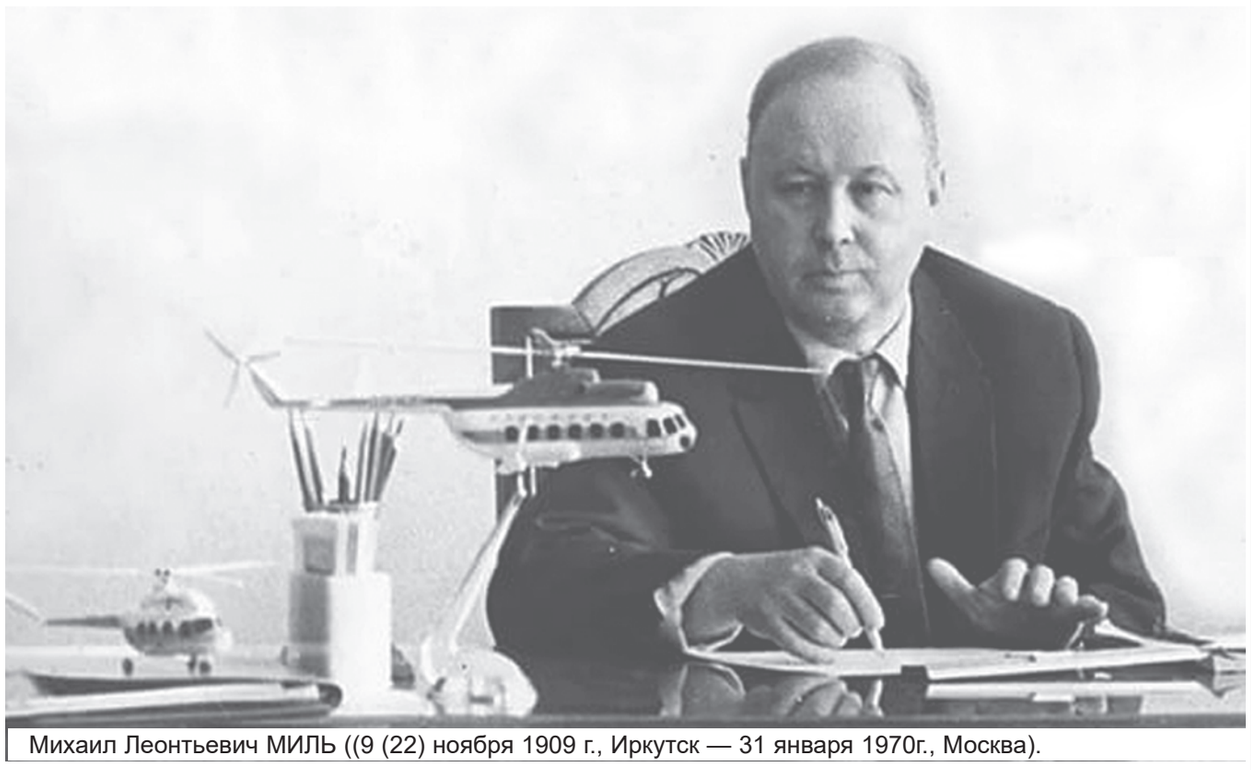
День воина

КРЫЛЬЯ МИХАИЛА МИЛЯ

К 110-летию «архангела вертолётных войск»



Михаил Леонтьевич МИЛЬ ((9 (22) ноября 1909 г., Иркутск — 31 января 1970г., Москва).

22 ноября авиационное сообщество отметило 110-летие со дня рождения выдающегося советского авиаконструктора Михаила Леонтьевича Миля. Первым вертолётом, пригодным для практического применения в нашей стране, стал вертолёт Ми-1 его конструкции, последующие вертолёты марки "Ми" были выпущены многочисленными сериями в тысячах экземпляров. Такие удачные конструкции вертолётов, как Ми-1, Ми-2, Ми-4, Ми-8, Ми-6, Ми-24, созданные под непосредственным руководством Михаила Леонтьевича, а также последующие модели вертолётов, разработанные его учениками и последователями, стали широко использоваться как при решении народно-хозяйственных задач, так и на военной службе. Его идеи, подходы к решению конструктивных проблем работают и сейчас, при создании техники новых поколений. Страна приобрела статус мировой вертолётной державы. Машины Миля знает весь мир, и они во множестве трудятся на всех континентах, успешно конкурируя с вертолётами производства других стран. Ну, а лётчики, летающие на Ми", благодарны за надёжность и качество этих вертолётов, в которых воплощена душа Конструктора.

О вертолётах семейства "Ми" рассказывает начальник управления армейской авиации (2003-2005 гг.), лётчик-снайпер, Заслуженный военный лётчик Российской Федерации генерал-лейтенант Анатолий Васильевич Сурцуков, кавалер орденов Ленина, Красного Знамени, Мужества, Дружбы народов, медали "За боевые заслуги", участник боевых действий в четырёх вооружённых конфликтах, совершивший более 800 боевых вылетов.

ЗНАКОМСТВО С МИЛЕМ

Впервые я познакомился с Михаилом Леонтьевичем — правда, в ипостаси вертолёта Ми-1 — в далёком 1972 году, будучи едва состоявшимся курсантом, который только что надел военную форму учебного центра ДОСААФ.

Мы со Славкой Тороповым, моим товарищем, осваивались на новом месте в лагере Центра, обходя его объекты и заглядывая куда только можно было заглянуть…

И вот, зайдя в ангар ТЭЧ, мы остолбенели… Там стояло ЧУДО!...

Невероятного изящества формы, поражающие своей изысканностью, совершенством, законченностью линий, хотелось любоваться ими бесконечно! Манящий запах бензина благородных сортов, тёплого, живого металла и еле уловимые нотки масла — создавали неповторимую композицию элитного авиационного парфюма, который, однажды войдя в сознание лётчика, уже не отпускает его на протяжении всей жизни!

В полёте — Ми-28

На подгибающихся ногах, охваченные восторгом, мы двинулись навстречу своей судьбе! Сами не осознавая, как это случилось, мы оказались внутри машины, и ещё больше прониклись охватившим нас ощущением приобщения к чему-то невероятно прекрасному, сулящему впереди счастье вознесения и Полёта.

С удивлением мы обнаружили, что на вариометре так и было написано: "wznoszenia", "opadania", то есть: "скорость подъёма" и "скорость спуска", говоря понашему. Потом оказалось, что к тому времени вертолёты Ми-1 по лицензии строились в Польше, поэтому на приборах остались надписи на польском языке…

Мы подёргали ручки управления, пошевелили педалями, представив, как нам предстоит всё это проделывать в воздухе, но томность первого свидания была грубо нарушена возникшим словно из ниоткуда техником, грубо шуганувшим нас, как приблудившуюся босоту из королевской конюшни…

Но, сражённые впечатлением, произведённым на нас столь совершенным воплощением человеческого гения, мы влюбились в эту машину с первого взгляда и навсегда. Перед глазами постоянно возникали видения её изящного и невероятного лёгкого, приятного для глаза облика, всем своим видом указывающего на нелепость её нахождения в статике на земле.

Её место явно было там, в воздухе, — и мы чувствовали её стремление оказаться в родной стихии.

Но ответное чувство у машины к нам, курсантам, возникло ооочень не сразу… А для некоторых оно так и не случилось…

Ни один из претендентов на понимание с её стороны ещё не вылезал из кабины после первого "взношенья-опаданья" с ней без одной и той же горькой мысли: "НИКОГДА мне не освоить этот аппарат! Рождённый ползать — видимо, это я…"

При попытке воздействовать на вертолёт штатными органами управления, он, непонятно почему, устремлялся в совершенно противоположную сторону и когда, судорожно пытаясь образумить взбесившуюся машину, курсант начинал отчаянно шуровать во все стороны ручкой и педалями, то исключительно вмешательство инструктора помогало ему "не выпасть из седла" во время этого воздушного родео и не вспахать носом землю…

Но постепенно мы начинали понимать, чего и когда хочет от нас эта норовистая машинка. Всё увереннее становилась её поступь в небе под управлением курсантов, и мы уже без затаённой опаски смотрели на взлёты наших товарищей, уверенно ведущих в небо эту изящную железную стрекозу.

Мы с удивлением обнаружили, что у этой машины нет такого понятия, как "перетяжеление несущего винта", то есть на нём очень трудно потерять обороты, если двигатель работает! Что она удивительно надёжна, практична и существует во множестве модификаций.

Что она шустра и энергична в опытных руках состоявшегося пилота, а спортсмены завоёвывали на ней все мыслимые призы на чемпионатах мира по вертолётному спорту. Один из них у нас на глазах на спор заколачивал флажок в землю передним колесом! Такой вот трюк на ней выполнялся!

Её эксплуатация как в гражданском воздушном флоте, так и в военной авиации продолжалась почти до конца 70-х годов! И тот, кто освоил эту замечательную машину, тот впоследствии мог летать на любом веротлёте!

Поэтому трепетное чувство к ней, как первую любовь, мы пронесли через всю жизнь…

ПЕРВЫЙ ИЗ ПЕРВЫХ

О вертолёте Ми-6 можно долго говорить, употребляя одни лишь превосходные степени.

Меня поразило в своё время, что, рождённый в далёком 1957 году, этот гигант был впервые в мире оснащён двумя турбовальными реактивными двигателями! Это — в ту эпоху, когда во всём мире оснащали вертолёты такого класса исключительно поршневыми двигателями. И то, что по размерам и возможностям этот гигант превосходил в то время всех! Это — первый наш тяжёлый вертолёт, и его экипажи любили повторять: "Ми шестой — это кораааабль!" — при этом они закатывали глаза, а на их лицах возникала непроизвольно почтительная улыбка…

Действительно — "кораааабль!"

Это какого же масштаба был гений М.Л. Миля, когда он осмелился замахнуться на создание такого непохожего на других аппарата, поражающего своей мощью и возможностями! Ведь представить трудно, что он свободно таскал свои 12 тонн, в то время как другие вертолёты, пыхтя, корячились с одной-двумя тоннами!

А размеры?! А новизна конструкции, впоследствии ставшей классической для тяжёлых вертолётов?! Нет, воистину надо было обладать прозорливостью, смелостью, быть пропитанным духом здорового авантюризма, чтобы решиться на такое! Не говоря уже про талант Конструктора, про его умение сплотить вокруг себя коллектив и организовать его работу!

Этот вертолёт летал у нас в стране вплоть до середины "нулевых", а в некоторых странах летает до сих пор! И это — будучи в эксплуатации, как тип, с 1959 года!

Благодаря ему были созданы новые соединения Сухопутных войск — "дшбр", т.е. десантно-штурмовые бригады. В составе авиационной группы одной из них мне довелось служить.

Возможности этих гигантов в составе авиагруппы позволяли доставить и обрушить на голову врага в виде десанта разом всю бригаду…

Ми-6 много поработал в Афганистане, в Чернобыле, в других горячих точках как у нас в стране, так и за рубежом. "Рабочая лошадка", одним словом. Хотя нет, не лошадка — слон. А тех, кто называет его "коровой" или "сараем", лётчики, летавшие на нём, готовы прибить на месте!

В своё время, на первом в своей жизни распределении, попав на Дальний Восток, я заявил кадровикам: "Посылайте меня, куда хотите, хоть на Камчатку, хоть на Сахалин, только на Ми-6!" Как-то странно они при этом выпучили глаза и ещё более странно покосились на меня. Это потом я выяснил, что и Камчатка, и Сахалин на Дальнем Востоке считаются "блатными" местами, куда попасть в то время стремились почти все…

Но не судьба мне была полетать на нём в качестве пилота, а вот в качестве перевозимого, да ещё в кабине экипажа, — довелось.

Ощущения получил смешанные. Чувствовалась громадная мощь аппарата, его размерность действительно поражала. Слаженность работы многочисленного (аж шесть человек!) экипажа. При этом обязанности каждого, как в воздухе, так и на земле чётко распределены, как у всех транспортников. Я заметил, что эксплуатируемый аппарат влияет на особенности характера, привычки и ментальность людей, с ним взаимодействующих. Сколько ни наблюдал пилотов "шестых", все они были степенны, несуетливы, значительны…

КОРОЛЕВА ВИНТОКРЫЛЫХ

О, господи, как же ты прекрасна!

Ты так совершенна, что явно ощущается: рука Господня довлела над теми, кто тебя создавал. Этот плавный изгиб бедра, изящно переходящий в бесконечное продолжение, сводит с ума своей уверенной завершенностью. Приливы манящих выпуклостей надолго останавливают на себе взгляд.

Прямая линия спины как бы приглашает возложить на неё твёрдую мужскую руку и пригласить на танец. Возможно, это будет танго…

Но гордая стать, осанка королевы, даже когда ты стоишь, не допускает даже намёка на возможное небрежение при обращении с тобой, панибратство, непочтительность…

Поступь твоя легка, естественна, чуть небрежна.

Голос твой нежен и, вместе с тем, мощен, тебя слышно издалека, и он хорошо отличим от других голосов…

Тобой могут владеть многие, но лишь избранным ты раскрываешься до конца, утаивая многие свои секреты и оставаясь непредсказуемой для непосвящённых в самые неожиданные моменты…

На совершенство можно любоваться бесконечно, оно не утомляет — как может надоесть, например, созерцание реки, неба, огня в очаге?

Когда я увидел тебя впервые? В семьдесят третьем? Сколько ж лет прошло — а ты все так же юна, задорна, всем нужна, а изменяешься только в лучшую сторону. Как только тебе это удаётся? Я же сказал, точно боженька был где-то рядом, когда тебя создавали. Я по-прежнему тебя люблю. Нет, не по-прежнему, и не я один. С годами любовь обретает выдержку хорошего вина. От пылкости юношеского увлечения до зрелого, налитого годами совместно пережитых чувств ощущения в груди, что там есть место, в котором покоится нечто очень весомое.

Живи же долго, не падай, "восьмёрочка"!

Да, "Восьмёрка", Ми-8, стал моим самым любимым вертолётом, хотя за годы службы мне удалось полетать на десяти разных типах аппаратов…

И чем больше я на нём летал, а этот стаж превысил 32 года, тем больше она мне нравилась… Конечно, я не одинок в своём почтении и любви к этой машине.

Не напрасно она считается самым распространённым в мире двухдвигательным вертолётом — ведь их построено 12 000 штук, и они эксплуатируются сегодня уже в 57 странах мира!

Впервые поднявшись в небо в далёком 1961 году, "восьмёрка" постоянно совершенствуется, изменяясь в лучшую сторону, хотя, казалось бы, куда уже лучше?

Но нет пределов совершенству, и потенциал этой машины устремлён вперёд, в будущее, края которого даже вдалеке не просматривается!

НЕБЕСНЫЙ ВИТЯЗЬ

Однажды, в 1974 году, на нашем дальневосточном аэродроме для дозаправки приземлилось звено необычных для того времени вертолётов, перегоняемых в Приморье, в Черниговку.

Сразу же около них был выставлен отдельный пост с охраной, и слишком близко подойти к ним было невозможно. Но, даже рассматривая их с некоторого отдаления, аэродромный люд был в шоке от непривычного вида этих новейших винтокрылых машин.

Стремительные контуры, брутальный вид, угрожающие обводы этого воздушного бойца говорили сами за себя, свидетельствуя о скрытой мощи, устремлённости в небо, скорости и других волнующих своими таинствами свойствах.

Это были Ми-24В, наши первые специализированные ударные вертолёты!

Двухступенчатые фонари кабины пилотов — сразу видно, что с хорошим обзором; крылья, хищно опущенные вниз; кучее шасси, рулевой винт слева, а не справа, как у других вертолётов той поры, лепестки брони, на чувствительных местах фюзеляжа — всё это сразу бросалось в глаза…А когда мы попозже узнали о свойствах машины, её вооружении, то "аж в зобу дыханье спёрло"…

Через некоторое время в нашем полку вертолёты Ми-4АВ были заменены на Ми-24А. Тоже тогда необычные с виду. Кабина, которую тут же пилоты окрестили "стеклянным гробиком" — за внешнее сходство внешних обводов с предметом ритуальной практики. Своеобразное, мягко сказать, расположение органов управления в кабине пилота и оператора… Особенно смущала короткая ручка справа на панели лётчика-оператора. Педали в виде штырьков в передней кабине и довольно плохой обзор, особенно на посадке у командира экипажа. Но зато!..

Как она летала! Впервые мы увидели выполняемые вертолётом фигуры сложного пилотажа, до этого подвластные исключительно самолётам, да и то далеко не всем. Крутые горки, пикирования, от которых дух захватывало, боевые развороты, повороты на горке, форсированные развороты! Когда пилоты Ми-24 исполняли эти фигуры "над точкой", все на аэродроме прекращали свои дела и с восхищением всматривались в небо, стараясь не упустить ни одной детали шоу!

Однажды я напросился к своему товарищу слетать с ним, когда он получил зону на сложный пилотаж, — правда, в грузовой кабине.

Вглядываясь из "собачьей будки" мимо спины пилота в кусочек переднего блистера, я впервые увидел то одно небо, то одну землю в проёме, и так же впервые почувствовал, что такое перегрузка в полёте. Даааааа, впечатлений было много! Это ж было на заре боевой ударной вертолётной авиации!

В 1987 году, уже в должности заместителя командира вертолётного полка, мне довелось переучиваться на этот замечательный вертолёт. Тогда меня поразили сложность, продуманность, целесообразность конструкции аппарата, всех его составляющих. Взаимосвязь систем, эргономичность расположения приборов и органов управления. Никогда не забуду свой первый полёт на этой машине…

Командир полка Юрий Аркадьевич Сергеев, будучи на инструкторском месте в передней кабине, после запуска предложил выруливать к месту взлёта. На своём рабочем месте я ощущал себя, словно в кабине истребителя.

Плотно, но не тесно, насыщенно приборами, но не рябит в глазах, ощущение мощности машины, но при этом она ведёт себя послушно...

Необычно высоко на рулении проецируются пространство. Вибраций гораздо меньше, чем на других типах. А звук от лопастей интенсивней. Ну да, они же вращаются с бóльшей скоростью.

Взлетели. Повисели немного. Пошли в поступательный полёт. В плановой таблице у меня обозначен элементарный полёт по кругу визуально. Ну как же, ведь первое знакомство с новой для меня машиной.

Однако Сергеев высказал пожелание выполнить доразведку погоды и дал указание сразу же лезть в облака, которые что-то начали понижаться до высоты метров двести.

Впервые сев на новый для себя тип, я очутился в сплошной облачности, при этом инструктор и не думал страховать меня, взявшись за органы управления. А ведь авиагоризонт на Ми-24 индицирует на принципе, противоположном тем, которые используются на освоенных ранее типах. Это добавило ещё больше сложностей. Однако и с ними, напрягшись, справился.

Заходим на посадку. По плану — обычная посадка по-вертолётному.

Однако Сергеев тут же даёт команду выключить один двигатель и производить посадку на указанное место без пробега. Однааааако!

Выполняю указание. Выключаю правый двигатель, на оставшемся левом несусь к земле… Прикидываю глиссаду с учётом приличного ветра навстречу… Есть! Касание. Мягкое. Почти без пробега. Заруливаем, выключаем. "Нормально" — только и сказал инструктор, после чего поспешил в класс давать дополнительные указания лётчикам при переходе на вариант полётов в СМУ.

Впоследствии, в результате интенсивного летания, я быстро освоил этот вертолёт и любил летать на нём на полигон, опробуя всё новые виды вооружения; на учения, когда можно было очень динамично оказаться в нужном месте в нужное время; а также на сложный пилотаж, когда можно было душу отвести, выполняя фигуры, которые на других типах не так смачны по параметрам.

Пришлось и повоевать на нём в одной из чеченских кампаний.

При этом испытывал изобретённый мною тактический приём поражения целей противника неуправляемыми боеприпасами большого калибра…

Один из последних полётов в своей службе выполнил именно на нём…

А вертолёт летает и сейчас. Востребован. Развивается. Модифицируется. Полетает ещё долго. Потому, что приобрёл славу надёжного, крепкого, выносливого воздушного бойца с мощным вооружением и защитой. Недаром его закупили 60 с лишним стран! И он — самый воюющий вертолёт мира! Принимал участие более чем в 35 вооружённых конфликтах.

САМЫЙ, САМЫЙ, САМЫЙ

Вертолёт Ми-26, совершивший первый полёт в декабре 1977 года (поднял его в воздух Гурген Рубенович Карапетян), впоследствии получил титул "самый-самый". Самый большой в мире серийный вертолёт. Самый грузоподъёмный. Самый вместительный…

Он пришёл на смену ветерану Ми-6, как приходит повзрослевший и возмужавший сын-богатырь, чтобы подставить своё плечо под груз, неподвластный отцу…

Внешне величавый, но не создающий ощущения громоздкости. Его формы пропорциональны и поэтому воспринимаются как изящные. Но внутри… Ощущение простора, недостижимого для других типов "вертушек", невероятной мощи и лёгкости, с которой может быть выполнена самая тяжёлая работа!

Когда в 80-х годах Ми-26 начали поступать в строевые части армейской авиации, то при освоении этой машины у пилотов возникли трудности… Но эти трудности были иного свойства, нежели прежде.

Дело в том, что в учебных полётах, без груза, машина… не хотела снижаться!

Даже после опускания рычага "шаг-газа" до упора вниз вертолёт не хотел идти к земле, стремясь по-прежнему к тому, чтобы продолжать резвиться в воздухе. Приходилось загружать в его грузовую кабину ТЗ (машину-топливозаправщик), чтобы хоть как-то умерить пыл воздушного исполина в стремлении к полёту…

Потом, правда, приноровились лётчики, и всё встало на свои места…

Конечно, аппарат дорогой получился. И в производстве, и при эксплуатации, и в ремонте… Но затраты на него оправдываются. Особенно — в тех случаях, когда никто, кроме неё, не возьмётся за выполнение уникальных работ.

Не напрасно более 15 стран закупили Ми-26, и он активно эксплуатируется как в нашей стране, так и за рубежом, избегая участи музейного экспоната. Тем более, что машина развивается, появляются всё новые её модификации, за счёт чего возможности использования в различных условиях существенно расширяются.

Мне довелось полетать на нём только однажды. В Чечне. При этом ощущения получил весьма интересные. Полёт проходил по маршруту Моздок — Каспийск, с заходом по пути в расположение ракетного дивизиона оперативно-тактических ракет для доставки груза им попутно.

Подходим мы к позиционному району, видим стартовые позиции вздыбленных ракет, готовых к пуску. Рядом с ними — вертолётная площадка, на которую начали мы строить заход. Видим — бежит солдатик и отчаянно машет руками… Ну, думаем, направление ветра показывает. Вот молодец! Встречает! Подходим совсем близко к площадке, гасим скорость, зависаем. И тут… Ближайшая к площадке ракета, которая находилась метрах в тридцати, вдруг, мгновенно ощерившись огромной вспышкой огня и клубами дыма, стартует прямо из-под нашего носа!!! Мы изо всех сил сжали ручки управления, пытаясь удержать машину от мощного броска в сторону!

Но наш вертолёт отреагировал на внешнее воздействие со стороны взметнувшейся ракеты довольно спокойно, как бы говоря: "Ну, и чего вы испугались? Подумаешь! Да для меня это фигня!"

А вот если бы мы были на другой "вертушке", на какое расстояние, интересно, нас бы отбросило? Но вопрос этот, к счастью, оказался риторическим. Зато другой вопрос, типа: "Какого рожна?!" — я не преминул задать подоспевшему запыхавшемуся ракетному комбригу.

С лицом, искажённым от страха, ещё не отойдя от полученного впечатления, он поведал, что у него связи с нашим КП нет, что о вылете к нему Ми-26 он не знал, что получил задание произвести пуск по намеченной цели, нажал на кнопку "Пуск", и в этот момент услышал снаружи басовитое звучание подлетающего вертолёта.

Но дело в том, что после нажатия кнопки "Пуск" проходит около 50 секунд НЕОБРАТИМЫХ процессов, которые прекратить невозможно! Вот он и послал солдатика, чтобы тот отогнал нас от стартующей ракеты, как нахального голубя со скамейки! Только не учёл комбриг одного: если бы мы даже поняли жестикуляцию его "засланца", то шустро вспорхнуть такому мастодонту, как Ми-26, — это вряд ли… Достоинство и статус не позволят…

СОЛДАТ БУДУЩЕГО

Впервые мы, на тот момент — слушатели академии имени Ю.А. Гагарина, увидели Ми-28 в 1983 году, когда он проплывал над учебными корпусами при заходе на посадку на аэродром Чкаловское.

Совершенно непривычные контуры машины! Тогда толком, в подробностях разглядеть её даже не удалось. Но то, что этот вертолёт представляет собой будущее армейской авиации, мы, конечно, очень хорошо понимали…

Не прошло и двадцати лет, как представилась возможность познакомиться с этой машиной поближе. В ту пору снова стоял выбор, на этот раз — между вертолётами круглосуточного применения, представленными к рассмотрению двумя разными КБ...

Командующий Армейской авиацией генерал-полковник В.Е. Павлов поручил мне посмотреть, что представляет собой Ми-28.

Первое впечатление от вида новой машины сложилось примерно такое: угловатые формы брутального вида, насупленный, вооружённый до зубов агрессивный, готовый к атаке богомол, замерший в боевой стойке!

Узкая колея шасси сразу навевала мысли о непростом рулении на нём.

Впечатляла подвижная пушка 30 миллиметрового калибра, вызывающе торчащая спереди… Мол, "кто на нас с Васей?!"

Непривычно разнесённые двигатели, солидная броня, реализованные мероприятия по боевой живучести, о которых нам рассказали, внушали ощущение защищённости в бою… Особенно понравился рассказ конструкторов о системе выживания экипажа при ударе о землю с ускорением в 13g. Подумалось: это как же надо шмякнуться, чтобы достичь таких параметров?!

Непривычно высоко расположенная кабина…

Компактное, но вместе с тем, — не давящее изнутри пространство вокруг места пилота…

Низко над козырьком кабины свисающие лопасти…

Впервые применяемая на вертолётах привязная система, которую надо было напяливать до подхода к вертолёту…

Алгоритм запуска понравился своей простотой, особенно по сравнению с Ми-24.

Запустив двигатели, я махнул Володе Бухарину, лётчику-испытателю фирмы, который знакомил меня с машиной: мол, занимай место в передней кабине.

Его ответ меня поразил. "А чем я тебе помогу, ведь в передней кабине управления нет. Сажай своего штурмана и лети!"

Ндаааааа… Пришлось поместить в переднюю кабину Главного штурмана Армейской авиации Олега Ковалевского и лететь!

В полёте Ми-28 оказался приятным в управлении.

Чутко реагирующий на воздействия ручкой и педалями. "Мягкая ручка", то есть не требующая усилий при отклонении её на пилотаже.

Устойчивый к порывам ветра. Плотно сидящий в воздушном потоке. Но особо впечатлил запас мощности! При перемещении у земли, установив с машиной понимание, я начал всё энергичнее "хватать" "шаг-газ" вверх, чтобы понять, насколько она сильна и подвижна. Это было что-то фантастическое!

При полётах на других типах в "генетическую память" пилота уже было зашито, что рычагом "шаг-газ" необходимо шуровать предельно осторожно, не спуская глаз с указателя оборотов несущего винта. А тут вертушка позволяла почти всё!

Десятитонная машина порхала, как бабочка, рождая у пилота ощущение эйфории от вседозволенности! Сразу вспомнились кадры кинохроники, где великий вертолётчик, испытатель винтокрылой техники Гурген Рубенович Карапетян непринуждённо выполнял на Ми-28 такие фигуры ВЫСШЕГО пилотажа, как ПЕТЛИ и БОЧКИ!

Впечатления в полёте у нас сложились самые благоприятные. Машина очень понравилась! Немного, правда, трясло крупной дрожью на скоростях более 250 км/час. Это на земле объяснили эффектом несоконусности, и потом этот недостаток устранили. Непривычно было и мелькание лопастей как раз на уровне глаз, и возникающий при этом в солнечную погоду эффект "стробоскопа", утомляющий зрение. Интересно, как ответил на вопрос об этом Карапетян. "А я подкладываю под ЗШ картоночку спереди — и всё в порядке! Мелькание лопастей не мешает!"

Напрягало также и отсутствие второго управления в передней кабине, так как изначально вертолёт создавался для одного пилота, но ошибочность такой концепции всем была понятна уже давно.

Просьбы Управления Армейской авиации КБ сделать второе управление на Ми-28 становились всё более настойчивыми.

И каково же было моё удивление и восторг, когда на МАКС-2015 была впервые представлена версия Ми-28УБ1 с долгожданным вторым управлением в передней кабине!

Полноценное управление, с "нормальными" ручками и педалями, с прекрасной авионикой, великолепным обзором с рабочего места штурмана, и теперь уже — инструктора, когда это нужно! "Вот ведь… Могут же, когда захотят!"

И неважно, что появилась эта модификация благодаря алжирскому контракту, — важно то, что и наши ВВС получили такую замечательную технику, которая потом, набирая темп совершенствования, дала толчок и основу для движения вперёд, к новой версии — Ми-28НМ, которая уже сейчас, на этапе испытаний, будоражит воображение своими возросшими, по сравнению с прототипом, возможностями!

Сейчас вертолёт, получивший имя собственное "Ночной охотник", уже оперился. Стал соответствовать своему прозвищу. Приобрёл значительный боевой опыт. Завоевал популярность у зарубежных заказчиков. Излечился от "детских болезней". Но нет предела совершенству. Потенциал развития "Ми" ещё очень велик, и его амбиции устремлены в будущее.

Дай ему бог счастливого полёта на пути к этой цели. Живи долго, товарищ Миль, "архангел Михаил вертолётных войск", воплощённый в машинах конструкторского бюро, носящего твоё великое имя!

Материал подготовил
Владислав ШУРЫГИН