



Фото из книги Виктора Марковского «Выжженное небо Афгана»

«В жизни любого лётчика, пролетавшего с десяток лет и более, обязательно найдутся в его лётной практике полёты, которые запомнились ему больше других, выделяясь из сотен и тысяч обыкновенных, проходивших спокойно и штатно... Такие полёты, потребовавшие от КВС (командира воздушного судна любого типа) и всего экипажа мобилизации всех своих знаний и навыков, мужества, иногда — находчивости, нестандартного мышления и уж, во всяком случае, того, что в лётной среде называют «тямой» — умением быстро соображать в сложной обстановке и принимать единственно правильное решение. Такое запоминается на всю жизнь. Свербят потом в голове навязчивые воспоминания о том, как сыграл со смертью в чёт-нечёт и удалось выиграть. А вот кому-то — нет, не удалось...

И мелькают потом знакомые фамилии в строчках информационных бюллетеней, приказов по авиации ведомства и в информационных материалах по безопасности полётов...

Такие запоминающиеся полёты не обязательно связаны с экстримом. Бывают и просто забавные случаи, сюжеты которых подкидывает сама жизнь,

и они бывают такие замысловатые, эти сюжеты, что просто взять и выдумать их невозможно!

Потому, что такие воспоминания не дают покоя лётному составу до конца жизни, и как только где-нибудь соберутся пилоты числом более двух, то обязательно или после второй, или после третьей рюмки «чаю» (ну, а уж после четвёртой — обязательно) начинают они «летать». То есть вспоминать всякие разные случаи, произошедшие в воздухе, из своей и чьей-то ещё лётной жизни.

Феликс Чуев, поэт, в своё время замечательно написал:

*«...на лётном поле мало козыряют.  
У лётчиков все звания равны  
У лётчиков и маршалы летают!»*

В воздухе человек, как никогда в своей жизни, приближен к Богу... И от Господа нашего Вседержителя во время полёта зависит он особенно... Воздушной стихии начхать на твои предыдущие заслуги, чины и звания. Когда припрёт, то это не поможет. А поможет только та самая «тяма»...

Именно такое предисловие включало предложение хорошо знакомого читателям нашего журнала Сурцуква Анатолия Васильевича\* подготовить к опубликованию в журнале «Авиапанорама» специальную серию статей.

Мы согласны с ним, что такие публикации найдут отклик у читателей, и они захотят поделиться подобными интересными и в чем-то полезными воспоминаниями на страницах «Авиапанорамы».

*Текст каждого рассказа будет приводиться в виде, предельно близком к исходному авторскому. Звание и должность в подписи автора — на момент описываемого случая... Повествование — от первого лица, не обязательно члена летного экипажа...*

Итак ... ■

\* <http://aviapanorama.ru/2017/03/nezabyvaemaya-vstrecha-s-legendoj/>,  
<http://aviapanorama.ru/wp-content/uploads/2016/08/053.pdf>,  
[http://aviapanorama.ru/wp-content/uploads/2016/06/75\\_77.pdf](http://aviapanorama.ru/wp-content/uploads/2016/06/75_77.pdf),  
<http://aviapanorama.ru/wp-content/uploads/2015/07/86.pdf>



# ЛЁТЧИЦКИЕ РАССКАЗЫ

**Ведущий серии:**  
**Анатолий СУРЦУКОВ,**  
 генерал-лейтенант,  
 заслуженный военный летчик РФ

## 1. ПОЛЕТ НА «ЧЕБУРАШКЕ». ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ



**Валерий ШАЛАГИН,**  
 полковник

Это было в период второй чеченской кампании, в которой авиация Внутренних войск МВД принимала активное участие. На аэродроме Моздок базировалась отдельная эскадрилья, но для усиления всей авиационной группировки работали с периодической заменой (по ротации дополнительных экипажей), собирая в группировку экипажи со всех регионов. Весна и лето 2000 года для нашей авиации были неудачными. В апреле в районе Лабинска упал краснодарский экипаж, а в мае под Нальчиком — екатеринбургский. Причина одна и та же — переоценка своих сил и возможностей, перегруз вертолета, зависание на предельном шаге несущего винта и как следствие — непреднамеренное попадание в неуправляемое левое вращение. В конечном итоге — потеряли два вертолета Ми-8МТВ-2 и переломали немало народа.

К следующей замене лётного состава мы с шефом принимаем решение: пригласить из Москвы, из ВВИА им. проф. Н. Е. Жуковского, профессора Тихомирова Юрия Павловича — для чтения летному составу лекций по эксплуатации силовых установок именно в жаркое время года.

Я съездил в прославленную академию, переговорил с Игорем Констанди, в ту пору — начальником факультета, и вот профессор Тихомиров в пыльном и жарком

Моздоке уже неделю читает летчикам лекции на достаточно доступном и хорошем уровне.

...В тот день ничего плохого не предвиделось, мы сидели в кабинете командира эскадрильи, вошла Татьяна Леонтьевна — начальник склада вещевого имущества, которая, увидев наши страдания от жары, решила подарить пару маек-тельняшек. Только их примерили — зазвонил телефон.

Искал меня оперативный дежурный по аэродрому. Шеф, улетая на Ханкалу, дал команду на убытие в Москву, как потом выяснилось, с подачи профессора Тихомирова, который спешил успеть в пятницу на дачу. Прощаюсь с двумя Николаями — Пушкаревым и Киршиным, по дороге залетаю в гостиницу за походной сумкой и еду на аэродром.

При подъезде к самолету начался грозовой дождь такой силы, что я даже сомневался, дадут ли добро на вылет. Но с вылетом вопрос был решен заранее, уж очень много народу накопилось в пыльном Моздоке.

Дождь идет как из ведра, гроза висит над летным полем, небо черное, гром гроыхает, а меня встречает командир самолета и докладывает, что самолет к полету готов. Поднимаюсь по стремянке в грузовую кабину, в генеральский салон, а с левой и правой стороны сидят четыре генерала — два наших и два армейских. Места мне в салоне нет, а в грузовом отсеке людей, как кильки в банке — посолить, поперчить, полить томатом...

Мне как-то стало не по себе, лететь до Москвы стоя, и тут бортмеханик самолета прапорщик Толик Емельянов: «Товарищ полковник, садитесь в пилотскую кабину на мой стульчик!».

Начинаем запуск. С вышки запрашивают, пришла ли таможня, если нет, выключайтесь! Выключились. Подошла таможня — пара мордатых военных. Задали несколько вопросов ни о чем и тут же ушли.

Командир снова запрашивает запуск, и получает добро на него, медленно запускает двигатели.

Мимо нас на полосу рулит армейская «Тушка» — Ту-134. Я в сомнении: погода явно нелетная, гроза усиливается, небо черное, как...! Однако через пару минут «Тушка» начинает разбег, и, как истребитель, уходит в черное небо! На высоте триста метров теряем ее из виду. Командир, Миша Фенько, просит разрешение на вырубивание. Да, пожалуйста, отвечают ему! Вот мы стоим в торце полосы, и экипаж готовится к взлету. После зачитывания молитвы (карты контрольных докладов о готовности к взлету), Фенько запрашивает взлет и получает добро.

Теперь, после небольшого разбега, в небо уходит и наш самолет. Попадаем в облака, болтанка просто бешеная, на высоте 1500 метров вверху, в разрывах облачности, замечаем небольшое окно, и командир устремляет туда самолет, который, как пушинку, мотает из стороны в сторону. На высоте около 3000 метров загорается красное табло на приборной доске командира, Фенько оборачивается и долго смотрит на бортинженера самолета, тот показывает двумя пальцами, поднятыми вверх — всё, мол, нормально, видно, ложное срабатывание от болтанки, давай вверх. Командир снова поворачивается к штурвалу, и наш полет продолжается в штатном режиме.

На высоте около 5500 метров мы все еще в интенсивной облачности. Судя по радиообмену, мы находимся где-то в районе многострадального города Буденновска.

Тут я начинаю чувствовать какое-то недомогание. В голове мысли: во-первых, неудобно перед экипажем, если они увидят, что мне плохо, а во-вторых, никак не пойму. В Афгане летали гораздо выше, а тут кондиционер, полная герметичность. Как стыдно! Все, видно, я отлетелся...

Усаживаюсь поудобнее и закрываю глаза, пусть думают, что я сплю! А состояние, тем не менее, становится все более хреновым, начинается дикая боль в сердце, и голова становится такой тяжелой, как в ЗШ-ЗБ (защитный шлем бронированный).

### ИЗ ОФИЦИАЛЬНОГО ДОКЛАДА:

*«На 27-й минуте полета, на высоте около 4000 метров, в кабине пилотов загорелись табло «Пользуйся кислородом». Как оказалось, из-за отказа техники произошла разгерметизация салона. Но летчики, во главе с командиром Михаилом Фенько, на сигнал не отреагировали. Их отвлекли сложные метеоусловия (экипаж как раз обходил грозовые облака). К тому же пилоты решили, что сигнал сработал ложно... Когда самолет набрал высоту 8600 метров, все люди на борту потеряли сознание. Из-за гипоксии — кислородного голодания».*

Недомогание тем не менее нарастает, в голове какой-то бред, а в области сердца боль нарастает с такой силой, что после этого полета я доподлинно понимаю выражение о том, как тянут душу! Боль такая, что открыть глаза становится просто страшно. И вдруг перед глазами включается кинолента про мою жизнь, может даже не совсем правильную, и почему-то изображение идет с пеленочного возраста. Вот я на руках у мамы, вот в детском саду, какие-то совсем забытые моменты жизни... В школу я не успел пойти. Удар по правой ноге внезапно вернул сознание!

### ИЗ ОФИЦИАЛЬНОГО ДОКЛАДА:

*«...Шалагину на ноги упал потерявший сознание пассажир. Поэтому Валерий Геннадьевич и очнулся. В салоне кто-то еще двигался, кто-то лежал без сознания, на полу валялись вещи... В полубморочном состоянии Шалагин направился в кабину и там сначала растолкал бортинженера и бортмеханика».*

Какой там пассажир, в самолете не было ни одного достойного, в смысле веса, человека! Кроме, конечно, Вити Пудовкина, штурмана корабля, именно его светлая голова упала на мой правый ботинок с такой силой, что глаза открылись на ширину приклада! Смотрю — а мы выше облаков, над нами яркое солнце, и пилит наш самолет в его сторону, задрал нос, потому что на штурвалах обоих пилотов лежат их руки, а головы их — опущены вниз! При попытке встать у меня ничего не вышло, видно, из-за недостатка кислорода сил нет совсем! Поворачиваю голову вправо: бортинженер уткнулся в правую приборную доску, а Витя — почти бездыханный, продолжает лежать на моей ноге.

Нет, так не пойдет, еще немного, и нам конец, я это уже где-то слышал!

Каким-то чудом дотягиваюсь до бортового инженера и ударяю его несколько раз по лицу, пока тот не открывает глаза. «Брат, давай что-то делать! Иначе наше дело швах», — едва говорю ему. Спрашиваю, естественно, о баллоне с кислородом. Он слева от меня, показывает глазами инженер. Достая баллон, ну а он — без кислородной маски! Вопросительно смотрю на бортинженера, он из какого-то подсумка достает маску в зеленом шелковом чехле, и медленно пытается развязать насмерть



затянутую капроновую веревку. Я не выдерживаю, и ору матом, чтобы он резал чехол маски ножом, понимая, что будет, если мы сейчас не подышим кислородом! Выпадем в осадок, как мухи в бутылке сладкого вина! Наконец конструкция собрана. «Дыши, Олег! А я минут через пять».

Когда у него появляется нормальное выражение глаз, отбираю маску и дышу сам. Пытаюсь встать, и теперь это получается. Знаками показываю Олегу, чтобы приводил в чувство штурмана. Держась за кресло двумя руками, начинаю поднимать командира корабля. Через несколько секунд Миша открывает глаза, я показываю ему на правого пилота и на штурмана, и опрокинув руку вниз, большим пальцем показываю, что, мол, срочно пошли вниз! Он кивает головой: понял! И тут в голове мысль: если мы, летные люди, в таком состоянии, что же тогда с пассажирами!

Ору летчикам, что пошел в пассажирский салон, и начинаю туда на нетвердых ногах перемещаться. Между пилотской и грузовой кабиной нахожу бортмеханика Толю. Он после пары хлопков по щекам удивительно быстро приходит в себя, воспринимая мое на него воздействие как дисциплинарное наказание. Обиженно заявляет: «Товарищ полковник, я не сплю!». «Толя, я тебе верю, но только бери кислородный баллон и пошли к пассажирам», — спокойно говорю я ему.

Среди пассажиров один из полковников — зеленого цвета. Еще немного, и его на этом свете не будет. Говорю Толику, чтоб оказал ему помощь и возвращаюсь в пилотскую кабину.

От увиденного волосы встают дыбом. Миша даже не думает снижаться, а наоборот, пытается уйти еще выше, штурмана бортинженер удерживает в кресле, отпускать его невозможно, сразу упадет, он, видимо никак не придет в себя!

Командирское решение приходит само собой. Проталкиваю к креслу командира и, взяв штурвал, резко наклоняю его вниз! Только после этого начинается интенсивное снижение. Михаил валится на штурвал, закрывая его своим телом, наваливаясь на мою руку. Удерживаю его одной рукой, другой рукой держу штурмана. Если он завалится, под животом у него АЗС-ы и краны топливной автоматики — тронь их, и с двигателями будет большая проблема! Я, конечно, не ожидал, что Миша выпадет в осадок вот так, но что делать — с правым креном больше семидесяти градусов и с углом тангажа на пикирование более пятидесяти градусов сыпемся к земле, как на истребителе.

От перегрузки и перепада давления боль во всем теле, начинаю тянуть штурвал обратно, но из этого

ничего хорошего не получается. На одной руке Миша, в другой — Витя, земля уже вот перед глазами, все, видно, отлетались...

И тут произошло второе чудо за полет: очнулся второй пилот, и, как курсант первого курса, ни о чем не задумываясь, все сделал на «пять»! Убрал крен и потянул штурвал на себя... Да, если бы не Саша Шиховцев, лежать бы нашим косточкам на ставропольской земле! Я настолько близко увидел приближение смерти, что даже успел попрощаться с жизнью...

С восьми тысяч метров за несколько секунд мы свалились до полутора тысяч метров, и, когда Саша взял штурвал, от перегрузки у меня лопнули барабанные перепонки! Можно только поблагодарить своих родителей и конструкторов самолета Ан-72 за прочность наших конструкций.

Вскоре в чувство начал приходиться весь экипаж. Сразу совещание.

До Москвы не дойдем на этой высоте, не хватит топлива. Миша пытается снова набирать высоту, но я говорю ему, если он поднимется выше трех тысяч — ему конец. А сам иду к пассажирам, народ, по-моему, даже испугаться не успел и не понял, что был на волоске от смерти. Даже Виталик Стреляев — самый «тяжелый» из всех пассажиров, начал приходиться в себя. У Юрия Павловича Тихомирова кто-то умыкнул валидол, пришлось срочно искать, человеку за семьдесят, а тут такие перегрузки. Успокоив граждан пассажиров, возвращаюсь в пилотскую кабину и узнаю, что нас сажают в аэропорту Ростова-на-Дону. Диспетчер аэропорта сорок минут наблюдал все наши выкрутасы и пытался с нами связаться, но увы, никто на связь не выходил, а потом, за пять секунд, что мы падали вниз, чуть с ума не сошел.

На посадку заходили в штатном режиме. Без проблем прошли по коробочке и на посадке нам практически не подсказывали. Когда подрулили к стоянке и выключили двигатели, все вышли на бетонку, а возле нее трава зеленая по колено, я подумал, ну вот, опять повезло...

Подошел ко мне Виталик и сказал, что мы чуть не оставили сиротами пять человек — его детей, жену, мать и отца! Да нет, чуть побольше, подумал я. Анализируя этот полет на протяжении многих лет, я знаю все факторы, приведшие к этому серьезному авиационному инциденту, все предпосылки, всех виновников и думаю, что этого могло бы не быть! Если бы не наше раздолбайство!

И слава Богу — за то, что мы живем на русской земле, а Он нас иногда здорово выручает!

## 2. КАРАКУМСКИЙ КАНАЛ НАД ГОЛОВОЙ



**Валерий АВДОНИН,**  
старший лейтенант\*

Довольно сложная задача, и для неё нужна хорошая погода. А с этим ранней весной в Германии тяжело... Но план выполнять надо... Это ж советские плановые времена!

Вот и решило верхнее руководство перебросить наш полк для ускорения процесса на авиабазу Мары. Есть такое «милое» местечко в «оочень Средней Азии». Аэродром большой, погода всегда устойчивая, летай — не хочу!

А базировалась на данном аэродроме весьма своеобразная авиагруппа из двух эскадрилий. Аналогичная группа есть в США, под названием

«Агрессор» — для имитации действий советских ВВС. Летчики маровской авиагруппы летали, обозначая противника на всех двусторонних учениях и поэтому в вопросах воздушного боя — доки, настоящие воздушные волки!

Вот дали нам каждому по инструктору из этого самого подразделения и полетели мы, во славу божью, со своим ведомым Колей Жосаном (он тоже на спарке и у него — тоже инструктор в задней кабине) в зону отрабатывать воздушный бой.

Однако погода, надо сказать, была в тот день ни то ни сё. Облачность какая-то клочковатая. Поля облачности километров по десять в диаметре были восьмибалльными примерно. Низ — 600 метров, верх — 3000. Вне этих полей — видимость прекрасная, более 10 километров.

Отработали мы в зоне нормально, идём на точку. Получили от Группы руководства полётами команду на вход в круг на 2000 метров, заход по системе и в дальнейшем — снижение от четвертого разворота к первому до 600 м.

Я смотрю разрывы в облачности, чтобы поточнее впи-

саться в развороты по месту. Ведомый стоит слева как приклеенный.

Подходим к четвертому развороту. Вот я увидел небольшой разрыв в облачности, и в нем мелькнули очертания знаменитого Каракумского канала.

Ага, подумал я, сейчас мы туда нырём и как раз будем по месту на четвертом. И только я это подумал, как почувствовал сильный удар по фюзеляжу самолёта, и его крутануло вокруг продольной оси на полтора оборота, т.е. он сделал полуторную бочку, и Каракумский канал «повис» у меня над головой.

Судорожно пытаюсь сообразить, что случилось, попробовал ручкой выправить машину, но ничего из этого не вышло. Самолёт не слушался рулей, самопроизвольно водил носом, ручка вялая, болталась без всякой обратной реакции.

Я только схватился за располагавшиеся между ног ручки катапульты, как услышал сзади хлопок, фонарь кабины ушел, и я понял, что майор-инструктор из задней кабины уже «вышел погулять», т.е. катапультировался!

Ну, думаю, пора и мне! Хлопок, пошло кресло!

Хорошо, что кислородная маска и привязные ремни были притянуты!

Властная сила неудержимо потянула вверх, но, что удивительно, перегрузка, которая в момент выхода кресла достигает 21 единицы, воспринялась гораздо легче, чем на тренировках, где весьма жёстко получал по заднице. А тут перегрузка нарастала как-то более растянуто по времени и поэтому воспринималась легче.

Грохот, удар воздушного потока в лицо и грудь не особо почувствовал, во всяком случае — не очень запомнилось, автоматика сработала штатно, и вот я уже завис в тишине на парашюте.

Силюсь снять «чулки» с лямок, а их нет. Соображаю, что это ж — спасательный парашют, на нем такого чехла на лямках, как на тренировочном парашюте, нет.

С удивлением обнаруживаю, что оказался я почему-то в одних носках. Ботинки сорвало воздушным потоком при катапультировании. Это потом, после таких случаев, лётные ботинки доработают специальными ремешками. Первая мысль моя была: «Ох и драть же будут! За что не знаю, но будут обязательно».

Увидел внизу Каракумский канал. Вспомнил, как во время экскурсии накануне подивился его ширине и глинистым, довольно твердым высоким брустверам.

\* В н.в. — генерал-лейтенант

Представил, как голыми пятками шмякнусь об них. Так это значит, минимум перелома ног не избежать? Судорожно пытаюсь тянуть стропы в сторону от канала. Не-а. Парашют спасательный, для управляемого спуска не предназначенный.

И лечу я к земле на повышенной скорости! Купол-то по площади, в отличие от тренировочного парашюта, меньше! Но Господь Бог, видимо, посчитал, что в один стакан что-то много лезет, и, пощадив меня, позволил чвякнуться в раскисшую от влаги пашню, т.е. довольно комфортно приняв меня в объятия матушки-Земли.

Обернувшись вокруг, с ещё не откинутой назад гашеткой приведения сознания в нормальное, спокойное состояние, обнаружил невдалеке, на деревьях, белый купол другого парашюта.

«Эй, майор!», — закричал я, и удивился тому, что свой голос слышу как будто со стороны. Как звать своего инструктора, я запомнить не успел...

Слышу, и он меня выкликает. Полегчало. Прибежали пионеры с каким-то мужиком. Мужик начал интересоваться, была ли «ядренная бомба» на моем упавшем самолете. А тут и «тыр-тыр-тыр» сверху. Это спасательный вертолёт летит, благо дело происходило всё недалеко от аэродрома. Слава тебе Господи!

Из вертолета первым выскочил врач нашего полка, здоровенный детина — 120 килограммов веса. Схватил меня подмышку и внес в вертолет. Взлетели, оказалось, пионеры успели спереть у меня ЗШ. В вертолете спрашиваю инструктора-майора:

- Что это было? Я не понял.
- Мы столкнулись с кем-то, отвечает.
- С кем?
- А хрен его знает!

Майор рукой закрывает левое ухо, из-под ладони кровь течет.

Спрашиваю:

- Что там?
- Ухо на хрен оторвало!
- Дайте гляну!

Посмотрел: надорвана мочка. ЗШ был не плотно застегнут, вот и надорвало мочку застежкой.

Через несколько минут на бетоне аэродрома нас уже обнимает мой комэска.

После выражения бурной радости, что мы остались живы, командир спросил о том, как же это мы умудрились столкнуться с ведомым?

Отвечаю ему, что нет, я его видел, он стоял слева в момент начала разворота, удар был справа — да вот и сам Коля бежит!

Тут начальник откинул челюсть вниз и выразился в том смысле, если не приводить все междометия, что, мол, а что же это было?

А было следующее. Одновременно к четвертому развороту круга подходила другая спарка на той же высоте. Тогда ещё, в семидесятых, не было понятия РБЗ (руководителя ближней зоны), а был на РСП

(радиотехнической системе посадки, локаторе ближнего действия) специально выделенный офицер с радиостанцией, который и должен был предотвратить сближение нашего самолёта с этим.

В результате киль нашего самолёта рубанул по носовой части этой спарки. У нашего самолёта отлетела вся задняя часть, а у того — передняя. Оба пилота при этом погибли... Инструктор-майор, сидевший у меня в задней кабине, за мгновение до столкновения увидел стремительно приближавшийся самолёт.

Он понял, что сделать уже ничего нельзя и катапультировался.

А нас всех потом крутила за все места комиссия по расследованию лётного происшествия. Всё-таки гибель людей... Нервов повытянули немало, но что толку... Людей не вернёшь... Пытались навесить на нас неправильную установку высотометров.

Были там на самолётах МиГ-21 определённых серий свои особенности. Особенно в тот период нас крутили, когда самописец системы объективного контроля никак не могли найти. Его, накопитель САРПП-12, нашли всё-таки, но через месяц!

И что характерно, зная, что по материалам расшифровки мы все сделали правильно, выдержав заданную высоту абсолютно точно, «комиссионеры» продолжали нас давить, не ослабляя хватку!

Уж больно соблазнительна всегда мысль обвинить в случившемся лётчика!

Ну посудите сами. Если признают лётчика виноватым, то выпускают информационный бюллетень, потребуют изучить в частях «случившийся случай», ну там, дополнительные занятия провести потребуют, ну зачёты принять, ну, самое сложное — организовать проверки в полётах по данному виду подготовки с записью в лётную книжку... А вот, если выяснится, что с техникой не так?

Это ж надо продолжать искать виноватых, специальный бюллетень выпускать, останавливать полёты на самолётах данного типа, организовывать контрольные осмотры таких систем, которые привели к отказу и сопутствующих систем, которые могут так же привести к подобному отказу. Ещё и выполнять доработки на всех самолётах данного типа во всех частях...