



Олег Бажанов

г. Москва

Лётные традиции

Экипажу майора Иванова приходилось выполнять полёты на патрулирование дорог, ведущих в горы. Иванов брал на борт спецназовцев и летел в обозначенный район контролировать дороги. Боевики, отеснённые к горам, могли получать подкрепление и боеприпасы, доставляемые только автотранспортом. Экипажам вертолётов ставилась задача на обнаружение такого транспорта. Если это была одиночная машина, её захватывали или уничтожали. А если обнаруживали колонну машин боевиков, то тогда вертолётчики вызывали и наводили самолёты-штурмовики. Одну такую, идущую в горы колонну на глазах Иванова снайперски разнесла пара «Су-25», превратив пять гружёных «Уралов» в пять дымных факелов.

Вскоре двум экипажам – Иванова и Ильяса Мингазова – командир эскадрильи поставил задачу на подготовку к полёту в глубоко горный район Чечни, не занятый нашими войсками. Цель операции держалась в секрете, и лётчики узнали о ней только в день вылета.

Пара Иванова, как уже ходившая однажды в этот район, придавалась отряду вертолётов «Ми-8» авиации МВД, усиленному шестью экипажами вертолётов огневой поддержки «Ми-24», для выполнения операции по эвакуации отряда спецназа МВД, заброшенного в тыл юго-восточной группировки войск сепаратистов.

Задачу на вылет вместе с командирами эскадрилий и командиром отряда ставил полковник внутренних войск.

Всего в смешанном отряде насчитывалось восемь транспортных «Ми-8» в сопровождении шести вертолётов-штурмовиков «Ми-24». Видимо, в районе цели ожидалось сильное противодействие, или же отряд спецназа выполнял очень важное задание, если за ним посылались такие силы.

Каждый экипаж хорошо знал свою задачу. Район цели лётчиками и штурманами был изучен досконально. Вёл отряд командир эскадрильи МВД. Пара Иванова с десантом на борту возглавляла группу, а вертолёты огневой поддержки тремя парами шли позади и выше основной группы, выполняя задачу прикрытия. Предстоящее задание вопросов не вызывало.

Иванов уже собирал планшет с картой, когда услышал обращённый к нему возглас командира эскадрильи:

– Александр, твоя пара с десантом – в прикрытии, как резерв. Без посадки. Понял?

– Без посадки? – переспросил Иванов несколько удивлённо, потому что это кардинально облегчало задачу: посадка группы в горах на незнакомую площадку сродни цирковому номеру.

– Посадка – только в случае крайней необходимости, если спецназ на земле будет связан боем, – подтвердил комэск. – Пусть садятся наши коллеги из МВД. Это их задание.

– Командир, может, для подстраховки одному нашему борту с десантом сесть? Я сяду, а Мингазов – в резерве.

– Делай, как я сказал! – отрезал командир эскадрильи.



Иванов помнил этот вылет. День для полёта в горы выбрали не очень удачный: шедший всю ночь дождь кончился, но облака, вопреки предсказаниям метеорологов, уходить за горизонт не желали и к моменту вылета висели над аэродромом восьмибалльной рваной кучёвкой. Но начальство не стало отменять вылет, тем более что синоптик пообещал уменьшение облачности над районом эвакуации.

Группа взлетела в точно назначенное время. Пробив облачность, вертолёты заняли установленный боевой порядок и взяли курс за ведущим. По заданию радист спецназа должен был в определённое время включить радиомаяк для вывода вертолётов на отряд.

По предварительным расчётам, выполненным штурманами на земле, лететь группе предстояло сорок пять минут, но приборы показывали путевую скорость больше расчётной. Это означало, что на пути к цели вертолётам помогал попутный ветер. Значит, на обратном пути тот же ветер станет их врагом.

...Что-то ускользало из общей череды событий. Но что? Иванов поминутно запомним тот полёт. Ещё на земле, глядя на серые тяжёлые облака, он думал, что вылет, наверное, перенесут на завтра.

– Не полетите сегодня. Готовьтесь зачехляться! – как бы угадывая его мысли, прокомментировал погоду подошедший на стоянку техник звена.

– Для рождённого ползать всегда погода нелётная! – хмуро пошутил правый лётчик Иванова. – А мы – полетим! Вот увидишь.

– Просите у Бога милости, оптимисты, – мрачно посоветовал техник и ушёл по своим делам.

Вот оно что! Иванов вспомнил: в то утро он надел нательный крестик. Обычно этот крестик хранился в удостоверении личности офицера, под обложкой. Но сегодня удостоверения всем экипажам пришлось сдать. Многие лётчики носили такие крестики. Не верить в Бога лётчик не может. Пусть не всегда явно, но в душе каждый пилот знает, что Бог есть. И Иванов перед командиров-

кой в Чечню тоже сходил в церковь и купил обыкновенный крестик на шнурке, но освящённый батюшкой. Раньше как-то всё время стеснялся его надеть, но и без него уже чувствовал себя неудобно. Так крестик и лежал в кармане, в удостоверении. А в то утро словно что-то подтолкнуло Иванова надеть православный крест на шею.

Через час последовала команда на взлёт, принесся конец тягостному ожиданию, и отряд из четырнадцати вертолётов ушёл в сплошной облачный полог, накрывающий землю до видимой линии горизонта.

Стрелка высотомера перевалила за две с половиной тысячи метров, и эти самые облака, оказавшись теперь под винтами, уже не представлялись такими зловещими, какими виделись с земли. Наоборот, равномерно залитые солнцем, которому здесь ничто не мешало, и причёсанные ветром, они теперь походили на спокойную, слегка всхолмлённую белоснежную равнину, вид которой завораживал сказочной красотой. Там, где у ветра не хватило сил доделать своё дело, виднелось, невольно притягивая взор, несколько наклонённых в одну сторону огромных белых глыб, напоминающих снежных баб или восставшие из морской пучины сказочные острова. Земли не было видно, она осталась где-то далеко внизу, под многослойной толщей облаков.

Экипажи шли в режиме радиомолчания, выполняя приказ: до входа в район эвакуации всем ведомым экипажам работать только на приём. Правый лётчик в установленное время настроил радиокompас на чётко прослушиваемый сигнал маяка. Стрелка прибора, уловившего звуки радиопривода, показывала, что группа находится несколько левее от линии пути к цели. И вскоре ведущий взял поправку на курс.

Лётчик-штурман в экипаже Иванова, или, как принято называть в авиации, — «правак», носил украинскую фамилию Ващенко, но считал себя белорусом, так как родился и жил до армии в Минске. Звали его Андреем, и он всего на год был младше Иванова. В «капитанах» Андрей ходил,





по авиационным меркам, уже давно, а вот с должностью командира экипажа ему всё не везло. К ней, по мнению Иванова, Ващенко был готов, но пока ещё, по стечению каких-то, ведомых только начальству, обстоятельств, вынужден был довольствоваться должностью штурмана звена. В отличие от Мельничука, Ващенко зарекомендовал себя хладнокровным и рассудительным офицером. Мог при случае побалагурить, но всегда всему знал меру. Иванову нравилось летать с Андреем в одном экипаже, а вместе они уже летали два года и привязались друг к другу той непоказной дружбой, которая может возникнуть между мужчинами.

Перекрывая расчётное время, группа вошла в район эвакуации, но обещанные синоптиком просветы в облаках не появились. Вокруг, насколько мог видеть глаз, простиралось сплошное серо-белое море с воздушными айсбергами. А под ними пряталась территория противника. И горные вершины. В данной ситуации горы становились опаснее самих боевиков. В предыдущем полёте в этот район Иванов видел, какие здесь острые неровные вершины и глубокие тёмные ущелья, до дна которых не доставали лучи солнца.

Через несколько минут полёта стрелка радиоконпаса, плавно описав дугу, повернулась на сто восемьдесят градусов. Это означало, что группа прошла над радиомаяком. Стрелка высотомера по-прежнему стояла на делении около трёх с половиной тысяч метров, и сплошной ковёр из облаков всё так же не имел ни одного видимого разрыва. Построив группу в круг радиусом километров пять, ведущий приказал всем искать в облаках хоть какое-то «окно». Безрезультатно покругившись более двадцати минут, Иванов услышал в эфире команду:

– «282-й», тебе этот район известен, сходи вниз на разведку. Постарайся определить толщину облачности. Только осторожней, «282-й»!

Это был позывной Иванова. Ведущий приказывал ему снижаться.

– У нас же на борту люди!.. Напомни ему! – возмущённо воскликнул Ващенко.

Посмотрев на «правака», Иванов никак не отреагировал.

– Понял, – бросил он в эфир и уменьшил мощность двигателей.

Тяжело гружённая боевая машина подошла к облачной границе и теперь оказалась в такой близости от облаков, что едва не задевала их лобовым остеклением кабины. Это походило на бредущий полёт, только с той разницей, что сейчас под брюхом вертолётчика мелькала не земля, а облака, и стрелки высотомера стояли не на нуле, как это бывало на бредущем полёте, а показывали почти три тысячи метров.

А вот стрелка радиовысотомера не стояла на месте. Прыгая по шкале делений вверх и вниз, она предупреждала, что там, внизу, в этих коварных облаках, прячутся вершины враждебных гор. Это заставило Иванова на какие-то секунды задержаться над облаками, вроде бы для того, чтобы ещё раз сверить показания приборов. Но за это время он успел мысленно произнести три раза: «Господи, спаси и сохрани!».

И вот он плавно отклонил ручку управления вперёд. Мгновение – и вертолёт, подмяв под себя собственную тень, по-акульи мягко вошёл в облака. В первые секунды Иванову показалось, что это кипящие клубы дыма и пара обволокли вертолёт со всех сторон, отчего в кабине мгновенно потемнело. Двигатели, почувствовав уменьшение мощности на снижении, изменили голоса. Когда большая стрелка высотомера совершила по чёрному циферблату почти две трети полного оборота, в кабине неожиданно посветлело, и Иванов обрадовался, что облачности пришёл конец и он сейчас увидит горы. Но облака вдруг загустели снова, приняв более холодный тёмный цвет, и вертолёт погрузился в серую мглу. Этот нижний слой облачности оказался более холодным, плотным и тяжёлым.

– Командир, через сто метров воткнёмся в горы, – настороженно предупредил Ващенко.

Иванов и сам видел по радиовысотомеру, что ещё пятнадцать-двадцать секунд такого снижения, и ручку управления брать





на себя будет уже поздно. Видимо, облака не кончатся до самых вершин. А не врёт ли высотомер? Что, если они уже проскочили безопасную высоту и в любой миг последнее, что увидит экипаж в этой жизни, будет отвесный склон скалы прямо перед остеклением кабины? Нелепые это были мысли. А вот лезли в голову, вызывая в груди неприятное жжение. Энергично дав двигателям полную мощность и взяв ручку управления на себя, Иванов начал злиться не на экипаж и даже не на облака, которые упорно не хотели заканчиваться и погибельно-серый вид которых всё больше лишал его уверенности, что они когда-нибудь кончатся, а на ведущего группы, пославшего их сюда: «Самому бы тебе залезть в такое дерьмо!»

– Облачность двухслойная, десятибалльная. Глубина слоёв – более тысячи метров. К земле пробиться не могу. Набираю высоту, – доложил Иванов в эфир, переведя двигатели на взлётный режим.

Казалось, время замедлило свой ход: вертолёт на пределе мощности воющих от натуги двигателей никак не мог вырваться из вязких объятий серо-белого тумана, липнувшего к бортам. Неожиданно в кабине стало светлее, и через секунду вертолёт резвым дельфином выскочил из серо-белого плена, как из морской пучины. В глаза ударил яркий солнечный свет, а вокруг, насколько мог видеть глаз, простиралась залитая живым золотым цветом сказочная долина с замками и островами, и кружащимися, как шмелиный рой, в стороне и выше пятнистыми собратьями – вертолётками. Иванов направил свою машину к ним.

Сигналы радиомаяка продолжали устойчиво прослушиваться, – это означало, что группу эвакуации всё ещё ждали внизу. Но даже если раньше чеченцы наших спецназовцев не засекли, то теперь уж точно вертолётки своим получасовым гудением переполошили все окрестности. Если бы Иванов был командиром спецназа, то увёл бы группу разведчиков на запасную точку. Но маяк упорно продолжал подавать сигналы.

Иванов занял своё место в строю кружащихся вертолётков и поставил задачу лёт-

чику-штурману: сделать расчёт по запасу топлива.

– Учитывая встречный ветер, через пятнадцать минут надо идти домой, – перепроверив свои расчёты, доложил Ващенко, отрываясь от штурманской линейки. – Если, конечно, мы не хотим сегодня пообедать на Ханкале.

Ещё через пять минут бесполезного кружения в эфир прошла команда ведущего:

– «703-й», постарайся пробить облачность. Только давай побыстрее.

В ответ короткое:

– Понял.

От группы отделился один «Ми-8» и нырнул в пугающую серо-белую неизвестность.

– Что он делает?! – возмутился Ващенко, имея в виду командира эскадрильи МВД. – Рискует своими мужиками. Сказали же, что облачность – до самых гор! Всех домой надо уводить. Топлива с гулькин нос, а если встречный ветер усилится – попадаем к чёртовой матери!

– Спокойно, Андрюха, ведущий выполняет поставленную задачу, – сказал Иванов, думая о том же. – Сядем на «Северном».

– В таких-то облаках и всей группой? – не унимался Ващенко. – Даже если и сядем, сегодня нас уже не выпустят на базу. А ночевать в вертолёте что-то не хочется.

В это время в эфир вышел командир «двадцатьчвёрток»:

– Внимание ведущему. Топлива только до дома. Ухожу на базу.

Иванов знал, что по конструктивным особенностям запас топлива на «Ми-24» меньше, чем на «Ми-8», и, судя по его расходу, ребятам действительно пора было возвращаться.

– Запрещаю! Пойдёте на запасной! – отрезал ведущий.

– Вот дерьмо!.. – прокомментировал Ващенко по внутренней связи.

Через минуту тишины снова ожил эфир:

– Я – «703-й», докладываю: облачность – десятибалльная, толщиной более тысячи метров. Пробить не могу, радиовысотомер показывает, подо мной – горы. Иду к вам.





Примерно через минуту одинокий вертолёт вынырнул из облаков километрах в двух северо-восточнее от основной группы.

Надо было возвращаться, но вертолёт ведущего всё ещё продолжал метаться над сплошным одеялом из облаков в надежде отыскать в них хотя бы маленькую дырочку. В эфир снова вышел командир «двадцатьчёрток»:

– Принимаю самостоятельное решение: уходим по топливу.

Три пары «Ми-24» взяли курс на северо-запад.

– Молодец! – радостно прокомментировал Ващенко.

Иванов тоже решился. Доложив ведущему группы об остатке топлива на борту и дав команду Ильяссу Мингазову следовать за собой, он обратился к уходящим «двадцатьчёрткам»:

– Мужики, наша пара присоединяется.

Увидел бы даже слепой, что спасательная миссия, не по вине вертолётчиков, провалилась, и пытаться и дальше пробивать облачность в таких условиях мог только безумец. Поэтому Иванов на свой страх и риск принял решение уводить пару «Ми-8» на аэродром. Он понимал, что рискует головой, но считал, что бессмысленно рисковать жизнями своих подчинённых и молодых солдат не имеет права.

– Мы с вами будем разбираться! – долетела вслед уходящим угроза ведущего.

Никто ему не ответил. Лишь Ващенко прохрипел по внутренней радиосвязи:

– Командир, ох, и получишь же ты!..

– Переживём, – отмахнулся Иванов.

Опыт и интуиция подсказывали Александру, что в данной ситуации он поступает правильно.

Как и предсказывал Ващенко, на обратном маршруте встречный ветер усилился. С половины пути, пожелав друг другу удачи, отделившийся маленький отряд вынужден был разбиться на две группы: «Ми-24» по остатку топлива ушли на «Северный», а Иванов, ещё раз сверив расчёты, решил вести свою пару в Моздок. «Домой», – как говорил Ващенко. И, как оказалось впо-

следствии, правильно сделал. На обратном пути командир эскадрильи МВД доложил на землю о срыве операции и «бегстве» вертолётов армейской авиации. Как и заведено, никто в штабе МВД разбираться с причинами неудачи не стал, а получив доклад, там сразу начали «принимать соответствующие меры». Как рассказывали потом лётчики «двадцатьчёрток», сразу же после посадки их арестовали, и они предстали перед грозными очами эмвэдэшного начальства. Распекавший их краснопогонный генерал валил на них всю вину за неудавшуюся операцию, обзывая «гнидами», «сволочами» и «предателями Родины», обещал самые беспощадные меры; старшего их группы, опытного командира звена, предложил расстрелять тут же, перед строем. А конкретно майора Иванова, ведущего пары «Ми-8», генерал пригрозил завтра же отдать под трибунал. Причём его не интересовали ни топливо, ни погодные условия. Пыл этого разбушевавшегося начальника несколько поостыл, когда на его глазах из облаков в беспорядке начали «сыпаться» вертолёты МВД, у которых прямо на взлётно-посадочной полосе и рулёжных дорожках, выработав последние капли керосина, останавливались двигатели. Только чудом никто не разбился.

Пара Иванова дотянула до Моздока на аварийном остатке – встречный ветер сделал своё дело. Иванов помнил, как уже на снижении, перед входом в облака, на приборной доске с раздражающим постоянством мигало красное табло, предупреждающее об аварийном остатке топлива. Это очень действовало на нервы, но больше всего Иванова беспокоило то, как зайдёт в таких сложных условиях на посадку его ведомый. В случае ошибки на повторный заход топлива могло не хватить. Пройдя привод, Иванов дал команду Мингазову идти на снижение самостоятельно и, пропуская его вперёд, пошёл за ним на трёхминутном интервале. Он видел, как машину Мингазова поглотила серо-белая пелена. По радиобмену Иванов мог контролировать место положения впереди идущего вертолёта на





«схеме». «Только бы он смог! – как заклинание повторял про себя Иванов. – Господи, помоги ему!» Александра очень беспокоило то обстоятельство, что Мингазов не имел большого опыта полётов в сложных метеоусловиях.

– Пора! – доложил Ващенко, выключив секундомер, и Иванов направил машину в серо-белую мглу.

Когда Мингазов запросил разрешения зарулить на стоянку, Иванов вздохнул облегчённо: «Сел!» И переключил всё внимание на приборы.

Земля на этот раз показываться вообще не спешила. Облака кончились только на ста пятидесяти метрах, и всё, что Иванов смог увидеть с такой высоты, – внезапно открывшееся начало взлётно-посадочной полосы и линии стоянок. Над аэродромом моросил мелкий дождь: от мокрой «бетонки», от техники на стоянках, казалось, шёл пар. После мягкой посадки Иванов зарулил машину на стоянку, вслед за благополучно приземлившимся подчинённым. Однако этот вылет стоил Иванову не одной пряди седых волос.

– Удивительно, но никто потом со мной не разбирался, – часто рассказывал Иванов своим друзьям эту историю. – Как поведал один офицер ФСБ, тот самый отряд спецназа МВД был взят чеченцами в плен, радист отряда стал работать на боевиков. И если бы мы тогда попытались зайти на посадку, то нашей участи можно было бы не завидовать. Но об этом я узнал намного позже и думал, что обо мне в суматохе просто забыли – повезло. Вот и выходит, что тут нас спас случай или чудо. А может, крестик и молитва? Или судьба? Или что-то ещё? Ведь не однажды везло...

Иванов никогда не забудет случай, произошедший в Афганистане. В тот день их

экипажу была поставлена задача доставить небольшой отряд афганской армии, состоящий из десяти человек, на одну из горных троп для проведения операции по перекрытию караванного пути для «духов». Но почему-то перед самым вылетом порядок задания изменили: отряд афганцев взял на борт более опытный заместитель командира эскадрильи, а экипажу, в составе которого находился Иванов, пришлось идти ведомым, чтобы прикрывать посадку и взлёт ведущего вертолётца.

Большев ещё подначил тогда перед взлётом замкомэска:

– Володя, ты зачем брился утром? Не повезёт сегодня.

Тот только отмахнулся.

С высоты полёта Иванов видел, как из приземлившегося вертолётца выпрыгивали афганские солдаты, как они, торопясь, стали подниматься в горы. Видел, как крутились винты ведущего вертолётца, но тот всё тянул со взлётом. Большев и сам Иванов долго пытались вызвать по радио заместителя командира эскадрильи, но тот почему-то не выходил на связь. Наконец командир экипажа принял решение идти на посадку. Соблюдая меры предосторожности, они приземлились рядом с молотившим винтами вертолётцем заместителя командира эскадрильи. Борттехник, посланный Большевым посмотреть, что случилось с экипажем ведущего, прибежал очень быстро бледный как простыня, твердя только одно: «Они там зарезанные!..»

Тогда, анализируя происшедшее, Иванов впервые подумал серьёзно: «Повезло!» В приметы и лётные традиции он с тех самых пор поверил окончательно. И всегда учил подчинённых: «Лётные традиции нужно соблюдать свято!»



Кинги автора можно приобрести
в интернет-магазине «Планета книг»

www.planeta-knig.ru

