



Ретроград



Насколько я теперь понимаю, история эта началась еще в 2013-м году, и вовсе даже не в Москве, а в Сухуме, куда я ринулся отдохнуть после того, как удачненько пристроил первые три переделки Ан-2МС в МЧС Приморского края. В тот год по всей Сибири и Дальнему Востоку бушевали пожары, работы у пожарных было с избытком, плюс пошел распил выделенного бюджета на борьбу со стихийным бедствием. По специальности я — авиаинженер-конструктор, заканчивал МАИ, мечтал заниматься ПАК ФА, и пробивал себе дорогу к «Сухому», но судьба-злодейка засунула меня в Новосибирск в СибНИИА, которым некогда руководил Антонов. Приличных тем не было, занимались восстановительным ремонтом весьма потрепанных «Аннушек», выпущенных еще до «сотворения мира». Имеется ввиду мир российского олигархата. Олигархи нас не баловали. Перебивались с хлеба на квас, попутно экспериментируя с маленьким замечательным самолетиком Антонова. То перкаль ему на лавсан заменим, то каландрированный нейлон применим. Любой каприз за ваши деньги! Многие «Аннушки» «по рукам пошли». «Аэрофлот» давно прибрали к рукам «ельцины» с «окуловыми», и выбрасывали из его рядов все, что мешало «рубить бабло». Зеленое, имеется ввиду, «деревяшками» оне не интересовались! Вот и оказались наши «труженики полей» в маленьких «компаниях», организованных на месте бывших авиаотрядов, которые пытались выжить за счет «туристов» и «москвичей». А техника имеет дурную

особенность: стареть. Ей ремонт и уход требуется, даже если это неубиваемый «Ан». За счет того, что институт считался головным по самолетам фирмы «Антонов», удалось, на имеющемся оборудовании, организовать ремонт и испытания всей линейки «Анов», правда, в условиях довольно жесткой конкуренции с киевским и винницким заводами. У тех оборудование было более новым. У нас основной парк станков не обновлялся со времен Олега Константиновича. Неподалеку от нас есть еще один конкурент «НАЗ имени Чкалова», который всегда был вотчиной нашего института. На нем родились «Аннушки», но, вначале случилась «перестройка», потом «конверсия», затем «шоковая терапия». Завод раньше выпускал Су-27ИБ, кто не в курсе, эта машина имела индекс Су-32. Сейчас ему сменили название, якобы это совершенно новая машина, полностью российской разработки, и носит она название Су-34. Так вот, их сняли с производства и заставили всех срочно проектировать и выпускать «Ан-38-100». В цехах застыло два полка «гадких утят» в разной степени готовности. Нам сказали, что нам никто не угрожает, и поэтому деньги, выделенные на строительство данных самолетов, мы попилим сами, но вы держитесь! Меня тогда сняли с доводки управления вектором тяги Су-32, и послали в винтомоторную группу «Ан-38-100». В общем, из боевой авиации шуранули в легкомоторную. Правда, впервые тогда съездил за границу. Незадолго до «августовского путча» участвовал в показе «большой “Пчелки”» на авиасалоне в Ле-Бурже, в июне 1991-го. Тогда на нем стояли омские двигатели ТВД-20 и саблевидные шестилопастные винты со сверхзвуковой скоростью вращения законцовок, в разработке которых я принял активное участие.

И завод, и наш институт вложили кучу средств в эти разработки, но за все время выпущено 11 машин. Из них летает один, остальные приютились на аэродроме НАЗа в виде горького упрека. А в 2008-м году поступила срочная

команда «немедленно запустить в серию «Су-27ИБ», тот самый «гадкий утенок», коих начали вытаскивать из закоулков и возвращать им летательные возможности. Оказалось, что врагов у нас нисколько не уменьшилось, и хороший истребитель-бомбардировщик — ходовой товар! В первую очередь, для собственных ВВС.

Но, меня с детства просто тащило от старинных вещей, поэтому, когда поступило предложение от Чицова, начальника ЛИС института, возглавить работы по восстановлению «Ан-2» с расчетом на то, что может быть это даст возможность достать деньги на модернизацию его моторного отсека на более современный двигатель примерно той же мощности. Дело в том, что вообще-то уже существовал «Ан-3» в нескольких модификациях. Он установил кучу авиационных рекордов, а вот экономическая составляющая всех этих переделок была сугубо отрицательная. «Ан-3» оказался очень дорогой машиной, и найти на него покупателей очень сложно.

— Слава, ты же с 1989 года сидишь на этой теме. И два диссера защитил. Можно сказать, собаку съел на винтомоторной группе. Ну, присмотришь ты там, что можно такое сделать, так чтобы дешево и сердито. Лады? Ну, и подзаработаешь малость.

— Ну, я бы с большим удовольствием занялся бы ПАК ФА или «утенком», Виктор Андреевич.

— Я знаю! Но некому больше этим заняться. А у тебя точно получится. У тебя ж руки золотые! Давай!

В общем, покрылись мои руки не золотом, а грязью и маслом. Более 800 «Ирок» (АШ-62ИР) ими перебрано прежде, чем отдел заработал «баксы» для приобретения сборочной лицензии для Honeywell TPE-331-12 мощностью 1100 лошадок при весе в 240 килограммов. В 2011-м выполнили первый полет на модернизированном самолете. Мой шестилопастной винт, естественно, забраковали, хотя первые машины летали на нем. Но был отказ: самолет

выкатился якутской зимой за пределы аэродрома, не сработал реверс двигателя из-за обрыва тяги. Это еще на «Ан-38-100».

— Потребитель требует импортные винты! Даже если они дороже! Пойми, глупая твоя голова, мы таким образом снимаем с себя всякую ответственность за вероятные аварии! Виноват производитель, всегда! — сказал начальник института Барсук, и уже настроенную линию по производству винтов закрыли. В 2013-м, как я уже говорил, машины, наконец, купили. Я получил приличную премию, и оказался на берегах Колхиды.

Я — не Язон, искать золотое руно я не собирался. Наоборот, пытался сэкономить на отдыхе и хорошенько отдохнуть. С супругой у нас, как бы это сказать, в общем, раздельное проживание. Она — москвичка, и Сибирь ей не нравится, особенно по зарплате. Поэтому еще в середине 90-х она перебралась в Москву ухаживать за мамой, да так там и осталась. Нам тогда платили от случая к случаю, но и в Москве работы по специальности было не найти. Искали, оба, но... Мы, правда, не разводились и иногда встречаемся, и проводим некоторое время вместе. Впрочем, не слишком часто. Абхазия в крутом упадке после войны, но пляжи в Пицунде никуда не делись. Я с интересом мотался по непризнанной республике, пока однажды случайно не разговорился с каким-то дедом в Акваре у старого ипподрома. Речь зашла о том, что раньше и деревья были выше, и небеса чище. И Абхазия была цветущим садом. Дед несколько раз ходил куда-то за новым кувшином вина. Я особо не беспокоился, с собой была не слишком большая сумма, поэтому можно было и немного расслабиться, не опасаясь неприятностей со стороны местных. В конце концов дед пригласил меня посмотреть на раритет. Через три небольших окошка с некоторым трудом пробивался свет. В гараже стоял «ЗиС». Весь запыленный лимузин с запасными колесами сразу за крыльями. Я такой только

на старинных фотографиях видел. Меня проняло! Такая глушь и такие вещи!

Дедок, правда, оказался несговорчивым. Я потратил две недели на разговоры с ним, расчистил выезд для машины, заваленный всяким хламом за почти 75 лет, когда эта машина еще ездила, но смог уговорить его найти документы и продать мне этот раритет. Заодно пришлось ему крышу в доме перестелить. Отмечали приобретение чуть ли не всем кварталом. Молодых никого не было, одни старики и несколько старух, которых за стол не пускали.

Стартер не работал, с помощью огромного «ключа крикового зажигания» раскрутили двигатель. Машина проскрипела на подъеме, слегка чиркнула днищем о мостик, и выехала на дорогу Сенеки-Гагры. Здесь еще в ходу «транзитные номера». Пришлось «дать на лапу» местным «гайцам», которые снабдили меня нормальными номерами и договором купли-продажи.

В Адлере пришлось опять платить, сначала таможенникам, потом «гайцам», а затем удалось загнать машину на эстакаду. Масло в мост, литол в подшипники, двое суток набивал через шприц многочисленные узлы смазки, снял и промыл бензобак, с удивлением обнаружил, что тормоза чисто механические, правда, с вакуумным усилителем. Понял, что даже до Москвы я не доберусь. Пришлось договариваться с траком, загонять машину к нему в кузов, и сгружать ее у гаража тестя в Щелково. Особо договориться с тестем не получилось, поэтому, после небольшого отдыха, договорился об аренде 20-тифутового «драй-куб» контейнера, засунул туда машину, закрепил и отправил сокровище в Новосиб. Видимо окончательно поругавшись с тестем.

Пока лимузин добирался до Новосиба, я перерыл все справочники, через библиотеку Ленинку добыл чертежи основных частей машины, благо, что доктору наук не отказывают. И занялся конструированием «драгара». Старенький

и битый «мерс» E 320 CDI (очкарик) с насмерть ржавым кузовом был взят основным донором. Удалось максимально сбить цену, да еще и продать часть его салона. У него был дизель R6, OM-613 DE 32 LA, 613.961, 3.2 литра объемом и с расходом меньше 8 литров на 100 км. Главное — дизель был рядным, ведь этот «чертов «ЗиС» имел рядный 8-мицилиндровый карбюраторный бензиновый двигатель и узкий моторный отсек. Удалось найти и раскрутить все точки крепления корпуса к раме и снять его, освободив место для работы по замене узлов и механизмов. Пришлось много варить металла, создавая точки крепления, аналогичные мерседесовским. «Мерседес» был чуточку уже «псевдо-Бьюика», на 60 миллиметров и значительно короче. Пришлось заказать измененные диски, избавившие машину от несоразмерности, и ставить промежуточный кардан. Наконец, через полгода, работы были закончены, и я принял участие в параде ретромобилей в Новосибирске. Несмотря на мороз, у барахолки на Гусинобродском шоссе собралось около 500 старых автомобилей, которые в 11 часов двинулись в сторону площади Ленина. Оттуда вернулись к Северному аэропорту, и там провели парад, и небольшие гонки. Каким-то образом эта информация просочилась в Москву, и я с удивлением прочел на e-mail приглашение посетить выставку ретро-автомобилей в Москве летом 14-го года. Тут еще меня в должности повысили на старости лет, началась «русская весна», наши забрали обратно Крым у распоясавшейся Украины. Армия заинтересовалась самолетом, выросли продажи и портфель заказов. Казалось, что вот оно: счастье, и я ухватил его за хвост. Получили предложение пройти испытания в НИИ ВВС и принять участие на МАКСе-2015. Заводчане возвращали в 566-й полк ВТА самолет, задействованный для доставки «утят» в Комсомольск-на-Амуре. Обратным рейсом он привез серийные компоненты будущих машин, кое-какую документацию и залежавшиеся в Комсомольске двигатели.

Поэтому в «Руслан» загнали три борта «Аннушек» и «ЗиС» «главного конструктора». Предстояла довольно длительная командировка в Москву, где нужно обеспечить прохождение испытаний и подготовить прессу, провести пиар-компанию нового «старого» самолета. Владимир Барсук уже подключил к делу даже Премьер-министра России. К сожалению, на Олимпиаду в Сочи машины не полетели. В последний момент у Барсука что-то сорвалось. Доплачивать за фрахт пришлось самую малость, предварительно созвонился с Катериной и договорился, что буду использовать, ставший ее собственностью, гараж в Щелково. Тесть к этому времени отошел в мир иной.

Поселился в Щелково в бывшей квартире родичей супруги, под честное слово провести ремонт всего электрооборудования в квартире, которое искрило, дымило и постоянно отключалось по перегрузу в сети. Тесть, вечная ему память, после смерти супруги, забросил это хозяйство напрочь. Сам же я целыми сутками напролет пропадал в Чкаловском, где три машины гоняли на предельных режимах, садились на неподготовленные площадки и изучали возможность загнать машину в штопор. Сам я немного летчик: учился и летал в ДОСААФ на «Як-18а», «Як-50п», «Як-52» и «Су-26». Ну, и «Ан-2» мимо меня тоже не пробегал. Когда денег было кот наплакал, то приходилось проводить его испытания после ремонта. Несколько раз слетал с вояками на нашем «долгоносике» «праваком». Это, конечно, нечто! Совсем головы у пилотов нет! Впрочем, все точно по заданию, так что не придерешься.

И вот, в один из пасмурных и дождливых сентябрьских дней «Москва-24» передает о падении самолета «Ан-2» в Щелковском районе, и раздается звонок на мобилу. Наш «МС» споткнулся о незамеченную проволоку в районе приземления на неподготовленную площадку. Сломан вал двигателя, отрыв нижней опоры и винт скручен в бараний рог. Выехал на место происшествия, туда еле пропустили:

полиция, вояки, прокуратура. Вопрос утрясли, отзвонился в Институт, попросил прислать новую винтомоторную часть и двигатель. Мы их уже начали собирать в Институте. В начале октября все выслали рейсовым самолетом S7 в Домодедово. Груз прибыл только в понедельник, 13-го октября, в 17 с копейками мне позвонили из аэропорта, сказали: забирайте. А мне вояки уже всю плешь проели с этой заменой. Я отзвонился супруге, с которой постепенно наладились отношения, и мы собирались вечером где-нибудь посидеть в тихом месте. Сообщил, что вынужден ехать в аэропорт за грузом. Постараюсь обернуться по-быстрому. Пока получал и грузил два ящика в машину, начался сильный дождь. Даже громыхало где-то в стороне. Погрузчик поставил ящик с двигателем через заднюю дверь в салон с разложенным сиденьем. Ранее этот лимузин, явно, работал «скорой помощью». Следы от верхней фары и ее привод в машине сохранились, но не сама фара. Винт легкий, и в транспортном ящике, лопасти отсоединены и уложены справа и слева от втулки. Всего, с двигателем, меньше трехсот килограммов. По «сто пятой» выскочил на МКАД через Ореховскую развязку и газанул, несмотря на дождь. У Котельников перед поворотом зазвонил телефон, я на секунду отвлекся, звонила Катя, и вдруг замечаю какое-то сияние полукругом над полосой и слышу мощнейший удар грома. В моей полосе никого не было, люди справа и слева начали тормозить. Я тоже нажал на тормоз. Обороты падают, а свет от светильников и фар соседей начал удлиняться на меня. Меня вдавило в кресло, как при взлете на истребителе, даже сильнее. Звуки исчезли, сияние — тоже. Тьма. Через пару секунд или чуть меньше, мелькнули верхушки деревьев, и машина плюхнулась на какое-то большое поле. Взвизгнули тормоза, которые я не отпустил. Несколько толчков, сильных, но подвеска выдержала. За пятьдесят метров от надвигавшейся на меня рощи я остановился. Дождя нет, машина — сухая. Противно скрипят дворники по

сухому стеклу. Выключил. Попытался позвонить супруге, связи нет, отсутствует сеть. Где нахожусь — неизвестно! За деревьями видна одинокая лампа накаливания на столбе с каким-то странным грибком над ней. Справа видны какие-то строения. Разворачиваюсь направо и в свете фар вижу самолеты: «Ишаки» и «Чайки», много! На меня движется какая-то фигура в шинели и в шапке. В руках — мосинский карабин. На ногах ботинки с обмотками. Что за черт? Остановился, чтобы не нервировать человека с ружьем. Опустил окно. Солдатик подходит осторожно.

— Стой, кто идет! — подал, наконец, голос молодой человек.

— Да стою я, стою! Только не знаю: где стою. Ехал по делам в Чкаловское, у меня тут винт и мотор для самолета, а оказался черт знает где.

— Это — Чкаловское. Сейчас разводящий придет и все прояснится, товарищ. Глушите мотор! — но винтовку вниз он не опустил, держит наизготовку. Где-то вдалеке послышалось бряцание оружием, из темноты появился разводящий, с ним трое солдат.

— Никольский! Почему машина на летном поле!

— Я ее задержал, товарищ младший сержант! Она вон там над лесом появилась, точнее не она, а свет ее фар, потом был гром сильный и визг тормозов. Товарищ говорит, что в Чкаловское ехал. У него двигатель и винт в машине.

— Ваши документы, товарищ.

Я понял, что паспорт лучше не доставать, хотя он у меня с собой. Вытащил удостоверение, что я являюсь главным конструктором Сибирского Научно-Исследовательского Института Авиации и показал его с рук сержанту.

— Так Вам не сюда, товарищ! Вам туда! — он пальцем показал на проход между деревьями. — Антипов! Проводи товарища главного конструктора.

Я хотел открыть дверь и посадить солдата, но он вспрыгнул на подножку с моей стороны и ухватился за край двери.