

Перелет на Итуруп на вертолетах

Двадцать лет назад мне посчастливилось участвовать в беспрецедентной операции. Задача стояла двумя вертолетными группами магадачинского и среднебельского полков из состава отдельной десантно-штурмовой бригады (Магдагачи, Амурская область) перебазироваться на о. Итуруп и отработать действия по выброске десантов (десантники летели на самолете Ан-12), захвату аэродрома и т.п. Нужно было подтвердить, что подобные «прыжки» вертолетных групп на 1500 км и более в принципе возможны.

ПОДГОТОВКА

Начиналось все как обычно: давай вертолеты, а экипажей нет (из 48 бортовых техников на Ми-24 по списку только 6 из них, 2 – в отпуске, остальные 21 – в Афгане, 14 – уехали на замену ГСВГ и 7 – «молодняк», только что пришли). Группу собирали по крупицам: часть из магадачинского транспортного вертолетного полка, часть из среднебельского боевого вертолетного полка и остатки из белогорской отдельной вертолетной эскадрильи.

Чтобы каким-то образом передать дух того времени, просто приведу записи из старой рабочей тетради после завершения очередных полетов.

«Недостатки по СНО: пожарная машина – нет пены, аэродромный подвижный агрегат – без тормозов, топливозаправщики – грязны, воздухозаправщика – нет, боеприпасы вывезли с опозданием, рулежки грязные...

Недостатки по АТ: Ми-24 № 04 – колебания давления масла в двигателе (до 2 кг/см²), № 06 – «раздело» стабилизатор, № 14 – повышенная вибрация левого двигателя, № 16 – неуборка шасси, Ми-8Т № 54 – малы обороты НВ (93%), № 60 – отказ гидросистемы, несброс АБ, № 62 – на пленке нет параметра крена, № 67 – не запускается правый двигатель...»

Конечно, отказы устранили, личный состав распределили и проинструктировали, пополнили техаптечки, чем могли, оформили документы.

ПЕРЕЛЕТ

Начинался, прямо скажем, не совсем удачно. Уже в ходе предполетных указаний, когда все было готово, доложили, что у одного из вертолетов Ми-24 разрушился гибкий валик привода регулятора оборотов свободной турбины двигателя ТВЗ-117. Больше подготовленных «двадцатьчетверок» не было. Решение напрашивалось само собой – менять и вперед. Кроме неприятностей (почему? что теперь будет?), разрушение валика имело еще и положительные «политические» последствия. Замы, помы и прочие многочисленные наблюдатели и проверяющие вдруг решили не лететь. Они выскочили из уже запустившейся «восьмерки» со словами: «Будешь старшим!»

Группа запустилась и «молотила», ждала. «Вилки» в оборотах двигателей у Ми-24 после замены валика не было, и мы решили взлетать. 12.00. Взлетали парами.

В воздухе было спокойно, в эфире рабочая обстановка, все экипажи прошли Афган (некоторые по несколько раз) и по пустякам не дергались. Первая остановка 15.10. Обор – комариный рай, из достопримечательностей только взлетно-посадочная полоса и болото, в котором были видны останки упавших вертолетов. Как они тут летают? В голове вертелась только одна мысль, чтобы никто не завалился в яму и колеса не оторвал. Не помню, ел или не ел, главное, что в 17.30 все взлетели нормально.

Следующая остановка – Поставы, 19.45. Моряки встретили холодно. Загнали вертолеты на кулички на небольшой пятачок и дали на всю группу один топливозаправщик «семь с половиной» без света (не работало светотехническое оборудование). А нужно было в каждый борт долить от 1500 до 2500 литров, вот и считайте, сколько мы сделали рейсов.

12.50 Прямо по курсу – Сахалин. Предстояло лететь над водой. Для сухопутчиков достаточно необычное ощущение, когда кругом вода. Первые пять минут было неуютно, несмотря на жилеты. О том, чтобы садиться на воду, никто не думал, но с напряжением вслушивались в радиообмен. Мне казалось, что сквозь эфир я вижу эти напряженные лица, как они тайком курят (курить на вертолете запрещается) и стряхивают пепел в стаканы из-под НУРСов.

Ново-Александровск встретил в 14.45 отличным травяным покрытием, садились словно на футбольное поле, заправились быстро. На одном борту пришлось менять масло из-за альтакса (присадка выпала в осадок). Несмотря на то что снабжение на островах не очень, помогали всем миром: быстро нашли кладовщика, банки с маслом, подвезли – заправил. Удивительно, в очередной раз убедился в странной закономерности: чем дальше от центра, тем лучше люди...

17.50. И опять вперед. Впереди это магическое название, известное лишь из школьных уроков географии и периодических политических заявлений юго-восточного соседа – Итуруп. До конечной точки нашего маршрута оставался всего один прыжок.

Практически сразу же после взлета с Сахалина нашу группу встретил японский самолет РЛЮ Е-3А. Вел себя японец, как старый знакомый, – поздоровался (покачал плоскостями) и пристроился параллельным курсом. Так и пошли под присмотром. Мы смотрели на них, они на нас. Каждый делал свою работу.

Итуруп. 19.50. На «Буревестник» заходили со стороны океана. В те времена там базировались пэвзошники. В воздух подняли пару МиГ-23, и наш японский друг, в очередной раз взмахнув плоскостями, исчез так же неожиданно, как и появился. Взлетно-посадочная полоса достаточно длинная, сели группой. Заруливали нас в конец полосы в район дежурного звена. Выключились. Открылась дверь. Ну, здравствуй, Итуруп!

За время перелета поднакопились проблемы, поэтому на следующий день была предварительная подготовка, затем, как положено, парковый день, и закрутилось: полеты, подбор площадок, высадка десанта. Летали много. Командиры постоянно «рвались в бой».

«Ветровой». Потом был бросок на другой конец острова. Никогда прежде я не видел такого аэродрома. На «Ветровом» песчаная полоса начиналась у воды и заканчивалась у воды. На посадке сначала касаешься колесами Тихого океана, небольшой пробег – и останавливаешься в Охотском море. Впервые за несколько лет «Ветровой» принимал такую большую авиационную группу. Наземная команда состояла из одного прапорщика и четырех солдат. Они были как одна семья. Добрее людей больше не встречал.

На следующий день наши бросились в горы собирать коренья и наткнулись на заброшенный японский аэродром времен Второй мировой войны. Площадка из бетонных плит сохранилась до наших дней. Странно, зачем здесь, на вершине, площадка. При такой переменчивой погоде и примитивном авиационном оборудовании начала прошлого столетия посадку произвести невозможно. Тогда зачем японцы строили, мучились, таскали бетонные плиты наверх? А разве непонятно. Сюда не возвращались! Взлет, удар по кораблям – и обратной дороги нет. Аэродром для камикадзе. Спускались с горы со смешанными чувствами, как же они взлетали, зная, что обратной дороги нет... На Итурупе японцы потрудились на славу, все строения спустя столько лет были в удовлетворительном состоянии.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Когда пришло время возвращаться, погода как специально испортилась. Для местных ничего удивительного, на Курилах она портится каждые 15 минут. Люди годами не летали в отпуск на материк: туда месяц, обратно месяц. А нас даже несколько дней побаловала. Однако погода не на шутку портилась, приближался ураган. «Буревестник» мог закрыться надолго. Нужно было срочно уходить. Просидели почти целый день и уже потеряли надежду, но командиры нашли таки «форточку» и в 16.20 мы выпрыгнули.

Обратно возвращались в облаках, под нами – сплошная белая поверхность. Когда заходили в Ново-Александровске, ничего не было видно. Прыгали вниз, как с вышки в бассейне, вынырнули – и открылась знакомая зеленая площадка. Сели в 19.10, казалось, повезло, слава богу, убежали от урагана. Не тут-то было. Пришло сообщение, что этой ночью ураган накроет Сахалин. Было принято решение на всех вертолетах, кроме Ми-6, снимать лопасти и крепить на земле. Представьте себе на трех десятках винтокрылых машин при помощи обыкновенной швартовки, молотка, выколотки и пассатижей экипажи из 5 человек летчиков и технарей в течение двух часов сбросили лопасти НВ и РВ и закрепили вертолеты.

Как ни готовились, ураган накрыл внезапно. Мгновенно зеленая лужайка аэродрома превратилась в черную. Дождь лил, как сумасшедший, залил весь Сахалин и нас вместе с ним. Ветер ломал деревья, сносил крыши. Непогода бесновалась всю ночь и следующие сутки. А утром 1 сентября небо было ясное, светило солнышко как ни в чем не бывало. Нужно было вешать лопасти и облетывать машины. И опять все работали как единый механизм, ни единого слова подковырки, недовольства, понимали с полуслова. Итоги полуторасуточного кошмара оказались на удивление незначительными: один борт трясло, еще на одном отказал гидравлический кран.

С лопастями все ясно (перепутали), а вот запасного крана не было ни у нас, ни у местных. Пришлось снимать с местной «восьмерки». Бортовой техник, словно Матросов, грудью встал на защиту своего вертолета: «Не дам, не вернете!» Пришлось садиться на телефон и поднимать весь Хабаровск на ноги. В конечном итоге кран сняли, поставили, сделали круг и в 18.45 пошли на материк. (Кстати, должок мы сразу же вернули после возвращения.)

Погода была нормальная, заправка позволяла, и мы пошли прямо на Обор. Сели в 19.50 (по сахалинскому времени). Однако нужно торопиться, светлое время заканчивается, а нам еще больше трех часов до Средне Белой «пилить». Отказов не было, а если и были, все мыслями были уже дома. 20.35. Скорей взлетаем.

В Средне Белой садились уже впотьмах. На родном аэродроме знаешь каждую кочку и тем не менее, когда поднялся на КДП доклад в Хабаровск, как теперь говорят, «онлайн» шел по каждому борту: произвел посадку 121, 122, 123... не переставал волноваться за ребят. На вышке, напряженно вглядываясь в черную мглу, искал глазами очередной маячок и думал, какое слово хорошее – «приземлился» (вернулся на землю!). Только после того как бетонки коснулись колеса крайнего борта, стало ясно, какое большое дело мы сделали. Три десятка бортов на Дальнем Востоке, несмотря на непогоду и отсутствие должного обеспечения (запасных частей и агрегатов, средств наземного обеспечения, керосина), сумели доказать, что наши вертолетчики в любое время могут перепрыгнуть через Сахалин и достойно отработать.