

В 1992 году состоялся трансконтинентальный перелет Петра Невоита на биплане АН-2 из Чернигова через Заполярье и Аляску в большую Америку в город Мёрфризборо (штат Теннесси).

Мне захотелось повторить этот беспримерный полет в среде MSFS.

Что из этого получилось судите сами.

Весной 1991 года советский биплан был продан через посредников в Америку за 25 тыс. \$. Перегон машины в Америку решили выполнить силами черниговского экипажа. Лететь предстояло через Заполярье и Аляску. Вариант маршрута через Европу и Гренландию, предложенный английским посредником, был отклонен из-за сильных ветров и большой вероятности обледенения над Атлантикой.

Если на подготовку всем известного полета Чкалова работал весь потенциал огромной страны, то в этом случае экипаж мог рассчитывать только на собственный страх и риск.



Через начальника Черниговского ВВАУЛ генерала-майора Виктора Романовича Кузюбердина раздобыли канистру спирта самой твердой валюты по тому времени и сигнальных ракет ПСС. В полет запаслись, чем могли: хлебом, картошкой, салом. Зная, что полет предстоит над тайгой, захватили топоры, двуручную пилу.

Вылет назначили на 4 марта 1992 года с аэродрома Шестовица. Взлет задержался по

метеоусловиям, но вскоре Орел (запасной аэродром посадки) дал погоду. Взял курс на Тулу. После взлета на 3 минуте полета прошел над старым аэродромом Колычевка. Вот он справа по борту.

Прощай родной аэроузел!

Настроил АРК на частоту 435,0 кгц (пересечение Семеновка) и взял курс 30 градусов на неё, высота 1000 метров. Через 31 минуту стрелка АРК упала, указывая на то, что я прошел Семеновку. Настроился на ДПРС аэродрома Брянск 325,0 кгц. и

уточнил курс строго на приводную. Подходя к Брянску, надо запросить разрешение на проход его зоны. Из характерных ориентиров здесь река Десна не遠далеке вьется по правому борту. При подходе к аэродрому видели как справа от нас прошел взлетевший борт. Проход зоны разрешили и пересекая посадочный курс аэродрома Брянск (время полета 1 час 08 минут). Погода и правда в районе Брянска и Орла сложная, кое-где срывается снег.



Беру курс 50 на Тулу и настраиваю АРК на 345,0 кгц. Но золотая стрелка пока не тянет, буду выдерживать заданный курс. Характерный ориентир при подлете к Туле автомобильная трасса Е95.



Без особых приключений приземляюсь в Туле. Здесь погода получше. На первый этап потребовалось времени 2 часа и топлива 300 литров.

На втором этапе перелета аэродром посадки Чебоксары.

В Чебоксарах колеса самолетов сменили на лыжи, вдоль Уральского хребта начали

забираться в высокие широты.



Из Котласа взяли курс на Печору, по пути наблюдали аккуратные вырубki леса - остатки "ГУЛАГа". В Печоре, задержавшись на сутки из-за погоды, отметили 8-е марта. Там уже показывал свой крутой нрав серьезный северный климат. На следующий день взлетели с Печеры и по правому борту наблюдали загоризонтную

РЛС -величественное сооружение. Пересекли Северный полярный круг, перелетели Обскую губу.

Тут экспедиция подверглась первым серьезным испытаниям: Мыс Каменный по метеоусловиям посадки не дал , берем курс на Ямбург но, получив оттуда сообщение, что нет бензина, снова идем на Каменный. Сильный ветер с гор начал уносить самолеты в Северный ледовитый океан. Ветер - один из самых страшных врагов кукурузника , ведь скорость этого самолета всего 160-180 километров в час. Мыс Каменный посадку категорически запретил, идем напролом - сели на последних каплях бензина.

10 марта история повторилась - Дудинка погоды не дает , запрещает лететь из-за сильного бокового ветра. Но на Севере погоду можно ждать долго - не взлетишь сегодня, можешь не взлететь и через месяц. И снова идем на риск - лететь! За бегая вперед, следует сказать, что если бы экспедиция скрупулезно соблюдала все полетные нормы и правила, то дальше



Че боксар самолеты не полетели. А Дудинка опять: Пока ветер не стих, я тебя не принимаю! . Норильск закрыт, назад дороги нет. Вперед - бензина не хватает. Кружились, кружились. Наступает ночь, бензин кончается. Говорят. Идите на Караул, там аэродром местных авиалиний! . Как же его найдем? Как хотите, так и находите!

Летим, сами не знаем куда. И тут нам местный вертолетчик очень помог, услышав наши переговоры, узнал, что на самолете бензина в обрез. Мужики, - говорит, - пошли, я покажу вам. Это километров сто пятьдесят - сто восемьдесят вверх. Как, - спрашиваю, - покажешь, у нас скорость сто восемьдесят, а у тебя двести пятьдесят? . Он завис, подождал. Иду по срочному заданию, - говорит, - но как найти расскажу. Выяснили, что надо искать какую-то кручу над Енисеем. Ночь, поземка, ничего не видно. Хорошо, что начальник аэропорта включил приводную радиостанцию. Смотрите, - говорит, - под снегом два огня должны гореть . Увидели, сели на лед. Тут как раз и бензин кончился.



Мороз - минус 35, ветер куртку на меху насквозь продувает.

Подъезжают на своих Буранах местные: Водка есть? . Есть! А рыба есть? Есть! . Пропилили бензопилами дыру в енисейском льду. Ловят рыбу, она мгновенно замерзает, и тут же делают строга нину.

Появился начальник аэропорта. А я, - говорит, - до весны закрыт, оставайтесь до

начала навигации! . Выяснилось, что в емкости на круче есть бензин, но качать его нечем - бензонасос замерз.

Принес он три канистры, веревку. И этими канистрами по веревке спускали топливо с кручи высотой метров 80 и, стоя в скользких унтах на покато крыле на проны зывающем ветре, заливали топли во, стараясь не просто попасть в горловину, но и не допустить по падания в баки воды, что грозило в полете отказом двигателя. По везло, хоть, самолет привя зывать не требовалось: сам ко льду примерз.

Но на этом проблемы не кончились: если поршневым двигателем заглушить при минус 35-ти, то потом его никакими силами не заведешь. Если будете копать в этом месте, - сказал начальник, показывая на снег, - то откопаете моторный обогреватель . Легко сказать откопаете : высота устройства почти два метра, а из-под снега не видно. Обогреватель откопали ценой огромных усилий, но радость по этому поводу была преждевременной: оказалось, что шнур не был намотан вокруг корпуса, а брошен, как попало. Подумали, было, копать траншею по следу провода, но потом решили прежде попробовать работает ли этот обогреватель вообще. И правильно сделали: как же - сгорел. Очень выручили экспедицию механики, какими ни были уставшими после тяжелого перелета, заправки и откалывания

обогревателя, но дежурили всю ночь, запуская двигатели самолетов через каждые сорок минут, не допуская их остывания.

ПО ЗАПОЛЯРЬЮ

Ну вот и Дудинка, где из-за нелетной погоды экспедиция просидела двое суток.

Дальше путь лежал на Хатангу, а еще дальше - на Тикси. Запомнился летчикам случай в Нижнем



Янске, куда прилетели уже темным вечером. Только сели за стол, собираясь закусить местной рыбой, как хозяйка говорит: Мальчики, сходите за водой! . Какая вода? Мороз минус 37, ни одного колодца. Оказалось, за домом есть специальный сарай, где лед брусками лежит. Берешь пару брусков, вот и воду принес.

14 марта взяли курс на Чокурдах. Под крылом тундра, давит встречный заполярный ветер.

Попробовали менять высоту, забрались на три тысячи метров: путевая скорость самолетов 100 км в час. Решили лететь на бреющем: над самой землей. Шли вопреки всем летным правилам - на высоте пять метров. Каким бы суровым ни был заполярный климат, но и в тундре жизнь идет своим чередом: под

крылом зайцы бегают стадами по сто, двести животных. На снегу стоит чум, над ним вьется дымок, рядом лыжи стоят. На сотни километров вокруг никакого жилья, а хозяин живет и не тужит. И тут возникло дерзкое, чисто мальчишеское желание: сяду, войду в чум и поздороваюсь. Одумался и правильно: Там в трех - четырехметровом слое снега могут быть песчовые норы. Лыжей провалишься, и будешь сидеть, пока снег растает .



Из Чокурдах говорят: Можешь сесть. Но на бензин не рассчитывай! . Сели, идем к начальнику аэропорта. Отлили спирта, выставил батарею водки. Договорились. Из Чокурдах пришлось вылетать ночью: утром в тех местах бывает сильный ветер. И тут захлебнулся двигатель. А дело в том, что есть такой прибор высотный корректор, который служит для обеднения смеси. При уменьшении доступа

воздуха к двигателю уменьшается расход топлива. На Севере эти автокорректоры опломбированы но, стремясь сэкономить каждую каплю бензина, наши механики их вскрыли и дообедняли до летного происшествя. Корректор быстро перевели. Но высота падает. Первая попытка: двигатель не запускается. Вторая: не запускается. Температура минус шестьдесят, двигатель остывает мгновенно. Машина падает! Высота уже шестьсот метров! Остается десять секунд между жизнью и смертью. Но кто-то из экипажа родился в рубашке: все-таки запустился.

За бортом ясная, морозная красивая ночь. Но эта красота таит в себе смертельную опасность. Звезды отражаются в снегу, и не поймешь где земля, а где небо. При

ночных полетах на Севере положение самолета показывают только приборы, в то время, когда таких приборов еще не было, много самолетов разбилось. В таких случаях у летчиков начинаются иллюзии: кажется, что самолет кренится, переворачивается, что вниз головой летишь. Приборы показывают, что все нормально, а руки сами дергаются.

ИСТОРИЯ

С КАРТОШКОЙ

Самолёты нашей экспедиции не были оборудованы для Севера: без обогревателей. В салоне холод жуткий, летели в костюмах на меху, кожаных куртках, рукавицах и шапках. Сливочное масло стало хрупким как стекло, механик разбивал его молотком. А подсолнечное настолько загустело, что его на хлеб намазывали. Основной же пищей были консервы скумбрия в масле и мерзлый хлеб. Разогреть еду было не на чем, а примитивный термос очень быстро остывал. Взяли с собой пару мешков картошки, но после Печоры она стала твердой, как галька.

С этой картошкой произошла забавная история. В Черском старого знакомого. Сидит вечером, Спрашиваем: Картошку есть будешь? . "Какая картошка на Севере? Она же мороженная и сладкая будет! . Пока беседовали, ребята на кухне картошку сварили. Прямо из мешка в кипяток высыпали. Прекрасная картошка в мундирах получилась, совсем не сладкая. Это вероятно оттого, что получилась резкозамороженной: как в Печоре ее прихватил мороз, так она и не оттаивала, на всем пути не было плюсовой температуры. Потом этой украинской картошкой еще и приятелей в Бухте Провидения угощали. Все удивлялись.

БЕНЗИН! БЕНЗИН ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ!

В Черском некоторым из нас приходилось бывать и раньше. Старые знакомые смотрели на нас здесь с тем смешанным чувством, с которым смотрят на чудаков. Для бывалых летчиков-северян лететь на одномоторном самолете без обогрева, над огромными безлюдными пространствами, полагаясь на случай добыть где-то бензин, было просто безумием.

Как нам и говорили раньше, в Черском о бензине на дальнейший путь и слышать не хотели. Не соблазнялись ни на спирт, ни на водку: "Бензина нет и не рассчитывайте, свои Ан-вторые стоят!". А надо сказать, что Ан-2 в тех краях был очень доходным самолетом. Летом летал над болотами, а зимой: возил еду охотникам, вывозил песка, соболя. И тут нам



пришлось принять очень болезненное решение обменять на бензин лыжи. Самолетные лыжи на Севере страшный дефицит, за сезон пара полностью стирается. В экспедиции по этому поводу дискуссия вышла, еще полторы тысячи километров только по российской территории лететь. А как будет на Аляске? Но другого выхода

не было. Сняли лыжи, снова поставили колеса. За то, по тысяче двести литров в каждую машину залили.

С Черским связан курьезный эпизод. Подходит к нам местный охотник и дает бивни мамонта: "В Америке загонишь!". А как же мы их в кукурузник запрем?". Оказалось, что тот охотник нашел целого мамонта, вытащил череп и бивни, а куски мамонтины заклады вал в капканы, чтобы песцов ловить. Другие охотники ходят-ходят и все без добычи возвращаются, а у него всегда пушнина была. Там же в Черском, а потом еще и в Маркове летчикам по оленьей ноге дали, они так задубели, что, наверное, год пролежали бы. Позже они очень пригодились.

Еще до вылета из Чернигова главный инженер отряда, который в свое время работал в Анадыре, дал нам записку. "Вы только до Марково долети, передайте эту записку начальнику аэропорта, он вам бензин исподольда достанет". Так и случилось. Очень та записка пригодилась. Заправили самолеты по самые пробки и еще и в салон бочки взяли, хотя, естественно, это было грубейшим нарушением летных правил. Но на такие "мелочи" уже давно перестали обращать внимание.

БУХТА ПРОВИДЕНИЯ

17 марта сели в Бухте Провидения, завершив 4-дневное путешествие и пройдя за 54 летных часа около 10 тысяч километров. Отсюда оставался один лишь прыжок до Аляски. Если резюмировать, то можно сказать, что это было постоянное, ежеминутное игра со смертью. Повторюсь: рутиной перелета было постоянное пренебрежение нормами и правилами летной теории и практики.



Бухта Провидения представляет собой резкий контраст с Черским - уютным поселком с современными трехэтажными домиками и сравнительно мягким для крайнего Севера климатом. Провидения - это тот самый страшный Север без прикрас, поселочек на полторы-две тысячи жителей делится на городок гражданских и городок военных летчиков.

Расположен он в мрачном

ущелье, где нет зелени, ничего, что, могло бы порадовать глаз. Все отопление на солярке и угле, дыра между скалами, заполненная смрадом и смогом. В короткий период навигации в маленькую бухточку заходят суда, доставляя все необходимое на долгую полярную зиму. Местный аэродром представляет собой щель между горами, и садиться там можно только единственным курсом при благоприятном ветре. Нашей экспедиции повезло, если бы ветер подул не с той стороны, то сидеть бы ей в Маркове долгие недели.

В Бухте Провидения экспедиции пришлось ждать разрешения на перелет за границу. Пробивали его из Чернигова через Москву и представительство

Аэрофлота в США и, в конце концов, сказал, что надо ждать еще как минимум две недели. Решили лететь в Чернигов, благо для летчиков еще действовали бесплатные аэрофлотовские билеты. Но для этого предстояло еще добраться до

Анадырь - оттуда на Москву летал рейсовый Ил-62.
Законсервировав самолет, попутным Ан-26, уже в качестве пассажиров, мы вылетели в Анадырь.

А "ЗАЙЦЫ" БЫ ПОГИБЛИ

Тут произошел эпизод, о котором стоит упомянуть. Дело в том, что на Севере из-за нелетной погоды срываются не только Специальные, но и регулярные рейсы. Бывает так, нет погоды: билеты на рейс есть. Появилась погода, тут же со всей округи народ слетается в Анадырь на Ан-24, и мест уже нет. Так случилось и с нашей экспедицией. Еще в воздухе, связавшись по радио с коллегами из наземных служб, наши летчики узнали, что на "Ил" уже билетов нет, а "зайцев" москвичи брать не любят, да и самим "зайцами" - без мест и питания лететь девять часов не большое удовольствие.

Однако экспедицию обнадежили: на дорожке стоит готовый к вылету на Питер транспортный Ан-26. При таком удалении от Европы, - лететь в Москву или Питер - большой роли не играло. Через диспетчера аэропорта запросил командир транспортника, мы, мол, по летному полю к тебе перебежим. Согласился. Рассчитаться с экипажем нашим летчикам было чем: дали бы по кетине из рыбных северных "трофеев". В принципе такие перебежки из самолета в самолет - грубое нарушение правил, но на Севере свои законы, и не такое бывает. Однако в последний момент командир Ан-26 заупряился: "Поздно я уже на исполнительном стою". Очень расстроились, уже все мысли были о доме, а теперь предстояло трое суток следующего рейса ждать, да и то, если с погодой повезет. Гостиница мерзкая, по народной этимологии "Анадырь" означает "она дыра". Пришли в гостиницу. Мест, естественно, не оказалось, но за взятку, кое-как устроились. Выпив с тоски в буфете, зашли в диспетчерскую и там узнали, что тот самый Ан-26 взорвался через 15 минут после взлета.

В Чернигове сформировал и экипаж для второго этапа перелета в Америку, в него кроме Петра Невойта вошли командир авиаотряда Владимир Сафонов, которого, кстати сказать, очень многие летчики бывшего Союза знали как вертолетчика высокого класса. Бортинженером летел Валера Сакун. Штурмана Николая Середу, ветерана авиации, как знающего английский и имеющего опыт и право на заграничные полеты, "дали" из Одессы. Закончив экипировку, а проще говоря, запаковав торбы, вылетели в Бухту Провидения.



Но разрешения на пересечение границы все еще не было. Развлекались, как могли. Время от времени бражничали с местным таможенником, украинцем из Черкасс. Со знакомым вертолетчиком летали на задания, изучая быт и нравы чукчей.

Прощай Советский Союз! Прощай навсегда!

Долгожданное разрешение пришло вместе с ухудшением погоды. Американцы "погоды не дают", у них там все просто: есть погода - летают, нет погоды - не летают, им и в голову не приходит, что для каких-то "русских" погодный фактор может быть оттеснен чуть ли ни на самое последнее место. Только 14 апреля, после нескольких дней ожидания, "дали погоду", но тут новая неприятность. Что-то нашло на таможенника: у вас золото, у вас кость мамонта. Как говорится, брехня по всему Северу пошла, кричит: "Раскручивайте самолет!". На морозе заставлял штаны снимать. За три часа этого изощренного издевательства погода снова испортилась: пошел снег, изменился ветер. Диспетчера говорят: "Вылет запрещаем! Погода ниже минимума: снег, возможно обледенение". Что делать? Отменить вылет и снова ждать погоды, может быть, несколько недель?



Приняли решение лететь по фактической погоде.

Другими словами, выжидать подходящий для взлета момент, находясь на исполнительном старте.

Дождались, диспетчер говорит: "Сто на тысячу, ветер 18 метров в секунду".

(Высота облаков сто метров, видимость - километр).

Только дали газ и оторвали колеса от земли, пробежав всего метров сорок, как тут же сообщают: "Восемьдесят на девятьсот!". Это был приговор! Назад пути уже не

было, теперь только в Америку с надеждой, что смирившаяся судьба примет решение об амнистии! При том направлении ветра надо было взлететь на гору, развернуться, снова попасть в дыру ущелья и уже над водой взять курс на Аляску. Этот самый сложный маневр надо было проделать при погоде ниже минимума и не на вертлом спортивном "яке", а на тихоходной совсем не пилотажной машине. Разворачиваться над дырой противоречит всем летным правилам. Взлететь из дыры, развернуться и снова в нее попасть это примерно то же, что с первой попытки с размаху вдеть нитку в иголку. Говорю правому, пилот в правом кресле сидит: "Я буду смотреть за приборами, а ты следи за горой, чтобы мы ее крылом не зацепили". Взлетели, попали в дырку. Ошибка на полсекунды - и навсегда бы в тех горах лежать остались.

Я слышал, как дышал авиадиспетчер высочайшего класса и по опыту, и по призванию он не хуже меня понимал, какой смертельной опасности мы подвергались, как профессионал, он страдал от



невозможности нам помочь. Под крылом уже пошла водная поверхность, а я все еще слышал в наушниках его напряженное дыхание. Спасибо ему за то молчаливое дыхание. Много, очень много мне тогда хотелось ему сказать, но не мог: в пограничной зоне все разговоры записываются, сказал только: "Все, Серега, вышли из дырки!". Попрощался с ним, пока горы не затенили прямую радиосвязь. Тем разговором разорвалась последняя ниточка, соединявшая нас с все еще нашей родиной: несколько недель назад завершившим свой жизненный путь Советским Союзом".

ТАМОЖНЯ ПО-АМЕРИКАНСКИ

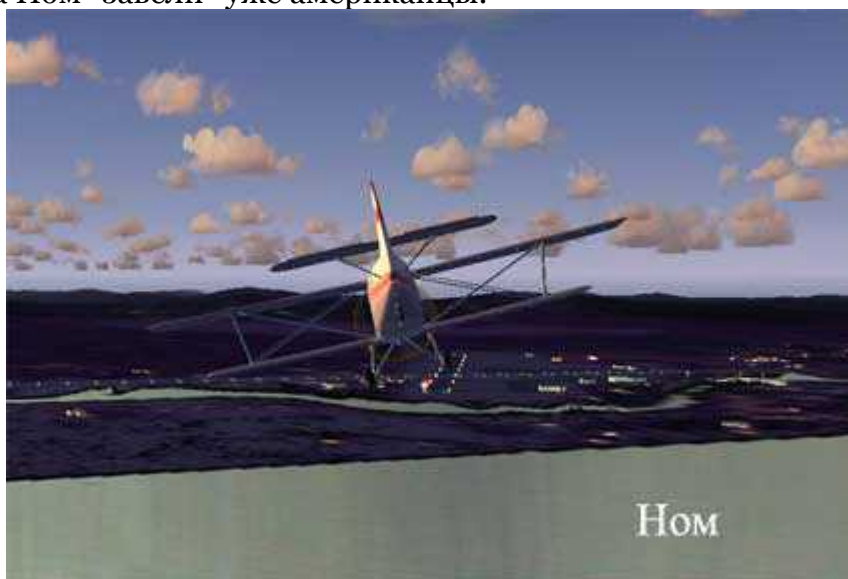


Но вздох облегчения вырвался из груди наших путешественников преждевременно. Непогода усилилась: снег пошел густой, крупными хлопьями, каждую минуту можно было ждать начала вибрации - верного признака обледенения. Связались с Аляской, американец с той стороны пророкотал подтверждение рейса, вероятно, удивился: погоды

нет, а они летят, да еще и на чем! Но вдруг самолет выскочил из снежного заряда и взору предстал ясный солнечный закат, блестящие под крылом волны Берингова пролива и полоска американского побережья. Лететь па том участке было всего ничего: каких-нибудь сто пятьдесят километров: "Ну, теперь главное Аляску не прозевать!". Но капризные переменчивые ветры сыграли злую шутку: "промазали" километров на пятьдесят. На Ном "завели" уже американцы.

Тогда мы в первый раз увидели американскую землю. По величине Ном примерно такой же, как Бухта Провидения, но насколько другая там жизнь! Приземистые, отлично приспособленные к местным климатическим условиям дома, по всему чувствуется, что люди устроились обстоятельно, с комфортом.

Первыми американцами, а точнее, американками, которых увидели наши летчики, были тамошние женщины, которые специально - в Номе своей таможни нет - прилетели из Анкориджа: видимо, побеспокоился американский посредник Майер. Спрашивают: "Что везете?". А самолет показать стыдно: забит всякими тряпками дорожным хламом. Дошла очередь и до



закатанного в трехлитровые банки сала. Как мы поняли, домашним консервированием у них там не очень увлекаются, а за ввоз открытых продуктов и оштрафовать могут. Смотрят с удивлением, не поймут: на этикетках огурцы нарисованы, а внутри что-то белое. Как-то убедили, что от полярного холода огурцы побелели. Улыбнулись, поставили печать.

В Номе наших летчиков встретил молодой человек по имени Джим Кук, владелец частной авиакомпании из шести самолетов, которыми он перевозил в Анкоридж золото от старателей. Невидимый посредник снабдил Джима и деньгами на заправку для очередного перелета. На следующий день установилась прекрасная погода, идеально благоприятная для предстоящего перелета, но опасались: не подует ли встречный ветер, ведь от Номы до неофициальной столицы Аляски около тысячи двухсот километров. Хватит ли горючего?

СЕКС В ДОРОГУ ПАКУЮТ В РЮКЗАК

Перед самым вылетом к нам подбежал человек и неожиданно спросил по-русски: "Вы в Анкоридж?". Мы дельтапланеристы, перелетели выше острова Лаврентия, денег нет". "Сколько вас?" "Семеро!" Оказалось, что эта группа была с Дальнего Востока и с ними еще двое чехов. Из десяти долларов, взятых в дорогу из дому, у нас осталось только два, и мы обрадовались возможности подзаработать в качестве воздушного таксиста. Но, как потом выяснилось, весь наш заработок составил несколько центов. Было очень обидно: билет от Номы до Анкориджа стоил триста долларов. "Могли бы хоть по двадцать долларов дать" Интересно, что один из дальневосточников путешествовал с женой, миниатюрной женщиной весом около сорока килограмм, которую он при перелетах сажал в рюкзак.

Еще задолго до подлета к Анкориджу запросили условия.

Вроде все поняли по условиям посадки. Погода прекрасная, столько интересного внизу: большой аэропорт, много авиационной техники, солнце, горы, красота... Но, как выяснилось, расслабились слишком рано: в американской авиации не ведут долгие переговоры на подлете и при посадке, типа "вошел в круг", "разрешите сесть", "сажусь". У них надо только представиться: капитан такой-то, разрешите сесть! На что следует стандартный ответ: садитесь, полоса такая-то. Непривычным было и то, что высота измеряется в футах.



"Боже, куда садиться?" "Так треба ж було знизитися до ста футів! Вот так: летели-летели и мимо аэродрома пролетели: около ста метров высоты оказалось "лишней". В принципе ничего страшного, в воздухе всякое бывает, можно было доложить и пойти на второй заход. Но по-английски-то этого сказать не смогли.

Приняли решение парашютировать: есть такой режим резкого снижения, со 100 метров почти камнем

упали. Американцы потом долго удивлялись: летело не понятно что, вдруг

свалилось и село. Никто из них такого не видел. На фюзеляже красные флаги, аэрофлотовские эмблемы: "Рашэнз? Коммунисты?".

Поставили колодки под колеса, привязали самолет.

Паковка торб по-американски

Снова вышли на связь со Стивом, он говорит: "Вылетаю, встречайте в аэропорту!". "А как мы те бя узнаем?" "Я самый высокий человек!". И действительно - в аэропорту над толпой пассажиров возвышается туловище. Не голова, а именно туловище. Познакомились и тут, наконец, все выяснилось. Стив вел речь о покупке самолета с Генри Майером, Генри с англичанином Кеном Баллингтоном. Кен нашел некоего моравака из Остравы Карела Риегела. Такая выстроилась цепочка, каждый хотел на этой сделке заработать. Оттого и путаница такая вышла. Итак, задачу наших летчиков можно было считать полностью выполненной: самолет вручен покупателю, забирай деньги и рейсовым самолетом из Анкориджа прямо на Москву. Но тут возникли некоторые нюансы, которые существенно повлияли на дальнейшее развитие событий. По словам Стива, в Анкоридж должен был подлететь его друг, летчик-любитель и отличный инженер Роби Роубсон. Но Роб прилететь отказался и Стив оказался в очень затруднительном положении и как опытный летчик понимал, что на любом типе самолета надо учиться летать, а путь предстоял неблизкий - четыре тысячи километров, с другой стороны, и наши ребята были совсем не прочь помочь "Стиву перегнуть самолёт к месту назначения, очень хотелось попутешествовать по Америке: когда еще такой случай представится?



Ситуация снова зависла. Стив взял себе своеобразный тайм-аут: улетел, чтобы выполнить еще не сколько рейсов на своем ДС-9.

В конце концов, Стив принял решение по возвращении из рейса и сказал: "Летим". По плану Стива, заняв правое кресло, он принимал на себя обязанности штурмана, а заодно и учиться летать на незнакомом ему самолете, для этого он нанял Уолта в качестве переводчика. Уже с первых часов знакомства Стив проявил себя страшным

скрягой, и этот план перелета еще раз подтверждал его жадность: обучение управлению самолетом во всем мире, в том числе и в США, стоит очень дорого, и тут он решил сэкономить на обучении. Начали подготовку к перелету. Через Уолта Валера объяснил Стиву устройство самолета, особенности его обслуживания.

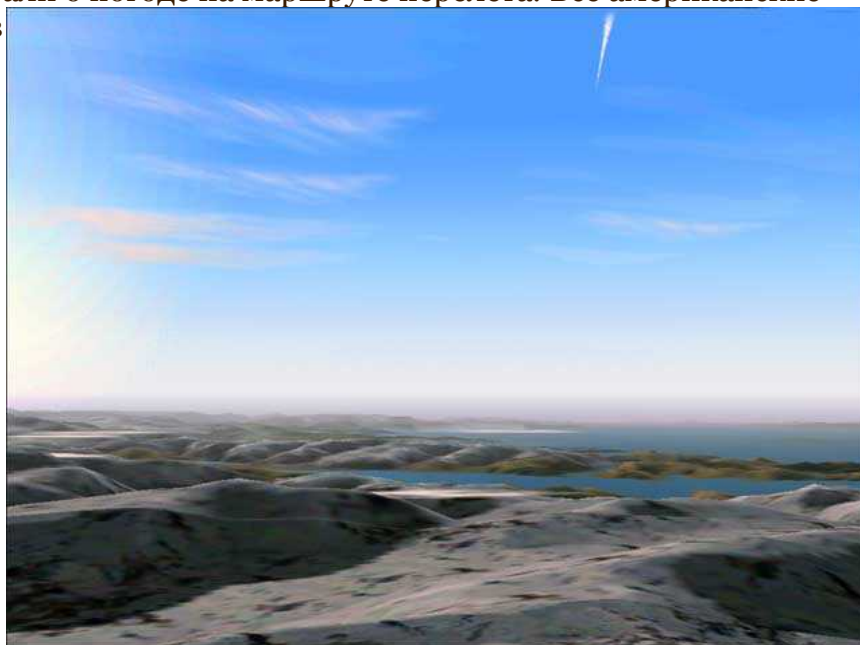
Как и полгода назад, снова возник вопрос: каким путем лететь? Естественно, гораздо комфортнее и безопаснее было лететь над сушей, чем над морем, но для этого надо было получить разрешение канадских властей, ведь самолет летал все еще под флагом несуществующего СССР, по сути, был каким-то внесударственным воздушным судном. Разрешение не получили, скорее всего, Стив просто решил и на этом сэкономить. Для двухмоторных самолетов с обогревом перелет над Тихим

океаном вдоль кромки горной гряды особой опасности не представлял. Но на одномоторном самолете, по словам американцев, там еще никто не летал. Тем временем Стив все больше осознал, что перелет с Аляски до "большой" Америки не будет развлекательной прогулкой: запасся костюмом для военных летчиков: не тонущий, с подогревом, спутниковой связью. Дали запрос в ВВС США на перелет, ведь предстояло пересечь почти всю "материковую" Америку, пролетев над множеством военных баз. Через четыре дня получили разрешение. Тем временем изучали карты, расспрашивали о погоде на маршруте перелета. Все американские авиадиспетчеры говорили в один голос: там она непредсказуема. Теплое океанское течение наталкивается на горную гряду:

стоцентная вероятность обледенения самолета. Для такой пушинки как Ан-2 большое значение имеет направление и скорость ветра: разобьет ли он самолет о скалы или унесет в океан? Поможет если будет попутным или помешает, если будет встречным, сколько бензина уйдет на борьбу с

ним? Как уже понял читатель, в США летчик не просит у диспетчера разрешения на вылет, а только ставит его в известность. Хочешь лететь? Лети! Твой риск, твои проблемы!

4 мая, после двадцатидневного вынужденного отпуска в Анкоридже наш экипаж и его спутники вылетели в Якутат.



Взяли курс на Якутат.

*Впереди видно инверсию от Боинга
взлетевшего перед нами.*

Стив, сидя в правом кресле, выполнял обязанности штурмана, хотя в этом качестве он явно не перетрутился: как только вошел в самолет, наклеил на фонарь плоскую коробочку. Наши летчики таких устройств до этого не видели. ДЖи-Пи-ЭС обеспечивает спутниковую

координацию, показывает скорость самолета и скорость ветра. Забегая вперед: штурманскую линейку НЛ образца 1933 года и ветрометр Стив "прихватизировал" как редкие и ценные экспонаты, иллюстрирующие историю мировой авиации.

Последнее испытание

Никогда не забыть красоту молодых, нетронутых гор Аляски! Уолт взял с собой видеокамеру, уже и у нас был фотоаппарат, много снимали. Шли по краешку океана, оставляя горную грядку по левому борту, и здесь, на самом сложном участке трассы, попали в обледенение.

Я подремывал в салоне, когда почувствовал какую-то вибрацию. Самолет трясет, ломает. Захожу в кабину: напарник скорость до 120-130-ти дерет, до критической доводит. Высота падает. Мощности двигателя не хватает. Самолет вышел на второй режим, когда лобовое сопротивление становится больше тяги двигателя. Все.

Резкое обледенение началось вдруг на высоте четыре тысячи метров. Лед стал стремительно нарастать на кромках крыльев, на лобовом стекле, иллюминаторах. За каких-то пять-десять минут самолет превратился в сплошную ледяную глыбу и стал практически не управляем. Неизвестно как он вообще держался в воздухе. Тут мы впервые увидели, как самолет машет крыльями. Стрелка высотомера быстро побежала по кругу отматывая метры, остававшиеся до воды. Скорость падения дошла до 8-10 м\с. Стив дергает аварийный люк, застегивает свой костюм, проверяет и настраивает в кармане спутниковую связь. В разрывах облаков виден океан, шторм баллов восемь. Тут и лодка, если бы и была, никакая не поможет, а вода, наверное, градусов семь-восемь. Высота все меньше. Падаем! Или на крыло сейчас свалимся, или носом в воду войдем. Впрочем, какая разница? Уолт сначала ничего не понял, а потом быстро смекнул: начал Богу молиться. Я стакан водки бахнул, хорошо, что осталась. Думаю, зачем я все это затеял. Преодолеть столько трудностей, чтобы навсегда остаться в водах Тихого океана за тысячи и тысячи километров от дома.

Океан все ниже и ниже, в иллюминатор видно как крутит расчалки между плоскостями: в любую секунду как струна, может лопнуть. Обросший льдом самолет скрипит как сарай, стонет как живое существо. До воды остается метров сто, может восемьдесят. Океан тянется к нам туманом и моросью. И тут



самолет стал как-то поинему вздрагивать. Говорю. "Кончайте молиться, кажется, пронесло. Один шанс на выживание имели, тот самый шанс и послала нам судьба".

Внизу воздух был теплее: плюс двенадцать. На высоте тысячи метров лед начал обламываться, а на высоте восьмидесяти метров самолет полностью очистился ото льда, на той высоте мы и летели до очередной посадки".

Опасности позади!

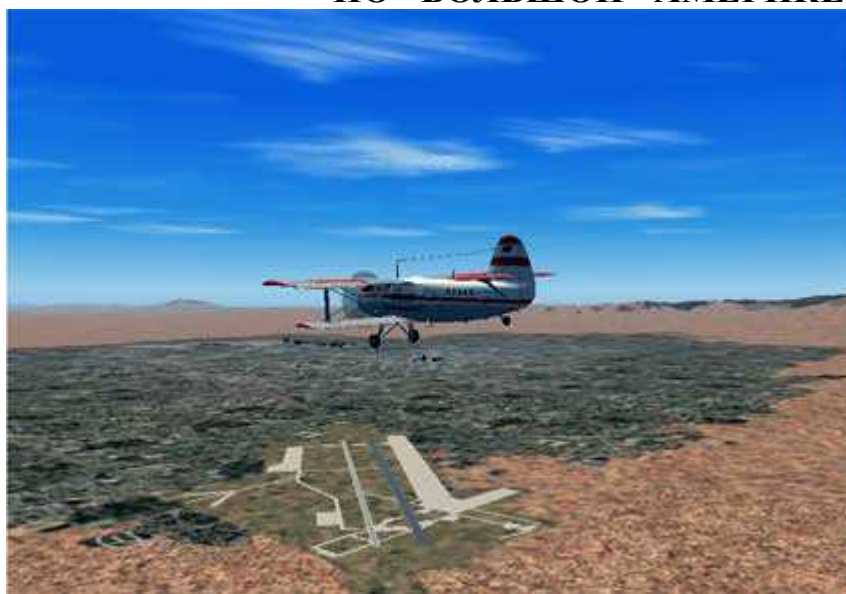


Вибрация возникает оттого, что лед нарастает на плоскостях и лопастях винта неравномерно. Еще более неравномерно он отлетает при оттаивании, когда самолет попадает в теплую струю воздуха. В Якутате с большим трудом при сильном боковом ветре посадили самолет. Стабилизационные грузики на расчалках были сдвинуты со

своих мест, но самое главное - самолет выдержал! Крепко выпили.

За смертельный риск, все тяготы и лишения, которые пришлось преодолеть нашим летчикам, они были щедро возблагодарены судьбой. Дальнейший полет проходил над живописными пустынными просторами, красивыми городами, над великими американскими реками Миссисипи и Миссури. Чередовавшиеся пейзажи были один красивее другого. До чего ж пре красна Америка! Пилотирование малых, именно малых, летательных аппаратов дает настоящее ощущение полета, нашим летчикам представилась редчайшая возможность осмотреть с высоты птичьего полета почти всю "большую" Америку, пролетев над ней "по диагонали". Останавливались в комфортабельных гостиницах, питались в хороших ресторанах.

ПО "БОЛЬНОЙ" АМЕРИКЕ



Где-то над пустыней произошел такой случай. Примерно на высоте 500-800 метров наш Ан-2 обгоняет двухмоторная "Сэсна", скорость у нее 350, а у нашего "кукурузника" 170-180, Стив на связи, о чем-то по-своему, по-американски, пророкотали. "Ты знаешь, говорит, тут на "Сэсне" пролетел капитан Б-52, сейчас мы будем пролетать над

военным аэродромом. Он хочет, чтобы мы снизились, чтобы сфотографировать наш самолет над военной базой! А за это он приглашает нас в ресторан". На этот раз мы ничем не рисковал, все соответствующие разрешения были. Спарашютировал. По

видимому, тот офицер сделал снимок нашего самолета для хохмы: над американским военным аэродромом какой-то несуразный аппарат летит, "СССР" на крыльях. Приземлились в пустыне. Жара невыносимая. Всему экипажу Стив заблаговременно заказал футболки и кепки с надписью "Аэрофлот СССР" на английском и русском, в этой форме тогда и летели. В том пустынном аэропорту самолет встретила толпа любопытных, пресса. Оказалось, что там совсем недавно приземлялся Горбачев и у публики пробудился большой

интерес ко всему советскому. Начался дикий чейндж. Кто плеер с наушниками предлагает, кто фотоаппарат, кто диктофон: всем хотелось получить какой-то необычный советский сувенир. А Стив снова проявил свою жадность: "Того не давай, этого не давай, это мне для музея надо!".

Тот ресторан, куда пригласил наших летчиков капитан бомбардировщика, содержал его отец. У этого пожилого человека было два хобби: коллекционировал мотоциклы и флаги. Угощал очень хорошо и все уговаривал подарить ему советский флаг. Жалко, но его у нас не было: не до него при сборах было. На одной из следующих посадок подарили официантке значок "Ударник коммунистического с профилем Ленина и ракетой". Таких значков Валере Сауну от кума целая пригоршня досталась. Уолт перевел, что в Советском Союзе носить такой значок большая честь, его вручают только самым лучшим работникам. Когда на следующий день наши летчики пришли завтракать, к ним вышли все работники ресторана, начиная с шеф-повара и заканчивая судомойкой, и сказали: "Мы все хорошо работаем!". Пришлось Петру "наградить" их всех. Так в капиталистической Америке возник коллектив коммунистического труда.



ВАУ! МЫ СДЕЛАЛИ ЭТО!

7 мая мы благополучно прибыли в конечный пункт своего путешествия, приземлившись на частном аэродроме Мёрфри в штате Теннесси.

Народа собралось великое множество, пресса, радио, телевидение. Стив был вне себя от радости, по его слову вам, он давно знал, что в СССР есть классный биплан и двадцать лет мечтал его купить. О нашем перелете очень много писали, но главные лавры достались, естественно, Стиву. Его восторг ярко зафиксировала местная Дэйли Ньюз:



"Вы видели, как медленно шла эта фиговина, когда мы ее сажали? Это что-то вроде управления здоровенной допотопной тихоходной тачкой!".

Состоялась торжественная церемония передачи ключей от самолета. Контракт состоялся! Казалось бы, что заветная цель достигнута, но не чувство торжества овладело нами. На Ан-2, "кукурузнике" с бортовым номером 02445 мы пролетали двенадцать лет по Украине и России, побывали в сотнях передраг и летных происшествий. Сегодня настоящий участник событий Петр Невоит не помнит,

действительно ли у него покати́лась "скупая мужская слеза", но одна из газет написала, что русский капитан плакал, сопроводив это снимком, на котором Петр стоит у винта, прощаясь со своей машиной.

Стив задержал наших летчиков у себя еще на несколько дней, чтобы лучше изучить самолет. Учили его обслуживать эту, по выражению одной из американских газет, самую тихую летающую колымагу. Стив познакомил наш экипаж со своим



другом Роби, который вместе с отцом и братом Робертом и Джеральдом Рубсоном ведет большой бизнес по производству и ремонту швейных машин. У Роби Петр полетал на его маленьком самолете, выпущенном еще в конце 30-х годов, по словам Роби, они со Стивом купили его в Испании как груду металлолома и восстановили до летной годности. В Америке восстановление старых самолетов является очень выгодным бизнесом. По случаю отъезда нашего

экипажа Стив устроил красивый праздник, каждому вручил по большой фотографии: групповой снимок на фоне легендарного борта 02445. Но главный его подарок был еще впереди. Стив купил нашим летчикам билеты до Нью-Йорка и проводил до аэропорта. Взлетели и вдруг Уолт, который провожал экипаж до Восточного побережья, говорит: "Петр, будь готов! Стюардесса сейчас объявляет, что на борту нашего "Боинга" находится капитан русского самолета Ан-2, который...". Далее следует перечисление всех заслуг. Отрывок из будущей книги воспоминаний Петра Невоиты:

Надпись на фото:

"To My friend Pietr, Thanks you so much

for teaching Me to fly the AN-2.

Good luck in the future." may 7 1992, Murfreesboro

"Американцы аплодируют. Мы встали, честно скажу: покраснел. Одежда не подобающая случаю и все такое. Оказалось, что Стив все про нас своим коллегам-летчикам рассказал. А Боготрам дальше переводит: вас приглашают в кабину. Заходим, нас приветствуют, улыбки, рукопожатия... У капитана "Боинга" на кителе значок классности: массивный двуглавый орел. "Я, - говорю, - пилот первого класса!". Снимает его и дает мне. "Я, - говорю, то же пилот первого класса и отдаю ему свой. Стюардесса все это пассажирам перевела. Я очень благодарен Стиву за тот знак внимания."

ОГЛЯНУВШИСЬ НАЗАД

Без особых приключений Петр и его товарищи рейсом "Аэрофлота СССР" прилетели в Киев. Как потом оказалось, то был их последний бесплатный перелет этой некогда крупнейшей авиакомпании мира, авиакомпанией, доживавшей

тогда свои последние дни, авиакомпанией, которой они отдали лучшие годы своей жизни.

Со времени межконтинентального перелета Чернигов-Мёрффризборо, беспрецедентного перелета, который, по-видимому, уже никогда не будет повторен, прошло более пятнадцати лет. Сегодня о нем напоминают только пара-тройка фотографий да несколько страниц бортовой документации, а еще воспоминания, которые стираются из памяти с каждым днем. А жаль: для фиксации этого события в Книге рекордов Гиннеса нашим летчикам надо было заплатить 200 долларов - сумму по тем временам для них немыслимую.

С тех пор, как говорят, много воды утекло, если в России малую авиацию просто бросили на произвол судьбы, то в независимой Украине ее практически извели, не оставив некоторых типов летательных аппаратов даже для музеев. Где-нибудь в США или в Англии это считалось бы актом вандализма, у нас же, к сожалению, и не такие дикости давно стали нормой. Годом позже после описанных событий был варварски уничтожен самолет Як-11, интересный пример авиастроения, который, хранился в ЧВВАУЛ на смотровой площадке.

А сегодня на смотровой площадке умирают оставшиеся представители советской авиации. Память о былом величии Родины, оказывается, никому не нужна.

А вырученные от продажи самолета деньги, как и планировалось, построили дом для работников авиапредприятия. Петр Невойт ушел с летной работы и реализовался в бизнесе. Другие ребята, вырвавшись на свободу, по много лет проработали по контрактам в различных частях света.