

18+

Геннадий Юдин



ЗАПИСКИ ЛИДИРОВЩИКА

Геннадий Константинович Юдин

Записки лидировщика

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=54033534

ISBN 9785449867445

Аннотация

Уважаемый читатель, если Вы интересуетесь авиацией, я надеюсь, Вам будет интересно узнать некоторые интересные стороны лётной работы, скрытые от посторонних глаз. Конечно, это не перелёт Чкалова и Байдукова через Северный полюс в Америку, опасности упасть в Северный Ледовитый океан не было. Но всё-таки это приключение, для нашего цифровизированного века.

Содержание

FERRY FLIGHT – ПЕРЕГОНОЧНЫЙ ПОЛЕТ	7
День первый	8
Анатолийское сидение	16
Конец ознакомительного фрагмента.	24

Записки лидера

Геннадий

Константинович Юдин

© Геннадий Константинович Юдин, 2020

ISBN 978-5-4498-6744-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Заметки штурмана

Геннадия Юдина

или

Воздушные приключения российских пилотов

в Африке



Если кто помнит, то где-то в 70х годах прошлого века (вот странно звучит, как в какой-то древней исторической книге или научном трактате) в кинотеатрах народ толпами валил посмотреть кинокомедию «Воздушные приключения». Где brave герои-пилоты начала двадцатого века на фанерно-полотняных самолетах героически пересекают Ла-Манш, преодолевают пространство и время, а французские пилоты покоряют женщин и издеваются над немцами, летающими по инструкции. Романтическая такая история. И конечно я бы тоже не поверил, что такие приключения в духе Индианы Джонса возможны в конце два-

дцатого века, если бы сам не попал в такое приключение. Поэтому, когда я вспоминаю эту историю, мне так и хочется сказать словами одного персонажа: «когда я служил под знаменами герцога Кумберлендского (UNITED NATIONS)...»

FERRY FLIGHT – ПЕРЕГОНОЧНЫЙ ПОЛЕТ ПРЕДИСЛОВИЕ

В июне 1993 у меня началось большое воздушное приключение, ну прямо как в фильме с таким же названием.

1993 год, июнь, славный Росвертол со своими партнерами выиграл тендер на обеспечение миссии ООН в Сомали вертолетами МИ-26. т.е. обслуживать миссию ООН, а на самом деле спасать от самоуничтожения одну из стран центральной Африки. Ну, а заводу в это смутное время надо было не загнаться, сохранить персонал и выплачивать зарплату работникам.

Пришлось работать с многонациональными силами ООН и армией США для спасения этого африканского народа, тем более что платили по российским меркам неплохо (учитывая, что летели в зону боевых действий).

И вот, 25 июня, четыре МИ-26 с экипажами, техсоставом, командором пробега (директор Вертолсервиса, он же денежный мешок пробега – Игорь Юрьевич Шмидт) и двумя лидеровщиками вылетели из Ростова на Дону по маршруту: Ростов – Краснодар – Анкара – Анталья – Каир – Адис-Абеба – Джибути – Могадишо.

День первый

Вылетали с заводского аэродрома, расположенного прямо в городе. Провожало много народу и начальства – миссия ООН, мероприятие непростое и даже почетное. Наконец вся суэта закончилась, техники закрыли все лючки, экипажи расселись по машинам, и четыре вертолета строем пеленг прогрохотали над городом и Доном в сторону Краснодара.

За полтора часа долетели до Краснодара, и застряли на 4 дня – оказывается, нет разрешения российских авиационных властей на этот перелет! Экипажи уселись за «застольные игры», а крупные специалисты за шиш-беш – надо же как-то время убивать!

На пятый день сидения, лежания и гуляния по Краснодару разрешение получено, и после обеда (в самую жару за 35°), мы вылетели на Анкару.

Через пятьдесят минут появляется крутой, обрывистый и горный турецкий берег, тоже очень красивый. Только береговая черта очень узкая, сразу горы и на склонах вплотную прилепились дома под красной черепицей. Около береговой черты природа роскошная, зеленая, радует глаз, ну а дальше уже не то, хотя – все равно красиво. Солнце закатилось на северо-запад, поближе к горизонту и в синей дымке показалась Анкара. Вон и аэродром уже видно. Вечером в Анкаре рейсов мало, нам никто не мешает и мы никому не мешаем. Быстренько заходим на посадку и заруливаем на перрон. Вторую пару поставили на другой перрон, рядом стоянки заняты.

После кабинного шума кажется, что в аэропорту Анкары тихо, как в деревне. Все почему-то радуются, что долетели до Анкары, как-будто все страшные препятствия и трудности остались позади. Ну, теперь долететь до Анталы и там отдых. Делов то – на два часа полета. Все-таки вертолет – это вам не быстрокрылый самолет, средняя скорость 200—250км/ч. Да ведь погода замечательная, сейчас мы мухой в Анталю – и на отдых.

Подъехали супервайзер (контролер и координатор обслуживания на перроне) и топливозаправщик, техники начали заправлять и обслуживать машины. Мы вместе с командиром и менеджером перелета И. Шмидтом сели в машину супервайзера, надо ехать в АДП подавать флайт-план на Анталю. Заехали посмотреть на вторую пару машин.

Ндааа, стали они на стоянку неудачно! Головной вертолет стоит так, что при выруливании может зацепить осветительную мачту. Предложил командиру вертолета, красавцу в ЗШ и испытательном комбезе, вызвать тягач и отбуксировать вертолет на место запуска. Зачем рисковать.

Командир – летчик-испытатель из ЛИИ им. Громова, рассказал мне кто я такой (типа молодой щегол который под стол пешком ходил когда он покорял воздушный океан). Пришлось объяснить ему, что по сравнению с ним, опыта полетов у меня больше как минимум в 5 раз. Пригласил старшего летной группы и Шмидта. Все показал и рассказал. Командир еще раз рассказал кто я такой, старший группы с обидой сказал – ну мы же не какие-то штафирки, а летчики-испытатели.

Мне уже все это надоело и пришлось разъяснить что я всех их очень уважаю и беспокоюсь только о безопасности полетов, и что тягач за 200 долларов дешевле всяких неприятностей. Руководитель лётной группы заверил – вырулят. Пришлось согласиться и сообщить всей команде, что в таком случае ко мне, как штурману-лидирующему, никаких претензий в случае какого-либо инцидента не может быть. И мы поехали в АДП. Изучили погоду в Анталье и по маршруту, подали ФПЛ, и поехали назад.

Внутренний голос все еще не мог успокоиться, и я попросил супервайзера заехать на стоянку второй пары. Попробовал еще раз убедить всех вместе, но безрезультатно. Второй

лидировщик, Анатолий, тихо буркнул в ухо – да хрен с ними, ты же видишь – герои. Выслушав еще раз разъяснения, кто я такой, с чувством выполненного долга поехал на вылет.

Быстренько погрузились в гвинтокрылый пецелап, запросили запуск, руление. Быстренько взлетели и развернулись на Анталию. Через 10 минут полета второй пилот сообщил, что меня просит на связь лидировщик второй пары. Перешел на вторую станцию, вызвал Анатолия, и он сообщил, что при вырубивании задела винтами мачту, выключились, осмотрели машину и конечно лететь не могут – лопасти разбиты. Правда, ротор вроде цел. Сообщили о происшествии менеджеру перелета и спросили, какое решение принимаем. Игорек сразу принял решение, Анатолию пересесть на целый вертолет и лететь за нами, а поврежденный вертолет остаётся для восстановления в Анкаре. Сообщил Толику решение и через 10 минут мы уже слышали его позывные на частоте Анкары.

Хотя Турция не самая южная страна, но сумерки после захода солнца очень короткие и вот уже сумасшедшее звездное небо. С земли такого не увидишь, звезд намного больше. Млечный путь яркий и раза в два больше чем с земли— впечатляет, падающий метеор светит как новогодний бенгальский огонь. А внизу светятся россыпи огоньков, турецкие деревеньки и городки – романтика, е-мое.

Вот уже и Анталия сияет на берегу моря. Бортов на заходе нет, и мы спокойненько садимся и заруливаем на перрон.

Подъехали все службы, заправились, обслужились и на автобусе в аэропорт. Сразу пошли во фри-шоп. Взял пару бутылочек виски и уселся на кресло, все равно ждать Анатоля. В голову лезут всякие дурные мысли. Как повернется дело дальше? А то получишь по шапке ни за что. Подошел совсем грустный Шмидт. «Ну ты». Ага, как та обезьяна, что сидела на ветке и ее же пилила, а потом удивилась.

О, сели! Заруливают. Минут через 20 во фри-шопе появляется мрачный Анатолий. Укладывает свои сумари около меня и бормочет: «Ну, как ты и говорил – настоящие герои в ЗШ (защитный шлем). Я за вискарём».

Дождавшись, пока третий экипаж закупит гореутолитель, грузимся в несколько такси и едем в отель. Отель, хоть и три звезды, но чистенький, уютный, номера на двоих достаточно просторные (в ухо соседу храпеть не будешь). Быстренько в душ, одели шорты, бутылку виски на стол, сало, лук, черный хлеб (мы не англосаксы – виски разводить содовой не будем, ну может лед добавим). Налили по полстакана, посмотрели друг на друга и выпили со словами – ну, чтобы обошлось...

Только налили по второй, как в дверь забарабанили. Заходи, открыто! – объявил Анатолий. В номер вошел Игорь Юрьевич Шмидт, и замер перед столом. А в глазах немой укор и вопрос – а как же я??!! Толик молча налил еще один стакан. Опять молча выпили, уже втроем. Игорь открыл было рот, но Толик быстро налил еще, раздал стаканы и по-

сле третьего стопаря торжественно объявил – а теперь триндите!! Я заявил, что еще в Анкаре все что думал – сказал, а теперь пусть более опытные и более умные товарищи берут флаг в руки и ведут вперед – к сияющим вершинам. Игорь согласился взять флаг в руки только после того, как мы допьем бутылку, мотивируя это тем, что это может помочь мыслительному процессу. Только мы поставили стаканы, как в дверь раздался стук.

Заходи, если добрый человек! – заявил Игорь. В дверях появился руководитель лётной группы с бутылкой виски в руке. Подошел к столу, поставил бутылку на стол и развел руками. Я тоже развел руками, Толик открыл бутылку и развел руками. Все выпили и захохотали. Ну, значит, стресс снят.

Шмидта озарило, и он потребовал, чтобы я срочно звонил в Ростов в свою авиакомпанию и срочно заказывал рейс на Ан-12, везти лопасти в Анкару. Показал ему часы – час ночи!!! Все спят!!! Ждем восьми утра и звоним! Игорь согласился и убежал со словами – я быстренько! Вернулся действительно быстро, мы с Анатолом даже не успели высказать руководителю полетов группы все наше восхищение опытом и героизмом летчиков из ЛИИ им. Громова. Ведь чтобы так точно рубануть по мачте, нужен идеальный глазомер, у военных это называется летчик-снайпер. Я не выдержал и поинтересовался – за мачту кто платить будет? Меня успокоили, мачта практически не пострадала, так, зазубринка. И тут

с удивлением я увидел на столе бутылку ликера Бэйлиш, Игорь принес. Как я понимаю, это десерт. Смертельный аттракцион – полирнуть литр виски ликером. Будут жертвы! Поэтому сделал вид, что мне уже совсем хорошо и я засыпаю. Прикрыл глаза, прилег на койку и под разбор полетов заснул.

Анатолийское сидение

Проснулся от стука. С трудом встал и открыл дверь. Опять Игорь! Да возбужденный такой.

Так, срочно звони в Ростов, срочно самолет....,

Я глянул на часы – боже, только четыре часа ночи. Опять пришлось показывать часы и объяснять – спят усталые игрушки, дядьки спят, и усталый наш директор тоже спать!!! Восемь утра приходи, да?!!! А лучше в десять!!! Упал в кровать и вырубился...

Вскочил от стука в дверь. Снова Игорь!!!

Давай – звони, срочно!!!

Глянул на часы – 5 утра!!! Ты что – сдурел? Все спят!!! На этот раз он не ушел, а сидел и ждал до 6.00 – бу-бу-бу-срочно надо звонить, бу-бу-бу. Понятно, в такой ситуации ему не позавидуешь. Где-то в 06.15 позвонил в Ростов, думаю, наш обеспеченец Петрович уже собирается на работу. Точно, уже не спит. «Ты что так рано, соскучился?»

«Нет – это наш лучший друг Игорек соскучился, сейчас все расскажет».

После решения всех вопросов по перевозке запасных лопастей и бригады для ремонта, повеселевший Игорек предложил полечиться пивом и обсудить вопрос о дальнейшем перелете. Ой, какое холодненькое пиво, да как же хорошо! А вдвойне хорошо, что никто ковыряться в этом инциденте

не будет, заводу это оччень не надо. Ну, стукнули, ну повредили – пустяки, дело житейское, жертв нет – усё хорошо! Конечно же, после пива никто ничего обсуждать не стал, а все попадали досыпать. В пять часов пополудни был разбужен братьями по оружию, которые обрадовали – что есть еще порох в пороховницах и виски в бокалах. Робко поинтересовался насчет дальнейшего перелета и будет ли предполетный отдых, ведь алкоголь плохо влияет на организм человека.

Меня успокоили, будем сидеть в Анталье 2—3 дня, ждать решения по перелету. Тут же предложил поехать и выкупаться в Средиземном море, но был не понят. Ну да. Виски на столе, а мы в море купаемся, грязный извращенец. Ведь после такого стресса надо лечиться и долго-долго, иначе мало ли что!! Сторговались на том, что завтра с утра – на море!

Вечер прошел в философских беседах о видах и качестве виски и о преимуществе хорошего украинского самогона над виски. А также о том, что разбавлять такие напитки могут только злобные англосаксы, которые хотят, чтобы у славян черви завелись....

Урааа! Солнечное прохладное утро, быстренько на море, пока не жарко добираться. Вот и бухта где стоят яхты и прогулочные катера, вход в бухту через старинные крепостные ворота. Наверняка через них ходили и древние греки с древними римлянами и не такие древние янычары. Старая крепость выглядит для своего возраста неплохо, умели римляне строить. Да и место под крепость выбрано правиль-

но. Высокие, обрывистые скалистые берега, здоровенные валуны у берега и в море. Нашли в сторонке от стоянки яхт нормальное место – и в прозрачное ласковое море.

Красота! Вода просто шелковая, теплейшая, гораздо солонее черноморской. И до вечера практически не вылезали из воды. На обратном пути прошли через торговые ряды с золотом и всем остальным ширпотребом, как говорится глаза попочить и кошелек помучить. Ну и конечно выпить кофе по-турецки и холодненького пива. Очень жарко конечно, за 30. Скорее в отель, под кондишен.



Древняя крепость в морском порту Анталы



Экипаж на отдыхе в Анталье

Чуток полежали и на ужин, попробовать турецкую кухню. Турки молодцы: море фруктов, овощей, да и шведский стол богатый – и рыба и мясо в разных видах, а баранина – в России, да и в нашей Средней Азии я такой не пробовал. Ну а уж все эти турецкие сладости и мужиков заставили посидеть за кофе подольше.

Осоловевшие после ужина, начали уточнять ситуацию. И выяснилось – лопасти еще не подготовили, да и разрешение на перелет Ан-12 будет только через два дня. Насчет разрешений по маршруту для дальнейшего перелета МИ-26 – тоже проблема – а нету их!!! Тоже пару дней ждать! Ну и хо-

рошо – погода шикарная, море теплое, пиво ледяное, гостиница уютная и кондишен работает. Завтра – опять на море!

И тут пришли штурман и командир моего экипажа.

«О, как удачно! – заявил штурман, – и менеджер здесь.»

«Соскучился, что ли?». Пошутил Игорек.

«Ага, очень» – сообщил капитан. Штурман разложил на столе карты и какие-то расчеты.

В общем, ситуация такая – по заявленному маршруту через Эфиопию мы лететь не можем, горы высокие. Температуры высокие, загрузка большая, не сможем набрать безопасную высоту для пролета горной местности. Ха-ха-ха.

А как же вы рассчитали перелет??? А мы в мае должны были лететь, тогда было нормально!!!! Зашибись!!!!

И что теперь???

А ищите маршрут, считайте техвозможность и будем всех радовать этой новостью. Так как решение такого сложного вопроса требует применения стимулирующих средств, а также надо успокоить нервы от полученного стресса (надо же так облажаться, что теперь ооновцы скажут?) – то на столе появилась бутылка виски. Понятно, что решение вопроса передвинулось на утро.

Утро смеялось, море плескалось, а мы вчетвером (Толик, Саша, капитан нашего вертолета и я), сидели в номере разложив карты, и выискивали маршрут в облет Эфиопии.

В результате определили, что лучше всего подойдет маршрут Анталья – Каир – Луксор – Хартум – Асмара – Джи-

бути – Могадишо. Теперь надо всем это сообщить, выслать маршрутную часть и ждать разрешений.

Позвали Шмидта и показали новый маршрут. Он почему-то решил, с канадским агентом, обеспечивающим перелет, должен разговаривать я. Полчаса по телефону препирался на английском с директором этой компании. Наконец он понял, что выход только один, и выразив всевозможное неудовольствие, попросил выйти на связь через пару часов. Но, сам позвонил через минут сорок в наш номер. Продиктовал телефоны в Монреале и сказал, что все вопросы решать через джентльменов из Sky Link. И чтобы звонили немедленно. Тут же позвонил и долго объяснял кто, что и зачем. Понял, что плохо понимают мой английский и уже начал сам себя критиковать за плохое знание языка и произношение, как из Монреаля раздался вопрос – кто я и откуда. Объяснил еще раз что я – штурман-лидировщик из России.

«Слава Богу» – раздалось в трубке по русски – «а то я тут ни хрена не понял, давай теперь рассказывай в чем дело».

Опаньки, наши люди в Монреале. Пришлось по новой все рассказать.

О«кей, радостно сообщил собеседник. Вышли по факсу заявку, новый маршрут и звони через пару часов, спроси Николая, что-нибудь уже будет известно. Раз уж день пропал, на море не идем, отправились обедать. Так быстрее дождемся назначенного агентом времени.

После обеда дозвонились до Монреаля и выяснили, что

надо ждать пару дней получения разрешений, т.е. звонить завтра вечером и что-то будет. Ну и ладно, значит завтра с утра на море. Отдых на море удался: солнце сияло, море смеялось, мы купались.

День восьмой: Анталья – Каир – Луксор



Анталья – Каир – Луксор

Наконец-то получили разрешение, но только до Каира. С указанием лететь до Каира и если надо, ждать в Каире. Быстренько собрались и в аэропорт. За час уладили все формальности и несмотря на жару под 40° , вперед – на Каир. Средиземное море блестит как зеркало – штиль. Слева проплывает коричневый Кипр, родина Афродиты.

Вот уже показалась дельта Нила, море стало из бирюзового – желтым. Пролетели Александрию, раскинувшуюся в дельте. Вот и Каир – однако, громаден. С высоты все какое-то рыжее и пыльное. Из-за пыльной дымки видимость ограничена и все прелести Каира с высоты рассмотреть не удалось.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.