встать не могли — до чего нажрались, придурки!

Коля молча кивнул, но признаваться, что он — один из этих «дурачков», не стал.

ГОРЕ ЛУКОВОЕ

Странные люди эти испытатели — нормальная погода их не устраивает. Им нужны крайние условия: дикий холод за 50 градусов — бригада испытателей в Якутске, невыносимая жара — в Ашхабаде, опасное обледенение — в Мурманске, большие волны, готовые переломить гидросамолёт пополам — испытатели в штормящем море, мощный боковой ветер, способный снести самолёт с взлётно-посадочной полосы (ВПП) — мы на ВПП! Самолёт должен подтвердить, что он способен выдержать все крайности! То же самое должны доказать и люди: как готовящие самолёт к испытаниям специалисты, так и летающие на нём в особо опасных условиях лётчики.

70-е годы прошлого столетия. Бригада испытателей — в командировке в Ашхабаде.

В выходной день авиатехники решили сходить на местный рынок — «пройтись по базару — купить кой-какого товару». Серьёзный туркмен продает пышные и аппетитные пирожки. Валентин Михайлович Табелко поинтересовался:

— С чем пирожки?

— Варёное яйцо с зелёным луком — отвечает продавец.

Табелко берёт один пирожок, разламывает (что значит — испытатель!) и с недоумением говорит:

— Где же здесь яйцо? Тут один лук!

Туркмен с жаром возражает:

— Зачем так говоришь — «один лук»? Там много лука!

КУРТКА

Работал на ЛИКе специалист по вооружению Валентин Федорович Липатов. Мастер на все руки, человек очень серьёзный и щепетильный. Когда имеешь дело с бомбами, торпедами и минами, торопиться нельзя — если хочешь жить. Профессия наложила отпечаток на поведение и мировоззрение: любую работу Липатов делал неторопливо и скрупулёзно. Так же обстоятельно Валентин Федорович принимал пищу — тщательно пережёвывая и смакуя каждый кусочек. А еды Липатов обычно брал раза в два больше, чем его товарищи.

Однажды испытательная бригада обедала в военной столовой в Феодосии. Все уже давно проглотили свои обеды и разбежались, а Валентин Федорович не спешил. На вешалке одиноко висела его новая авиационная демисезонная куртка — всей бригаде по случаю командировки выдали такие же.

Ребята решили разыграть Липатова — заменили куртку любителя поесть 54-го размера на куртку щупленького Саши Зюбана 48-го размера. Аккуратно переместили содержимое карманов (документы, пропуск, очки и прочее) из большой куртки в маленькую и принялись ждать конца трапезы.

Когда ничего не подозревающий Валентин Федорович попытался надеть куртку, у него почему-то ничего не получилось. Он с недоумением проверил содержимое одного кармана — убедился, что вещи его. Повторил попытку влезть в «свою» куртку, но она почему-то стала невыносимо тесной! Валентин снова снял куртку, перепроверил содержимое уже всех карманов — всё его! — и ещё раз пошёл в атаку на внезапно севшую вещь. Борьба с непослушной курткой продолжалась минут 10 — и всё безуспешно!

Валентин Федорович догадался о розыгрыше только тогда, когда кто-то сочувственно произнёс: «Валентин, ты так много съел, что на тебя куртка не налазит!» — под дружный хохот свидетелей переодеваний.

РЕЖИМ «ГИРЯ»

В полётах над Баренцевым морем наш самолёт поводил испытания по радиосвязи с подводной лодкой. По заданию надо было сначала связаться с субмариной при её надводном положении, а затем — в подводном. Встреча проходила в нейтральных водах, где вовсю шастали самолёты-разведчики NATO и открытый радиообмен был запрещён. Мы знали только цифровые позывные друг друга: подводной лодки — 371-й, нашего самолёта — 223-й.

После удачной связи с субмариной и обмена кодовой информацией возникла заминка — подлодка продолжала находиться в надводном положении, хотя должна была сразу начать погружение! Покружив над лодкой некоторое время, экипаж самолёта озадачился проблемой — как передать команду на погружение? Первым сообразил командир воздушного судна Евгений Александрович Лахмостов:

— 371-й — выполнить режим «гиря»!

Командир подводной лодки сразу сообразил, что от него требуется, отдал команду — «Дифферент на нос!» — и лодка быстро пошла на глубину.

Как гиря!

МАТЧАСТЬ ЗНАТЬ НАДО!

На заводском самолёте Ли-2 многие годы в качестве командира воздушного судна летал старый и опытный пилот Александр Николаевич Савин.

Обычно Александр Николаевич либо сам взлетал, либо контролировал, как взлёт выполняет второй пилот. Затем самолёт набирал высоту эшелона, которую давали диспетчеры, и… «ложился на маршрут».

Савин говорил своему помощнику:

— Дальше — сам!

Вставал с пилотского кресла и шёл в хвостовой отсек спать. Три, два с половиной часа можно было спокойно покемарить — до начала снижения в московской зоне…

Экипаж давно привык к такому распорядку.

Но однажды, примерно в середине пути, бортинженер заметил, что обороты правого двигателя начали падать. Не быстро, но постепенно и безостановочно стрелка тахометра начала двигаться вниз. Бортинженер обратил внимание второго пилота на эту неисправность. Вместе, с пристрастием, прислушались к работе правого двигателя. Мотор работал ровно, гудел «на одной ноте». Воздушные винты тоже вращались ровно.

А обороты продолжали падать.

Ничего хорошего это падение не предвещало. Пошёл бортинженер в хвост самолёта будить командира. Александр Николаевич внимательно и спокойно выслушал тревожный доклад бортинженера. Без лишней спешки он прошёл в кабину экипажа, по пути прислушиваясь к ровному гулу двигателя и через иллюминатор оценивая обороты воздушного винта.

В кабине, глядя на приборную панель двигателей, Савин сам убедился насколько «просели» обороты правого мотора относительно левого. Затем опытный лётчик твёрдым ногтем указательного пальца (за долгие годы лётной работы ноготь стал таким прочным, что им можно было закручивать винты) настойчиво постучал по стеклу тахометра.

Стрелка, как по команде, тут же вернулась к правильным показаниям!

Командир укоризненно посмотрел на бортинженера и наставительно произнёс:

— Матчасть знать надо!

ОНИ ДРАЛИСЬ, КАК ТЫСЯЧА ЧЕРТЕЙ

Лёня Яковина и Володя Прокофьев — наши испытатели, бражничали в прибрежном ресторане «Маяк». За соседним столиком расположилась компания моряков СЧС (средний черноморский сейнер) — обмывали какой-то свой гешефт. Трое рыбаков, и с ними — особь женского пола. Скорее всего, кок (кокша).

В мужской сути всегда заложена жилка победителя — стремление доказать кому-либо, что ты в чём-то лучше других. Это с годами мужчина становится (или не становится) мудрее и понимает, что не всегда и не со всеми надо соревноваться.

Лёня был молод и искренне верил, что красив и обаятелен. Поэтому и решил пригласить даму от соседнего столика на танец, увести её из тёплой компании. Однако кавалер был послан кокшей на три буквы в самой грубой форме. Яковина от столика отвалил, но обиду «зажевал».

Тем временем лёнин компаньон, богатырь Володя Прокофьев (на спор мог одной рукой поднять человека, весящего 80 кг!) отлучился в туалет по малой нужде. Вскоре кокша за соседним столиком привстала, чтобы поправить закуски. Лёня быстро убрал её стул в сторону и дама, сев мимо стула, грохнулась на пол!

Лёня за себя отомстил, но моряки черноморского сейнера за свою подругу тут же «ответили»: быстро «вырубили» обидчика и продолжили застолье. Вернувшись к столу, богатырь Володя увидел Лёню в глубоком нокдауне, лежащим под стенкой. Своими железными кулачищами Прокоша тут же отомстил за товарища, раскидав славных рыбаков, как маленьких котят.

Рыбаки утёрли юшку, молча сели в шлюпку и отчалили на сейнер. Шлюпка быстро вернулась, полная бойцов! Драка завертелась ещё яростнее. Крепыш Прокофьев отмахивался от рыбаков кулаками-кувалдами, как медведь от злых собак… Но недаром говорят — гуртом и батьку хорошо бить! Нашего «медведя» сбили с ног и от души намяли бока. Попутно и очнувшегося было Яковину опять быстренько «вырубили».

Завсегдатаи ресторана, видимо, привыкли к таким разборкам, потому не вмешивались в бешеную драку. Только после побоища отметили, как Лёня и богатырь Володя, пошатываясь, побитые и несчастные, побрели прочь от «Маяка».

«КАК Я ЕГО?! А?»

Андрей Сергеевич Корытин, заместитель Главного конструктора и Александр Иванович Образцов, ведущий инженер ЛИК, в 70-е годы прошлого столетия были вызваны в Министерство авиационной промышленности (МАП) «на ковёр». В большом кабинете Министра, за длинным столом сидели и потели в ожидании «разноса» представители практически всех авиационных предприятий Советского Союза.

В кабинет быстро и нервно вошёл Министр авиапромышленности Петр Васильевич Дементьев, видимо где-то (скорее всего в ЦК КПСС) накануне получивший нагоняй. Министр заговорил, не стесняясь в выражениях, как крупнокалиберной солью «сдабривая» непечатными словами свою речь:

— Так, закон авиации — кто насрал, тот и убирает! Сплошные срывы сроков испытаний по всем тематикам! Результаты некачественные! Отсутствует организация и контроль! И вообще!

Когда Министр остановился, чтобы перевести дух, Корытин привстал и несмелым извиняющимся голосом начал:

— Петр Васильевич, позвольте…

Дементьев резко оборвал:

— Не позволю! Садись!

«Накачка» продолжилась с новой силой.

После грозного «внушения» все расходились невесёлые и задумчивые. Когда таганрожцы отошли на приличное расстояние от здания Министерства, Корытин приосанился и обратился к Образцову:

— Александр Иванович, как я его?! А?

Образцов посмотрел на Корытина с недоумением:

— Кого «его», Андрей Сергеевич?

— Дементьева! Он начал ругаться, а я ему — нет уж, позвольте!

Корытин показал при этом, как он резко и отрицательно пригрозил указательным пальцем Министру. Говорил он таким тоном, будто не Министр оборвал его, а он смело поставил зарвавшегося руководителя на место!

Образцов предпочел не разочаровывать своего начальника и не стал возражать, напоминая Корытину, как всё было на самом деле. Он молча кивнул в знак согласия, и они пошли дальше.

ГОВОРЯТ…

Начальник ЛИК Борис Александрович Дыбин выбрал не самый удачный способ, чтобы «повоспитывать» штурмана-испытателя Лёву Кузнецова за излишнее пристрастие к «зелёному змию». Да и особого пристрастия-то не было.

Но Борис Александрович с видом строгого и непогрешимого начальника зашёл в лётную комнату и обратился к Кузнецову:

— Лев Фёдорович, говорят, ты последнее время стал много закладывать за воротник…

Незаслуженная обида и хамовато-начальственный тон заставили мозги штурмана работать в режиме молнии. Практически мгновенно Кузнецов точно таким же тоном ответил:

— Борис Александрович, говорят, Вы при немцах были директором ресторана «Волна»!

Ошарашенный резким ответом, Дыбин некоторое время стоял молча, видимо, переваривая информацию, а может быть, пытаясь найти достойный ответ.

Но не получилось. Пришлось выйти молча.

ГАРМОНИЯ

Человек — такое существо, которое найдёт объяснение любому своему поступку. Может быть, природа дала нам это качество, чтобы защитить нашу психику от ударов судьбы?

Нашёл объяснение — и достиг гармонии с окружающим миром. Как в философском постулате: «Свобода — это познанная необходимость!»

Вилор Михайлович Вихляев, начальник лаборатории в Лётно-испытательном комплексе, весело восклицал:

— Как мне повезло! Как же мне повезло! Ходил-ходил в гости к лётчику Андриевскому, коньячок попивал-попивал. Да так жену и пропил!

Жена ушла к лётчику Андриевскому, они прожили долго и счастливо до конца дней своих.

Вилор Михайлович не полез в петлю от горя, а нашёл гармонию в том, что с ним произошло.

СТЫД

Историю эту рассказал Виктор Савельевич Гаврилов, Герой Советского Союза, боевой лётчик, высокое звание получивший за победы в воздухе над фашистскими асами.

Вскоре после войны служил молодой и красивый Герой на одном из военных аэродромов. Как-то малая нужда направила Виктора в туалет. Дощатый «домик неизвестного архитектора» стоял неподалёку. Внутри — два отделения — мужское и женское. Полная звукопроницаемость служила предметом множества шуток, но все как-то мирились с этой «акустикой». Виктор заметил, что одновременно с ним в женский отсек торопливо зашла миловидная лейтенант метеослужбы.

В мужском отделении, видимо, уже давно, сидел и тужился над одним из «очков» грузный солдат кавказской национальности. И надо было такому случиться, что пока лётчик справлял малую нужду, солдат громко и протяжно пукнул! Учитывая силу звука, слово «пукнул» мало подходит — всё равно что сравнивать выстрел мелкокалиберной винтовки с грохотом стреляющей пушки!

Солдат остался сидеть в туалете, а Виктор, опять синхронно с представительницей метеослужбы, вышел из туалета. Молодая женщина искоса и с явным осуждением посмотрела на Гаврилова и пошла своей дорогой.

От мысли, что подумала о нём эта женщина, Виктор готов был провалиться сквозь землю! Покраснев от стыда от макушки до пяток, он хотел побежать за дамой, чтобы извиниться и всё объяснить! Но как-то не решился.

Незаслуженный стыд не давал покоя лётчику, потому что с лейтенантом метеослужбы приходилось изредка сталкиваться на службе. Когда терпеть такое положение становилось невмоготу, Виктор решал: «Всё! Не могу больше! Напьюсь и скажу ей, как всё было!» — но так и не смог этого сделать.

Потом служба разбросала их по разным гарнизонам, стыд перестал мучить боевого лётчика так, как раньше. Хотя осталось чувство неловкости за свою нерешительность.

НЕПОНИМАНИЕ

К ведущему инженеру по испытаниям самолёта Ивану Константиновичу Винокурову, человеку серьёзному и даже строгому, пришёл ведущий инженер по прочности Валера Бондаренко. Голова у Валеры трещала и готова была развалиться — вчера он себе «позволил» выпить лишнего. Не смог остановиться, или, как говорили сослуживцы — «обезьяна села на шею и повела за собой».

С сожалением в голосе Валера сказал Винокурову:

— Иван Константинович, Вы меня никогда не поймёте!

— Это почему же?

— Вам тяжело меня понять — Вы не пьёте!

ХРЕН

Командировка в Крым на военный аэродром «Кировское». Кто бывал там, тот знает, какой на этом аэродроме можно найти великолепный хрен. Растёт он диким образом, хотя местное предание гласит, что распорядилась его туда завезти Екатерина Вторая. Поэтому здесь его называют «царским». И в самом деле, правильно приготовленная приправа из сего хрена настолько вкусна, что следует говорить об этом корне без кавычек — царский!

Каждый, кто желает заполучить хороший толстый корень царского хрена, чувствует себя как золотоискатель на Клондайке — найти достойный экземпляр (до полуметра длиной) — большая удача, а выкапывать его — дело опасное. После рытья остается яма, а с точки зрения коменданта аэродрома, появление ям на территории — непорядок. Поэтому он гоняет «хреновых» копателей беспощадно и наказывает сурово.

Итак, далекие уже семидесятые прошлого столетия… Рая Лаврова попросила авиатехников добыть ей корень для приготовления приправы. Внушительных размеров (более 30 сантиметров!) хрен был выкопан и доставлен в гостиницу.

А затем умельцы при помощи ножа, под смех и подсказки товарищей, придали корню форму мужского достоинства со всеми полагающимися атрибутами. Получилось всё настолько натурально, что хоть в медицинском институте показывай в качестве экспоната!

Вот только передать Рае это «произведение искусства» смелых не находилось…

Вскоре случай подвернулся сам собой. Неторопливый и важный (ЛИКовское прозвище — «граф») Жора Ульянцев задержался на стоянке и пришел в гостиницу, когда «подарок» уже был аккуратно упакован в газету. Жоре тут же предложили выполнить ответственное поручение — передать Рае Лавровой свёрток. Ульянцев спросил:

— Что это?

Ему ответили правдиво и просто:

— Да Рая просила хрен откопать.

Предвкушая благодарность, посыльный постучал в нужный номер и со словами:

— Рая, это тебе! — протянул женщине свёрток.

Слегка удивлённая Лаврова начала разворачивать упаковку… Дальнейшее произошло столь стремительно, что Жора смог всё понять только тогда, когда вышел из ступора.

Рая мгновенно наотмашь дважды «перекрестила» Жору по мордасам высокохудожественной хреновиной и со злостью захлопнула дверь.

Красный от стыда и обиды Ульянцев вернулся в умирающий от смеха номер. Единственное, что Жора смог произнести, было протяжное — «Дуууракиии!»

НАДУВАТЕЛЬСТВО

Во время испытаний поискового и спасательного вариантов самолёта Бе-12 (70-е годы прошлого столетия) специалисты испытательной бригады останавливались в лучшей гостинице Феодосии — «Астория». Жить там было удобно. Всё рядом — ж/д вокзал, базар, пляж, парк и все нужные магазины. А ещё в гостинице был ресторан «Одиссей», в котором вечером можно было прекрасно отдохнуть. Живая музыка, вкусные крымские вина и приятные женщины, приехавшие в южный город на отдых! Наши лётчики-испытатели и инженеры позволяли себе, пока были в достатке командировочные деньги, наслаждаться досугом в этом злачном месте.

Клиентов ресторана обслуживала официантка с весьма пикантными формами. Они просто сводили подвыпивших посетителей с ума! Талия, подчеркнутая пояском, была осиная, а вот бёдра были неожиданно широки и круглы. Когда официантка гордо шествовала через зал, купаясь в вожделеющих мужских взглядах, казалось, что даже оркестр играл как-то приглушённее. Мужикам кровь ударяла в голову, и они уже ничего не слышали, сопровождая глазами соблазнительную красотку!

Отдыхали как-то в ресторане два друга: Лёня Яковина и Миша Борисов.

Миша — небольшого роста крепыш по прозвищу «Пират». Обыкновенно добродушный и безобидный, после принятия спиртного Борисов быстро превращался в дерзкого хулигана, имеющего свирепый вид — вылитого пирата!

Яковина, рационализатор и изобретатель по натуре, стал доказывать Мише, что бёдра у официантки — это не её природные достоинства, а специальные резиновые надувные трусики. Эти трусики надеваются под одежду, надуваются воздухом и — получите крутые бёдра!

Мишу-Пирата очень возмутил такой обман, и он решил раз и навсегда пресечь это подлое надувательство! Когда крутобёдрая официантка в очередной раз дефилировала мимо их столика, Пират схватил вилку и воткнул в то, на что были надеты, по мысли Яковины, «обманные трусики»! Официантка дико закричала от боли. Оказалось, всё у неё было своё, родное!

Шум. Скандал. Нарушителя забрали в милицию. Потом — суд. Мише присудили возместить ущерб, нанесённый здоровью и красоте официантки. И он ещё полгода выплачивал пострадавшей красавице компенсацию.

ПРИБАЛТИЙСКИЙ АКЦЕНТ

Однажды, ещё по молодости, испытатель Николай, а для своих ребят — Колька, был в командировке в крымском городе Феодосии.

В один из выходных дней он познакомился с голубоглазой и полненькой девушкой из Прибалтики. Всё хорошо было в ней — и доброта, и весёлый нрав, вот только по-русски она говорила с особым акцентом, но Кольку это даже забавляло.

Долго ли гуляли они, коротко ли, но дошло дело у них и до интима. Случилось это у подножия одной из горушек, что окружают этот южный город. Любовники устроились в классической позе — Николай сверху, дама снизу. Страстные поцелуи, движения навстречу друг другу... И вдруг наша Ева воскликнула:

— Колка! Ой, Колка!

Кавалер несколько удивился её возгласу, про себя решив, что вскрикнула дама от страсти и от удовольствия, которое он ей доставляет, поэтому нежно и успокаивающе проворковал:

— Да Колька я, Колька!

И продолжая движения, на каждый новый резкий вскрик прибалтийки: «Ой, Колка!» кавалер повторял ей, что он — Колька.

Когда же объятия разжались, счастливая и томная Ева показала Кольке колючку, на которую он умудрился её положить. Потому даме и было колко!

«КАМБАЛА»

В июне 1976 года мы испытывали самолёт Бе-12 в Крыму. В выходные дни любители попутешествовать садились в наш заводской автобус ПАЗ и ехали за новыми впечатлениями. Мы объездили весь Крым от Севастополя до Керчи и от Ялты до Джанкоя. В Крыму есть, что посмотреть…

В одну из таких поездок мы возвращались в Феодосию после прекрасной экскурсии по Воронцовскому дворцу в Алупке. Утомлённые впечатлениями (молодая часть бригады и женщины) и обильными возлияниями чудесного портвейна из Массандры (бывалые испытатели), мы решили немного передохнуть.

Водитель остановил автобус неподалёку от автовокзала в Алуште. Все вышли размять затёкшие ноги — благо рядом был стихийный базарчик.

В начинающихся сумерках моё внимание привлекли двое пожилых людей — дед и бабка продавали крупную рыбину. Они выдавали рыбу за камбалу и просили за неё 2 рубля. Меня смутило, что у рыбы обрублен хвост. Неискушённому человеку отличить камбалу от морского кота можно только по хвосту. У камбалы хвостовой плавник, а у кота — длинный хвост с шипами.

Я отошёл от сомнительного товара. Вскоре я услышал громкий голос Вити Белыха:

— Что это?

Палец изрядно выпившего Вити показывал на рыбину.

— Камбала — пискнула из-за спины деда бабка.

— Сколько?

— Два рубля — как-то несмело обозначила цену бабуля.

— Я возьму её за рубль — безапелляционно заявил Белых, сунув деду рубль в руки и поднимая рыбу.

Дед стал было возражать, но бабка на него замахала руками — соглашайся, мол.

Довольный удачной сделкой, Витя появился в дверях автобуса, поднял покупку повыше, и хвастливо заявил:

— Смотрите, какую я камбалу за рубль отхватил!

Все посмотрели, и вдруг Саша Наконечный резонно произнёс:

— Дурак ты, Витя! Тебе вместо камбалы кота продали!

Бывший моряк Белых поднёс морского кота к глазам и убедился, что его самым наглым образом надули. От обиды и злости он побелел до соответствия с фамилией, соскочил с подножки автобуса на землю и стремглав помчался на базарчик.

Дед с бабкой ещё не успели «смотать удочки». Налетевший как ураган, возмущённый до глубины своей морской души, Витя шмякнул «камбалой» об асфальт:

— Меня, старого моремана, наёб…вать! Гони деньги назад!

Дед виновато протянул горе-покупателю рубль. Но от ярости Белыха уже окончательно переклинило, и он диким голосом заорал:

— Я два рубля давал!

От греха подальше дед отдал озверевшему Вите ещё один рубль.

Впечатления от прекрасных комнат Воронцовского дворца были самым безобразным образом стёрты новым происшествием. Весь автобус посмеивался над мореманом. Виктор сидел насупившись, и, может быть, ругал себя за то, что хватил сегодня лишку с крымским портвейном.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Сцепились как-то в жарком споре Иван Васильевич Володин, начальник лётной службы, с лётчиком-испытателем Евгением Александровичем Лахмостовым.

Кто был прав — специалист высшей квалификации или его начальник, уважаемый человек, история умалчивает. Только в конце спора Лахмостов сказал фразу, очень обидевшую Володина: «А не пойти ли Вам, Иван Васильевич, на х…й?»

Вместо того, чтобы отправиться по этому адресу, Володин пошёл к ответственному руководителю предприятия Алексею Кирилловичу Константинову. Пожаловался тому на безобразное поведение своего подчинённого. Володин был взбудоражен и заведён, и не жалел красок для описания недостойного поведения Лахмостова.

Алексей Кириллович вызвал «на ковёр» строптивого лётчика:

— Евгений Александрович! Что Вы себе позволяете? Володин Ваш начальник, а Вы его на х…й посылаете!

Лётчик не замешкался с ответом:

— Алексей Кириллович, ей-Богу, никуда я Володина не посылал! Я просто сделал ему предложение, а он, как руководитель, уже сам должен был решить — идти ему или не идти!

Константинов улыбнулся такому обороту разговора и находчивости лётчика-испытателя. Без зла в голосе Алексей Кириллович «сделал ему предложение» покинуть кабинет.

ПОПУТНАЯ ЛЕКЦИЯ

В 70-х годах прошлого столетия наша испытательная бригада проводила испытания самолёта-амфибии Бе-12 в Крыму. Самолёт базировался на военном аэродроме в Кировском, что неподалеку от Феодосии. На аэродром от гостиницы и обратно нас возил вахтовый автобус — новенький ПАЗик. Дорога занимала примерно час.

Ежедневные поездки как-то притупили новизну пейзажа за окном. Через месяц уже было неинтересно смотреть на однообразную степь. Тем более на дворе уже стояла глубокая осень, а не цветущая весна. Грусть и тоску осеннего Крыма, опустевшего от шумного отдыхающего народа, лучше всех передал в своих рассказах Сергеев-Ценский.

Чтобы как-то скрасить монотонность дороги, авиатехник по вооружению Георгий Матвеевич Елисеев по собственной инициативе принялся нам читать лекции о творчестве и мировоззрении Толстого.

Матвеевич — человек крепкий и бывалый — во время войны был летчиком-истребителем и лично «завалил» несколько фашистских самолётов. Спокойный и уравновешенный, он всегда имел своё собственное твёрдое мнение обо всём происходящем в этом мире. Но что-то, по-видимому, в философии классика литературы зацепило «дядю Жору», да так, что он не мог уже этого держать в себе.

Георгий Матвеевич выдвигался вперёд в салоне, садился на переднем сидении лицом к зрителям и принимался «вещать». Свои «проповеди» Матвеевич всегда начинал в удивлённо-доверительном тоне:

— Вы только послушайте, что их благомудие Лев Николаевич пишет…

Далее следовало подробное изложение какого-либо постулата Толстого — либо о непротивлении злу, либо о вегетарианском питании, либо о взглядах на правильное воспитание детей. И в конце — комментарий самого Георгия Матвеевича, не оставляющий камня на камне от философских размышлений великого писателя.

Слушая аргументы напористого лектора, а тем более видя увесистый кулак «дяди Жоры», которым он в воздухе припечатывал каждую свою фразу, слушатели послушно кивали головами в знак согласия.

БИНОКЛЬ НА ПАМЯТЬ

Один из военных морских лётчиков увольнялся в запас по возрасту после достойной службы в Приморском, что неподалеку от Феодосии. Ему хотелось оставить что-нибудь на память о службе и море. Долго думал, что же лучше всего будет напоминать ему о службе в военно-воздушных силах военно-морского флота? Может быть, оставить себе защитный лётный шлем, а может быть, попросить техников снять штурвал со списанного самолёта?

Хорошая мысль пришла неожиданно — попросить командира оставить морской бинокль! Оптика отличная, да и в хозяйстве вещь полезная.

Пришёл к командиру, славному боевому товарищу, с которым летали в одном экипаже не один год:

— Саша, разреши взять бинокль на память!

Командир обрадовался идее друга:

— Конечно, Ваня! Не вопрос — бери!

Стали думать, как это всё оформить? Опытные лётчики всё решают быстро.

— Ваня, ты напиши заявление на мое имя, что уронил бинокль в море при проведении испытаний. Всё равно увольняешься, я тебе влеплю ничего не значащее взыскание и — концы в воду!

Написал лётчик заявление, однако, для полного ажура, потребовалось согласование бумаги со всякими службами, отвечающими за материальные ценности. Начальникам этих служб тоже понравилась идея оставить на память о службе такую великолепную вещь, как бинокль.

Для себя, разумеется.

В окончательном варианте заявления значилось, что незадачливый пилот «уронил в море авоську с четырьмя биноклями».

Количество биноклей в злополучной авоське подозрительным образом совпадало с количеством согласующих подписей на заявлении!

УДОБНЫЙ СПРАВОЧНИК СТЭЛЯ

Про параметры или какие-либо данные, приводимые в научных трудах без серьёзного обоснования, принято говорить, что они взяты «с потолка».

Этим, бывает, грешат студенты, когда в сложных курсовых работах в расчёты вводят значения величин (с потолка!), позволяющие получить приличные и правильные результаты. У студентов ХАИ такое действие называлось «повесить фонарь». Главное — знать, что нужно получить в результате расчёта и куда повесить «фонарь», чтобы преподаватель его не заметил!

Идея тут простая — вставляешь в расчёты нужное значение в надежде на то, что преподаватель, загруженный рутинной работой, не будет проверять каждую цифру, а оценит нормальный конечный результат.

Наиболее отчаянные студенты позволяли себе в сложных курсовых работах приводить такие пассажи: «А теперь, с Божьей помощью, приступим к расчёту суммарного коэффициента подъёмной силы!» или: «Я не знаю, как это получается, но результат — следующий…»

Особым шиком считалось получить по курсовой работе хорошую оценку, а потом всем сокурсникам показывать свою работу с крамольным выражением в тексте, которое преподаватель не заметил.

Потолок по-украински — «стэля», поэтому, когда я учился в Харьковском авиационном институте, придумал для таких уловок обоснование. Я не говорил, скромно потупясь:

— Данные взяты с потолка…

Нет! Я с умным видом заявлял:

— Данные взяты из справочника Стэля!

Получалось вполне благозвучно и на иностранный манер! Мало кто переспрашивал:

— Что это за справочник? Кто такой Стэль?

В основном оппоненты, боясь показаться некомпетентными, кивали головой в знак согласия: «Да-да! Конечно!» Мол, кто же не знает, что есть такой справочник!

По окончании института я получил направление в Таганрог. «Справочник» я «взял» с собой. Когда какие-то расчёты или данные мне казались подозрительными, я говорил, что данные, скорее всего, взяты из «справочника Стэля». После моей уверенной ссылки на «известный» справочник люди с умным и понимающим видом согласно кивали: «Знаем-знаем! А как же!»

А потом, когда я им объяснял, что к чему, долго смеялись.

ЗЛАЯ ШУТКА

В советское время изобилия товаров не было — вещи не покупали, а «доставали». Приобретение нужной вещи — это был целый процесс! Он требовал от покупателя смекалки, внимания, выносливости, нахальства (тогда говорили, что нахальство — второе счастье), изворотливости и умения понравиться продавцу. Более-менее спокойно можно было отовариться в столице нашей Родины — там товары чаще «выбрасывали» на прилавок. Поэтому из командировок в Москву мы всегда возвращались гружёные всяким дефицитом — колбаса, сливочное масло, сыр, кофе, хорошие конфеты, одежда, обувь и прочее.

В один из осенних дней 80-х годов прошлого теперь уже века возвращалась испытательная бригада ЛИК из командировки в Москву на поезде. Незадолго до отправления в купе влетел запыхавшийся Слава Шокин, бросил на полку какие-то коробки с покупками и также стремительно умчался в туалет. Большая коробка слегка приоткрылась, и ребята увидели содержимое — женские сапожки.

Попутчики решили разыграть счастливого покупателя —вынули один сапог из коробки и спрятали.

Небольшое лирическое отступление. Такие розыгрыши довольно часто случались при поездках в командировки — если кто-то оставлял без присмотра свой чемодан или рюкзак, туда незаметно подкладывали тщательно упакованный увесистый «попутный» груз. Это мог быть кирпич, тротуарная плитка, какая-нибудь ненужная деталь и всё в этом духе. На стоянке самолёта в Ахтубинске мне показывали приличную горку термостойкой плитки, доставленной незадачливыми командировочными из Таганрога.

А ещё была легендарная бутылка пива «Жигулёвское», которая в качестве «попутного» груза в течение двух лет путешествовала по маршруту Таганрог-Ахтубинск-Таганрог, сильно помутнев от многочисленных перелётов! Обычно тому, кто пыхтя, тащил свою внезапно потяжелевшую поклажу, люди, посвящённые в тайну, выражали сочувствие, начинали набиваться с помощью. Как правило, человек довольно скоро понимал, что к чему и под дружный хохот выбрасывал «балласт».

Итак, вернулся Слава Шокин в купе. Ребята стали приставать:

— Слава, похвастайся, что ты там «достал»?

Слава, с видом удачливого добытчика, решил показать товар лицом. Открыв коробку, он оторопел, увидев там только один сапог! Из его последующей очень эмоциональной и сумбурной речи, состоявшей практически из одного мата, можно было понять следующее — он, раздолбай, отстоял двухчасовую очередь за сапогами и не удосу-

жился проверить содержимое, когда продавщица сунула ему коробку с обувью!

Дальнейшие события произошли столь стремительно, что шутники успели только рты открыть от неожиданности, да так и остались с отвисшими челюстями! Шокин быстро открыл окно в купе и со словами:

— Я домой один сапог не повезу! — вышвырнул коробку в окно! Возникла неловкая и тягостная пауза, как в финальном акте комедии «Ревизор».

Много времени спустя, примерно через полгода, ребята рассказали Славе о злой шутке. Пришлось любителям юмора скинуться на новые сапоги.

О ДЕБРИВНОМ

БИЛЕТ В КИНО

Пригласил Олег Владимирович свою девушку (будущую супругу) сходить с ним в кино. Подошли к кассе летнего кинотеатра «Космос», заняли очередь за билетами. Очередь подошла, Олег Владимирович берёт один билет, поворачивается к своей девушке и спрашивает:

— Люда, а ты что — в кино не идёшь?

Та смущённо отвечает:

— Да вроде бы иду.

— Так бери себе билет, чтобы места рядом были!

«ХОЛЕРА»

В начале семидесятых годов теперь уже прошлого столетия было принято стращать простой народ эпидемиями холеры. Из астраханской поймы вдруг вынырнул грозный холерный эмбрион «Эль Тор» и появились строгие запреты на покупку овощей у частников. На работе в обязательном порядке заставляли принимать уйму антибиотиков — «для профилактики». Порой в душу закрадывались сомнения — уж не сами ли врачи запускали эти псевдоэпидемии? Ведь во время эпидемии врачам платили двойную зарплату.

Однажды в такое смутное время продавала крепкая загорелая работница винсовхоза «Геледжикский» крупный и аппетитный виноград «Кардинал». Наши командировочные женщины нерешительно, с сомнением стали разглядывать сочные грозди — и купить хочется, и эпидемию холеры вроде бы объявили. Продавщица с сарказмом, на который только была способна её простая душа, сказала:

— Какая холера?! Придумают тоже! Берите виноград! Кто её видел, ту холеру?

Взгляд кого-то из присутствующих случайно упал на проходившего мимо Дебривного, а походка у Олега Владимировича была своеобразная — зад вихлялся так, что описывал в пространстве сложную траекторию. Одна из женщин, кого Дебривный замучил бесконечными придирками на работе, вполголоса сказала:

— Так вон она, холера, пошла!

Все разом рассмеялись и стали раскупать виноград.

Олег Владимирович испытал двойственное чувство: с одной стороны, было непонятно и немного обидно, почему все смеются, с другой стороны — он опять был в центре женского внимания, и это было приятно!

КРЫШЕЧКИ

В Геленджик прилетел заводской самолёт Ли-2, чтобы отвезти испытательную бригаду на побывку в Таганрог. Все, кто собирался улететь (вернее, те счастливчики, кого отпустили) заняли места в самолёте. Осталось место — одно, а претендентов двое — Дебривный О. В. и Наконечный А. Я. Зная скандальный характер Дебривного, Александр Яковлевич с горечью понял, что ему в этот раз «не светит» слетать домой. Но тут Олег Владимирович увидел в авоське у Наконечного жестяные крышечки для закатки банок.

— Где достал? — быстро спросил Дебривный.

Александр Яковлевич, зная, что крышечки закончились ещё вчера, тем не менее быстро ответил:

— Да тут рядом, в хозяйственном магазине!

Олег Владимирович ринулся в магазин. Но пока ему продавцы объяснили, что крышечки были, но закончились, пока он «качал права»:

— Почему для одних крышечки есть, а для других — нет?! Чем я хуже других? — самолёт с коварным Наконечным улетел.

ЮБИЛЕЙ

2 апреля 1975 года Олегу Владимировичу исполнилось 60 лет. Дата «круглая» — юбилей. Ведущие инженеры из отдела испытаний «скинулись» на подарок.

Обычно виновник торжества после вручения подарка «проставлялся» — доставал бутылку водки или коньяка (уровень начальников, лётчиков или ведущих инженеров по ВС), либо вина — портвейна, вермута (инженеры, авиатехники) и разливал спиртное на всех. Доставалось каждому грамм по 40 — 50. Чисто символически — говорили ветераны. И не пьяный, а настроение — сразу хорошее!

Геннадий Викторович Копылов как-то по этому поводу спел песенку, переделанную из известной «Зарядки» Владимира Высоцкого:

— Хорошо среди ведущих — пьяных нет, и нет непьющих!

Дебривному на юбилей подарили блестящий электрочайник. И, зная, что Олег Владимирович не очень-то жалует спиртное, купили для «проставления» две бутылки шампанского. Надеялись, что шампанское пойдет на угощение коллектива.

В обеденный перерыв собрали отдел, вручили подарок, цветы с женским поцелуем и выставили на стол шампанское. Все достали свои чашки, в надежде, что сейчас туда вольётся приятная шипучая жидкость…

Но не таков был Дебривный! Радостный Олег Владимирович как-то засуетился:

— Ой, как же я шампанское через проходную вынесу!

Коллеги с сожалением вернули чашки на свои места! Да-а…

ЧТОБЫ ПОДПИСЬ НЕ ПОДДЕЛАЛИ

В прежние времена на авиационном заводе им. Димитрова главным технологом был Наталич. Он применял оригинальный способ защиты своей подписи от подделки.

Всем известен жест, означающий выпивку — оттопыренный мизинец, большой палец вверх, остальные пальцы прижаты и символизируют стопку.

Так вот, Наталич подпись свою ставил как раз на том расстоянии, которое измерял этим жестом. И когда у него возникали сомнения, что подпись настоящая, он прикладывал «эталон» к чертежу и получал подтверждение истинности своей подписи.

БОРЬБА С ПЬЯНСТВОМ

Три водителя спецавтомашин решили немного скрасить свои серые будни — «сообразили на троих». Купили большую бутылку красного недорогого вина (0.75 литра — «огнетушитель»). Спрятались за топливозаправщик (ТЗ-22) подальше от начальственных глаз и с воодушевлением и поспешностью приготовились по очереди пить из горла.

Первый жаждущий сделал несколько длинных глотков, довольно крякнул и передал бутылку второму страждущему. Тот сделал всего один глоток, как вдруг процесс поглощения «радости» застопорился — вино немного изменило вкус и не желало вытекать из бутылки! Он сделал несколько сосательных движений, но — бесполезно, как будто кто-то закупорил бутылку изнутри!

Собутыльники подняли «огнетушитель» к свету, пытаясь рассмотреть — что же мешает им по-человечески выпить? Оказалось, что борцом за трезвую жизнь выступила мышка, которая, скорее всего, попала в бутылку ещё до разлива вина. Это она своим телом, как клапаном, перекрыла струю алкоголя в горлышке бутылки, не дав водителям нарушить трудовую дисциплину!

Через минуту за ТЗ-22 можно было наблюдать живописную картину — один из горе-выпивох безудержно хохотал, а двоих других не менее безудержно выворачивало наизнанку.

Потом эти двое долгое время не то что пить вино, а даже смотреть на него не могли: у них от одного вида бутылки с красным вином появлялись устойчивые позывы к рвоте.

ПЕРВЫЕ ДНИ НА ЗАВОДЕ

ДИПЛОМ

Нам определили руководителей преддипломной практики. Большая часть нашей команды попала к Василию Афанасьевичу Лукьяненко, руководителю конструкторской бригады КБ-4. Василий Афанасьевич оказался добрейшим человеком, по-отечески заботившимся о подопечных дипломниках. Для образца он принёс нам несколько дипломных работ, «прототипов», которые были защищены ранее. И случился из-за этого казус.

Коля Ковалёв, изучив агрегат, прототип которого предложил ему Лукьяненко, увидел, что переднюю ногу шасси можно сделать гораздо лучше. Конструктивнее! Своей идеей дипломник поделился с Василием Афанасьевичем и получил резкий отпор:

— Черти переднюю ногу так же, как в прототипе! Один к одному! Этот диплом был защищён на «отлично». Один к одному!

Другие ребята попали к Валентину Николаевичу Кравцову. Грамотный специалист, общительный человек, альпинист… Но больше всего грело душу то, что Валентин Николаевич — хаёвец. Выпускник ХАИ, как и мы. Значит, родная душа!

Но «родная душа» оказалась очень требовательным руководителем, без всяких поблажек. Впрочем, как и положено в авиации!

Федюкину Вячеславу, Перепелице Николаю и мне руководителем диплома назначили Анатолия Георгиевича Богатырёва. Потом мы узнали, что Анатолий Георгиевич — правая рука Генерального конструктора Георгия Михайловича Бериева. Всю свою трудовую жизнь он был рядом с Бериевым. Решал, какими должны быть наши гидросамолёты, предлагал оригинальные идеи, обосновывал целесообразность того или иного конструкторского решения.

Богатырёв огорошил нас с первой встречи! Анатолий Георгиевич сказал, что тема диплома должна быть воплощением мечты всей нашей предыдущей жизни. Тем, о чём мы мечтали с юности, с детского садика! Вот так!

Я выбрал проектирование сверхзвукового пассажирского самолёта — поменьше нашего Ту-144 и французского «Конкорда». Мне ещё в институте нравилось разбираться в сложностях сверхзвукового обтекания крыла — скачки уплотнения, изменение фокуса крыла при переходе на сверхзвук. Нравилась оживальная форма крыла, которая позволяла как бы «сглаживать» неприятные явления перехода самолёта через звуковой барьер.

Анатолий Георгиевич не стал возражать против моего выбора, но я почти сразу понял, что с Богатырёвым нельзя разговаривать, не имея обоснования своего решения. Если в аэродинамическом расчёте я применял какую-то формулу, то должен был твёрдо знать, из какого учебника или методического пособия она взята и что обозначает каждая цифра или коэффициент. Строго и серьёзно спрашивал Анатолий Георгиевич, и я за счастье считал, когда мэтр мог улыбнуться одобрительно одними уголками губ!

Не повезло в этом плане Перепелице — на очередной консультации Богатырёв спросил Николая:

— Откуда у Вас эта формула?

Перепелица ответил, не задумываясь:

— Из прототипа.

Я видел, как помрачнело лицо Богатырёва — видимо для себя Анатолий Георгиевич сразу решил, какой уровень будет у этого инженера. Николай понял, какую оплошность он допустил, но было поздно. Перепелица решил «загладить» свою «вину» — он тщательно и аккуратно выполнил все чертежи к дипломной работе — 16 листов идеальных чертежей на ватмане (у всех остальных ребят было по 8-10 листов).

Но мэтр был непреклонен и в рецензии на дипломную работу Н.Перепелицы указал, что работа достойна оценки «хорошо». Нам казалось, что с таким качеством графики дипломная работа заслуживает как минимум оценки «отлично».

ИНЖЕНЕРЫ. ПЕРВЫЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ

В свой самый первый день работы инженерами мы увидели, как надо отстаивать свою позицию.

Ведущий инженер по испытаниям самолёта Бе-30 Вивчеренко Владимир Лукич корпел над отчетом по лётным испытаниям. Нужно было отдельные отчёты по испытаниям систем самолёта объединить под одной крышей общего отчёта, придать документу единый стиль. А специалисты — люди разные, каждый со своим языком изложения, так что написание такого отчёта — дело нелёгкое!

В комнату, где сидел Вивчеренко, зашёл ведущий инженер по прочности Олег Владимирович Дебривный и с порога начал скандалить. Нам, желторотым инженерам, не дано было понять, о чём идет спор…

Вивчеренко на все выкрики и наскоки Дебривного зло отвечал:

— Ты же вчера сам сказал — 25!

Дебривный высоким голосом визжал:

— Ты меня принудил! Я всегда считал — 22!

Едва сдерживая себя, Владимир Лукич с нарастающей яростью кричал:

— Иди отсюда, не мешай мне писать отчёт!

Но Олег Владимирович продолжал наскакивать… В какой-то момент Вивчеренко схватил Девривного за грудки и поволок к двери, чтобы выпереть из комнаты. Пожилой, но шустрый Олег Владимирович изловчился и дал пощёчину сопернику. Тот тоже в долгу не остался и стукнул Дебривного так, что тот отлетел к стенке в коридоре.

Драчунов разняли. А мы стояли, отвесив челюсти от таких страстей-мордастей! Проходивший мимо ведущий инженер Юрий Степанович Ермоленко снисходительно сказал:

— Ребята, не тушуйтесь! У нас на ЛИКе ведущие инженеры всегда так решают спорные вопросы!

ДЕМОГРАФИЯ

После окончания Харьковского авиационного института мы приехали в Таганрог, чтобы поработать на ниве гидроавиации. Одиноким завод предоставил места в общежитии. А семейным молодым специалистам пришлось самим искать съёмное жильё.

Устроились, кто как сумел — снимали «углы», как правило — без удобств.

Объявление на столбе, прочитанное мной в те времена:

«Здаецца фигол…» (кто-то сдавал флигель).

Разговорился я как-то с Виктором Арчаковым, таким же молодым специалистом, как и я, и с такими же жилищными проблемами. Услышал, что у Виктора уже двое детей и удивился.

Виктор, оправдывая свою демографическую прыть, сказал:

— Понимаешь, Дим, мы снимаем очень маленький флигелёк. С работы прихожу — куда ни ткнусь — везде жена! И вот уже двое детей!

МОЛОДОЙ ЕЩЁ!

Испытателям, работающим на аэродроме, раз в год положено проходить профилактический осмотр. Терапевт, окулист, врач ЛОР, хирург и другие врачи тщательно проверяют, не «покачнулось» ли твоё здоровье?

В начале моей работы на заводе, на очередном профосмотре, со мной случилась неприятность.

Я прошёл уже несколько врачей, все дали мне «добро» на дальнейшую работу, как вдруг отоларинголог Кантор, осмотрев моё горло, вместо того, чтобы продиктовать своей медсестре дежурную фразу, что я здоров, сказал:

— Лидочка, выпишите Шкондину с сегодняшнего дня больничный лист!

Я не чувствовал себя больным, поэтому, со всем присущим молодости запалом, стал спорить с пожилым врачом. С возмущением я говорил, что нормально себя чувствую, что мне не нужен никакой больничный лист, тем более что мне оплатят только половину того, что я мог бы заработать!

Кантор терпеливо выслушал мою «пламенную» речь и спокойно сказал:

— Молодой ещё, потом поймёшь!

Такое «объяснение» меня совсем взбесило, злой, как тысяча чертей, я выскочил из кабинета.

Вечером того же дня у меня вдруг резко поднялась температура — 38,5! Я провалялся с жесточайшей ангиной больше недели!

Закрывая больничный лист, я попросил у доктора прощения за своё недостойное поведение во время предыдущей встречи.

Мэтр также спокойно, как и при профосмотре, сказал:

— Ничего. Не переживай! Я же говорил тебе — молодой ещё!

СТИЛЬ РАБОТЫ

В конце 70-х годов прошлого столетия мы проводили испытания самолёта-ретранслятора Ту-142МР. Ведущий инженер по летным испытаниям самолёта Владимир Андреевич Богданов привлек меня, совсем ещё молодого тогда специалиста, к составлению планшеток на испытательные полёты.

Что такое «планшетка»? Это графическое изображение всего полёта на листе бумаги от взлёта до посадки. На планшетке изображался профиль предстоящего полёта — высоты, на которых предполагалось летать, скорости полёта. Указывалось положение механизации крыла — предкрылков и закрылков, а также шасси (ШВ — шасси выпущено, ШУ — шасси убрано). Но основное в планшетке на испытательный полёт — это рациональное распределение испытательных режимов. Главный принцип испытаний — шаг за шагом (step by step) идти от простого режима к сложному, анализируя достигнутый результат.

Рациональность или искусство составления планшетки состояло ещё в увязке испытательных режимов таким образом, чтобы не тратить время в полёте на несколько выпусков и уборок механизации крыла, или шасси, или кабель-каната, а постараться выполнить режимы на одном выпуске — уборке.

Лётчику-испытателю очень удобно пользоваться планшеткой в полёте: не надо читать полётное задание, все режимы наглядно обозначены, можно отмечать выполненные режимы и делать пометки об особенностях выполнения режимов. Компактная планшетка занимает мало места.

Утром я получал от Владимира Андреевича Богданова указание — какие режимы и при какой конфигурации самолёта мы собирались выполнять в предстоящем полёте. Я принимался за работу — стараясь тщательно, аккуратно и с максимально возможной скоростью начертить планшетку. Как правило, на это уходило около получаса.

Через некоторое время Богданов возвращался из ОКБ, где после общения с Главным конструктором или ведущими конструкторами появлялись новые идеи или задачи на предстоящий полёт. Всё, что было мной красиво и аккуратно расчерчено, безжалостно отодвигалось в сторону, и я с ещё большей скоростью принимался воплощать новую идею. Через полчаса новая планшетка была уже готова.

Перед самым вылетом в комнату, как вихрь, врывался Владимир Андреевич. Он побывал на самолёте, узнал о внезапно проявившихся дефектах при предполётной подготовке. Устранять дефекты — нет времени, поэтому надо было заново перекомпоновывать задание на полёт.

Моя работа опять летела в корзину! Наскоро, в ущерб качеству, я срочно рисовал новую планшетку, едва успевая вручить документ лётчику, который уже сидел в кабине самолёта с запущенными двигателями!

После того, как я в таком бешеном темпе успевал выпустить 4–5 планшеток, я чувствовал себя опустошённым, как выжатый лимон! Тем более что тщательно исполненная работа самым бессовестным образом выбрасывалась, а в дело шла планшетка, написанная правильно, но некрасиво.

Я спросил самого себя: зачем я делаю ненужную работу?

Пришлось применить другую тактику — теперь во время очередного «налёта» ведущего инженера с новыми идеями, которые надо было срочно исполнить, я кивал головой в знак согласия, но не торопился тут же переносить «горячие» идеи на бумагу. Я спокойно выполнял все подготовительные работы — аккуратно расчерчивал рамку, наносил надписи, обязательные на каждый полёт, затачивал карандаши…

К такому поведению меня подвигла похвала, которую я как-то «заработал» от Богданова. Владимир Андреевич в очередной раз, запыхавшись, влетел в мою комнату с новой «последней» идеей полёта:

— Ты что-нибудь делал?

— Нет — честно ответил я.

— Молодец! Надо поменять высоты, на которых будет выпускаться кабель-канат, курс полёта для выпуска антенны и мощность работы передатчика.

«Молодец» спокойно, но быстро, включил новые идеи в заготовку планшетки и отнёс готовую планшетку лётчику-испытателю. У меня ещё осталось 15 минут свободного времени, чтобы не спеша вернуться на рабочее место!

Совсем другой подход к планированию испытательного полёта был у ведущего инженера по испытаниям самолёта А-50 Михаила Дмитриевича Корешкова.

Корешков ко всему в этой жизни подходил основательно, продуманно… Михаил Дмитриевич был абсолютно убеждён, что задача ведущего инженера по испытаниям самолёта (Учителя) раскрыть для ведущего инженера по испытаниям систем самолёта (Ученика, каким в те годы был я) все горизонты и перспективы, а наиболее рациональный путь к достижению цели (результата лётных испытаний) ученик уже должен выбрать сам. И отвечать за правильность и качество должен сам!

Мой Учитель говорил:

— Дима, план предстоящего испытательного полёта ты должен полностью представить в своей голове, только потом изложить его на бумаге!

Теперь-то я понимаю, что Корешков требовал от меня, молодого и не совсем ещё опытного ведущего инженера, чтобы я думал на два хода вперёд, чтобы тренировал свои мозги и память. Задача «проиграть» весь

полёт в голове казалась мне непосильной, я боялся упустить что-то очень важное.

«Глаза боятся, а руки — делают!» — как-то сказала мне мама, когда я был еще школьником…

Я брал лист бумаги и начинал в черновике писать план предстоящего испытательного полёта. По мере продвижения по плану он начинал обрастать высотами, скоростями, необходимой конфигурацией поверхностей управления (предкрылки, закрылки, стабилизатор, шасси, рули высоты и направления…), оценками аппаратуры и комплексов… Иногда приходилось возвращаться и изменять порядок в уже решённом, казалось бы, режиме полёта… Работа творческая, но требующая внимания и аккуратности. Зато какую радость испытываешь от качественно сделанной работы!

Любуешься на планшетку, и так и подмывает самого себя похвалить — какой молодец! Всё предусмотрел, всё рационально увязал, теперь надо, чтобы лётчики выполнили все режимы в точном соответствии с твоим заданием! Успех гарантирован! Потом гордый приходишь на проработку полётного задания с лётным экипажем и чувствуешь себя Гуру, у которого есть ответы на все вопросы!

Хороший стиль работы был у Михаила Дмитриевича Корешкова, мне он нравился больше, чем «оперативный» стиль Богданова. Заранее всё разложено по полочкам, намечаешь путь и видишь, как действовать дальше.

Однако испытания самолётов, особенно лётные испытания — это часто такие режимы, которые нужно проверить впервые, особенно, если речь идёт об опытном образце самолёта. Режимы, которых ещё никто и никогда не выполнял… Конечно, есть опыт подобных испытаний, проведённых ранее на других самолётах. Конечно, соблюдается святой принцип испытателя — от простого режима к более сложному (step by step, как говорят англичане). Конечно, проводится анализ выполненного режима, оценка, приобретение опыта и затем делается следующий шаг. Но в испытательной работе мы постоянно сталкиваемся с неизвестным и доселе неизведанным…

В тщательно выстроенный и продуманный план полёта может вмешаться много факторов, которые легко могут изменить всё. Метеоусловия, отказ аппаратуры, запрет на использование той испытательной зоны полётов, которую ты запланировал, отсутствие в море необходимой волны или присутствие волны, превышающей требуемые параметры… И вся твоя работа летит ко всем чертям! А планшетка, с такой любовью вычерченная, с аккуратно расписанными режимами, превращается в ненужную бумажку!

В таких случаях надо не теряться, а, сохраняя хладнокровие, оценить ситуацию и… действовать дальше, проявляя мастерство в сжатые сроки!

«Чем сложнее ситуация, тем спокойнее мы должны вести себя» — говорил когда-то Иван Васильевич Володин, заместитель начальника ЛИК по лётной работе. Оперативно, предельно собранно (тут уже не до любования своей работой!), стараясь ничего не упустить, собираешься с мыслями и рисуешь новую планшетку!

Хорошо, что у меня была школа оперативного стиля работы Владимира Андреевича Богданова, когда заранее всего не планируешь, а действуешь по конкретной ситуации! «Что умеешь — за плечами не носить!» — учил нас на лекциях в ХАИ академик Геронимус.

Два стиля работы, такие разные. Какой вам больше нравится, решайте сами!

КУРСЫ ШЛИ

С Мишей Гончаровым мы познакомились в Школе лётчиков-испытателей (ШЛИ) в городе Жуковском, когда учились на курсах ведущих инженеров.

Знакомство едва не началось с драки.

Усталый от дальней дороги, едва передвигая ноги, я добрался до гостиницы «Стрела», куда должны были селить курсантов ШЛИ. Администратору гостиницы я представился:

— Шкондин, прибыл из Таганрога на курсы в Школу лётчиков-испытателей!

Администратор неприветливо посмотрела на меня:

— Вы знаете, мест уже нет! Нам товарищ из Таганрога сказал, что больше из вашего города никого не будет!

— Какой товарищ? У меня направление на курсы, и я знаю, что от нашего завода будет двое курсантов — я и Нейваненко Толя!

— Это сказал Гончаров — он во второй номер поселился.

Злой как чёрт, я пошёл разбираться с этим нахалом, который за меня всё решил. Дверь открыл незнакомый парень с причёской «ёжик».

— Это ты Гончаров?

— Я.

— А почему ты администратору сказал, что из Таганрога больше никого не будет?

— Так я один на курсы приехал!

— А я, по-твоему, пустое место?! Я тоже из Таганрога!

— Как? А где ты работаешь?

— На машиностроительном заводе в ЛИКе (лётно-испытательный комплекс).

— А я — на Димитрова! На ЛИСе (лётно-испытательная станция).

«Ёжик» понял свою ошибку, извинился передо мной и помчался к администратору «заглаживать» свою вину.

Извинялся он перед администратором так искренне и убедительно, что она сжалилась и поселила меня во второй номер к земляку.

Пока учились на курсах, мы с Мишей Гончаровым хорошо подружились — балагур и анекдотист, он оказался лёгким в общении. Вместе разбирали трудные места в лекциях, так было легче.

Нам, ребятам, которые пару лет назад прошли серьёзную подготовку в ХАИ, учёба в Школе лётчиков-испытателей была не в тягость, чего нельзя было сказать о более пожилых испытателях.

Постепенно наш номер в гостинице превратился в консультационный пункт, куда можно было зайти вечерком и получить разъяснения по трудным вопросам теории.

Чаще других с вопросами обращался Яков Александрович Исаенко — Заместитель начальника лётно-испытательной станции из Горького.

Из уважения к его возрасту (50 лет!) и седой голове, мы обращались к нему по имени-отчеству.

Несколько раз Яков Александрович говорил нам, что раз мы все курсанты, то нам надо нам звать его не по имени-отчеству, а проще — Яша. Особенно настаивал Яков Александрович на таком обращении, когда нам приходилось несколько раз тщательно «разжёвывать» для него трудные места в теории.

Курсы в Школе заканчивались серьёзными экзаменами. Непривычно было сдавать в один день семь (!) экзаменов! Конечно, переживали все курсанты — стыдно было «завалиться». Но молодость бесшабашна, а бедный Яков Александрович Исаенко весь извёлся, боялся, как ему казалось, неминуемого позора.

Ходил с серым лицом.

Но вот тревоги позади, дрожавший Яков Александрович сумел-таки всё сдать и теперь обрёл гордый вид. Я решил немного поддержать товарища:

— Ну, вот, Яша, зря ты боялся — видишь, всё сдал!

— Какой я тебе «Яша»?! Я тебе — Яков Александрович! Понял?

К сожалению, я действительно всё понял.

У академика Петра Капицы был хороший афоризм: «Чем выше лезет обезьяна, тем всем виднее её зад!»

ОВЗ

Эта аббревиатура обозначает особо важное задание (ОВЗ). В декабре 1977 года ко мне обратился Миша Гончаров, ведущий инженер по испытаниям серийных самолётов механического завода им. Димитрова:

— Дима, мы никак не можем сдать годовую машину — оператор, который сидит в кормовой кабине, жалуется, что в полёте хвост самолёта так трясёт, что он даже не может записи делать в своей планшетке!

Надо сказать, что годовая машина — это тот самолёт, который завод по плану обязан передать Заказчику до конца года. Годовая машина подводит итог работы всего завода за год!

Сдашь самолёт в срок — ты герой и весь завод получит премию.

Не сдашь — весь завод будет смотреть на тебя, как на врага! Самолёт уже прошёл этап предъявительских испытаний — заводской лётный экипаж выполнил три полёта. На разборах полётов оператор кормовой огневой установки (КОУ) сказал, что хвост самолёта потряхивает, но «умные» люди ему «доходчиво» объяснили, что это турбулентность воздуха виновата.

После предъявительских испытаний наступает этап приёмо-сдаточных испытаний (ПСИ). Теперь полёты выполняет лётный экипаж Заказчика (военного представительства). Капитан, который слетал первый полёт ПСИ оператором КОУ, наотрез отказался принимать самолёт с такой тряской кормовой кабины.

Гончаров знал, что на своём заводе я занимаюсь прочностью и вибрациями.

Для начала я поговорил с оператором КОУ, который летал, чтобы по его ощущениям определить (приблизительно) диапазон частот вибраций. Частоты от нуля до 30–45 герц человек воспринимает как колебания; 45–90 герц — как тряску, свыше 90 герц — как зуд.

Капитан показал мне свои записи, которые он пытался сделать в полёте — на планшетке получились каракули с резкими краями букв. Ощущал он колебания, значит, вибрировал какой-то элемент конструкции самолёта (низкая частота). Если бы оператор ощущал зуд, то это, скорее всего, резонировал бы какой-то блок на недостаточно жёстких амортизаторах. Надо было искать «возмутителя спокойствия».

Я договорился с начальником комплексной лаборатории измерений Владимиром Георгиевичем Редькиным, чтобы его ребята установили в кабине оператора датчик замера вибраций ДУ-5 и простейший регистратор — осциллограф К-10. Проблема была в том, что всё это надо было установить на самолёте не нашего завода, без документации (по моим эскизам) и как можно быстрее. Но мне пошли навстречу.

Перед следующим полётом я попросил оператора записать вибрации на осциллограф. Капитан записи вибраций сделал, но на разборе полёта он заявил, что хвост в этом полёте трясло ещё сильнее и что он больше не полетит на таком самолёте:

— Я не хочу отвалиться от самолёта вместе с хвостом!

«Найти и обезвредить» возбудителя тряски надо было оперативно — остался всего один (!) зачётный полёт. Я занялся анализом записей вибрации — на всех режимах полёта кабину оператора трясло с частотой 17 герц. А 17 герц — это собственная частота колебаний стабилизатора. Значит, это стабилизатор тряс хвостовую часть под воздействием сил набегающего потока воздуха. И, следовательно, надо проверить затяжку болтов крепления стабилизатора!

Моё заявление вызвало целую бурю протеста со стороны начальника сборочного цеха Будюка. Георгий Ефимович возмутился предположением, что болты крепления недостаточно затянуты. В доказательство своей правоты он показал мне документацию, где было записано, что болты затянуты ключом с тарировочным усилием в полном соответствии с технологией. Затяжка болтов была принята ОТК и военным представительством!

Я предположил, что недостаточная жёсткость крепления стабилизатора — это следствие совпадения отрицательных допусков классных крепёжных болтов и допусков на отверстия в конструкции стабилизатора. В таком случае требуется затяжка большим усилием, чем прописано в технологии.

Не скажу, что моя идея была принята с восторгом, но «лечить» конструкцию было необходимо. На ключах установили усилие на 20% больше, болты подтянули.

Выполнили третий (крайний) приемо-сдаточный полёт — хвост самолёта не трясло! Стоял, как вкопанный! Ура!

Через несколько дней мне позвонил Моисей Соломонович Кричевер, начальник Миши Гончарова, и, растягивая слова, сказал:

— Дима-а-а, мы, конечно, тебе очень благодарны, что ты помог на-а-м сдать годовую машину! Мы хотели, чтобы ты получил хорошую премию за свою работу, но это невозможно — ты не работник нашего завода. Поэтому мы накроем стол для тебя, и выпьем за твою светлую голову!

Стол накрыли, пригласили меня, и мы выпили изрядно коньячка.

Прошло несколько лет. При встрече со мной Моисей Соломонович уважительно здоровался, хотя я был намного моложе седого и заслуженного авиатора.

В 1980 году на экраны вышел художественный фильм «Особо важное задание» — о том, как во время Великой Отечественной войны создавался и строился боевой штурмовик Ил-2. Мне, конечно, хотелось посмотреть этот фильм, поэтому, когда в кинотеатре ДК им. Димитрова нача-

ли показывать «Особо важное задание», я пригласил жену и мы пошли в кино.

Перед началом сеанса в кинозале организовали торжественное мероприятие — трибуна, пионеры с цветами. Когда я пригляделся, то увидел на трибуне Моисея Соломоновича Кричевера. На груди ветерана поблёскивали многочисленные правительственные награды.

Моисей Соломонович с чувством рассказывал, как во время войны ему пришлось работать с легендарным Ильюшиным, какие трудности приходилось преодолевать при строительстве самолёта, при перебазировании завода. Говорил об организации производства практически под открытым небом в лютые морозы…

Зал внимательно и с уважением слушал воспоминания непосредственного участника тех событий, которые вскоре предстояло увидеть на экране.

Моисей Соломонович закончил своё выступление, зрители долго аплодировали, пионеры вручили цветы. Сопровождаемый аплодисментами, Кричевер, слегка прихрамывая, неторопливо пошёл по проходу, чтобы выйти из зала.

Проходя мимо моего ряда, Моисей Соломонович увидел меня, остановился, сделал шаг навстречу (я, конечно, встал) и пожал руку.

Весь зал с интересом посмотрел на меня — кто же это такой, что ему такой уважаемый человек руку жмёт?!

Больше всего мне понравилась реакция жены. Она сказала:

— Да, теперь я вижу, что ты на заводе серьёзными делами занимаешься!

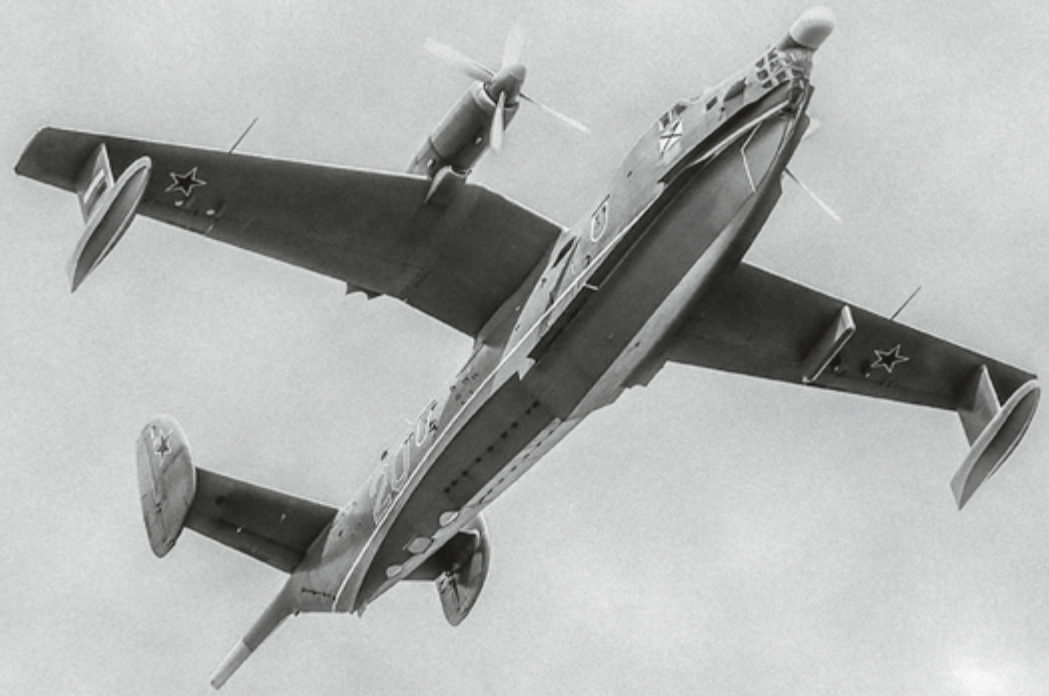

Фото 2. Бе-12 №20 в небе над Крондштатом.

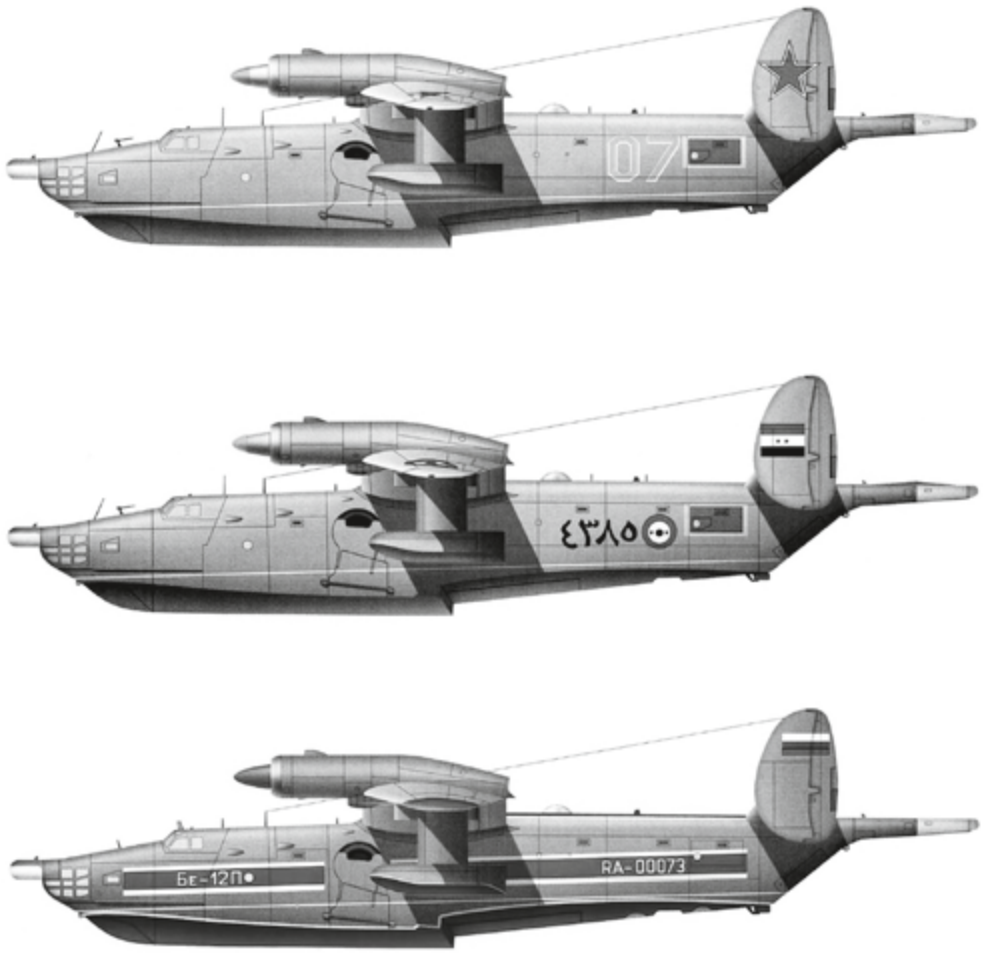

Фото 3.
Бе-12 из состава 49-й отдельной противолодочной эскадрильи ВВС Балтфлота.
Бе012 с египетскими опознавательными знаками из 90-й отдельной авиаэскадрильи особого назначения советского ВМФ, аэродром Каир, 1969 год.
Бе-12 П, участвовавший в лётной программе годроавиасалона «Геленджик-1996»

«НАС ПРАВИЛЬНО ПОЙМУТ?»

Моисей Соломонович Кричевер, заслуженный и уважаемый человек, попросил как-то ребят из своего цеха помочь ему переставить мебель в квартире. Ребята поднатужились и поменяли местами два шифоньера и тяжеленный кожаный диван.

Может быть, оттого, что полы в советских квартирах никогда не были идеально ровными, или оттого, что шифоньерам на новом месте как-то не стоялось — они шатались.

Моисей Соломонович предложил своим помощникам подложить для выравнивания старые журналы «Советские евреи». Журналы были на иврите, Кричевер — негласный раввин таганрогских евреев, один из немногих, кто мог читать на родном языке. Однако этих журналов оказалось недостаточно, чтобы выровнять положение. Анатолий Макушкин увидел рядом стопку старых журналов «Коммунист»:

— Моисей Соломонович, давайте парочку «Коммунистов» подложим — и будет хорошо!

Осторожный Кричевер глубокомысленно спросил:

— Толя, а нас правильно поймут?

ТАКТ

После многих лет совместной работы в одном цехе с Моисеем Соломоновичем Кричевером, обсуждений самых различных жизненных ситуаций с этим бывалым человеком, Толя Макушкин сделал следующие выводы:

— Если евреи говорят о ком-то из своих собратьев, кто что-то в чем-то соображает, они дружно и восхищённо повторяют — «Какой умный! Какой умный!»

— Если разговор касается кого-то, кто не так хорошо соображает, они так же восхищённо говорят: «Какой красивый! Какой красивый!»

Очень тактичный народ!

ИКРА

Военпреду Глебу Борисовичу Иванову дали квартиру. Сослуживцы помогли перевезти холостяцкую мебель и нехитрый скарб.

Счастливый новоиспечённый хозяин решил отблагодарить помощников — на необструганные доски стола, оставшегося от строителей, была постелена газета, нашинкована закуска и поставлена выпивка. Радушный хозяин в дополнение к закуске поставил большую банку кабачковой икры. Расторопный Володя Шевчук тут же вскрыл банку консервным ножом.

Однако быстрота, с которой был вскрыт «народный деликатес» не понравилась хозяину, и с укором Глеб Борисович сказал:

— Ну почему мы не можем сделать всё как у людей? Кто же так делает — ни разу не спросил разрешения, взял и открыл! Вот недавно мы Моисею Соломоновичу Кричеверу мебель в квартире переставляли. Он за нашу помощь тоже стол накрыл. Потом, когда мы уже изрядно выпили и закусили, Кричевер достал из холодильника банку чёрной икры. Но на стол не торопился поставить, а без особого энтузиазма, спросил:

— Может открыть?

Мы тактично отказались, хотя икры всем хотелось! Так он ещё полчаса всех спрашивал:

— Так может, всё-таки, открыть?

А потом банку назад в холодильник поставил!

— Вот так надо поступать — вроде бы и гостей уважил, и икра целой осталась! — с улыбкой закончил свою «нотацию» Глеб Борисович.

НОЧНОЙ ЗВОНОК

При строительстве военных самолётов на серийных авиационных заводах существует строгая система контроля качества выпускаемой продукции. Этим занимается ОТК (отдел технического контроля) предприятия и дотошная военная приёмка. Проверке подвергаются все системы самолёта — проводят осмотры конструкции, монтажей, проверяют работоспособность и всё, что ещё необходимо.

Работа эта требует высокой квалификации и крепких нервов, ведь для того, чтобы заставить работника устранить брак и сделать свою работу как надо, приходится вести нелицеприятные разговоры. А у работника, как правило, есть свои аргументы.

Когда начинается время сдачи самолёта военным представителям, работники сборочного цеха, ОТК и военной приёмки переходят на круглосуточный (сроки!) режим работы. Сборщики предъявляют свою продукцию ОТК, а ОТК — военной приёмке. Споры, убеждения, обиды, разъяснения, понимание и руководство к действию — весь этот клубок сложных взаимодействий катится из смены в смену для того, чтобы через некоторое время завершиться устранением всех дефектов и долгожданной подписью, что вся работа соответствует строгим требованиям.

В одну из таких бурных ночей потребовалось подтверждение ОТК сборочного цеха, что работа сборочного цеха действительно выполнена и принята ОТК. Позвонили на домашний телефон начальнику ОТК Берте Лейзеровне Кричевер, трубку поднял её муж, уважаемый Моисей Соломонович Кричевер:

— Алло! Здравствуйте, Моисей Соломонович! Извините, Берта Лейзеровна дома?

Моисей Соломонович несколько удивился такому вопросу и ответил в классическом еврейском стиле (только евреи обладают удивительной способностью отвечать на вопрос вопросом!):

— А где ещё может быть старуха 54-х лет в три часа ночи? — и нежным голосом мимо трубки продолжил:

— Берточка, золотце, это тебя!

ЖЕНСКАЯ ЛОГИКА

Мужчинам очень трудно понять цепь логических построений, по которым движется мысль женщины.

В прежние времена была на ЛИКе группа обработки — чисто женский коллектив. Женщины, с присущей только им усидчивостью и терпеливостью, измеряли отклонения шлейфов на осциллограммах при помощи циркулей-измерителей или шаблонов и аккуратно заносили параметры полётов в таблицы.

Однажды, зайдя в группу обработки, я «натолкнулся» на зловещую тишину. Тишина в женском, постоянно щебечущем обществе — нонсенс! Такая тишина бывает только тогда, когда сапёр осторожно вывинчивает взрыватель из многотонной бомбы. Казалось, чиркни сейчас спичкой — и вся группа обработки взорвётся и взлетит на воздух к чёртовой бабушке!

Оказалось, что тишина — это последствия бурного и неприятного скандала, прогремевшего накануне. Причина ссоры не поддается грубой и прямолинейной мужской логике.

Одна дама позволила себе явиться на работу с губами, накрашенными ярче, чем обычно. Остальные сотрудницы, увидев в этом оскорбление и унижение, мгновенно обиделись: «Она, что хочет показать, что она молодая и красивая, а мы — старые коровы?!»

Искусству ругаться, подбирая цензурные, но очень обидные слова, женщин учить не надо! Было по косточкам разобрано «недостойное» поведение нарушительницы спокойствия, обсужден её моральный облик и личностные качества:

— Знаем мы, что ты пытаешься прикрыть этой помадой!

Обладательница ярких губ отбивалась, как могла. Щёки у неё горели, из глаз уже готовы были брызнуть слёзы… Что она одна могла сделать против злобной своры?!

Моё появление на время прервало «боевые действия».

Да, нам мужчинам не дано понять женскую логику! И ещё я с радостью подумал, что, слава Богу, у мужиков нет таких проблем.

ИСТИНА

В советские времена на ЛИКе работала Клавдия Ивановна Кленина. Руководила она бригадой обработки полётных записей — коллективом сугубо женским и слыла руководителем строгим и принципиальным.

Специалистом Кленина была грамотным, она ещё до войны закончила Ленинградский политехнический институт и работала на нашем предприятии, когда заводом руководил ещё сам Георгий Михайлович Бериев. Человеком Клавдия Ивановна была неординарным.

8 марта мы всем женщинам купили в подарок красивые кувшины для компотов. Клавдия Ивановна молча взяла кувшин, завернула его в бумагу и аккуратно положила в урну с мусором. Потом мы узнали, что Кленина «не признаёт праздников по половому признаку».

Разговорить Клавдию Ивановну на общечеловеческие темы было практически невозможно, но мне каким-то образом удалось это сделать.

Ленинградцы — это люди особой, какой-то тщательной культуры. Они веселы, предупредительны, но никогда не хлопнут тебя по плечу, как москвичи. Есть в них какая-то внутренняя серьёзность и достоинство без панибратства и бесшабашности.

Клавдия Ивановна как-то рассказала мне, что она училась в одной группе с Леонидом Николаевым. Тот самый Николаев, который убил Кирова!

Убийца — это всегда бандит или отъявленный хулиган. По крайней мере, я так тогда думал и сказал об этом Клениной. Она возразила мне, сказав, что Лёня был простым скромным студентом и весь институт был в шоке от его поступка. Не было в его поведении каких-либо признаков приближающейся беды. У меня сложилось впечатление, что Клавдия Ивановна чего-то недоговаривает, но я не стал расспрашивать.

Иметь хорошее мнение об убийце всенародного любимца было преступно.

Много лет спустя, когда в нашей стране сменился строй, в газете «Комсомольская правда» была напечатана большая статья об обстоятельствах убийства Сергея Мироновича Кирова. Были обнародованы результаты баллистической экспертизы и другая информация. Пуля из револьвера Николаева пробила козырёк фуражки Кирова сверху. Значит, в момент рокового выстрела револьвер должен был находиться над головой Кирова, на высоте не менее 2-х метров.

Оказалось, что Николаев стрелял в Кирова, когда кумир революции занимался любовью с женой студента Николаева балериной Матильдой Крауле на ковре в одном из многочисленных кабинетов Смольного.

ПРОГНЁТСЯ ЛИ МОСТ?

К умудрённому в вопросах прочности Владимиру Павловичу Терентьеву пришёл я — молодой специалист по лётным прочностным испытаниям. Мэтр одобрил результаты прочностных испытаний, которые я ему показал, а потом я решил немного поговорить с Владимиром Павловичем на теоретические темы.

В институте мы узнали, что при нагружении продольных элементов конструкции растягивающими усилиями происходит некоторое сужение этих элементов в поперечном сечении. Об этом я поведал Терентьеву — он одобрительно кивнул — да, есть такое явление. Я решил развить свою мысль дальше — раз происходит уменьшение площади поперечного сечения, то, значит и одновременно происходит увеличение напряжений (отношения растягивающей силы к площади сечения). Следовательно, закончил я свою «блестящую» мысль, при определении величины допустимых напряжений, надо обязательно (!) учитывать этот прирост напряжений!

Владимир Павлович внимательно выслушал мои доводы (вклад в прочностную науку, как мне тогда казалось), а затем улыбнулся и сказал:

— Конечно, если воробей сядет на мост, мост обязательно прогнётся! Но на очень малую величину!

С ВАМИ — КУДА УГОДНО!

При обсуждении технических проблем редко царит единодушие. У мыслящих людей всегда бывает своё, особое мнение.

Не сомневаются, как известно, только дураки…

Отстаивать свою точку зрения мужчины предпочитают аргументированно, женщины (тонко чувствующие натуры) — чаще эмоционально. Может быть, им интуиция подсказывает более правильный путь?

Так было и в тот раз, когда заместитель Главного конструктора Александр Николаевич Кессених предложил смелое решение. Работники отдела прочности сразу как-то не смогли оценить и принять это новшество.

Раиса Николаевна Лаврова, активно принимавшая участие в обсуждении, с женской безаппеляционностью выпалила:

— Если мы так сделаем, нас всех в тюрьму посадят!

Александр Николаевич мило улыбнулся умной и красивой даме и мечтательно произнёс:

— С Вами в одну камеру? С большим удовольствием!

СОВЕТ

Я получил от завода жильё — одну комнату (целых 18 кв. метров!) в коммунальной квартире. Радости не было предела — теперь у моей семьи есть своя (!) крыша над головой, и нас никто не попросит съехать, как может это сделать хозяин съёмного жилья. К тому времени нам уже пришлось пожить на шести квартирах в Ростове и на трёх в Таганроге, так что жизнь научила ценить своё жильё.

К хорошему человек привыкает быстро. Спустя некоторое время мы с женой уже стали мечтать, что хорошо было бы, если бы у нас была ещё одна, пускай совсем крохотная, комнатка, где бы можно было отдохнуть, уединиться — в одной комнате нас уже было пять человек: мы с женой, две маленькие дочки и тёща.

В то время в одном из журналов я прочитал о новинке — раздвижных стенах, которые можно, как гармошку, складывать и раскладывать, деля одну комнату на две!

Мне очень понравилась эта идея, и я решил обсудить её с ведущим инженером по испытаниям самолёта А-50 Михаилом Дмитриевичем Корешковым, которого всегда считал своим Учителем:

— Представляете, Михаил Дмитриевич, как это удобно — поругались, например, с женой, надулись друг на друга — стенку раздвинули, отгородились друг от друга и каждый сидит в отдельной комнате!

Михаил Дмитриевич иронично улыбнулся и сказал назидательно:

— Дима, дуться нужно только в одном месте!

Значительно позднее до меня дошёл истинный смысл совета Учителя — в семейной жизни не надо копить обиды. Лучше сразу выяснить, отчего произошло непонимание между самыми близкими людьми!

КТО УМНЕЕ?

Про лысых мужчин ходит много шуток. До сих пор не решён вопрос: то ли умная голова освобождается от дурных волос, то ли умные волосы покидают дурную голову?!

Лысеющий Толя Макушкин на вопрос:

— Кем лучше быть, дураком или лысым? — убеждённо отвечал:

— Конечно, дураком — не так заметно!

В заводском конференцзале проходила отчётная профсоюзная конференция. Делегации от всех подразделений завода заполнили зал.

Всё чин чином: президиум на сцене, в первом ряду — заводское руководство, на трибуне — докладчик…

Председатель комитета профсоюза завода Валентин Фёдорович Папков делал обстоятельный доклад по итогам прошедшего года. То ли оттого, что в зале было жарко, то ли оттого, что в первом ряду сидело строгое начальство, докладчик обильно потел, часто протирая свою блестящую лысину платочком.

Сидящий в первом ряду Иван Елисеевич Есауленко — директор завода, седой и заслуженный человек, несколько раз поправлял профсоюзного лидера. Валентин Фёдорович тут же извинялся за допущенную неточность, исправлялся и продолжал доклад, правда, уже с меньшим пафосом.

После очередной «поправки» Папков глубокомысленно констатировал:

— Да, седина умнее лысины!

ПИРОГ

Накануне Нового года профорг отдела Главного технолога собрала членов цехкома:

— Девчата, у нас в профсоюзной кассе осталось 30 рублей. Я могу этими деньгами поощрить кого-нибудь к Новому году.

Галина Минка предложила:

— Давайте отдадим эти деньги по 10 рублей в каждый отдел, чтобы купили необходимые продукты и испекли к празднику либо торт, либо пирог. Посидим с тортом за чашкой чая — пообщаемся!

Надя, девица в свои 40 лет, тут же подхватила:

— Ты это здорово придумала! Давайте устроим конкурс — чей пирог лучше!

Минка ей резко возразила:

— Зачем устраивать конкурс? Тот, у кого пирог окажется хуже, будет обижен. Мы в этой жизни и так живём для того, чтобы показать другим — кто выше прыгнет. Так, может быть, хотя бы в праздник не будем устраивать соревнования?!

Но Надю уже было не остановить:

— Галя, как ты не понимаешь? Когда ты печёшь пирог для себя — это одно дело, а когда ты печёшь, чтобы отстоять честь коллектива — это совсем другое!

— А я не считаю, что свою честь надо отстаивать подобным образом! — возразила Галина.

Через час Минку вызвали в партком завода. Второй секретарь (зам. по идеологии) Анатолий Крупко смотрел строго:

— Нам поступил сигнал, что ты высказываешься против социалистического соревнования!

Пришлось Галине объяснять, что «сигнал» ложный и совсем не касался социалистического соревнования.

КТО ЕСТЬ КТО?

В далёком 1984 году мы с женой и дочуркой Танюшей отдыхали на заводской базе отдыха «Алые паруса» в Геленджике. Нас поселили в один четырёхкоечный номер с семьёй Вити Палыводы.

Такое совместное проживание в одном номере двух семей было неудобно, но мы были молоды и «сглаживали» острые углы шуткой и смекалкой. Из палок и простыни я соорудил в углу комнаты раздевалку, где можно было переодеться в купальники и плавки, не покидая комнаты.

С семьёй Палыводы мы даже подружились, особенно когда стали запивать домашним вином обильное питание, которым славилась наша база.

С домашним вином связана отдельная история. Однажды мы поехали на морском трамвайчике через бухту в город на рынок. На рынке мы пробовали и покупали всяческую южную фруктовую экзотику. Вдруг ко мне подошёл торговец-грузин и, как заговорщик, шёпотом предложил:

— Хочешь домашнее вино попробовать?

В советское время было запрещено торговать домашним вином на рынке. Я это знал, но с видом бывалого контрабандиста сказал обстоятельно:

— Надо попробовать!

Кацо завёл меня за прилавок, где, прячась, налил мне стопочку. Я продегустировал — вино было отменное! Договорились о цене, и мы купили на всю компанию 3-х литровый баллон.

Тропинка к живительной влаге была протоптана, и мы не раз отоваривались на рынке хорошим вином.

Правда, жена потом ещё не один год укоряла меня — почему грузин из всей нашей компании подошёл именно ко мне?

— Рыбак рыбака видит издалека! — говорила она с намёком.

Жена у меня детский врач. Отдыхающие в «Алых парусах» сотрудники завода как-то быстро это разузнали, и к ней стали обращаться родители, чтобы полечить заболевших деток. Пришлось жене совмещать отдых с работой.

Потом она хорошо вылечила ребёнка какого-то профсоюзного босса, и тот дал команду поселить врача в отдельный номер.

Я взял вещи, которые получил при поселении (зеркало, вешалки для одежды) и понёс сдавать на склад. Кладовщица Зинаида Николаевна Колотилова приняла по описи вещи и поинтересовалась:

— А куда это ты собираешься переселяться?

— В 310 номер.

— Куда-куда? — воскликнула она с возмущением, — там у нас будет детский врач жить!

Вроде как — куда ты прёшься со свиным рылом в калашный ряд!

Несмелым голосом я сказал:

— Ну, вообще-то этот педиатр — моя жена.

Зинаида Николаевна сменила гнев на милость:

— А, ну если так, то ладно.

«Вот так-то!» — подумал я. На заводе уже больше десяти лет тружусь, на хорошем счету, меня уважают и работяги, и руководство, а отдельного номера для отдыха не заслужил! А жена — врач, ей отдельный номер, пожалуйста!

ГРАММ-ВАТТ И ГРАММ-БУКВА

У нас в ОКБ электромехаником работал Виталий Петрович Пира. Человек незлобливый, понимающий чужие проблемы и нужды. Правда, кефир не был его любимым напитком — он предпочитал более крепкие.

У Виталия Петровича можно было достать практически всё, что относилось к электрооборудованию — лампочки, предохранители, провода, электродвигатели…

Такса у него была четкая: «грамм — ватт». За каждое оборудование, полученное «от Петровича», надо было «проставиться». Например, за лампочку в 100 ватт надо было выставить 100 грамм «жидкой валюты». За электродвигатель мощностью 1 киловатт — две бутылки водки (1 литр или 1 килограмм) и так далее.

Другой «узкий специалист» — Анатолий Кириллович Селивёрстов, всю свою лётную жизнь был штурманом-испытателем. Выйдя на лётную пенсию, он стал работать в ГРП (Группа руководства полётами). У Анатолия Кирилловича был чёткий, каллиграфический почерк. Летающая братия знала об этом, поэтому часто обращалась к Кирилловичу с просьбой заполнить красивым почерком лётные документы.

«Заполню, заполню я твою лётную книжку (или свидетельство лётчика-испытателя)!» — добродушно говорил в таких случаях бывший штурман. «Только, ты же знаешь, у меня такса — каждая буква — 5 грамм! Так что считай, милок, буковки, считай!»

ПРЕЗЕНТЫ

Известно, что для более успешного продвижения какого-либо дела нужен «магарыч» или презент. Хорошо американцам — у них всё регламентировано — подарок стоимостью до 5 долларов считается презентом, а всё, что дороже — уже классифицируется как взятка.

Таганрожцы при решении вопросов в столице в качестве «магарыча» используют:

— вяленую рыбу (лучше судак или рыбец, хотя шамайка к пиву тоже хороша);

— пахучее подсолнечное масло;

— а также чудесные помидоры и абрикосы, выращенные под ласковым южным солнцем.

Юра Рослов, инженер-испытатель по авиационному оборудованию самолёта Ту-144, в далеком 1976 году очень удивил меня, когда с благоговением стал рассматривать один из помидоров, подаренных мной.

— Ничего особенного — сказал я тогда — помидор, как помидор!

— Ты не понимаешь! — сказал он тоном Паниковского, вдохновенно говорящего о гусе, —ты не понимаешь! Мы в Москве не едим ТАКИХ помидоров! К нам помидоры приплывают из Астрахани, их срывают зелёными, а краснеют они по пути в столицу. Вкус совсем не тот! А на твоём помидоре — видишь — золотые точечки, значит, он созрел под тёплым солнышком, как надо!

Потом я на самом деле оценил, что наши помидоры, абрикосы, да и яблоки гораздо вкуснее турецких, египетских, бразильских и прочих! Надо было видеть, с какой скоростью исчезали эти дары таганрогских земель в необъятных ящиках столов ответственных лиц!

Петр Иванович Сенченко, начальник планового отдела, для того, чтобы добиться выделения средств в одном из Главков Министерства авиационной промышленности, привёз в качестве «магарыча» две баночки великолепной чёрной икры. Как большую драгоценность, Петр Иванович преподнёс икру начальнику Главка. Начальник мельком взглянул на подарок, нажал кнопку вызова секретаря, и сказал вошедшей секретарше:

— Маша, вот товарищ из Таганрога привёз в подарок икры две баночки — возьми себе!

Маша деликатно поблагодарила, взяла баночки и вышла из кабинета. А ответственный товарищ сказал:

— Большое Вам спасибо, что напомнили об икре — у меня на балконе стоит ящик с икрой, о котором я совсем забыл!

ВЕЩИЕ СЛОВА

Нам, материалистам по образованию и атеистам по воспитанию, бывает трудно поверить в приметы.

Но жизнь учит!

Ведущий инженер по испытаниям гидравлических систем самолёта Эдуард Цезаревич Лясковский — заядлый альпинист. Каждый год Эдуард Цезаревич в составе заводской команды скалолазов отправлялся в трудные горные походы, чтобы в очередной раз доказать всем и, главное, самому себе, что он может преодолеть все сложности восхождения! Кавказ, Памир, Саяны… Когда возраст стал подкатывать к 60-ти годам, Лясковский в горы начал ходить реже.

В тот год перед очередным походом ветеран-альпинист заявил:

— Ну, всё! В последний раз схожу в горы и больше не буду!

Маршрут был не самый трудный, правда, в команде мужчин было трое, а девчат — восемь.

На одном из переходов Эдуард Цезаревич, пробираясь по склону через опасное место, обнял «живой» камень и упал вместе с этим камнем в пропасть.

«Живой» камень — это такой камень, который может шевелиться, если его тронешь.

Так погиб опытнейший альпинист, пообещавший, что больше в горы ходить не будет. Напророчил…

В 80-х годах прошлого столетия мне поручили составить программу испытаний нового комплекса на военном самолёте Бе-12.

Работа привычная для меня, но объёмная из-за большого количества решаемых задач. Владимир Петрович Шульга, заместитель начальника ЛИК по испытаниям, установил мне срок — до субботы.

Я принялся ударно работать и в пятницу к обеду подготовил документ. Теперь, чтобы запустить мою программу в печать, надо было, чтобы Владимир Петрович прочитал её и подписал «В печать». Конечно, я спешил, потому что не хотел приходить на работу в субботу! Хотел побыть дома с женой и дочурками.

Когда я попросил Шульгу посмотреть программу в пятницу, он мне отказал:

— Я сегодня не буду смотреть твою программу!

— Владимир Петрович, я хотел бы в завтра с дочками в Приморском парке погулять!

— Ничего, в воскресенье погуляешь!

Меня разозлило такое грубое нарушение моих прав. Я зловеще пообещал:

— Я — заболею!

— Ничего, если надо — на завод на карачках приползёшь!

С тем и расстались.

Ночью я проснулся от дикой боли — живот свело в нестерпимой судороге. Жена (она у меня врач) сказала, что доскообразный живот — это защитная реакция на какую-то внутреннюю беду — либо аппендицит прорвался, либо язва желудка неожиданно открылась. Я не находил себе места от боли, а жена несколько раз порывалась бежать вызывать скорую помощь.

В таких мучениях я пробыл до 4-х часов утра, пока жена не сообразила, чем надо меня лечить, и внутримышечно ввела мне папаверин. «Доска» в животе как-то быстро стала мягкой, боль утихла, и я провалился в сон.

Оказалось, эти дикие боли — почечные колики, возникающие при выходе мочевого камня из почечной лоханки.

Утром я проснулся весь разбитый и кое-как поплёлся на завод. Меня встретил Шульга — сама любезность, и, не глядя, подписал мою программу в печать!

Умные люди мне потом сказали, что нельзя никогда на себя наговаривать и пророчить себе беду!

СРАВНЕНИЕ

Заместителя Министра авиационной промышленности Радомира Степановича Короля кто-то из старых знакомых спросил:

— Какая разница между детородным органом и жизнью?

Радомир Степанович, с высоты своего прожитого опыта, ответил коротко:

— Жизнь — она жёстче!

КРАСНЫЙ ФОНАРЬ

Мореходные испытания самого большого в мире самолёта-амфибии А-40 («Альбатрос») мы проводили в Геленджикской бухте. Испытателям всегда требуется не то, что нужно нормальным людям. Нормальные люди едут в этот курортный город летом, чтобы вдоволь насладиться тёплым морем, ласковым солнышком и южными фруктами.

Нам же для испытаний нужны крепкие ветра. Самые сильные ветра — значит, в море будет большая волна — то, что нужно, чтобы испытать наш самолёт! Моряки именно так и говорят — «ветра», с ударением на последний слог, а сухопутные люди говорят — «ветры». Самые сильные ветра дуют в Геленджике в декабре и в апреле.

Вот и ждали мы у моря погоды долгими холодными месяцами. Без отдыхающих город становится пустым и скучным. Невесел зимой Геленджик, как грустное здание школы летом, когда в школе нет её души — вечно галдящей и двигающейся детворы!

Морякам катеров, обеспечивающим полёты «Альбатроса» с акватории бухты, приходилось нелегко — надо было всё время быть начеку — большие волны и тугой ветер порой так наваливали катера на стенку причала, что, казалось, никакие кранцы не смягчат ударов катеров о причал, и борта катера треснут, как яичная скорлупа! Поэтому, когда с гор срывался резкий и мощный норд-ост, караван катеров уходил в морской порт. В порту злобный норд-ост ещё не успевал разогнаться, чтобы вздыбить большие и хлёсткие волны — там можно было переждать непогоду.

Флотилией катеров командовал капитан Александр Дмитриевич Кузин, опытнейший моряк, много повидавший на своём веку. От просоленных морских ветров лицо его было в глубоких морщинах, но эти морщины в своей глубине таили добрую улыбку. А бодрость духа Дмитрич, как звала его команда, не терял никогда! Как в песне — моряк не плачет и не теряет бодрость духа никогда!

Поначалу он ставил меня в тупик своеобразным приветствием:

— Ну, здравствуйте уже? Или здравствуйте ещё?

И, насладившись моим смущением, добавлял:

— Ладно, здравствуйте совсем!

На вопрос:

— Дмитрич, как жизнь? Он шутливо отвечал:

— Товарищ начальник, а жизнь-то у нас — корабляцкая!

Норд-ост в геленджикской бухте буйствует самое малое — три дня, если за три дня ветер не стих (моряки говорят «не убился»), опытные люди скажут:

— Ну, что ты хочешь? Хороший норд-ост неделю дуть будет! Через неделю непрерывного свиста ветра и шума бушующего моря вам оптимистично заявят, что противный ветер может дуть целый месяц…

В один из таких затяжных норд-остов я решил проведать наших моряков, благо был выходной день — воскресенье. Обогнув почти всю геленджикскую бухту на городском автобусе, я добрался до морского порта. Здесь катера укрылись от пронизывающего ветра за мощной стенкой пирса.

Я пробрался на командный катер, спустился вниз, открыл люк кают-компании и увидел, как сказал бы Давид Маркович Гоцман из телефильма «Ликвидация», картину маслом! За столом расположилась весёлая компания во главе с капитаном и командой катера плюс девушка. На столе — шампанское и более крепкие напитки.

Я почувствовал, что ребятам стало неловко — на столе выпивка, на судне посторонний человек, обстановка — нерабочая… Я не стал «качать права» как начальник, а спросил — всё ли на корабле в порядке, пожелал всем хорошего вечера и вышел из кают-компании.

Капитан Кузин вышел на верхнюю палубу — проводить меня.

— Вы знаете, почему гостей провожают до входных дверей? — спросил он.

Я ответил:

— Не знаю. А почему?

— Чтобы убедиться, что они ушли!

Чтобы как-то разрядить неловкость от моего неожиданного посещения, я сделал Дмитричу шутливое «замечание»:

— Капитан, чтобы я в следующий раз не смущал Вас своим неожиданным визитом, прошу при нахождении на борту девицы поднимать на мачте красный фонарь!

(Все моряки знают, где в портовом городе есть улица «красных фонарей»!)

— Так точно, товарищ командир! — улыбнулся Кузин, и мы расстались.

Через несколько дней, когда мы в море занимались испытаниями самолёта А-40, Александр Дмитриевич подошёл ко мне и чётко доложил:

— Товарищ командир, замечание устранено!

Я уже забыл о своей шутке, но доклад принял. Дмитрич отозвал меня в сторонку и показал красный фонарь с хорошим креплением и обрезиненным проводом. Всё было выполнено добротно, по-хозяйски.

Не буду говорить, сколько раз это устройство спасало компанию от непрошенных гостей, но шутке этой моряки улыбались не один год!

ВОЛНОМЕР

При мореходных испытаниях самолётов А-40 «Альбатрос», а потом и противопожарного Бе-200 специалисты ЛИК и ОКБ, участвующие в разведке гидрометеоусловий на море, соревновались в проверке своего глазомера.

Катер выходил в море, ложился в дрейф, специалисты начинали готовить волномер к работе. В это время (пока ещё не были сделаны замеры параметров волнения моря) знатоки делали свои прогнозы по высоте и длине волны, определенной «на глаз».

Следует заметить, что дело это очень тонкое: высота и длина волны зависят от многих параметров — направления и силы ветра, наличия или отсутствия «подспудной» зыби, отражения и переотражения (рефракции) волн от берега, и других факторов. Чтобы хотя бы приблизительно угадать высоту волны, требуется большой опыт «общения» с морем.

Для достоверности измерения высоты и длины волн аппаратура волномера фиксирует реализацию из 100 волн и передаёт на ноутбук. В ноутбуке эта последовательность математически обрабатывается, максимальная высота волны определяется исходя из 3% обеспеченности. Чтобы заявить, что волна с такой высотой присутствовала, надо чтобы таких волн было не меньше, чем 3 из 100.

После появления на дисплее ноутбука результатов измерений фактической волны одни знатоки гордо поглядывали на остальных, а другие пытались найти оправдание своему промаху.

Геннадий Григорьевич Калюжный, Заслуженный лётчик-испытатель, сделал ценное наблюдение — самая маленькая волна, определенная «на глаз» всегда получалась у того «знатока», который на мореходных испытаниях не отвечает ни за результат, ни за безопасность.

РАЗГОВОР В АВТОБУСЕ

В Геленджик для мореходных испытаний прибыл самолёт-амфибия А-40 «Альбатрос».

Начались взлёты и посадки на акватории Геленджикской бухты. Утром две кумушки разговаривают в автобусе:

— Маша, ты видела, как вчера самолёт в море упал?

— Да ты что! И затонул?

— Да нет! Поплавал—поплавал, обсох и опять взлетел!

ПРИЗНАНИЕ

Обычно очень общительный и разговорчивый Володя Щавелев однажды пришёл на работу молчаливый и очень серьёзный. Под глазом у него красовался классический синяк.

Володя отмахивался от всех расспросов — не признавался, кто же это его ТАК «удостоил» или «поощрил», как говаривал писатель Гиляровский.

Перед уходом домой Щавелев глубоко вздохнул и задумчиво произнёс:

— Вообще-то, всех жёны бьют, но не все в этом признаются!

ЖЕНЩИНЫ ТОНКОГО МЫСА

Вызывает однажды меня Генеральный конструктор (Панатов) и предъявляет письмо с жалобой на сотрудницу ЛИКа, которая, находясь в командировке в Геленджике, встречается с местными мужчинами, выпивает с ними, уводит их от семьи и всячески морально разлагает.

Читаю эту писанину, а сам думаю — как же эту Светку урезонить? И вообще, какое я имею право лезть в личную жизнь одинокой женщины?! По работе у меня к Светлане претензий нет, а после трудового дня она вольна поступать, как хочет…

В конце письма стоит подпись — «Женщины Тонкого мыса». Ага, думаю, есть выход! Деловито спрашиваю:

— Геннадий Сергеевич, а кому конкретно мне ответ давать? Всем женщинам, которые на Тонком мысу проживают? Рассмеялся Панатов и выбросил анонимку в урну.

РУКА ВОЕНПРЕДА

В начале 90-х годов лётно-испытательному комплексу была поставлена задача — определить затраты на проведение испытаний очередной модификации радиотехнического комплекса самолёта Ту-142МР.

Исходя из целей испытаний, определили объёмы наземных и лётных испытаний — количество рабочих смен для отработки новой аппаратуры на земле для определения готовности к лётным испытаниям, и количество полётов, необходимых для подтверждения заданных характеристик.

Определили также состав испытательной бригады от авиатехника до командира воздушного судна. Рассчитали заработную плату и смету денежного вознаграждения за планируемые полёты для всех участников испытаний.

В разделе «Материалы» поместили данные о том, сколько понадобится авиационного топлива (керосина), моторного масла, смазки, контровочной проволоки и прочих расходных материалов, вплоть до ветоши — всё, что необходимо для эксплуатации самолёта при выполнении полётов по программе.

Также наполнили содержанием разделы «Командировки» и «Договора со сторонними организациями».

Расчёты были проведены тщательно и аккуратно.

Каково же было моё недоумение, когда я узнал, что Артур Васильевич Падунов, Главный военпред на предприятии, существенно «урезал» наши затраты!

Я ему позвонил:

— Артур Васильевич, мы выполнили расчёты затрат очень точно! Там нет никаких излишеств и необоснованных затрат!

— Да, я внимательно просмотрел ваши расчёты — всё правильно!

Воодушевлённый такой оценкой, я с жаром принялся доказывать, что из наших расчётов нельзя ничего убирать, ведь от этого будет только один ущерб — либо срокам, либо качеству!

Но Артур Васильевич словно не слышал меня, твёрдо заявляя, что затраты всё равно будут уменьшены.

В конце моей «пламенной» речи Падунов доверительным тоном сказал:

— Дима, если я ваши расчёты не уменьшу на 20%, то моё начальство меня накажет!

Немного подумав, я спросил:

— Артур Васильевич, а можно мне наши расчёты взять на корректировку?

— Пожалуйста!

Получив бумаги назад, я дал команду экономистам ЛИК увеличить затраты ровно на 20% и обновлённые расчёты передали под твёрдую руку Главного военпреда.

Смело снимай с нас «лишнее», уважаемый Артур Васильевич!

САБОТАЖ

Осенью 1989 года на нашем заводе заканчивали строительство второго самолёта А-40 «Альбатрос». Из-за множества причин сроки окончания сборки этого самолёта-амфибии переносились не единожды.

Технических специалистов ЛИК начали привлекать для отработки систем самолёта в сборочном цехе, на контрольно-испытательной станции — КИС.

С одной стороны, это была не ЛИКовская работа. ЛИК должен был получить самолёт от производства уже готовым для отработки систем на функционирование. А нашим специалистам приходилось заниматься прозвонками электроцепей, проверять правильность кинематики подвижных узлов, участвовать в предъявлениях установки готовых агрегатов…

С другой стороны, благодаря информации, получаемой от специалистов ЛИК, я знал реальное положение дел по состоянию всего самолёта. В это время я был начальником ЛИК, и мне совсем не хотелось принять на испытания «сырой» самолёт. После приёмки неготового самолёта техсоставу ЛИК приходилось «выгребать» дефекты, которые могли быть устранены ещё при сборке и отработке на КИС.

На планёрках в сборочном цехе я каждый раз указывал руководству производства на неоконченные работы и пытался через службу Главного контролёра заставить производство выполнить работы как положено. Естественно, что мои претензии пытались оспорить, заявляя, что я, как испытатель не понимаю всех проблем производства и так далее.

4 ноября производством был составлен Акт об окончании работ в сборочном цехе №4 и о передаче самолёта на ЛИК. Видимо, руководство хотело передачу А-40 приурочить к очередной годовщине Великой Октябрьской революции. Акт был подписан со стороны производства и даже — Главным контролёром! Когда этот документ стали подсовывать мне со всякими шутками и прибаутками, я категорически отказался его подписывать.

В этот же день меня вызвал к себе ответственный руководитель нашего предприятия Алексей Кириллович Константинов. Когда я вошёл в приёмную, сразу понял, зачем меня вызвали — в приёмной сидели Директор завода Васильченко В. Л., Главный инженер Качан В. Н., Начальник цеха№4 Иванов В. С., зам. Главного инженера Васюнин Б. Ф. и другие «официальные» лица от производства. Недобро и со злорадством они сказали:

— Иди-иди, Кириллыч уже ждёт тебя!

В кабинете Алексей Кириллович мельком глянул на меня поверх очков и довольно жёстко сказал:

— Ты почему срываешь работу? Почему самолёт на ЛИК не принимаешь? Мне сказали, что ты работать не хочешь, саботируешь. Почему Акт не подписываешь?

— Алексей Кириллович, чтобы Акт подписать, надо три секунды, но самолёт-то не готов!

— Как не готов? Мне сказали, что все работы выполнены и приняты ОТК!

— Нет! Я назову только главные недоработки:

— герметичность систем наддува не проверена;

— система кондиционирования воздуха не отработана;

— привод руля высоты не отрабатывает — дефект;

— АСШУ (автоматическая система штурвального управления) под током не отработана;

— на самолёте не выполнена нивелировка и взвешивание;

— топливная автоматика по КИС не принята ОТК.

Наши ЛИКовские специалисты всё это видели, и, если я подпишу Акт передачи, то вместо наземных испытаний нам придётся заниматься устранением дефектов!

Алексей Кириллович мрачно посмотрел на меня и сказал:

— Ладно, иди, подпишешь Акт тогда, когда самолёт будет готов!

В приёмной меня ждали:

— Ну, что?

— Алексей Кириллович сказал: «Подпишешь, когда самолёт готов будет!»

Акт я подписал через 20 дней, 24 ноября, когда все системы самолёта были отработаны по сборочному цеху. А менее чем через неделю, 30 ноября, самолёт А-40 выполнил свой первый полёт!

Обычно на приведение самолёта в лётное состояние после устранения всех дефектов уходило не менее месяца.

СПИРТ

Под предлогом борьбы с пьянством на ЛИКе была создана заводская комиссия по расследованию вопроса, куда и как расходуется спирт.

Возглавил сие «благородное» дело Владимир Александрович Трипольский, в то время (1980 год) заместитель Директора по снабжению. Почти целый месяц комиссия усиленно «копала», чтобы найти виновников нецелевого расходования спирта.

В итоге был создан объёмный Акт, в котором виновником, потворствующим пьяницам, был определён я — в то время начальник ЛИК.

Строптивому начальнику вменялось в вину то, что при полётах самолёта-амфибии А-40 «Альбатрос» спирта на обмыв передних стёкол кабины экипажа расходовалось значительно больше, чем определено в инструкции по эксплуатации. В расчётах комиссии фигурировала цифра 5 литров в минуту. Члены комиссии скрупулёзно посчитали все полёты, в которых включалась система обмыва и определили количество неправильно истраченного спирта.

Вторая «утечка» — это заправка системы обмыва самолёта ВПМР чистым спиртом, хотя в инструкции по эксплуатации рекомендовалось заправлять водно-спиртовой смесью 50х50. Тут тоже был выполнен подсчёт и определён объём моей вины в литрах.

Затем, путём несложных арифметических действий — умножения количества якобы неправедно израсходованного спирта на рыночную стоимость водки, была определена сумма ущерба в 9600 рублей (в те времена — стоимость новой автомашины «Волга» ГАЗ-24), которую следовало взыскать с нерадивого начальника ЛИК.

В составе комиссии был и представитель ЛИК — Виктор Иванович Палывода. Я ему сказал:

— Витя, ведь в Акте комиссии написано всё неправильно! А ты его подписал!

На мои претензии мой заместитель резонно ответил:

— А что? Там вся арифметика правильно подсчитана!

Делать нечего, придётся самому защищаться! Первый вопрос: почему при обмыве стёкол самолета А-40 спирта расходуется фактически больше, чем определено в инструкции? Обратился с этим вопросом к разработчику системы обмыва Борису Николаевичу Гуденко. Он усмехнулся:

— Дима, надо инструкции правильно читать! Там же по-русски написано: «Насос центробежный 703В должен обеспечивать расход не менее 5 литров в минуту»! Так установлено, чтобы обеспечить надёжный обмыв передних стёкол кабины экипажа. Представь, что будет, если

лётчик будет плохо видеть! Поэтому расход может быть и 6, и 7, и больше литров в минуту.

Стало немного легче.

Теперь нужно было понять, откуда взялся чистый спирт в системе обмыва стёкол кабины лётчиков самолёта ВПМР.

Оказалось, после того, как по рекомендации особо рьяных руководителей-экономистов вместо чистого спирта стали заправлять систему водно-спиртовой смесью, «сожгли» несколько электродвигателей спиртовых насосов 703В. На больших высотах барражирования (боевое применение самолётов ВПМР) водно-спиртовая смесь замерзала, при включении насоса электродвигатель не мог провернуть крыльчатку и сгорали обмотки. В связи с этим было внесено изменение в инструкцию — о заправке системы обмыва чистым спиртом, который не замерзает. А комиссия пользовалась неизменённой инструкцией.

Теперь я был вооружён не только здравым смыслом, но и документами.

Вскоре меня вызвал «на ковёр» Главный конструктор Алексей Кириллович Константинов. Перед ним на столе лежал Акт комиссии, подписанный 15-ю членами. Алексей Кириллович строго глянул на меня поверх очков:

— Дмитрий Фёдорович, как ты допустил такую безответственность? Прочти выводы комиссии!

Я взял Акт, бегло глянул на подписи, и отложил Акт в сторону. Потом, пытаясь сохранить спокойствие, рассказал Главному конструктору, как всё было на самом деле. Свои слова я «подкреплял» документами.

Алексей Кириллович внимательно меня слушал, и в конце моей «оправдательной» речи я почувствовал, что он смотрит на меня уже не так строго, как вначале. Чтобы совсем склонить его на свою сторону, я задал вопрос:

— Алексей Кириллович, а с каких это пор технические вопросы решают общественные организации?

— Вы о чём, Дмитрий Фёдорович?

— А Вы сами посмотрите — из 15-ти человек комиссии только трое технические специалисты. 6 человек от парткома и 6 человек от профкома!

И я назвал фамилии. При всём моём уважении к этим людям, они не были специалистами по спиртовым системам обмыва, председатель привлёк их в состав комиссии «для солидности»!

Алексей Кириллович ещё раз посмотрел на выводы комиссии, изложенные в Акте, на фамилии подписантов, затем швырнул документ через весь длинный стол, а мне сказал:

— Иди и спокойно работай!

МОЙ «ТИХИЙ ДОН»

УТКА «СБИЛА» САМОЛЁТ

В июле 1992 года было решено проверить способности самолёта Бе-12 в тушении лесных пожаров.

Ранее военный самолёт-амфибию Бе-12 переоборудовали из противолодочного в противопожарный. Для этого в бомбоотсеке установили водобак ёмкостью 4,5 кубометра. Ещё один водобак на 1,5 кубометра разместили в носовой части лодки. Заполнение баков самолёт выполнял на глиссировании, после касания водозаборными устройствами воды. Полный объем воды (6 кубометов или 6 тонн!) набирался примерно за 10 секунд.

Главный конструктор переоборудованного Бе-12П (пожарный) Виктор Фёдорович Пономарёв договорился с главой Вёшенского района Ростовской области Иваном Антоновичем Солдатовым, что мы продемонстрируем наш самолёт в его районе. В Вёшенском и соседнем Верхнедонском районах есть обширные хвойные и лиственные леса. Директором Вёшенского лесхоза в то время был Василий Антонович Солдатов — родной брат Ивана Антоновича.

13 июля мы прилетели в станицу Базковскую, которая стоит на противоположном от Вёшенской берегу Дона. В Базковской (по-местному — в Базках), при активном содействии великого земляка вёшенцев Михаила Александровича Шолохова, был построен аэропорт.

Перед посадкой решили с воздуха оценить пригодные для посадки и забора воды участки реки Дон.

Следует сказать, что равнинные реки при движении к морю очень редко выбирают прямой путь. Чаще этот путь извилист, что отражается в названиях:

— река Миус — один из вариантов — украинское «мий ус», то есть река вьётся, как ус у казака;

— речка Еланчик — на древнерусском «елань» — змея, значит, речка изгибается, как змейка.

Мы изучили лоцию верхнего Дона — на трёх участках, близких к месту предполагаемого пожара — до города Георгиу Деж, до станицы Базковской и до города Калач-на-Дону — нашли всего 14 мест, пригодных для заборов воды. Наиболее предпочтительные акватории с точки зрения удалённости забора воды от места возможного лесного пожара были: Верхнестарокалитвенский плёс, Распопинский плёс и прямолинейный участок Дона у станицы Мигулинской.

Прямолинейный участок возле станицы Мигулинской нам понравился больше всего. Здесь на высоком правом берегу Дона расположен громадный районный элеватор, который виден за десятки километров. А внизу Дон, будто специально для нашего самолёта, 3,5 километра течёт как по линеечке! До места предполагаемого (имитационного) пожара — не более 5 километров.

Константин Бабич, командир самолёта Бе-12П, выполнил облёт района реки, где мы планировали забирать воду. Убедились, что размеры акватории достаточны для забора воды, и, для большей уверенности, решили снизиться и пройти на малой высоте над Доном. В конце прохода я заметил, как что-то блеснуло в носовой части самолёта. Словно тонкая молния метнулась прочь от борта! Оказалось, что мы килеватой частью лодки порвали какой-то провод, натянутый над Доном. Попади этот провод на воздушный винт, вращающийся с большой скоростью, могли бы выйти большие неприятности.

Сразу после посадки в Базковской я попросил встречавших нас лесников снять оставшийся второй провод на время нашей работы, дабы не искушать судьбу.

С лесниками мы договорились, как будем демонстрировать им тушение лесного пожара. В лесу, на широкой поляне была сложена большая поленница (10х15метров) из коротких брёвен, которую на следующий день в 10:00 должны были поджечь с соблюдением всех мер пожарной безопасности. Огромный костёр должен был имитировать лесной пожар. Наша задача была — постараться потушить его с первого захода! Дело чести!

На следующий день, чуть свет, мы с наземным радистом Игорем Соломахой и ведущим инженером Толей Нейваненко выехали на машине в район показа.

От Вёшек до Мигулинки километров 40. Просёлочная дорога шла то по степи, то — берегом Дона, то ныряла в лес. В один из таких «нырков» нам пришлось ехать через заброшенную деревню.

— Воробьёвка — как-то невесело сказал водитель, прочитав в моих глазах вопрос.

Более тягостного впечатления, чем от вида этой небольшой лесной деревеньки, я раньше никогда не испытывал. Избы, сараи, заборы — всё было целым, но во всём этом не было жизни! Как будто у Воробьёвки вынули душу — здесь не было жителей. Сколько таких «бесперспективных деревень» разбросано по нашей великой России?! А ведь тут совсем недавно жили люди — работали, отдыхали, чему-то радовались, о чем-то грустили, кого-то любили…

Наконец мы приехали к тому месту на реке, которое мы выбрали с воздуха. На «нашем» прямолинейном участке Дона мы через камыши пробрались к лодке. Большая гадюка, гревшаяся на корме лодки, увидев нас, стремительно скользнула в воду.

Мы должны были убедиться, что Бе-12П сможет безопасно забирать воду на этом уникальном участке Дона. При помощи 4-х метровой жерди (такой у нас был лот) промерили глубины водоёма, осмотрели водную гладь на предмет отсутствия посторонних предметов (плавающих коряг или полузатопленных деревьев) и убедились, что глубина реки более чем достаточна, а посторонних предметов на воде нет.

Провод, опасно перегораживавший траекторию взлёта, был снят. Акватория реки была готова к проведению операции, до начала которой оставалось менее получаса.

Вдруг я заметил, что над лесом стал подниматься густой чёрный дым — такой дым обычно бывает, когда горит сосновый лес! Меня несколько удивило, что костёр лесники разожгли без команды, раньше срока и правее того места, где планировался имитационный пожар.

Самолёт прилетел, через наземного радиста мы связались с бортом, подтвердили КВС Бе-12П — с акватории можно работать! Бабич, не мешкая, начал забор воды. Увидев, что всё идёт по плану, мы с Толей Нейваненко поехали к костру, который приготовили к сожжению лесники. Надо было самим убедиться в эффективности нашего самолёта-пожарника. Очень скоро мы прибыли на место, где планировался пожар, и увидели, что костёр целёхонек — его никто не поджигал! Оказалось, что вместо имитации в этот день мы получили настоящий, реальный пожар. И наш самолёт сразу приступил к тушению!

Однако радость и гордость за нашу оперативную работу оказалась недолгой…

Пару раз сбросив по 6 тонн воды на (для сравнения — обычная пожарная машина доставляет не более 1 тонны воды) наш доблестный самолёт практически задавил огонь. Осталось поставить победную точку! Но самолёт почему-то больше не прилетал и не сбрасывал воду…

Мы помчались назад к Дону, чтобы узнать у радиста, остававшегося на берегу, что с самолётом, почему он не закончил тушение? Первым делом из леса выскочили на прогалину, бросили взляд на реку.

На воде самолёта не было. Стали осматривать берег и увидели за деревьями на противоположном берегу нелепо торчащий хвост...

Ужас! Первая мысль — что с экипажем? Все ли живы? Тишина. Ни стонов, ни криков… Значит, все погибли?

И тут я услышал голос Геннадия Григорьевича Калюжного с противоположного берега:

— Дмитрий Фёдорович! Мы здесь!

Ещё не увидев, не рассмотрев и не пересчитав всех членов экипажа, я по голосу Калюжного понял, что все живы. Слава Богу!

Теперь надо разбираться, что же произошло?

Оказалось, что во время третьего забора воды из прибрежных камышей вылетела небольшая стайка диких уток. Шум ли моторов спугнул их или они своим утиным умом так решили, но вылетела стая строго наперерез самолёту. Скорость самолёта при заборе воды небольшая, поэтому особого вреда конструкции лодки самолёта Бе-12П птицы не причинили… Три утки разбились о лодку, оставив на обшивке перья и полоски крови. А вот одна утка, может быть, самая шустрая, разбилась о кок (защитный колпак) воздушного винта правого двигателя — от удара лопастей винта птица мгновенно превратилась в туманное облачко.

Это облачко попало в воздухозаборник двигателя, автоматика двигателя «расценила» облачко, как предпосылку помпажа и мгновенно зафлюгировала воздушный винт. Флюгирование воздушного винта — это когда лопасти становятся по воздушному потоку, чтобы свести к минимуму сопротивление. В полёте флюгируется отказавший двигатель. В нашем случае получилось наоборот — автоматика зафлюгировала воздушный винт правого двигателя и тем самым выключила его из работы. Тяга понизилась в два раза — правый двигатель больше не тянул самолёт! Но вода уже была набрана, вес машины — 36 тонн, и на одном двигателе с таким весом не взлететь…

На методическом совете ЛИКа, обсуждая программу предстоящей операции, мы рассмотрели возможность возникновения подобной ситуации. Рекомендация методсовета была следующая — командир воздушного судна (КВС) должен был оценить положение самолёта, и, если самолёт уже оторвался от водной поверхности (был в воздухе), то следовало открыть створки водобаков и сбросить воду, а если самолёт ещё не был в воздухе, то следовало выключить двигатели и остановиться на воде.

Но в том полёте экипаж не последовал рекомендациям методсовета… Второй пилот Калюжный Геннадий Григорьевич решил, что самолёт уже в воздухе и нажал кнопку снятия с замков створок водобаков, хотя должен был сделать это только по команде КВС. Может быть, он хотел помочь командиру, ожидая, что команда сейчас последует?

КВС Константин Бабич оценил, что самолёт ещё не в воздухе. В этом случае лётчик должен был досадить самолёт на воду и остановиться, но створки водобаков уже были сняты с замков, и досаживание самолёта с открытыми створками водобаков могло привести к тому, что потоком воды (вода — не воздух!) могло разорвать всю хвостовую часть самолёта! Поэтому Бабич упорно пытался хоть как-то оторвать самолёт от Дона, но…

Через 18 секунд глиссирования и безуспешных попыток взлететь прямолинейный участок реки закончился, и самолёт на днище выскочил на берег. У этой излучины реки был пологий берег, и самолёт, проскользив на днище почти 400 метров, по пути теряя поплавки от ударов о землю, остановился в двух метрах от крутого обрыва.

Это было последнее звено в цепи счастливых совпадений. Если бы самолёт продвинулся по суше ещё пару метров, то носовая часть самолёта была бы смята от удара о земную твердь и погибли бы люди. А перед этим была ещё одна ситуация, которая могла закончиться трагически.

На берегу паслось стадо деревенских коров, время было обеденное и к бурёнкам шли местные женщины, чтобы подоить их. Самолёт успел проскочить между стадом и группой доярок, никого не зацепив! Потом женщины жаловались мне, какого страху они натерпелись — им показалось, что ревущая махина мчится прямо на них! К тому же в них полетела грязь, которая была выдавлена днищем самолёта на урезе воды и суши.

Самолёт лежал на берегу, накренившись влево, опираясь на нижнюю часть килеватого днища. Возникший внутри самолёта небольшой пожар оперативно потушил бортрадист Евгений Владимирович Мазуров — ни секунды не мешкая, он привёл в действие бортовой огнетушитель.

Из экипажа никто серьёзно не пострадал. Только штурман Александр Бочаров вывихнул руку в локтевом суставе, когда самолёт нёсся по берегу и его бросало из стороны в сторону на ухабах и неровностях. Сашу быстро отправили в местный медпункт, где выбитый сустав поставили на место.

Когда мы принялись осматривать самолёт, чтобы оценить повреждения, то буквально наткнулись на струю керосина, которая била из трещины в левом борту. Струя была толщиной в палец, но лужа керосина увеличивалась прямо на глазах! Я понял, что это опасно — не дай Бог, кто-нибудь нечаянно бросит окурок — и сгорит самолёт!

Я обратился к местным жителям, сбежавшимся посмотреть на аварию, чтобы они быстро взяли ёмкости — у кого какие есть (канистры, вёдра, бочки) и разобрали опасно растекающееся топливо. Через 5 минут у самолёта уже стояла организованная очередь за бесплатным керосином. Смешно было смотреть на наших «спасителей», шустро примчавшихся с тазиками и прочими ёмкостями. Одна бабуля приковыляла даже с керосиновой лампой!

Керосин оперативно разобрали и большого пожара удалось избежать. Если не принимать во внимание отбитые поплавки на концах крыла, то деформация конструкции самолёта казалась незначительной. Но при более подробном осмотре мы увидели трещину лодки в районе 17-го шпангоута, которая начиналась на верхней палубе и заканчивалась примерно посередине строительной высоты лодки.

С таким повреждением конструкции не то чтобы летать, даже транспортировать самолёт было невозможно.

ВАСЬКА

Самолёт лежал на берегу, всё топливо раздали в ёмкости станичников. Но внутри Бе-12П было ещё огромное количество всякого добра, которое могло пригодиться в сельском хозяйстве! Дабы сохранить всё в целости, пришлось нам самим организовать охрану.

Рядом с самолётом поставили небольшую туристическую палатку, где находились наши дежурные. Время было летнее, поэтому по ночам нашим сторожам не было холодно. Виктор Заруба (первый механик — хозяин самолёта) вместе с авиатехником Владимиром Кузьменко соорудили треногу над костром — это была у них кухня.

По вечерам на огонь костра к ребятам стал захаживать Василий Сенокосов — хозяин прибрежного огорода, к которому наш Бе-12П едва не въехал на грядки. Простой и весёлый, он без лишних формальностей заявил:

— Зовите меня — Васька!

Васька — личность колоритная: кряжистый крепыш лет 30–40 с соломенными волосами и голубыми глазами. В станице он славился как отменный рубщик, умело и быстро разделывающий на мясо свинью или корову. Горячась, он говорил мне:

— Спорим на бутылку, что я за 7 (!) минут разделаю кабанчика!?

Я пытался подтрунивать:

— И что, всё будет разложено по порядку? Или в кучу свалено?

Васька таращил на меня глаза, удивлённый такой глупостью:

— У тебя, что, совсем тямы нема? Кто ж так разделывает? Один раз сделаешь плохо — потом тебя никто не позовёт! Все внутренности надо отрезать там, где следует и разложить: печёнка — отдельно, сердце — отдельно, желудок — отдельно, толстые и тонкие кишки — тоже. Желчный пузырь надо аккуратно вырезать, если (не дай Бог!) желчь растечётся, можешь мясо выбрасывать! Кишки тоже требуют особого обращения, чтобы говно никуда не попало!

Чувствовалось, что говорит мастер своего дела! Надо иметь филигранную технику владения топором, чтобы точными ударами рубить именно там, где требуется. Да и сила удара должна быть соразмерной, чтобы не накрошить костей в мякоть от излишне сильной рубки. И ножом нужно делать очень точные движения — как хирургу на операции!

Каждый мастер необычайно красив, когда он с чувством рассказывает о своём деле. Жаль, мне не довелось увидеть Ваську за работой, но я верил его рассказам. Глупо было спорить с мастером, поэтому я дипломатично увильнул от пари.

Потом мне станичники говорили, что так, как Василий Сенокосов, никто в районе не умеет разделывать туши свиней и коров:

— Лучше, чем Васька, рубщика не найдёшь!

Добавили и ложку дёгтя — рассказали, что когда напьётся, наш мастер превращается в полного дурака и баламута.

Почему у нас в России так — если Мастер, то обязательно пьющий?!

Гоняет пьяный Васька-баламут жену вокруг хаты, потом хватает ружьё, ставит Екатерину к стенке — расстреливать. Жена сквозь слёзы зло кричит:

— Стреляй, гад!

В голове Васьки что-то щёлкает, он опускает ружьё и, уже без злости, грозит жене пальцем:

— Ты не командуй, что мне делать! Сам знаю.

И идёт спать. Утром Василий — тише воды, ниже травы:

— Кать, я бухой совсем дурак, да?

УТОПЛЕННИК

От места, где наш Бе-12П остановился, скользя на днище по берегу реки, добираться до воды надо было метров сто, продираясь через заросли прибрежного ивняка и прочих мелких кустов. Зажатый в русло после мигулинского простора, Дон здесь нёс свои воды мощно и упруго. Ширина реки — не более двухсот метров, но чтобы переплыть Дон-батюшку, требовались сила и умение.

Если плыть, не борясь с течением, то на противоположный берег пловец выходил метров на 700 ниже по течению. И, чтобы вернуться на место старта, приходилось по противоположному берегу проделывать длинный путь. А ещё от пловца требовалась немалая смелость, чтобы решиться на такой шаг, потому что по рассказам местных мужиков, здесь на реке было много водоворотов, погубивших не одну жизнь.

Я люблю плавать и плаваю неплохо, но мне пришлось изрядно постараться, чтобы переплыть Дон. Тугие струи тащили меня от ориентира, который я себе выбрал, да и постоянное ожидание коварного водоворота заставляло нервничать.

В один из вечеров, когда я уже совсем собрался лечь спать, ко мне в дверь громко и встревоженно постучали. Я открыл дверь — на пороге стоял испуганный Анатолий Сыпайло, заместитель начальника нашего заводского гаража.

— Дима, у нас беда — похоже, наш водитель Вовка Стольников утоп! Ребята, сидели на берегу, немного выпивали. Вовка решил искупаться, разделся, ушёл поплавать и пропал! Мы уже больше часа его искали, кричали — нет его нигде!

Ситуация... Шоферская братия, пришедшая с Сыпайло, обычно скорая на дела и на язык, вела себя тихо, с надеждой смотря на меня, как будто я мог совершить чудо и воскресить их товарища!

Делать нечего — раз люди смотрят на тебя с надеждой — надо действовать. Я взял с собой пару крепких ребят с мощными фонарями, позвонил участковому милиционеру Сергею, и мы двинулись на место, где последний раз видели несчастного.

Была уже тёмная ночь. Для поиска я наметил сектор от полянки, где лежала Вовкина одежда, до воды. Старательно и тщательно мы осмотрели все прибрежные заросли — светили фонарями, кричали — звали, «а в ответ — тишина…». На воде, в корнях прибрежных деревьях и водорослях тела тоже не было. Тёмная вода реки, поглотившая нашего товарища, была какой-то зловещей.

Далеко заполночь, когда мы уже устали от бесполезных поисков, все собрались на полянке, где лежали Вовкины вещи. С тяжёлым сердцем я сказал ребятам, что теперь остается только ждать, когда река дня через три выбросит тело на берег. И если не зацепится утопленник за что-нибудь, то всплывёт распухший труп нашего Вовки за много километров отсюда, где-нибудь в районе станицы Вёшенской. Милиционера я попросил по своим каналам предупредить участковых, чтобы посматривали на реку.

Расстроились все из-за этого шалопая, полезшего нетрезвым в сумерках купаться. Вздохнули и поплелись назад в станицу.

Вдруг в кустах, слева от тропинки, послышался подозрительный шорох. Мы остановились и оторопели… Как привидение, возник растрёпанный и заспанный наш «утопленник»!

Резкий и нервный Саня Кравченко без лишних слов подскочил и дал в зубы «вынырнувшему с того света» пловцу. Стольников упал и, вставая, замычал:

— Саня, за что? За что ты меня бьёшь?

— Из-за тебя, козла, столько людей переполошили!

За сим последовал крайне эмоциональный комментарий, который цензурных слов не содержал!

РАДИООБМЕН

Для оперативной координации работ к нам прислали из Таганрога передвижную авиационную радиостанцию Р-140.

Радисты поставили радиостанцию на крутом донском берегу, развернули антенны и установили устойчивую связь с наземным узлом связи (НУС), который располагался на заводе в Таганроге. Позывной заводского НУС — «Балетчик-10», наш — «Бадион-2».

Тогда мобильных телефонов ещё не было, поэтому радиостанция была очень кстати. Радиообмен на авиационных радиостанциях имеет свою специфику — сообщения, передаваемые в эфир, должны быть краткими и разборчивыми. Если в радиообмене «попадалось» какое-нибудь непонятное слово, то это слово приходилось повторять по буквам — А — Анна; Б — Борис; Й — Иван краткий и так — весь алфавит. Чтобы передать фамилию нашего бескорыстного помощника в размещении, питании и обеспечении — директора мигулинского племсовхоза Александра Николаевича Кабэтут по буквам, надо было передать:

Константин — Анна — Борис — Эхо — Татьяна — Ульяна — Татьяна.

Обычно мы с НУС обменивались радиограммами:

— Пришлите приспособление для демонтажа воздушных винтов.

— Автоколонна из гаража прибудет 19 июля. Договоритесь о стоянке.

— Пришлите заглушки на кислородные баллоны и салфетки.

Однажды на заводской НУС прибыл Главный конструктор по самолётам Бе-12П Виктор Фёдорович Пономарёв, ранее бывший секретарём

партийной организации завода. Виктор Фёдорович овладел микрофоном и с партийным напором и безапелляционностью принялся давать указания…

Радист Владимир Дмитриевич Грицаенко, сидевший на приёме в Мигулинской, начал быстро записывать текст радиограммы, но вошедший в раж Пономарёв продолжал своё выступление, больше похожее на «накачку», без остановки. Вспотевший Грицаенко ещё некоторое время пытался зафиксировать текст, но потом понял, что это бесполезно, и с досадой бросил ручку на стол!

Минут через 10 Виктор Фёдорович остановился, чтобы передохнуть:

— Бадион-2! Как поняли?

Владимир Дмитриевич звенящим от злости голосом, чётко ответил:

— Балетчик-10! Повторите, пожалуйста, весь текст, только медленно — я запишу радиограмму.

В эфире повисла долгая пауза, а затем Главный конструктор продиктовал сообщение, внезапно «поместившееся» в одном предложении!

ЭВАКУАЦИЯ

Повреждённый самолёт надо было как-то вывозить, не бросать же его на берегу Дона?!

Наибольшим препятствием для эвакуации была поперечная трещина лодки, которая при попытке подъёма самолёта могла развиться и разломить самолёт пополам. Трещину можно было устранить, сделав накладку, но для этого надо было самолёт поставить на шасси, потом подвести подъёмники и, «подбивая» хвостовую часть, совместить края трещины.

Самолёт лежал на левой килеватой части днища. Хвостовое колесо удалось выпустить сразу — хвост не касался земли, и выпуску ничто не мешало.

А вот основные опоры… Правую опору шасси ещё можно было попытаться как-то выпустить, а левую стойку с большим колесом — невозможно!

Запросили рекомендации у Главного конструктора. Виктор Фёдорович предложил под опорами шасси вырыть ямы, позволяющие выпустить стойки. И ямы должны быть с постепенно уменьшающейся глубиной (как клин), что позволило бы, потянув за кормовой гак тягачом, вытянуть самолёт.

Я представил, сколько надо будет вынуть грунта — метра два глубиной и метров двадцать в длину! Очень похоже на рабский труд при строительстве египетских пирамид, если учесть, что у нас были одни лопаты.

Мне не понравилось такое решение. Я сказал Пономарёву, что, вырыв эти ямы и выпустив в них основные стойки шасси, мы вынуждены будем подкапывать ещё и грунт под днищем. Ведь на выпущенных ногах амортизаторы шасси необжаты, а для обжатия амортизаторов надо будет ещё полметра грунта убирать из-под всего днища лодки.

Мои аргументы не убедили Главного конструктора. Он требовал, чтобы я не разводил дебаты, а быстрее приступал к копке! Я расстроился. Кому может понравиться делать бессмысленную работу?! Единственная польза от этого неприятного разговора была в том, что Пономарёв пообещал прислать мне в помощь конструктора Бориса Дивенко, и у меня было ещё время (полдня), дабы не сразу хвататься за лопату.

Ещё и ещё я думал о том, как же приподнять самолёт, чтобы выпустить основные стойки шасси? Правую стойку можно было выпустить, а как быть с левой? Рыть траншею? Но тогда самолёт совсем перекосится на левый борт! И ещё, не дай Бог, завалится на крыло. Придется рыть траншею и под крылом.

Тогда я не сообразил, но до меня «дошло» позднее, что рыть траншеи на берегу реки было бы глупо — по закону сообщающихся сосудов эти траншеи тут же заполнялись бы водой!

Мне в голову пришла мысль: а что, если при помощи подъёмного автокрана поднять самолёт за левое крыло? Поднять настолько, чтобы можно было выпустить левую стойку основного шасси. Но выдержит ли крыло? Поделился своей идеей с приехавшим Дивенко. Конструктор был категорически против такого подъёма.

Заработала инженерная мысль. Я стал рассуждать: если в полёте крыло выдерживает вес самолёта, да ещё с двойной перегрузкой, то «издевательство» с подъёмом самолёта за одну полуплоскость тоже должно выдержать!

Я принял решение поднимать самолёт. И сразу почувствовал вокруг себя неприятный вакуум — никто не пытался меня поддержать, в лучшем случае мне говорили:

— Решай сам!

А больше всего меня нервировал Борис Дивенко, он кружил вокруг меня как коршун и шипел, мешая сосредоточиться:

— Ты сломаешь самолёт!

— Ты людей поубиваешь!

— Ты сядешь! (имелось в виду — в тюрьму)

Но мы уже начали действовать. Выпустили правую стойку — для того, чтобы стойка опустилась и стала на замки, пришлось убрать грунт всего на один штык лопаты.

Затем при помощи тросов стали осторожно приподнимать автокраном самолёт за левое крыло. Каждое потрескивание обшивки крыла при

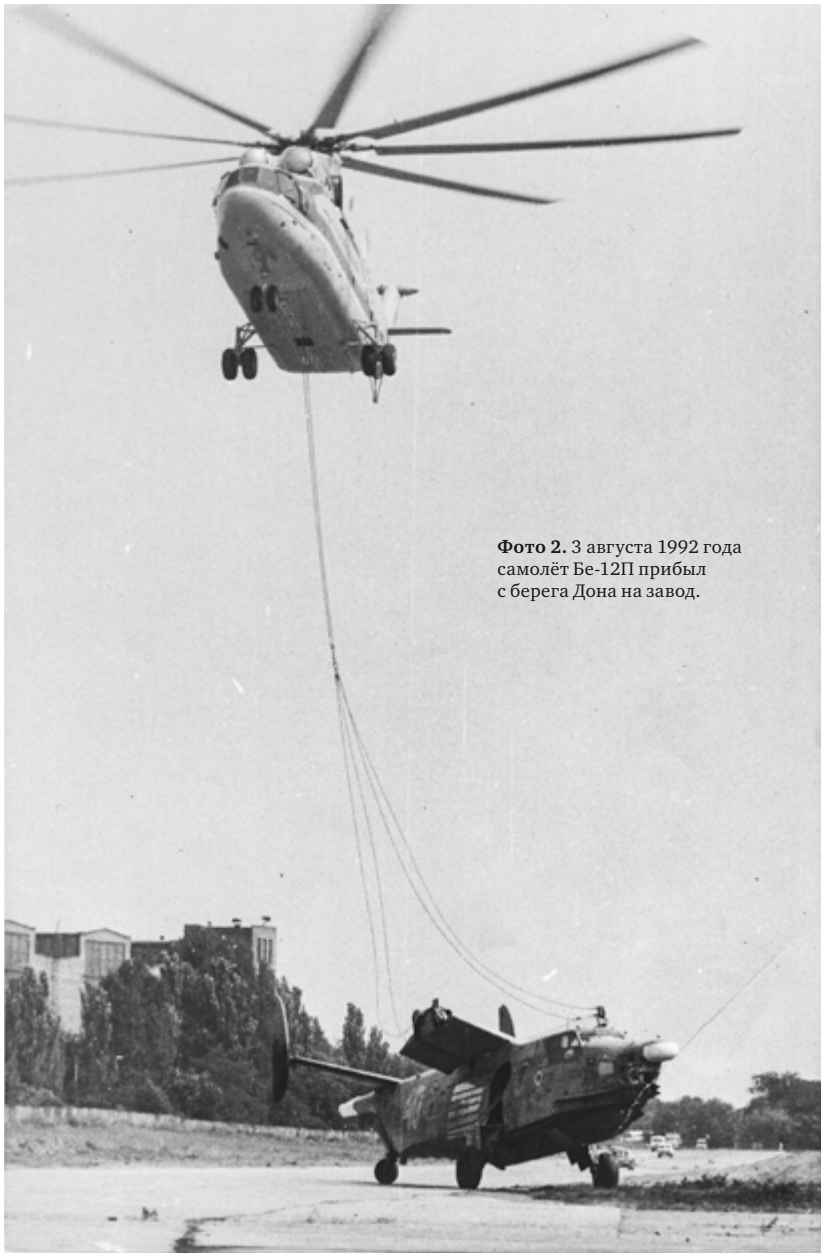

Фото 2. 3 августа 1992 года самолёт Бе-12П прибыл с берега Дона на завод.

подъёме заставляло сжиматься сердце от страха! Дивенко куда-то исчез — видимо, не хотел быть участником «преступления».

Наконец, крыло было поднято на достаточную высоту и стойка шасси со щелчком, прозвучавшим для меня лучше всякой музыки, стала на замок! Ура!

Самолёт твёрдо стоял на всех трёх опорах шасси!

Ко мне подошёл невесть откуда взявшийся Борис, и самым дружелюбным тоном сказал:

— А я знаю! А я знаю, почему у тебя получилось!

— Почему?

— Потому, что самолёт опирался ещё и на хвостовое колесо!

— А ты этого раньше не видел? — спросил я, вложив в свою фразу весь сарказм, на который был способен.

Клёпальщики из сборочного цеха оперативно приклепали накладку на повреждённый борт и самолёт был готов к эвакуации.

На следующий день из Ростова прилетел самый грузоподъёмный вертолёт в мире — Ми-26, и на тросовой внешней подвеске перенёс наш самолёт Бе-12 с берега Дона на завод в Таганрог.

Содержание

Точность по-английски 3
«Два дурачка» 4
Горе луковое 5
Куртка 6
Режим «гиря» 7
Матчасть знать надо! 8
Они дрались, как тысяча чертей 9
«Как я его?! А?» 10
Говорят… 11
Гармония 12
Стыд 13
Непонимание 14
Хрен 15
Надувательство 17
Прибалтийский акцент 18
«Камбала» 19
Предложение 21
Попутная лекция 22
Бинокль на память 23
Удобный справочник Стэля 24
Злая шутка 25
О Дебривном 27
Билет в кино 27
«Холера» 27
Крышечки 28
Юбилей 28
Чтобы подпись не подделали 29
Борьба с пьянством 30
Первые дни на заводе 31
Диплом 31
Инженеры. Первый рабочий день 32
Демография 34
Молодой ещё! 35
Стиль работы 36
Курсы шли 40
ОВЗ 42
«Нас правильно поймут?» 47
Такт 48
Икра 49

Ночной звонок 50
Женская логика 51
Истина 52
Прогнётся ли мост? 53
С Вами — куда угодно! 54
Совет 55
Кто умнее? 56
Пирог 57
Кто есть кто? 58
Грамм-ватт и грамм-буква 60
Презенты 61
Вещие слова 62
Сравнение 64
Красный фонарь 65
Волномер 67
Разговор в автобусе 68
Признание 69
Женщины тонкого мыса 70
Рука военпреда 71
Саботаж 73
Спирт 75
Мой «Тихий Дон» 77
Утка «сбила» самолёт 77
Васька 82
Утопленник 84
Радиообмен 85
Эвакуация 86

Фото 5. Сотрудники ЛИК с Бартини Р.Л. Начало 70-х годов.

Слева направо. Сидят: Олег Евгеньевич Бройдо, Николай Иванович Спиридонов, Георгий Леонидович Драгныш, Борис Александрович Дыбин — начальник ЛИК, Роберт Людвигович Бартини — главный конструктор, Николай Александрович Погорелов — заместитель главного конструктора, Иван Константинович Винокуров, Семен Николаевич Мирошников, Антон Куприянович Тыщук.
Стоят. Первый ряд: Олег Владимирович Дебривный, Юрий Степанович Ермоленко, Николай Семенович Харин, Валентин Иванович Криничный, Александр Иванович Образцов, Николай Николаевич Демонов, Юрий Владимирович Жеребчиков, Николай Митрофанович Цыплаков.
Стоят. Второй ряд: Евгений Иванович Крусь, Василий Иванович Осипов, Валерий Иванович Бондаренко, Владимир Лукич Вивчеренко, Василий Афанасьевич Целиковский, Константин Гаврилович Тюрников, Станислав Михайлович Козорезов, Михаил Иванович Пойдунов, Владимир Андреевич Богданов.

Дмитрий Шкондин
Дальний привод
Самолёты. Море. Люди.

Фото 6. **Бе-12П. Тушение лесного пожара.**

20