

Владимир Башун. О вертолётах, охоте и авиационной "бацилле"

Авиаторы – люди необычные. Держатся особняком, не стремясь раскрывать цеховые секреты. Их профессионализм измеряется тысячами часов налёта. А единственной любовью является небо. Владимир Башун как раз из таких. Жить не может без неба, поэтому, хоть сейчас на пенсии, в выходные летает на парашуте, а ещё на даче строит самолёт.

- Владимир Георгиевич, говорят, с самолёта на вертолёт сложно переучиться?

- Трудно, но переучиваются, а вот наоборот очень редко. Слишком разнятся стили пилотирования. Для самолёта важно не допустить потери скорости, потому что тогда он перестаёт существовать как аэродинамический предмет и падает. У вертолёта иной принцип. Вращается сама несущая поверхность, что позволяет машине висеть в воздухе и двигаться. И когда с вертолёта на самолет переходят, то можно попасть в ситуацию потери скорости и падения. Разные и принципы посадки. На вертолёте за 100 или 50 метров в зависимости от условий уже начинаешь гасить скорость, на самолёте же снижаешься со скоростью, и только у самой земли постепенно идёт гашение, а на Ту-154 даже мощность двигателей приходится увеличивать при посадке.

- В Иркутске вы начинали летать на вертолёте Ми-1, какие функции у него были?

- Санитарные задания, геологоразведка и работа на лесных пожарах.

- И чем вас пленили вертолёты?

- Свободой. Попадая на большие самолёты, ты - руководимый, идёшь в определённом эшелоне, по выделенному коридору, везде за тобой следят, левее, ниже или выше - указывают. А в вертолёте принимаешь решения сам: садиться или лететь, нарушать правила или нет.

- Часто нарушали?

- Случалось. Нужно же было план выполнять, вылетать норму. Допустим, прилетаешь, а вертолётная площадка, к примеру, должна быть десять на десять метров, а она восемь на восемь, и из брёвен толщиной не 25 сантиметров, а всего 10. По правилам садиться нельзя. Но тогда на кого списывать налёт? Или прогноз погоды на грани, или загрузка не по норме, а ты всё равно летишь. Много было таких нарушений, причём, у всех.

- В основном в Иркутске работали?

- Не только, договоры по всему Союзу заключали. Вообще, бесхозяйственность и неорганизованность были страшные. Помню, в Сургуте обслуживали управление буровых работ (УБР), нефтегазодобывающее управление (НГДУ) и целую кучу других структур. Получалось, я для НГДУ везу несколько мешков цемента на подвеске, который по пути распыляется от ветра, а другой вертолёт – буровую головку для УБР весом в 50 кг. Можно было бы одним рейсом всё забросить, но заказчики разные и для каждого вертолёт.

- А случались опасные ситуации в воздухе?

- Естественно, были. К примеру, в районе Нижневартовска облачность низкая. Все полёты допускаются по правилам - 100 метров над местностью, и облачность на этой же высоте. Летишь, где-то видишь землю, где-то в облачности идёшь. В это время в воздухе находятся десятки вертолётов. Я лечу с подвеской, а навстречу тоже наш парень из Иркутской эскадрильи и он с подвеской. Мы друг друга увидели совсем близко, буквально цвет глаз можно было различить. Каждый резко взял вправо, а подвеска - она же, как маятник, у меня в голове пронеслось: только бы не зацепиться. Хорошо, всё обошлось, а так бы сразу две катастрофы могло быть.

- Правда, что попадания одной веточки в винты вертолѐта достаточно, чтобы утратить управляемость?

- Хвостовой винт имеет большее число оборотов, чем несущий, и законцовки винтов при движении приближаются к скорости звука. Поэтому даже маленькие препятствия могут быть опасны. Разговоры ходили, если попадѐт спичечный коробок в хвостовой винт, то можно погибнуть. У меня на Ми-1 был прецедент, когда при посадке в сильный ветер я чиркнул хвостом за низкорослый кустарник, полетели мелкие кусочки винта и управляемость вертолѐта резко ухудшилась. Начало меня колбасить, крутить. Еле-еле удалось сесть.

- А какие особенности рельефа в Иркутском районе? Что нужно учитывать при пилотировании?

- Вблизи Иркутска холмистая местность, далее к Саянам – горная. Погода у нас своеобразная, например, около Байкала сильные ветра. И прогноз часто бывает на пределе, вроде, пока лѐтний, но ты знаешь, что это маленькое допущение, и по прилѐту на место у тебя не будет возможности нормально провести посадку. Нужно многое самому просчитывать и прогнозировать, какие будут условия, сможешь ли ты выполнить работу.

- Ночью приходилось летать?

- Раньше было с этим жѣстко. Все полѣты осуществлялись в период светового дня, до захода солнца. Были особые единичные вылеты в сумерки, но это исключение. Сейчас с этим стало демократичнее. Естественно, ночью лететь сложнее, хотя если есть опыт, то люди летают.

- И на охоту партийных бонз возили?

- А как же, постоянно. Приходилось участвовать в таком количестве браконьѣрств. И из автоматов эти «охотники» палили. Бывало, набивали полный вертолѐт тушами оленей. Кровь животных потом из салона вѣдрами вычерпывали.

- В каком возрасте вы решили, что будете лѣтчиком?

- В восемь лет. Моѣ детство прошло в военном городке, располагавшемся вблизи курорта «Ангара». Наша семья не имела отношения к военной службе, отец был печником, кстати, сложенные им печи стоят по сей день. С нами по соседству жили чѣрно-, сине- и краснопогонники, то есть офицеры железнодорожных, авиационных и внутренних войск. Тогда-то и проникла в меня авиационная «бацилла». Вообще, было два направления, куда я хотел идти - в авиацию или...в кукольный театр.

- А почему в кукольный театр?

- Телевидения не было, из развлечений только кино и театр. Вот и хотелось быть причастным к театру, к сказке. Вообще, из-за скромного быта мы в детстве много фантазировали, игрушки мастерили сами. Так как жили в военном городке, нам в руки попадали списанные пистолеты ТТ, стволы автоматов. Мы их заклѣпывали, пропиливали отверстие, забивали порох и стреляли. С помощью взрослых ребят делали огромных воздушных змеев размером полтора на два метра, сооружали кабинку, в неё помещали кошку или мелкую собаку, к которой привязывали парашютик, и запускали в небо. Много придумывали весѣлого и удивительного. К счастью, животные при наших затеях не страдали.

- Окончив школу, куда поехали поступать?

- Конечно в лѣтное училище, в Ейск. Хотелось стать военным лѣтчиком, истребителем. Но поступить не удалось, у меня с иностранным языком было плохо. Вернулся в Иркутск, а здесь заканчивался целевой набор при Восточно-Сибирском управлении ГА в Сасовское лѣтное училище. Его я и закончил в 1966 году, получив подготовку на Як-12. Отработал в Иркутске два года, налетал 950 часов. И уже планировал идти переучиваться на Ил-14. Но наши правители решили армию возрождать и стали призывать на срочную службу всех, так и меня, уже действующего лѣтчика, забрали в вооруженные силы на два года. И вместо карьерного роста я увидел, что такое армия.

- И как впечатления?

- Бардак жуткий. Меня распределили в часть в Улан-Удѣ. Оттуда отправили в учебный центр в Читу на повышение квалификации пилота вертолѐта Ми-6, где я в течение месяца проучился. Хотя в нашей части и в помине не было вертолѐтов. Вообще, оснащение было плохим, на всех офицеров всего три пистолета ПМ. В плановом порядке за два года службы я так ни разу не стрелял. Солдаты стояли в карауле вместо оружия с дубинами.

- Какая лётная техника была в части?

- Так называемые «пчёлки», Як-14. Были они в так называемом штабном варианте: с термосами и большим количеством инструмента. Всё, естественно, потихоньку растаскивалось. Да, эти машины за время моей службы ни разу не взлетели. Кстати, на «пчёлку» я переучивался в Липецке. Процесс был интересный. На этом самолёте нет второго управления, и, получается, слева в кресло пилота садится переучивающийся, справа - авиатехник, сзади встаёт инструктор. В один из моих учебных полётов мы взлетели, и отказало ножное управление. Вышли в горизонт, я говорю инструктору, садись, мол, за управление ситуация-то нештатная. Он мне отвечает, нет, давай сам. И мы скольжением, «блинчиком» развернулись и сели. Но это хорошо, что у меня был опыт пилотирования. А на тех курсах учились председатель колхоза, трактористы, которые когда-то закончили аэроклуб и имели общий налёт 50 часов. Чем закончился бы полёт, если бы такие спецы оказались за управлением?!

- А когда вы перешли на вертолёты?

- Самое начало было положено в армии. В часть поступили вертолёты Ми-1 и Ми-4, руководство решило меня переучить. Учебной базы никакой, дали мне руководство по лётной эксплуатации на Ми-4, это не учебник, а настольная книга уже профессионального пилота. По ней я самостоятельно изучил в теории двигатель, аэродинамику вертолёта. А практики, лётных дней было крайне мало. За два с лишним месяца я налетал максимум два с половиной часа. Вертолёт - сложная машина и очень отличается в пилотировании от самолёта. Последний обладает положительной устойчивостью, если он летит и его качнёт, то восстановительный процесс колебаний идёт на уменьшение. Самолёт сам себя стабилизирует. Вертолёт же обладает отрицательной устойчивостью, и при возникновении колебаний, они не затухают, а возрастают. Управлять Ми-4, где пилотирование ведётся полностью ручном режиме, всё равно, что пытаться удерживать на ладони за одну ножку табурет. Эквилибристика.

А когда вернулся из армии в Иркутск, Як-12 практически не летали. Мне предложили пойти в вертолётчики. Они были более в привилегированном положении – квартиры быстрее давали, зарплата выше, налёт меньше (300 часов) и год за два шёл. Я согласился. Тут уже переобучение прошёл по правилам. В Кременчуге теорию изучил, а лётную в Иркутске проходил. И работа закипела.

- Как оцениваете сейчас состояние малой авиации?

- Плачевное. Мы безбожно отстали в техническом состоянии. И безопасность оставляет желать лучшего, и профессионализм пилотов, судя по количеству катастроф. В Иркутске асы должны летать, а не разные приезжие, не знающие наших особенностей. В советское время лётных происшествий было меньше, потому что лётчиков готовили лучше. Было обязательно приходить в особый отдел, по спецдопуску получать описание новых лётных происшествий, изучать, запоминать. Мы должны были знать, все случаи по Советскому Союзу за 3 года, по Восточной Сибири - за 5 лет, и по лётному отряду - за 10 лет.

- Какой у вас налёт на вертолётах?

- Где-то семь тысяч часов.

- А почему ушли из авиации, комиссовали?

- Нет. У меня обострённое чувство справедливости. Был конфликт, и уволился в горячности. Жаль, мог бы ещё полетать.

- Считается, не бывает бывших летчиков.

- Согласен, я и сейчас на выходных летаю на парашюте. Самостоятельно строю самолёт, ближе к американской модели, но чем-то похожий на мой первый Як-12. Без неба жить не получается.

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Алёна
Сабирова.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krsyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)