

“Авиаторы не спят” (додолжение)

ХэппиЭнд

Турецкая часть сериала с переключением на Россию

Литературный сценарий серии из турецкой части.

Все события финализированы в пределах этой серии, но имеют стыковку с другими сериями.

Начало в Турции на пляже: сытая, довольная жизнь, разговоры, солнце, набегающие волны, виски, “расслабон”, постепенно всё это заменяется переживаниями и драйвом в небе над Екатеринбургом.

Жизнь в отеле 5* на Ал Инклюзиве напоминает пребывание в Раю. Вкусная еда и холодное пиво никогда не заканчиваются, море вон оно, через дорогу, подогреваемый бассейн там, внизу, тренажёрный зал рядом, у каждого отдельный номер с кондиционером и удобной мягкой кроватью, туалет, душ...

Плюс хоть какая-то, но анимация.

Всё как в садике: «Спи, гуляй и хавай»[®].

Одним из развлечений являются беседы с другими людьми.

Зимой в Аланье (*а это самое жаркое место Турции*) достаточно тепло, чтобы после завтрака выйти на пляж, полежать там, периодически наливая за шиворот (*на самом деле выносить из ресторана можно, и персонал не возмущается, но делать это надо аккуратно, вроде как никто ничего не видит, и пить в меру*), слушать, причём, лёжа с закрытыми глазами. Можно даже периодически купаться. Но в январе Средиземное море уже холодное, поэтому на берегу должна быть наготове бутылочка с вискариком. Чтобы вылезти и сразу же “вмазать для сугреву”.

В один из дней моим собеседником оказался бывший лётчик “Уральских Авиалиний”, который вечером взял мою книгу, прочитал самый первый рассказ и теперь спросил:

– А знаешь почему тот диспетчер вскочил, как ужаленный при словах “Московский борт 262”? У них инфа была, что пожар на борту и самолёт возвращается. Хочешь я расскажу, что там на самом деле было? Я на нём летел тогда! – и такое рассказал...

Для простоты я передам всё от первого лица, не указывая имени того лётчика, чтобы ему не влетело от “УА”.

Должен отметить, что совпадений и странных встреч в моей жизни было более чем достаточно. Например, в той же Турции в 2007-ом году я встретил тёток, которые показались мне очень

знакомыми. Спросил, оказалось, что они тоже из Екатеринбурга, причём, с Уральской, 77. Получается, что я их видел каждый день, идя на работу, потому и запомнил.

Впрочем, вернёмся к рассказу:

“В Индии есть такое явление как дважды рождённые.

Так вот, я тоже родился дважды. Второй раз 30.04.2004.

В то утро мы готовились выполнять рейс из Екатеринбурга в Москву. Тот самый, 262-ой, как у тебя в рассказе.

Вылет на 08:15. Только самолёт тогда был не **Ил-86**, как у тебя, а **Ту-154Б-2**, бортовой номер **RA-85219**.



Экипаж у нас был пусть и молодой, но слётанный. Друг-друга понимали с полуслова. Полёт тогда получился короткий, и весь он, как мозаика, состоял из мелочей, совпадений и правильных решений. Ошибок не было.

Начиналось всё совершенно буднично, “как обычно”, без проблем, намёков и тревожной музыки на заднем плане.

Я принял, проверил и подготовил самолёт. Никаких замечаний. У лётчиков принято помимо журнала писать неофициальные “пояснялки” друг-другу, например, “у борта есть склонность к правому крену”, и класть их в конкретное место. Посмотрел там – чисто. Никаких “чудес” или “глюков” в прежние вылеты. Это хорошо! А то бывает, что экипаж чувствует что-то, но по приборам этого нет, и оснований для действий тоже нет.

А если сделаешь что не так, то будет замечание, премии лишат. Позже, правда выяснилось, что предыдущий экипаж всё же на самолёт жаловался. Но лишь вслух, нигде ничего не написав.

Я дозаправил самолёт (в Москве ожидался туман, и нас вполне могли “покатать” и даже отправить на запасной), попросил техников протереть наружные стёкла кабины, тут пришёл командир (далее – КВС), я доложил, что всё в порядке, можно лететь.

Дальше была посадка пассажиров, запуск двигателей и рулёжка на взлёт. Всё как обычно.

Выруливали не спеша, поскольку всё ещё решали с каким режимом взлетать, на взлётном или “жалеючи”, на номинале.

Поскольку загрузка не полная, то можно было и так, и эдак.

В итоге решили взлетать “по-тихому”, на номинале.

Как позже оказалось, это решение спасло нам всем жизнь.

Взлетели нормально, убрали закрылки, начали набор высоты и тут на высоте 3370 м. у меня на приборной доске сработало табло «ВИБРАЦИЯ ВЕЛИКА» на третьем двигателе (это тот, что справа*). У пилотов вылезло «НЕИСПРАВНОСТЬ 3». Я доложил командиру. Отмечу, что ни вибрации, ни хлопка мы не слышали и не ощущали. Тем не менее согласно Инструкции я начал плавно снижать обороты двигателя до отключения табло. Где-то на уровне 70% появилась вибрация, стала расти температура выходящих газов. Вибрацию уже ощущали все.

И тогда КВС говорит: “ВЫРУБАЙ ЕГО НА!!!”, что я и сделал, причём, отмечу, с преогромнейшим удовольствием, ибо понятно было, что с двигателем там всё плохо и он может развалиться в любой момент. Ну а поскольку двигатели у Ту-154 в хвосте, то там может разнести вообще всё. Лётчики Ту-154 вообще очень осторожно относятся к вибрации, поскольку вылетевшая лопатка вызывает “титановый пожар”, если хоть немного промедлить с отключением. А его уже потом не потушить ничем.

После отключения 3-го двигателя сработала сигнализация падения давления в 3-ей гидросистеме. Я посмотрел уровень, а там бак пустой. Всё это происходило не минуты или часы, а буквально 8 секунд.

Параллельно с этим пилоты перевели самолёт из набора высоты в горизонтальный полёт, доложили диспетчерам и запросили разрешение вернуться на базу. Отмечу, что на “земле” у диспетчеров был серьёзный, основательный “напряг”, ибо им тревогу проиграли, сообщив, что “московский борт 262 садится с пожаром”. Так что когда ты в шутку сказал ему тоже самое, то диспетчер проснулся в лесу ночью, моментально протрезвев, встал на ноги, его в палатку затащили, а он наружу рвётся “толь-

* Прим. Автора: Это промежуточная версия, планирую её ещё сократить, ужать, выкинув технические и прочие подробности, чтобы не смущать людей, далёких от авиации, а так же уточнить, доработать. Это пока ещё не окончательный вариант, а так, рабочий экземпляр для вычитки. По-сути черновик.

ко самолёт посажу и вернусь”. Это не просто так.

Кстати, для Ту-154 отказ одного из двигателей не является чем-то особенным. С этой проблемой можно продолжать полёт. Легально. Аварийно садиться не обязательно. Точно так же как Боинг-747 сертифицирован на взлёт и продолжение полёта с 3-мя моторами. Если даже на взлёте один “схлопнулся”, то ничего страшного. Прерывать взлёт не требуется. Нужно отключить его и лететь себе дальше. Это нормальная эксплуатация.

Поэтому после проверки всех систем мы приняли решение вырабатывать топливо и садиться там же в Кольцово.

Снизились, стали летать по кругу. Это продолжалось где-то минут 20-ть. Девчонки даже успели покормить пассажиров. Им ведь не понятно 2 000 метров высота или 11 000, главное что летим ровно. И тут вдруг срабатывает система падения давления в 1-ой гидросистеме. Мы молча посмотрели друг на друга и поняли, что там в хвосте всё совсем плохо. Командир тряхнул головой и сказал: “ДА НУ ЕГО ННА! САДИМСЯ!”

Дело в том, что у КВС есть право на посадку с любой массой, лишь бы обеспечить безопасность ВС (*топливо ещё не было выработано до минимума с которым можно садиться*).

КВС выполнил красивый разворот с одновременным снижением. Прямо как на экзамене. Сели мягко, можно сказать “идеально”, командир буквально “притёр” самолёт к полосе, дальше включил реверс на 1-ом двигателе по максимуму, тормоза.

Всё. Стоим на полосе. Ура!

Нас отбуксировали на стоянку тягачом, подогнали трапы, выгрузили пассажиров.

Кстати, я тогда стоял у трапа, провожая их. Так все только ругали нас. Говорили, что надо было лететь до Москвы, а там уже чиниться. Только двое-трое из всех поняли что же произошло на самом деле и поблагодарили нас. Они как раз в хвосте сидели и всё слышали. Кстати, большинство пассажиров не понимают ничего, не различают самолёты между собой, не слышат звуков выпуска шасси, закрылков. Для них это просто какие-то шумы.

Когда все вышли, то “технари” позвали меня посмотреть хвостовую часть. И вот тут мне стало по-настоящему страшно, даже коленки подогнулись. Сразу вспомнил Красноярск и Иркутск.

На хвост было страшно смотреть.

Воздухозаборник весь в дырах от вылетевших лопаток турбины, оттуда “гидрашка” течёт, как кровь красная. Внизу из неё

даже лужи образовались. Такие большие, кровавые. С хвостовой части масло текло как из садовой лейки.

Фото Serge Gordei



“Наземники” тогда отвели меня к трапу, и я там минут пять сидел просто в а%уе, волосы на голове сами шевелились, а когда летели и всего не знали, то и страха не было, да и адреналин в крови был, из-за этого и спокойные, разумные действия.

Фото Serge Gordei



При разборке двигателя выяснилось, что разрушился диск турбины высокого давления. Это привело к разбандаживанию лопаток на секторе примерно 30-40 градусов. Вырвавшись на свободу они пробили кожух турбины в месте сочленения с камерой сгорания, пропоролы внешний контур и улетели вверх.

Если бы они вылетели на долю секунды позже или раньше, то попали бы в соседние двигатели, и тогда неизвестно, как бы оно закончилось, всё могло быть гораздо хуже.

Если бы мы стали взлететь на взлётном режиме, то двигатель, скорее всего, развалился бы прямо на взлёте, и совсем не факт, что мы бы успели что-то предпринять. Потому что запаса высоты бы не было бы. Одно дело снижаться (*при этом скорость сама растёт, её даже приходится парировать*) и совсем другое набирать высоту, да ещё без одного двигателя, с повреждённой гидросистемой и полными баками.

Так же при осмотре разрушившегося двигателя выяснилось, что гидрожидкости во 2-ой оставшейся системе было всего 8 литров в остатке, что соответствует примерно 3-4 минутам полёта. То есть второго захода на посадку у нас уже не было. Недопустимо было “промазать” или аккуратнo снижаться, нарезая круги. Мы даже до стоянки-то доехать сами не смогли. Прямо где остановились на полосе, там и встали. Дальше уже тягачом тащили.

После того нашего случая в РЛЭ внесли изменения, поменяв порядок действий в случае возникновения вибрации в двигателе, и дали разрешение на посадку с массой, превышающей допустимую”.

– Это у Ту-154Б двигатели такие плохие?– спросил я.

– Нет, как показывает практика, даже движки Роллс-Ройс на а380 не застрахованы от разноса. Слишком уж большие нагрузки действуют на детали двигателя и поэтому очень сложно избежать подобных отказов. Даже с применением бронирования. Сама компоновка двигателей в хвосте, когда там всё рядом, **неправильна**. Один губит всё. Мы-то ещё ладно, а вот Дугласам ранее не повезло. Там один центральный двигатель разнёс всё и повредил все гидросистемы, а до аэропорта ещё далеко.

В общем: ПОВЕЗЛО НАМ!



Аркадий Глазырин-Уральский
31 октября 2020 г.
Москва, Измайлово