

Антон Сасковец
Насосненские байки

Мем-орная лирика отставного сержанта



Антон Сасковец

**Насосненские байки. Мем-орная
лирика отставного сержанта**

«Издательские решения»

Сасковец А.

Насосненские байки. Мем-орная лирика отставного сержанта /
А. Сасковец — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-966170-8

«Насосненские байки» — это набор ироничных рассказов о службе механика авиационного полка войск ПВО в конце 1980-х годов. Место службы — аэродром Насосная — было уникальным. Романтика авиации мешалась там со смехом и армейским бытом. И жизнь аэродрома становилась иногда весьма удивительной. Можно определить жанр книги модным словом мем-орная лирика. Набор мемов, которые, возможно, вызовут у читателя улыбку, с фрагментами коротких лирических эпизодов. Ведь авиация — это все-таки очень красиво.

ISBN 978-5-44-966170-8

© Сасковец А.
© Издательские решения

Содержание

От автора	6
Самолеты:	7
Казарма:	9
ДСП:	11
Казарма:	14
Самолеты:	16
ДСП:	18
Самолеты:	20
Самолеты:	21
Подборка:	23
БД:	25
ДСП:	27
БД:	29
Конец ознакомительного фрагмента.	30

Насосненские байки

Мем-орная лирика отставного сержанта

Антон Сасковец

© Антон Сасковец, 2019

ISBN 978-5-4496-6170-8

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От автора

Уважаемый читатель!

Честно предупреждаю: реальность, описанная в книге, не адаптирована под современные лакированные представления об СССР. Поэтому книга может вызвать негатив у любителей строевой подготовки и идеальных построений. Я писал так, как думал и чувствовал тогда, и о том, что происходило у меня на глазах. Без какой-то чернухи или жареных фактов. Никого не хочу обидеть или расстроить. А потому, если Вы – чувствительный человек в упомянутых выше вопросах, лучше сразу же закрывайте сборник и переходите к другой литературе. Единственная цель автора – поднять читателю настроение, других целей у меня нет.

Предлагаемые рассказы – не автобиография и не историческое свидетельство. Это именно собрание баек, которые травят о службе в хорошей дружеской компании. Когда не нужно что-то приукрашивать или врать, а можно говорить правду. Причем правду интересную и смешную. Рассказать было о чем, и я всегда хотел эти байки записать. Наконец, 30 лет спустя, собрался.

Писал только от первого лица и описывал только то, что видел своими глазами (за исключением нескольких коротких эпизодов, описанных со слов друзей или самими друзьями). Более того, многие упомянутые в сборнике люди его прочли. Так что здесь нет ни преувеличений, ни выдумок.

Я погрешил против истины только в одном: все диалоги переведены с нецензурного на обычный литературный русский язык. Надеюсь, читатель простит меня за такое отступление от реальности. В остальном же описана жизнь сержанта первой эскадрильи 82-го ИАП ПВО, базировавшегося на аэродроме Насосная на окраине города Сумгаит в Азербайджане. Описанные события охватывают период с октября 1987 года по май 1989 года, когда я там находился.

И наконец, короткая автобиографическая справка, чтобы были понятны некоторые детали рассказов. Я был призван в армию после успешной сдачи весенней сессии, то есть закончив 2-й курс физического факультета МГУ им. М. В. Ломоносова. Потому что тогда призывали всех студентов, независимо от наличия в ВУЗе военной кафедры. Лето 1987 года провел в школе младших авиационных специалистов в городе Кусары на севере Азербайджана. И стал механиком по авиавооружению. В конце октября 1987 года нас привезли на автобусе на аэродром Насосная. Примерно неделю распределяли по эскадрильям. А потом выдали техническую форму одежды и отправили на стоянку...

Самолеты: Первые шаги на стоянке

Стоянка – волшебное место. Издалека смотришь – скопление невысоких холмов, а между ними видно самолеты. Когда проходишь по тропе через покрытое верблюжьей колючкой и жесткой травой поле и пролезашь через дырку в проволочном заборе, капониры становятся горами. Между ними обнаруживается бетон. К воротам каждого капонира идет ответвление. В капонирах и на площадках между ними стоят самолеты. С непривычки они тоже кажутся огромными. Почему первые шаги по стоянке начались с дырки в заборе? А так от казармы идти быстрее. Напрямик. По тропинке.

Еще на стоянке есть инженерный домик. Около него беседка, увитая виноградом – курилка. Там и происходит развод на работы, если в этот день нет полетов. Полетов в наш первый день, естественно, не было. Познакомили нас с будущими командирами, да и отправили на своеобразный «курс молодого бойца». На корабле, говорят, новоявленных матросов отправляют точить якорь и чистить клотик. Первое задание, которое дали нам, было исполнено столь же глубокого смысла.

Надрав за капонирами полыни и поплеывая на испачканные зеленью остро пахнущие ладони, мы стали эти самые капониры подметать. С трех сторон капонир выглядит как большой холм. С четвертой стороны холм срезан и видно, что внутри это – арочное укрытие из бетона. Ворота – толстенные, больше метра. У каждой воротины свой мотор, который ее двигает. Катит по стальной рельсе в бетоне огромное стальное колесо. Воротина медленно закрывается. Или открывается. Арка высокая – намного выше килей самолета. Внутри – ровный бетонный пол. Его и подметаем.

Я находился в состоянии благоговейного восторга: все было самое настоящее. Самолеты! Для меня не так уж важно было, что эти самолеты – боевые. Намного важнее, что они – реальные, что они – летают. На самом деле, а не в кино или в музее. Именно вот эти огромные железяки. До жути красивые. И до них можно дотронуться. Так и махали мы вениками из полыни целый день, с перерывом на обед. А на следующий день задание вышло посложнее.

Погода стояла серая, осенняя: мелкая морось, насосненскую глину развезло. Хорошо что техника теплая, легкий дождик и ветер в ней нипочем. Поднимешь теплый меховой воротник, застегнешь шлемофон – это такой головной убор, вроде шлема у танкистов, только мягкий – и порядок. Пока дошли до стоянки по тропинке, на сапогах налипли огромные комья глины. Кое-как очистили подошвы и голенища о траву и бетон, но все равно, конечно, сапоги были грязные. А задание на этот раз было ответственным: помыть самолет керосином. Да-да, берешь ведро с керосином, залезаешь на фюзеляж сверху и тряпкой аккуратно моешь. Чтобы он летал лучше.

Залезают на самолет по стремянке, которую ставят к кабине летчика. По левому борту. Совсем рядом с ней – обрез левого воздухозаборника, как плечо гиганта. Поднимаешься на него, и можно свободно ходить по фюзеляжу сверху. Крылья, как мощные руки, идут от воздухозаборников слегка вниз, в стороны и назад. А посреди фюзеляжа проходит гребень. Как позвоночник. Сзади – два огромных кия. Высота над бетонкой – метра четыре, наверное. Красота... Но это все мы увидели потом.

А сначала техник поморщился, глядя на наши сапоги: «Это что же, вы в таком виде на самолет полезете? Только испачкаете!» И повел он нас к стойке правого шасси. Так я впервые увидел знаменитую «массандру» – спиртоводяную смесь, которая на МиГ-25 использовалась для охлаждения двигателей. Это вам не тормозная жидкость, не денатурат. Пополам спирт-ректификат с дистиллированной водой. Водка.

Открыл техник кран, и полилась в ведро струя со специфическим, знакомым каждому алкоголику заветным запахом. Как из водопроводного крана. Набрал он, наверное, литров пять, и дает нам ведро: «Мойте сапоги!». Ну что делать? Стали глину с сапог водкой отмывать. Сначала струей из-под крана, потом тряпкой из ведра. Мою я сапоги и думаю: вот какой-нибудь алкаш, он бы меня за такое святотатство убил, наверное. Или плакал бы, слезами горючими...

Ну а третье задание было еще круче. Самолет помыли – теперь нужно в воздухозаборниках пыль протереть. Выдали нам тряпки чистые, новые, поставили к воздухозаборникам стремянки, ну и... Ну и вот. Нужно в него залезть. Внутрь. Воздухозаборник выглядит как огромный прямоугольник, если смотреть на самолет спереди. А сбоку он наклонный. Внутри канал сужается, круглясь, нужно ползти на четвереньках. А дальше там стоит рассекающий поток – из потолка канала торчит балка с горизонтальными плоскостями. Ну и в глубине, за рассекающим, еще немного проползти, и уже компрессор. Турбина.

Вот все это нужно было тряпочкой протереть от пыли. До самого компрессора. И вылезти обратно. Под рассекающим приходится совсем уже червем ползти, там места мало. Конечно знаешь, что никто двигатель не заведет, пока ты там внутри. Но жуть пробирает. И, конечно, пыли там никакой нет. Зато после этого упражнения подходить к воздухозаборнику никакого нет желания. Внушает уважение самолет – и размерами своими, и мощностью.

Казарма: Старшина, гармошка, спирт

Со старшиной нам повезло. Во-первых, он был русский, а точнее – молоканин. Мы тогда не разбирались в тонкостях религиозных течений, и поняли просто: русский, предки которого уже давно живут в Азербайджане. Может сто лет, а может двести. Фамилия его была Романенко. В любом случае, из всех прапорщиков, появлявшихся в казарме, он был чуть ли не единственным русским. И на том спасибо. Тем более, что человек он был незлобный и не вредный. Это во-вторых. Хотя было ему с нами тяжело.

Прежде всего, в казарме было холодно. Первую зиму, помню, плюс восемь градусов. И заставить нас убирать в кубрике было сложно. Кроме того, нас было мало. Народу ходить в наряды подчас не хватало. После того как уехали домой ленинградские сержанты-дембеля, сержантами сделали меня и одессита Витю Черного. Витя утверждал, что его гражданская специальность вор-карманник, и строго соблюдал правило «неработания». То есть ничего не делал. «Их бин больной», и все тут. Ну а я считал, что вся эта армейская показуха типа кантиков на одеяле – устарела и никому не нужна. На боеготовность не влияет.

Помнится в самом начале первой армейской зимы, чтобы сделать казарму хоть немного теплее, нас переселили в соседнюю, а в нашей стали делать ремонт. Закладывать проемы в стенах кубриков блоками, чтобы тепло не уходило в коридор. Мы туда периодически ходили помогать. А Ромашка, как мы звали старшину, всюю там орудовал раствором и мастерком, строил, измерял, красил, и только на нас покрикивал. Но вообще я его видел не очень часто, поскольку открыл для себя наряд ДСП (то есть дежурного по стоянке). И постоянно ошивался там. Потом Витя тоже просек все прелести этого наряда, и мы ходили в него по очереди.

Важной задачей старшины было удержание нас в рамках приличий. Чтобы мы не пили и вообще вели себя по Уставу. Спорить с нами он не мог, ругаться не любил, и мы в целом уживались мирно. Только периодически он занудствовал. Зато иногда устраивал нам культурные вечера: доставал из каптерки гармошку, и начинал играть. Это было довольно наивно, мы посмеивались, но сейчас я вспоминаю эти его концерты с теплотой. Он ведь честно хотел как лучше.

Трезвость... Здесь было два аспекта. Во-первых, если солдаты попадались на пьянке в казарме, старшине влетало тоже. А во-вторых – мы были для него единственным источником бесплатного спиртного. Как мы со временем выяснили, его «сослали» со стоянки в казарму за какую-то провинность. И спирту (а также «массандры») ему не давали. Не наливали, точнее. Ну а мы, завоевав доверие техников, доступ к спирту имели. Задача старшины была – отбирать спирт у нас.

Надо сказать, что иногда ему везло. Поначалу. Но потом кто-то (не помню уже кто) придумал замечательный тайник. У каждой эскадрильи в казарме была сушилка. То есть комната с огромной батареей в рост человека, на которой в случае чего можно было сушить одежду. Рядом с батареей было небольшое вентиляционное отверстие, закрытое пластмассовой решеткой. Поскольку в подвале казармы стояла вода, иногда туда попадала канализация, и вообще оттуда пахло не очень приятно, поверх решетки к стене прибили кусок линолеума.

Линолеум этот отгибался снизу. Так вот ребята подпилили решетку так, что ее можно было отогнуть и просунуть в отверстие солдатскую металлическую фляжку в матерчатом чехле. Фляжку привязывали на нитку такого же зеленого цвета, как и решетка. И аккуратно спускали вниз. Нитку закрепляли на решетке. Потом аккуратно ставили на место отогнутый кусок, опускали линолеум... Все чисто, ничего у нас нет.

Надо сказать, что если случайно пролить на этот чехол немного спирта (или «массандры»), он некоторое время продолжает благоухать. И вот заходит старшина в сушилку, и по запаху понимает: ОН здесь есть! Как волк метался Ромашка по сушилке, принюхивался, все переворачивал... Но за все время так ни разу фляжку и не нашел. Особенно он переживал, обнаружив ее утром, уже пустую, у кого-то в тумбочке. Мы делили тумбочку с Болеком Рудским. И вот как-нибудь просыпаемся – а старшина устраивает шмон в тумбочках перед подъемом. И начинается:

– Рудский и Сасковец, вы задолбали! Вы сопьетесь!

– Да мы вообще не пьем, товарищ старшина!

– А это что? Откуда? – и показывает на фляжку.

– Фляжка. Не знаем, откуда, ночью кто-то пил и нам пустую подсунул, мы-то здесь при чем?!

На мое двадцатилетие – это уже за полгода до дембеля – ко мне приехали мама с бабушкой. Меня вызвали со стоянки, я прибежал, целую их. А они сидят с Ромашкой в курилке около казармы. И бабушка мне таким строгим голосом говорит:

– Антон, старшина говорит, что ты совсем не хочешь командовать! Я же в детстве учила тебя вырабатывать громкий командный голос! – это она намекала на любимый нами обоими фильм «Офицеры».

Я только улыбнулся в ответ, а старшина горестно махнул рукой: мол, все теперь понятно. Яблочко от яблони далеко не падает. Хороший он был человек, при всех своих минусах.

ДСП: Я хожу в ДСП

ДСП – это дежурный по стоянке подразделения. Утром берешь в оружейной комнате автомат с пустым магазином, и идешь на стоянку. Там находишь часового и обходишь вместе с ним все самолеты. Проверяешь печати (спиртовой бачок, бачок антиобледенителя, точки слива спиртоводяной смеси, кабина). Кажется, у нас еще и секретный блок опечатывали, но его мы не проверяли никогда: ну кому они нужны – эти коды «свой-чужой»? Только агрессору. Да ведь агрессора на стоянке, на аэродроме, ну и вообще поблизости нет. А вот спирт и «массандра» нужны всем! И авиационные часы, которые в кабине установлены, дорого стоят. Вот их наличие и проверяли.

Все приняли, караул уехал – дальше до вечера задача ДСП, чтобы самолеты со стоянки не украли. Нет, правда, у нас даже инструкция была, что делать в случае угона самолета со стоянки. Там на выезде, где были никогда не закрывающиеся проволочные ворота, около рулежки стоял большой ящик с камнями. И героический ДСП должен был набрать камней и на бегу кидать их в воздухозаборники выезжающему со стоянки самолету. Да-да, вот так бежать и кидать, бежать и кидать.

Еще на стоянке были ракеты «воздух-воздух». Иногда – на тележках под самолетами, иногда – на крыльях подвешенные, а иногда – в ракетном хранилище. Вот их тоже нужно было охранять, чтобы не украли. Поскольку, повторюсь, кроме спирта и часов на стоянке никого и ничего заинтересовать не могло, то в пору одиночества важно было поглядывать, чтобы никто не вертелся у самолетов. На моей памяти вертелись только коровы, и только один раз.

Хорошо, когда на стоянке были техники. Можно было и родной группе авиавооружения помочь, и в нарды поиграть, ну и вообще было не скучно. А вот когда полеты, или когда обед... Нет ведь никого. Ветер дует – а он там дует всегда, и зимой и летом. И все. Никого и ничего нет. И все-таки я этот наряд любил: в отличие от казармы, никто не пристаёт, глупостей не требует, читай сколько хочешь, письма пиши, сколько хочешь. Учись, коли приспичило. Так, поглядывая по сторонам – для спокойствия. Да и поспать вполне случается.

Но сколько ни придумывай себе занятий, пустая стоянка доводит до всяческих глупостей. Помню, я изобрел сам для себя соревнование. Летом мы ходили в летней технической форме: легкий комбинезон – штаны и куртка песочного цвета. Туфли, неотличимые от обычных гражданских. Носки. И берет. На полетах берет привязывали веревочкой к куртке, чтобы в случае чего его не засосало в двигатель. А на стоянке я его отвязывал.

И начиналась потеха. Определяешь направление ветра. Ставишь берет под острым углом к нему, чуть закручиваешь – и пускаешь по бетону. Если все правильно сделать, ветер берет надувает, и он катится по плитам. Как яхта по волнам, слегка наклонившись. Метров 200—300 берет у меня проезжал, при оптимальном ветре. До дальних капониров, на выезде со стоянки.

Ветер, повторюсь, дул там всегда. Различие было только в его направлении и силе. Сильный ветер – это когда камушки поднимает с земли и в лицо кидает. И идти против такого ветра приходится согнувшись. В такие моменты, если погода была хорошая и дуло с моря, я любил залезать на дальний капонир, на самый верх, вставать лицом к ветру, раскинув руки, и наклоняться вперед. Ветер тебя держит, как подушка. И, кажется, выдувает все плохое изнутри, все кислые мысли, все обидки, все горести. Главное, чтобы он не с заводов химических дул.

Еще на стоянке можно было смотреть на скорпионов и змей. Они у нас жили около ракетного хранилища. Фаланги тоже там жили. Вообще ракетное хранилище было таким опасным местом, около него босиком (и даже в туфлях) лучше было не бродить. Только в сапо-

гах. Мало ли... Ребята у нас всю эту живность ловили. Скорпионов – спичечным коробком. А для фаланги опускали в норку пластилиновый шарик на веревочке. Фаланги в земле живут, в норах. Она вцепится в шарик – а отлепиться уже не может. И ее за ниточку вытаскивают... Но я, признаться, зловредных насекомых старался сразу и немедленно давить – сапогом. Недружелюбно. Зато практично и безопасно...

В обед мне приносили еду. В армейском котелке. Обычно это было второе и несколько кусков хлеба. Кормили в солдатской столовой ужасно. Но на ветру да на холоде пара кусков мяса с комбижиром и какой-нибудь гарнир были вполне к месту. Помню, как-то раз еду мне принес сам старшина. Все нахваливал: мол, он мне горохового супу принес. Наваристого.

Ну я, конечно поблагодарил, открываю крышку... Ой. Смотрю, а мой гороховый суп прозрачен почти до доньшка. Принюхался... Все понятно. Набираю ложку сверху, дую на нее – суп на глазах застывает! Стал я этот «суп» потихоньку выливать на бетон. А он и на бетоне застывает, как воск на свечке. Розовым таким наплывом. Температура была – градусов 15 тепла, не ниже. Все ясно. Комбижир один. Есть это – себе дороже. Ну вылил я свой супчик, сижу на ракетном ящике, ногами болтаю. Злой и голодный.

Приходят техники с обеда – и один из них ко мне.

– Кто это, – говорит, – Около моего самолета какую-то дрянь на бетон вылил? И что это за дрянь?

– Извините, – отвечаю, – я это. Это мой супчик. Старшина вот на обед привез. Сейчас соскребу.

Посмотрел он на меня молча, а потом сел на велосипед и уехал. Возвращается с пакетом:

– Держи. Это из офицерской столовой.

Открыл я пакет – а там хлеб настоящий, белый, не такой, как нам давали, и котлеты. Хороший человек, что сказать. Спасибо ему.

Обед прошел – наступает вторая часть рабочего дня. Потом все уходят со стоянки, а ты так до вечера и бродишь. Вечером караул приедет – опять самолеты обходим, все печати проверяем. Дальше часовой остается, ну а я иду в казарму, ужинать и спать. Хороший наряд. Спокойный.



ДСП

Казарма: Сушилка

Сушилка – это тоже волшебное место. Тот, кто придумал в казарме сушилку, достоин на мой взгляд огромной благодарности. Ибо она великолепно скрашивала наши армейские будни. Итак, в теории это место, где сушат одежду. То есть там стоит огромная батарея, которая выдерживает много мокрой одежды. Или несколько спящих людей. Да-да, если положить на батарею сверху матрас, можно прекрасно на ней спать, как на верхней полке в поезде. Напротив батареи на крючках висит подменная одежда, а также технички, у окна стоит стол.

Впервые я познакомился с сушилкой, когда только попал в эскадрилью. Сержанты-демпеля, а они были из Питера, пригляделись к нам и выделили нескольких человек. И вечером позвали в сушилку поболтать. Вот там я впервые увидел, как заваривают чай по-армейски. В трехлитровой банке. Кипятильником из лезвий. В сушилке было темно, только на столе горела настольная лама. Она подсвечивала банку, в той бурлила вода и взмывали в самых немыслимых направлениях разворачивающиеся чайники...

Вообще этот «агрегат» весьма прост в изготовлении и употреблении. Но, конечно же, опасен. Сейчас их уже и не встретишь, а раньше всепобеждающие лезвия для бритвенного станка, именуемые «Нева», продавались везде. Побриться ими было нереально, поскольку они моментально тупились и бритье было жутко болезненным, при нулевом эффекте. Зато если положить на такое лезвие две спички, потом положить сверху второе лезвие, и все это накрепко связать, а потом прикрутить к каждому из лезвий провод, и наконец сунуть вилку в розетку...

Если все сделано правильно, то трехлитровая банка вскипает довольно быстро, и пробки при этом не вышибает. Правда, если лезвия расположены слишком близко, происходит частичный электролиз воды. То есть вода разлагается на водород и кислород. Не случайно на этом горячем летают некоторые космические ракеты. Оно экологически чистое и при этом мощное. В общем, если с лезвиями переборщить, водород взрывается, банка раскаляется и вода окатывает горе-экспериментаторов. После чего происходит короткое замыкание и дежурный по полку (офицер) начинает остервенело метаться по казарме в поисках виновных.

Мы сушилку любили. И как-то раз решили ее одомашнить. Притащили со стоянки парашютную ткань, повесили занавески на окно. Принесли тумбочку из кубрика. А чтобы была какая-то эстетика, развесили по стенам художественные плакаты. Плакаты взяли, естественно, из ленкомнаты. То есть ленинской комнаты, где проходили политзанятия (так называлось в то время дежурное промывание наших неокрепших в борьбе с гидрой империализма мозгов).

В ленкомнате лежала большая папка, а в ней – обличающие империалистов творения советской пропаганды. Больше всего мне нравился плакат, где злобный куклуксклановец в длинном белом колпаке, держа в руке пистолет, выглядывал из-за могильного креста. Вот такие произведения мы по стенам и развесили. За неимением импрессионистов, передвижников и Куинджи.

И надо же такому случиться, чтобы буквально через пару дней в казарму заглянул наш комэска, подполковник Смолиговец. С замполитом эскадрильи, капитаном Кувиковым. Может быть, ему старшина пожаловался на нас, а может быть, просто сработало чутье. В общем, он сначала нас построил, объявил Болеку и еще кому-то сколько-то суток ареста за плохо подтянутый ремень, а потом скомандовал открыть сушилку. Деваться было некуда – открыли. Комэска зашел туда и обомлел.

Прямо на него со стены смотрел Куклуксклановец. Там же были: Гидра Империализма, Второй Куклуксклановец, ну и еще какие-то агитационные материалы, выдержанные глубоко в духе защиты Родины от агрессора. В первую минуту Смолиговец явно потерял дар речи.

Потом покраснел, сорвал с окна «занавески», сорвал со стены плакат и только после этого вновь смог говорить. Это был вопль раненого на охоте буйвола:

– Юра, где они это взяли?!

– В ленкомнате, – ответил замполит, давясь от смеха...

Нас опять построили и прочитали лекцию. Про защиту рубежей, Устав и прочие основополагающие документы партии и правительства, а также о необходимости носить ремень подтянутым, а не отпущенным долу. Хотя нужно отдать комэске должное. Остывал он также быстро, как и раскалялся. Поэтому к концу речи все наказанные были условно помилованы фразой «но в следующий раз...», а плакаты, оставшиеся в живых, вернулись в ленкомнату. Так что лишились мы только куска парашютной ткани, которой в полку было навалом. И на том спасибо.

Самолеты: Мы едем на полеты

Полеты – это когда летает полк. Самолеты без ракет свозят на Центральную заправку, она примерно на середине аэродрома. В Насосной взлетная полоса идет с юга на север. Вдоль нее, параллельно, идет большая рулежка. И примерно посередине, немного ближе к южному краю, на широкой стоянке находится несколько пунктов централизованной заправки. Это когда самолет заправляют не по старинке, сверху через горловины баков, а подключая специальный шланг к гнезду в нише левого шасси.

Вот туда, на эту заправку, все самолеты и привозят. Подгоняют КРАЗ-тягач к передней стойке шасси. Специальным болтом прикрепляют водило – это длинная металлическая труба с двумя небольшими колесами в центре. Потом подъезжает тягач, цепляют водило к нему. Дальше колеса на трубе подняли – пожалуйста, можно буксировать. В кабину летчика садится техник самолета, в кузов тягача – механики и техники групп. И поехали.



Аэродром Насосная. 40.5929337, 49.5525742

Механик (то есть солдат) должен владеть несколькими специальностями. Так что даже если ты оружейник, и учили тебя только заворачивать ракетам хвосты, обслуживать самолет на полетах ты обязан. А это значит – готовить его к полету, помогать технику при пуске двигателей, вплоть до выруливания, а потом, когда самолет прилетит – заправить его керосином и всякими газами.

На стоянке нас, конечно, всему этому научили. Но одно дело на стоянке, и совсем другое дело, когда все по-настоящему! В первый раз страшновато, конечно. Едем. КРАЗ идет небыстро, за ним плавно движется истребитель. От заднего борта кузова до ПВД – то есть приемника воздушного давления, это такая трубка в носу самолета – совсем недалеко. Он плавно покачивается. Проползаем по стоянке, выезжаем с нее, потом направо – к ЦЗ. Иногда ветер доносит в кузов запах выхлопа, но чаще всего – просто терпкие запахи насосненской степи.

Помню, как осенью 1988 года, вот также, едучи на полеты, все обсуждали первый полет космического челнока «Буран». По рукам ходила газета с фотографией его автоматической посадки и таким же, как у нас, МиГ-25, сопровождавшим его на финальном этапе. Все понимали, что это технология будущего, которая открывает огромные перспективы для исследований, что мы обогнали американцев с их программой Спейс-шаттл. Гордость за страну, чувство сопричастности большому хорошему делу... Все тогда болтали, воодушевленно и живо. Хотя обычно в КРАЗе было тихо: кто-то старался уснуть, кто-то просто смотрел вдаль.

Приехали. Прыгаем из кузова на бетон. Самолеты выстраивают в ряд напротив Инженерного пункта управления. Поставили борт, отцепили водило, установили колодку под левое колесо. Тягачи уезжают за новыми самолетами. А с северного края на площадку из автопарка приезжают машины-заправщики. Там и топливо, и воздух, и азот, и кислород, и АПА – машины аэродромного питания, чтобы при пуске двигателей бортовые аккумуляторы не расходовать. Наконец все готово. Можно начинать.

ДСП: Оружейник – это звучит гордо

То, что механики-оружейники в полку в цене, я понял сразу же. И ни разу не пожалел о своей специальности. Наша группа в эскадрилье была небольшой: три офицера, два прапорщика и я. Субординация там, конечно же, была, но я очень быстро почувствовал, что относятся ко мне хорошо. Работа у оружейников на МиГ-25 не самая сложная: на каждом самолете четыре пусковых устройства, или пилон. Под четыре больших ракеты. Правда, весит каждая ракета полтонны. И тележка с двумя ракетами – уже полторы тонны весит. Как автомобиль.

Если ракету нужно подвесить быстро, собирается группа людей, человек шесть-восемь, аккуратно поднимают ее с тележки и устанавливают на направляющие. Обычно так делают, когда тревога, или просто когда народу на стоянке много и «воружейникам» нужно помочь. Ну и мы всей группой, вшестером, легко ракету поднимали. От тележки до пилон (пускового устройства) не такое большое расстояние. Шесть обученных мужиков ракету поднимают спокойно. Дальше все просто: ракету толкают по направляющим назад, закрывают замок на пилоне ключом, и специальной ручкой опускают к ракете разъем, по которому к ней поступают команды от бортовых систем самолета.

Если же народу вокруг нет, для подъема ракеты используют специальную лебедку. Тут достаточно двух человек. Здоровую железку с вращающейся ручкой и тросом закрепляют на пилоне, концы троса пропускают через специальные отверстия в стабилизаторах ракеты и фиксируют. Дальше один крутит, другой направляет медленно ползущие вверх хищные полтонны. Ну а потом все то же самое. Толкнули – закрыли замок – опустили разъем. И так четыре раза на каждый самолет.

Как-то раз, скорее всего зимой или ближе к весне, пришлось мне соответствовать высокому званию. Погода была отвратительная. Сильный ветер почти горизонтально нес над землей то ли дождь, то ли мокрый снег. Температура была плюсовая, но близкая к нулю. Неуютно, холодно, противно. Я залез в свой любимый капонир, укутался в ракетные чехлы и, кажется, читал. Со стоянки все разошлись, жду караула и смены.

И тут приходит ко мне Ленья. Офицер из нашей группы. На тот момент он был старшим лейтенантом, двухгодичником. То есть пошел в армию офицером на два года, закончив авиационный институт в Харькове. Тогда я его еще плохо знал, но относился с уважением. И вот подходит ко мне Ленья и тихим голосом говорит:

– Понимаешь, нашу эскадрилью перевели в третью готовность. А значит, нужно на все самолеты повесить ракеты. И все разошлись раньше, чем я это узнал.

Ну что делать. Вздыхнул я тяжело – очень не хотелось идти на улицу. Но не бросать же начальника в безвыходной ситуации! Вылез из своих чехлов, спрыгнул с внутреннего бортика капонира.

– Пошли, – говорю.

Эскадрилья – это три звена по четыре самолета. На каждом самолете – по четыре ракеты. Итого, нам нужно было подвесить сорок восемь ракет. Половину из них – на улице. У нас были перчатки, но мы их сразу убрали по карманам: железо все мокрое. И ракеты, и пилоны, и лебедка. Промокнут рукавицы – от холода уже не спасут. И вот так, голыми руками, подвесили все ракеты. Ветер, дождь, снег в глаза... Руки коченели, конечно. Закончили уже в сумерках, а может быть, и в темноте. Помню, Ленья меня тогда домой позвал и накормил. Но никакого алкоголя не налил: так до самого конца моей армейской службы мы с ним и не выпили. Зато много раз встречались потом, и до сих пор дружим.

А еще у нас в группе вооружения был прапорщик – азербайджанец. Разахан. Большой и добродушный. Как и все азербайджанцы, он был человеком азартным и прекрасно играл в нарды. Сначала я ему, конечно, проигрывал. Но практика у нас была постоянной – и на стоянке, и в казарме, и на боевом дежурстве. В итоге, стал я Разахана в нарды обыгрывать. Он очень волновался и переживал, зато потом как-то позвал нас к себе чай пить. В знак уважения.

Никогда не забуду этот чай – в беседке, увитой виноградом. Был конец лета, виноград уже поспел, со всех сторон вместо стен была лоза и висели спелые грозди. Чай подавался в небольших стеклянных стаканчиках особой формы – азербайджанцы называют их армуды. Этот стакан на середине высоты сужается, а сверху и снизу он шире. Поэтому чай остывает в нем только сверху. И он очень ароматный. Рядом со стаканчиком – блюдо с колотым сахаром, его кладут под язык. Все это в увитой зеленою тенистой беседке, и спелый виноград прямо с лозы... Красота.

Самолеты: Первый раз на полетах

От первого раза воспоминания у меня остались отрывочные. На ЦЗ шумно – двигатели запускаются, истребители выруливают и двигаются мимо ряда, к старту. Снуют машины. Но их за самолетами практически не слышно. Громче всего двигатель МиГ-25 звучит сбоку, где обрез воздухозаборника. Зимой, когда на голове шлемофон, еще ничего. А вот летом без шлемофона тяжело: очень громко. Приходится открывать рот, чтобы уши не болели. Чуть слабее шум, когда самолет обращен к тебе носом. А тише всего, когда он повернут к тебе кормой. Не рядом, конечно – далеко. Если двигатели работают, сзади самолета находиться нельзя.

Нам, естественно, рассказали страшилку и на эту тему. Не берусь судить, правда это или выдумка. Говорят, служил в Насосной один ретивый прапорщик-азербайджанец. Он все приставал к технику: что будет, если руку сунуть в выхлоп работающего на малом газу двигателя? Техник ему объяснял: оторвет руку! А прапорщик все не верил. И вот как-то раз на полетах сунул он-таки руку за двигатель. Эксперимент показал, что техник был неправ. Руку не оторвало. Прапорщика затянуло в поток выхлопных газов целиком и выплюнуло на несколько десятков метров назад, за самолет. Говорят, остался жив, отделался переломами.

Проверить, как там выйдет на самом деле, желания не было ни у кого. Но когда самолет на малом газу поворачивается к тебе соплами на безопасном расстоянии, метров 40—50, то обдувает теплым ветром, а двигателей почти не слышно. Многие не любят запах сгоревшего керосина. А для меня после долгих дней работы на аэродроме этот запах приятнее других. Именно с него начинается небо...

Работа. Механики специальными жестами (а ночью – фонариком) по очереди вызывают к самолету нужную машину. И готовят его к вылету. Со стоянки самолет приехал заправленным, главное проверить давление газов. Воздух, азот, кислород... С керосином все понятно, а вот газы путать нельзя. Опасно. По счастью, те, кто разрабатывал авиационную технику, были дальновидны: все разъемы на самолете разные. Неправильный шланг просто не удастся подключить. Тут и без высшего образования все ясно.

Ну а перед самым вылетом к самолету вызывают машину АПА – аэродромное питание. На ней с двух сторон на специальные рамы намотаны толстые кабели. Берешь кабель, разматываешь и тащишь под самолет, к разъему в днище под левым двигателем. Очень важно при этом брать кабель со стороны, дальней от воздухозаборника. От самолета. И потом, чтобы намотать его обратно, подходить к машине АПА нужно с дальней от самолета стороны. Зачем? Чтобы остаться в живых и вернуться домой. К маме и папе. Это не шутка.

Дело в том, что даже на малом газу мощный двигатель засасывает все весьма интенсивно. Помню в первый раз на полетах меня потрясло, как закручивается воздух перед воздухозаборником. Сначала подумал, что самолет засасывает какую-то длинную и узкую полиэтиленовую ленту. Но лента все не кончалась, и я понял: это воздух. Камни с бетона двигатель засасывает охотно, потому бетон все время чистят. И человека он тоже засосет легко.

Это я вперед забежал, про двигатели. А пока – самолеты готовы, выходят летчики, принимают доклады техников, обходят самолеты, осматривая, садятся в кабину. Техник закрывает фонарь кабины, убирает стремянку, подключает шлемофон с гарнитурой к разъему в носовой части самолета: когда двигатели работают, говорить можно только так, по проводу. Начинаются проверки, потом пуск двигателей – сначала правого, потом левого. Механик в этот момент стоит рядом с левым воздухозаборником, внимательно глядя на техника. Готов к дальнейшим действиям.

Самолеты: Первый раз на полетах – продолжение

В днище самолета открываются два лючка под правым двигателем, один спереди, другой сзади – это своего рода стартер, который будет раскручивать турбину. Сначала из заднего лючка вырывается пламя, двигатель начинает медленно раскручиваться, переходя с басовых нот на все более высокие. Двигатели на МиГ-25 мощные, и, когда стоишь рядом с ним, в какой-то момент все твое тело пронизывает дрожь резонанса, а потом двигатель уходит на более высокую частоту. Лючки в днище справа закрываются, начинается запуск левого двигателя.

Когда оба двигателя заработают на малом газу, кабель питания АПА нужно отключить. Для этого следует залезть под самолет (да-да, прямо под работающий двигатель). Выдернуть кабель, закрыть лючок на специальный сдвижной замок-защелку. Потом вытянуть кабель из-под самолета, подтащить к машине АПА и намотать на специальные скобы. С дальней от самолета стороны. Помним об этом?

Нам показывали одного седого техника, кажется из третьей эскадрильи. Говорят, ему повезло. В спешке и запарке он потащил кабель к машине АПА не с той стороны, оказался прямо у правого воздухозаборника, и... Подняло его над землей струей воздуха и потащило в двигатель. Спасло только то, что дело было зимой. Позади стойки переднего шасси есть щиток, который при уборке закрывает нишу шасси сзади. Вот за этот щиток техник зацепился капюшоном куртки-технички.

Хорошая оказалась куртка, выдержала те несколько секунд, пока человек висел над бетоном в потоке воздуха. Потом двигатель выключили. Спасли. С тех пор седой. Меня, кстати, однажды тоже так спасли. Как-то на полетах, уже под конец, когда голова совсем шла кругом, вытащил кабель из-под самолета и поволок не в ту сторону. Все прекрасно знают, что туда нельзя ходить. Но в запарке просто забыл. Кто-то из ребят тогда хлопнул меня по плечу. Опомился.

Замотал кабель, скомандовал машине АПА – она уехала. Вернулся обратно к левому воздухозаборнику. Под самолетом. Убираешь колодку из-под колеса, отходишь в сторону. Техник уже отключил шлемофон, показывает летчику жестом команду на выруливание. Там, конечно, идет радиообмен летчика с пунктом управления и с руководителем полетов, но мы его не слышим. Обороты слегка увеличиваются, самолет трогается с места и выруливает.

Пока «твой» борт летает, можно отдохнуть. Курить на ЦЗ нельзя: везде керосин. Обычно помогаешь своим техникам, с других самолетов. Наконец, заруливает «твой», техник ему командует остановку – ну это в кино все видели. Самолет замер, гаснут посадочные фары, двигатели выключаются. С высоких оборотов переходят на все более низкие и стихают. Механик подтаскивает колодку под колесо, техник ставит стремянку, открывается кабина, вылезает летчик.

Теперь наша работа: заправка, подготовка к следующему вылету, запуск, выруливание – и так по кругу, пока крайний не сядет. Потом заправка керосином и – домой, на стоянку, на КРАЗе с самолетом на прицепе. Зимой иногда удается залезть в остывающее сопло. В форсажную камеру. Она же огромная. В Насосной всегда ветер, а внутри сопла тепло. Главное не уснуть!

У нас было правило: никогда не залезать в правое сопло. Только в левое. Потому что первым всегда запускают правый двигатель. Успеешь проснуться и выскочить. Даже рассказывали дежурную историю про прапорщика, который вот так уснул, а потом выскакивал из левого двигателя с квадратными глазами, когда правый начал запускаться. На самом деле, конечно, это

невозможно: летчик перед вылетом всегда обходит самолет, осматривает. Уж спящего в сопле механика точно увидит. Но... Греться мы всегда залезали в левое сопло. Мало ли что!

Подборка: Первая подборка

Вообще в полку считалось, что эта работа летом – «дембельская», а зимой – «забава для молодых». Мне подборка понравилась сразу и нравилась всегда, вплоть до самого конца службы. Суть ее проста. Когда истребитель садится, он выпускает тормозной парашют. В кино это часто показывают. Потом парашют отцепляется и красиво опадает на бетон, а самолет, замедляясь, катится до рулежки. Кино на этом заканчивается.

На самом деле, пилот отцепляет тормозной парашют напротив группы механиков, которые его ждут. Эта группа и именуется подборщиками. Парашют, сброшенный на полосу, нужно убрать до того, как на нее сядет следующий борт. Стащить в сторону. Если в полку идут полеты, посадку, как правило, совершает несколько самолетов подряд. И убирать тормозные парашюты нужно оперативно. Иногда приходится побегать: если летчик садится «с перелетом», он протаскивает парашют дальше, чтобы сбросить скорость.

Стащили парашют с полосы – нужно его подготовить к транспортировке. На самом деле у МиГ-25 парашют не один, их два. А точнее – два купола, которые крепятся к одному фалу. Когда парашют стащили, аккуратно раскладывают купола на бетоне, сворачивают, а потом скатывают. Получается довольно большой шар, обмотанный фалами. Поскольку на полосе ветрено, скатывают парашют вдвоем. Иначе его все время раздувает и сминает. Можно и одному справиться, но нужна практика. Скатанные в шары парашюты лежат на бетоне. Периодически за ними приезжает машина – из парашютки. То есть из отдельного домика, где парашюты аккуратно укладывают в чехлы для установки на самолет.

Вот, собственно, и все. Сидишь на краю полосы. Самолеты взлетают мимо тебя с ревом. Сначала страшно, потом привыкаешь. Первый сброшенный парашют обычно не скатывают, а точнее, скатывают в самом конце. А поначалу, особенно в холодную погоду, его кладут на бетон около рации, которую все называли «громкой». Ложишься на него, заворачиваешься в еще теплый шелк – и не холодно. Так и лежит этот парашют у «громкой» до самого конца полетов. После того, как самолеты садят, их заправляют, и они уходят в новый разлет. До следующей серии посадок делать на полосе нечего. Можно и поспать.

Как-то раз мы скатали очередную порцию парашютов в шары и легли. Завернулись в парашют, спиной опершись на деревянный кожух «громкой». Темнело. Было тихо, только ветер дул. Дело было осенью, сойдешь с бетона – вокруг раскисшая глина. Вероятно поэтому новенький водитель машины из парашютки поехал не по идущей вдоль полосы грунтовке, а прямо по бетону. Это, конечно, запрещено, но с КП в сумерках уже не видно. Зато ехать легко.

И вот лежу я и вижу, как к нам подкатывается машина с выключенными фарами. Только подфарники горят. Подкатывается, но не тормозит. Я сначала подумал, что водитель – шутник, и затормозит в последний момент. Крутой, типа. Но когда от колеса до сапога осталось уже совсем недалеко, откатился в сторону. А колесо наехало прямо на громкую. И сломало, само собой. Водитель вылез из кабины в ужасе: он нас, оказывается, и не видел! Фары-то выключил, чтобы с КП его не заметили!

Но это было исключение, обычно на подборке весело. Уже под самый конец службы, в конце апреля, решили мы там позагорать. «На дембель». Все равно жарко, солнце палит вовсю: как в июле в средней полосе! Разделись до трусов, бегаем по бетону за парашютами, ветерок нас обдувает. Или лежим на парашюте, загораем, потеем. Потом решили: а чего это мы в трусах бегаем? Нас же и не видит никто, кроме летчиков: отовсюду далеко. Сказано-сделано. Играем в нудистов. Бегаем по взлетке в костюме Адама, проезжающие мимо в самолетах лет-

чики явно ржут. Но потом сел командир полка. Через некоторое время слышим мат по радиии: «Бойцы на подборке, приведите внешний вид в порядок!!!». Оделись.

Очень красиво, когда самолеты садятся на закате. Солнце светит из-за гор, у нас из-за спины. Хищный корпус МиГа серебристый, на фоне темно-голубого неба закатное солнце окрашивает его в слегка розоватый оттенок. За самолетом раздуваются купола парашюта, тоже подсвеченные закатным солнцем. У нас тогда стали появляться «новые» парашюты – не бело-оранжевые, как обычно, а золотистые, из какого-то новомодного материала. Вот с таким парашютом на закате МиГ-25 был особенно красив.

Самый прекрасный момент на подборке – это, конечно, ее завершение. Финальную партию свернутых в шары парашютов закидывают в кузов грузовика, мы залезаем туда же и ложимся прямо на них. Если уже стемнело, над головой распахивается небосвод. Грузовик плавно покачивается, парашюты мягкие, в теле приятная усталость после дня беготни на воздухе, а над тобой светят яркие звезды черного азербайджанского неба...

БД: Первая дежурка

На боевое дежурство у нас хотели все. Не то чтобы так уж горели служебным рвением, просто там по слухам был теплый домик, кормили из офицерской столовой (технической, а не летной, но уж точно получше нашей солдатской). И спать там можно было сколько хочешь. Ну а потом, это почетно. И за сто суток, проведенных на дежурке, отпуск полагается. Теоретически.

Ходили туда, само собой, в основном старослужащие. Кто поопытнее. Но поскольку у нас в эскадрилье старослужащих к концу декабря почти не осталось, на дежурку должны были идти мы, наш призыв. Без году неделя – в полку два месяца. А в армии – пять. И раз я был единственным в эскадрилье оружейником, то и возглавлять нашу отчаянную когорту суждено было именно мне, новоиспеченному младшему сержанту.

Дежурное звено находилось на южном краю аэродрома. Эскадрилья заезжала туда на две недели. Привозили четыре самолета с подвешенными ракетами, два стояли на открытой стоянке со стороны аэродрома, еще два – на закрытой с трех сторон валами стоянке сбоку, ближе к полосе. За каждым самолетом – металлический отбойник. Там же находились стремянки с «громкими», то есть рациями. И ящики с ракетными чехлами и инструментами.

За самолетами под защитой валов и отбойников находился дежурный домик. Там жили шесть-семь механиков, два техника самолета и два летчика дежурной смены. И два водителя из батальона обеспечения. Около комнаты летчиков – ленинская комната с телевизором и диваном. Еще в домике были солдатская столовая, офицерская столовая, небольшая кухня, небольшая баня, которую топят дровами. Туалет на улице.

Механики заезжали на дежурку на весь срок, техники сменялись раз в сутки, а летчики – каждые 12 часов. Каждое утро приезжала передовая команда техников эскадрильи, готовить новую пару к переводу во вторую готовность. Потом газовка, то есть проверка двигателей, завтрак – и спокойное времяпровождение. Спи когда захочешь. Главное, чтобы по команде «Готовность» механики выбежали и расчехлили самолет. Кажется, через две минуты все должно быть готово, и летчик должен находиться в кабине.

Ну а если вдруг дадут команду «Воздух», самолет в течение шести минут должен взлететь. В остальное время механики два раза в сутки по два часа охраняют стоянку дежурного звена (бродят по округе с автоматом и никого не пускают, хотя там никого и нет, так что гонять, собственно, некого). В случае готовности находятся около самолета (играют в футбол, лежат в тени крыла или прячутся от ветра, завернувшись в ракетные чехлы – в зависимости от сезона). А если готовности нет, отдыхают.

Мы довольно быстро поняли, что бегать вшестером совсем необязательно, поделили время и в целом жили очень неплохо. Кормили нас сытно и вкусно, никто особо не приставал, старшины на дежурке нет. Короче говоря, мы довольно быстро втянулись. Время в дежурном звене вообще летит быстро. Поскольку в эскадрилье нас было мало, и мы приехали на дежурку вшестером, я тянул лямку вместе со своими бойцами, то есть дважды по два часа гулял по округе с автоматом, как все. В остальное время писал письма и занимался физикой, чтобы мозги совсем не застыли.

Между тем, приближался Новый год. Ребром встал вопрос, как его отмечать. От женсовета солдатикам на боевом дежурстве прислали несколько тортов, какое-то печенье, фрукты. Ну а у нас, у солдатиков, возникла в значке большая фляжка со спиртом. Не помню уже, кто ее и откуда взял. Сам я тогда еще не настолько знал техников, чтобы попросить, да и никто мне, молодому и неопытному, спирта тогда не дал бы. Так или иначе, фляга у нас образовалась.

Всем было известно, что в Новый год Иран нас, скорее всего, «пощупает». Ведь воздушная граница была именно с этой страной. То есть будет подъем по реальной цели на сопровождение: они с той стороны границы, наш самолет – с этой. Встретили Новый год чаем с тортиком, сидим в кубрике, ждем. Половина первого... Час... Стало понятно, что подъема (то есть команды «Воздух») не будет. Сидим тихо, тихо и у техников. Начали праздновать.

Мне под утро нужно было вставать на пост. Поэтому я в какой-то момент решил поспать. Провалился в сон. В пять утра меня поднял сменяемый солдат. На пост. Вышел, походил по холодку, в себя пришел. Ночью выпал снег, прикрыл следы нашей гульбы, что на улице остались. Зима, как дома! В полшестого вхожу в солдатский кубрик... Кошмар! Бардак, сладости недоедены, мусор, грязь, вонища. Все храпят. Я пинками растолкал их – убираться. Через полчаса техники приедут, чтобы был идеальный порядок!

Зашевелились, хоть и не сразу. К шести утра в кубрике все было чисто и красиво. И когда техники приехали, передовая команда – я их встретил бодро, будто ничего и не было. Понятное дело, «выхлоп» от бойцов моих стоял специфический. Ну так и техники ночью не чай пили. Может быть, и не заметили. А может быть, закрыли глаза на «шероховатости». Новый год наступил без нареканий.

ДСП: Ко мне пришли коровы

Дело было в мае, то есть уже летом. Потому что в мае в Азербайджане жарко. На небе как правило ни облачка, солнце жарит вовсю, нормальная температура в тени +35, и только ветер спасает, если он не южный. Потому что южный ветер – истинное «дыхание раскаленной печки». Если не было нужды появляться на солнце, я обычно прятался в тени – в капонири. А еще любимым местом у меня была створка ворот одного из капониров, обращенного почти точно на юг.

В первой половине дня она в тени, там продувает ветерком. Створку, а она тяжеленная, поскольку толстая и бронированная, двигает по заделанной в бетон полукруглой рельсе специальный электромотор. На рельсу опирается стальное колесо, которое этот мотор крутит. Он большой и мощный, и там есть технологическая площадка. Вот на этой площадке очень удобно сидеть. И книжку читать. Как сейчас помню – учебник по Линейной алгебре.

Сижу я так, сижу, жду обеда, и вдруг слышу крики: «ДСП! ДСП!». Зовут меня, значит. Смотрю: елки-палки, между самолетами, прямо по стоянке, ходит десяток коров! И в общем это моя святая обязанность – выгнать глупых животных за забор. Дело в том, что у нас в полку было подсобное хозяйство, и в хозяйстве были коровы. А пока вся трава в насосненской степи еще не пожухла, их, вероятно, выгнали на выпас. И то ли пастух уснул в тенечке, то ли отвлекся – в общем, забрели к нам эти коровы через дырку в проволочном ограждении.

Ну ладно, делать нечего. Я, конечно, городской житель и коров боялся. Но они меня в общем послушались, сбились в кучу и в конце концов ушли со стоянки обратно «в поле» между капонирами и офицерским городком. Хорошо что ни одной лепешки не оставили, спасибо им. Потому что кто бы потом их художества с бетона убирал? ДСП, конечно. Не пастух же! Так что я отпраздновал победу над коровами и вернулся в капонир. Читать про матрицы и единичные векторы.

Читал я, однако, недолго. Потому что опять раздались крики техников. Опять коровы пришли. Вылезаю из капонира и вижу картину маслом. Оказывается, коровы на стоянку шли не сами. Их, оказывается, бык гнал. И гнал он их, судя по всему, через стоянку напрямик к штабу. Вероятно, решил с командиром полка пообщаться, о видах на урожай. Ну я, само собой, коров снова выгоняю, правда теперь уже с опаской. Потому что быка я боюсь всерьез. Один такой бык в самом начале службы, еще в учебке, в Кусарах, нас с Сашей Сапожниковым на пару на дерево загнал.

Коров я все же выгнал, и тут бык меня заметил. Хорошо еще, что он был по другую сторону колючей проволоки. Потому что явно сообразил: это я его коров со стоянки шугаю. И начал он меня на своем, на бычьем, диалекте поносить. То есть орать, ибо мычанием эти звуки не назовешь. Глаза у него налились кровью, но мне-то в общем все равно. Проволока крепкая. И вот тут он на эту проволоку стал кидаться. Забор, конечно, выдержал, хоть и трясся, но бык поранился. В нескольких местах по шкуре кровь потекла. И это его взбесило еще сильнее. Тут мне стало страшно уже по-настоящему: животное глупая и агрессивная, а у меня автомат с пустым рожком. Только отмахиваться, да разве быка этим остановишь!

Решил я от него спрятаться. Ушел вглубь стоянки, а сам поглядываю, нет ли где коров. Через некоторое время бык, вероятно, устал: звуки затихли. Я еще побродил туда-сюда, а потом возвращаюсь к своему капониру. За забором – никого. И коров не видно. Вдохнул я с облегчением и залез обратно на створку капонира. Читать про матрицы. Но это был еще не конец истории.

Читаю я, значит, читаю – и вдруг вижу краешком глаза что-то большое, живое, и мастью черно-белое. А бык был именно этой масти. Откуда прыть во мне взялась! Только сидел на створке – и вот уже стою на верхушке капонира, над входом! Вообще капонир высокий – метров двенадцать. И склоны у него довольно крутые. Но я туда моментально взлетел. Совершенно не помню, как. Смотрю вниз... Корова. Одинокая, всеми забытая. Ух. Выгнал я ее, конечно. Но смеялся потом долго над собой.

БД: Как я бегал от самолета в первый раз

На боевом дежурстве у оружейника, по большому счету, две задачи. Обе – главные. Пока самолет не взлетел, нужно следить за ракетами и пилонами, на которых они висят – пусковыми устройствами. То есть следить за давлением воздуха для аварийного сброса ракет, протирать окна оптических взрывателей, укутывать ракеты чехлами в плохую погоду, и вообще холить и лелеять вооружение самолетов.

Ну а если случается команда «Воздух», нужно обеспечить возможность пуска ракет. То есть вынуть из пусковых устройств предохранительные чеки. И когда самолет сядет с ракетами – остановить его и вставить чеки обратно. Чека – это длинный металлический штырь сложного профиля, который вставляется в специальное отверстие. По чеке на пусковое устройство. На конце чека расширяется треугольником, чтобы удобно было взять ее в руку. Как правило, на ней висит флажок, чтобы технику самолета было лучше видно, что пуск ракет заблокирован.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.