Д. А. Атбашьян

МОЯ АВИАЦИЯ – ИСТОРИЯ ЛЮБВИ

Ростов-на-Дону
2021

УДК 656.7
ББК 39.5
А 92

А 92 **Д. А. Атбашьян. Моя авиация – история любви.** Ростов н/Д. 2021. 572 с.

Вместо предисловия:

«Дмитрий Александрович Атбашьян – человек-легенда советской и армянской авиации, Заслуженный летчик СССР, «почетный Аэронавигатор»... Большую часть жизни он посвятил суровой Арктике и своей любимой Армении. В советское время под его длительным руководством в качестве начальника Армянского управления гражданской авиации Министерства гражданской авиации СССР он обеспечил показатель аэрофикации региона самого высокого значения в Советском Союзе. Он создал 14 взлетно-посадочных полос и жемчужины армянской авиации аэропорты Звартноц, Гюмри, Капан… В новое время при нем был создан аэропорт Степанакерт. Человек огромного философского ума, прямой, смелый , открытый для общения на любом уровне, великолепный пилот Дмитрий Александрович всегда бился за развитие безопасности полетов, где бы он ни работал, в Арктике или в Армении».

***В.Г. Шелковников**, лауреат Государственной премии СССР в области безопасности полетов, Почетный председатель Общественного совета Международного общественного движения «Аэронавигация без границ».*

ISBN 978-5-6047140-5-8

Публикуется с разрешения наследников Д. А. Атбашьяна.

© Д. А. Атбашьян

Авиация и я. История любви

В авиацию я влюбился с трехлетнего возраста.

Именно тогда, летом 1941 г, в короткий отпуск, домой к нам приехал мой дядя Артюша, родной брат моей мамы. Он только что закончил военное летное училище и перед отправлением на фронт, ему дали возможность повидаться с родными. На нем была форма с голубыми лычками младшего лейтенанта. С ним приехал и второй член его экипажа – штурман.

У них с собой были замечательные «игрушки»: планшеты и фонарики с круглым корпусом. Точно такие фонарики, через много лет, появились в наших магазинах, под названием «китайских». Как я ни пытался завладеть хотя бы одним планшетом, мне давали лишь его немного подержать в руках, а вот один из фонариков, мне удалось «разобрать» до такой степени, что он уже восстановлению не подлежал и остался мне «на память» вместе с круглыми батарейками, которые сегодня значатся как А1.

Арташес Казарян. 1941 г.

Дядя Артюша много со мной играл. Он был высокого роста, и когда подбрасывал меня вверх, приучая к высоте, я ударялся об потолок, хотя до него было от пола четыре с половиной метра.

Вот и все, что мне тогда запомнилось о моем родном дяде – летчике.

Шла Великая Отечественная война. Вскоре, после его отъезда на фронт, мы получили официальное извещение, что младший лейтенант Казарян Арташес Сергеевич после очередного боевого вылета пропал без вести; все, и особенно моя бабушка, безутешно плакали, а я пообещал вырасти, стать летчиком и отомстить фашистам за дядю…

С тех пор и до самой своей кончины, бабушка ждала своего сына домой. В последние годы, когда она уже почти не могла передвигаться, ее устраивали на стуле перед входной дверью. Она все ждала, что, вот – вот, эта дверь откроется и войдет ее сынок...

В 1963 г. мы как-то всей семьей поехали на пикник на озеро Рица. На последней остановке, откуда к озеру можно было попасть только пешком, мама показала мне на человека в форме регулировщика автомобильного движения и сказала, что он, один из друзей дяди Артюши, с кем вместе они отправились в летное училище, а затем и на фронт. Она предложила мне поговорить с ним так, чтобы бабушка этого не видела. Возможно, мне, как летчику, удастся узнать от этого человека больше, чем им всем известно.

Так и случилось. По его словам, они, с началом войны, с дядей Артюшей вместе поехали в Вольскую летную школу. Но он ее закончил на самолетах Пе-2, которые были очень просты в управлении и «прощали» летчикам, практически, любые ошибки. А дядя Артюша закончил эту школы на самолете СБ-2 (Скоростной Бомбардировщик - 2).

СБ-2 имел по тем временам очень большую скорость полета – до 450 км/час, потолок до 7800 м и скороподъемность более 9 м/сек и отлично показывал себя, до появления на фронте немецкого истребителя Messerschmitt Bf, когда с заданий не вернулись многие бомбардировщики СБ.

Самолет СБ-2

Кроме того, СБ-2 был строг в пилотировании, а их, молодых выпускников летной школы, отправляли в первые боевые вылеты с самостоятельным налетом всего лишь в 2 часа 45 минут (!). При любой неблагоприятной комбинации тангажа и перегрузки, самолет легко сваливался в штопор. По его словам, это происходило даже в горизонтальном полете или при заходе на посадку на своем аэродроме на глазах товарищей-однополчан.

По всем этим причинам, дядю Артюшу могли сбить немецкие истребители, мог он погибнуть и из-за ошибки в технике пилотирования. Свидетелей его гибели не было и ее обстоятельства так и остались неизвестными… Но для нашей семьи он оставался живым и все мое детство прошло в его виртуальном присутствии. На протяжении многих лет, я пытался найти хоть какие-то его следы, следил за публикациями в прессе и интернете.

Вот одна из них, наиболее правдоподобная по месту, времени и типу самолета:

22 июля 2014, AEX.RU – Части самолета времен Великой Отечественной войны обнаружены в Ясногорском районе Тульской области, сообщили ИА REGNUM в пресс-службе УМВД по региону 21 июля.

Два двигателя от самолета СБ – скоростного бомбардировщика, предположительно 1941 года выпуска, были обнаружены членами поискового отряда в поле около деревни Жежельня на глубине около четырех

метров. Кроме того, на месте раскопок обнаружены костные останки, предположительно, принадлежащие человеку, и авиационные бомбы - пять целых и одна подвергшаяся коррозии - весом около 50 кг каждая.

…Похоже, что около деревни Жежельня, в 2014 г, нашли самолет и останки дяди Артюши, но…

Бабушка Вергине

Когда в начале войны немцы начали бомбардировки г. Сухуми, мы с бабушкой переселились в горное греческое село Багхбарам, а мама 2-3 раза в месяц наведывалась к нам. Носить меня на руках бабушке было тяжело, и я сызмальства был приучен к километровым переходам по узким горным тропинкам над глубокими ущельями.

Бабушка Вергине и я

Впоследствии, начиная с 12 лет, я ежегодно уходил в горы на 15–20 дней. Мама, волнуясь, сходила с ума, но моя страсть к дальним «походам», как мы их называли, была непреодолимой. Самый дальний из моих маршрутов был Сухуми – верховье реки Гумиста – Псху – Голубое озеро (ниже озера Рица) – река Бзыбь – Сухуми.

В Багхбараме все, включая бабушку, говорили по-гречески и, вскоре, этот язык стал для меня родным, а армянский – отошел на второй план: на нем со мной говорила только бабушка, когда мы оставались наедине. Я решил, что греческий – язык взрослых, а армянский – для детей…

Бабушка Вергине в юности, г. Эрзерум

Меня крестил в местной церкви грек, «дядя Ламбо», все мои друзья и подружки тоже были греками. Так было до 1948 г., когда почти всех греков выселили в Сибирь, а их дома достались мингрельцам из сельских районов Грузии…

Бабушка хорошо говорила на армянском, турецком и греческом языках.

До 1920 г. и очередной резни армян она жила в г. Эрзеруме, работала в швейной мастерской. Летом 1920 г. в их дом ворвались турки. После истязаний ее мужа, моего деда Сергея, во

время которых бабушка пыталась как-то облегчить его страдания, они его задушили, а у одной из ее сестер на ее глазах отрезали голову…

Обезумевшая, бабушка с двумя детьми на руках – моей мамой, которой исполнилось лишь полтора-два месяца, и полуторагодовалым сыном, Арташесом, она выбежала на улицу и бросилась под колеса проезжавшей мимо автомашины. В ней оказались немецкий консул и турецкий паша.

Немцы тогда делали вид, что ничего не замечают, и консул с деланным удивлением спросил, «чего хочет эта женщина?». Турок ответил, что он понимает, в чем дело и ей поможет. После этого он написал на бумажке несколько слов и отдал ее бабушке.

Эта записка помогла ей относительно благополучно добраться до Измира.

При первой попытке переплыть оттуда на каком-то судне в Грецию, один турок, стоявший на трапе и проверявший документы, прочитав эту записку, заставил ее вернуться на берег, а эту баржу с несколькими тысячами армян отогнали от берега в Мраморное море и утопили…

На другом судне бабушке удалось попасть в Грецию и добраться до г. Салоники. Здесь бабушка с детьми прожили до 1928 г., когда на выделенном, как она считала, И. Сталиным корабле, она переселилась с сестрой Азнив и племянницей Назели (Назик), в СССР, в Тбилиси. Ее старшая сестра Анна, так и осталась в Греции.

Через несколько лет, с замужеством моей мамы, они с моим будущим отцом, Александром (Алешей) Атбашьяном переехали в Сухуми, где в 1938 г. я и родился.

Здесь, она, в общении с окружающими, начала осваивать русский язык.

Мама работала и зарабатывала на жизнь, а мною занималась, в основном она, бабушка, в то время, по сути, еще молодая женщина (1896 г рождения).

Повзрослев, я понял, что был «трудным ребенком». И, в первую очередь, от этого страдала она.

Решив стать летчиком, я постоянно старался «закалять» свои тело и волю. Еще только учась во втором – третьем классах средней школы, я, сначала, с двумя одноклассниками Димой Зябликовым и Леней Дадоновым, а потом и в одиночку, в полночь, ходил на сухумское кладбище «Михайловка», в нескольких километрах от города. Там, в кромешной темноте, бродил среди могил, вздрагивая от шорохов и, неожиданно взлетающих, ночных птиц. Обнаружив мое отсутствие, бабушка будила весь дом, а потом, когда я под утро возвращался, она же и порола меня тонкой, длинной, кизиловой палкой для взбивания шерсти, «чибухом»…

Город Сухуми на западе заканчивался большим полем, которое одни называли «ипподромом», другие «аэродромом». До него от нашего

дома было не более трехсот метров и мы, с пацанами, часто туда бегали поиграть. На это поле иногда садился «кукурузник» По-2, и мы сразу бежали туда, посмотреть на это чудо техники. Однажды, летчик вылез из кабинки самолета и, почему-то, не выключил двигатель. На ходу снимая с головы очень красивый, кожаный шлем, с летными очками, а затем белый, шелковый подшлемник, он направился к одному из одноэтажных бараков, которые, фактически, разграничивали аэродром от города. Не обращая внимания на работающий мотор, я вмиг влетел в кабинку пилота и начал там дергать все рычаги. Самолет, вдруг, тронулся и набирая скорость побежал по полю. Мне из-за маленького роста, ничего не было видно. К счастью, самолет выписывал на земле круги, и взрослым, включая пилота, побежавшим наперерез, удалось остановить его за крылья и хвост. После этого, пилот, запрыгнув на крыло, убрал газ, а затем вытащил меня из кабинки за два уха. Когда я заявился домой с распухшими, красными ушами, бабушка снова взялась за «чибух», но на этот раз, особо энергично. Было очень больно, но понимая, что заслужил, я старался терпеть и не орать…

Потом были «мужественные» виды спорта бокс, борьба, велосипедные поездки по всей Абхазии, а затем и в Новороссийск, пешие походы в горы…Летом, с утра и до вечера, мы с друзьями, пропадали на море, питаясь сырыми мидиями, которых я приносил и домой, чтобы бабушка приготовила из них обед для всей семьи.

Река Беслетка, ниже Красного моста. Здесь была база ВМК

С 12 лет я поступил в военно-морской клуб (ВМК) системы ДОСААФ СССР. Его база находилась на реке Беслетка, в противоположном конце города. Он располагал одной яхтой, в основном, для начальства, и несколькими «шестерками», шестивесельными, военно-морскими ялами (шлюпками), на которых мы занимались гребно-парусным спортом и ходили в многодневные морские плавания со штормами и бурями.

Круглый год, независимо от погоды, мы купались в открытом море. В 14 лет я сдал «капитанские» экзамены на право управления и яхтой, и шлюпками, но получить соответствующее Удостоверение до достижения 16 лет не мог.

Здесь я физически окреп и закалился, без чего я бы не смог пройти через свои будущие, чукотские, летные приключения…Бабушка и здесь, все держала под контролем.

По дороге в ВМК был самый большой в Сухуми читальный зал, куда я регулярно заходил, чтобы почитать «умные» книжки и журналы.

«Капитал» К. Маркса я, даже, конспектировал, чтобы перечитывать дома и лучше понимать. То же самое я делал и с отдельными материалами ежемесячного журнала «Вопросы философии», где главным редактором, в то время, был Ц. Степанян.

Я вырос под разговоры бабушки с подругами, Марицей, Эстер, Гарам и другими беженками из Турции, об ужасах геноцида армян 1915–1920-х годов. Эти истории я слушал, пока готовил им кофе в настоящем, кованом, медном «джезве» на раскаленных углях настоящего, медного мангала. Этому искусству она меня научила с 3-4-х лет.

Бабушка в конце жизни

Я слушал их, и во мне росла ненависть к туркам, желание их наказать. Но бабушка дружила и с местными турками. Когда я спрашивал ее, как она может с ними общаться, после того, что она пережила в Турции, она отвечала, что это простые люди и за турецкое правительство отвечать не могут. Наоборот, такие, как они, в то время, спасали армян с риском для жизни…

Как-то я спросил у нее, что бы она назвала главным несчастьем на свете. Бабушка ответила: «Видеть смерть своих детей» …

Так случилось, что она пережила обоих своих детей: Артюша погиб на войне в 1941 г., а мама умерла в 1964 г. в возрасте 44 лет.

Она боялась и за меня. Я бывал участником всех драк между пацанами нашего района, часто приходил домой в ссадинах и синяках. Но если бабушка, вдруг, обнаруживала на мне кровь, она тут же клала меня животом на свою коленку и делала, унизительную для меня, клизму.

По ее мнению, помимо воспитательного значения, клизма должна была уберечь меня от заражения крови...

Мама и отец

После переезда в Тбилиси, бабушка с сестрами держались друг за друга. Жили они в крайней нужде и, как только обнаружилось, что за моей мамой ухаживает молодой человек, они уговорили ее выйти за него замуж. Маме тогда едва исполнилось 16 лет, а мой будущий отец, Атбашьян Александр Аракелович, был старше ее на 13 лет. Но он, к тому времени, уже «стоял на ногах».

Он был родом из Арануша, близ Артвина (Турция). У его отца, Аракела, было 14 братьев, а их отец, дед моего отца Карапет-ага, был один из богатейших на весь Арануш и Артвин (Турция).

После учиненной турками резни, его деда, Карапета, турки зарезали, а братьев его отца и моего деда Аракела, убили. Те, кто спаслись, пропали, рассеявшись по миру.

Мой отец с шестью братьями и сестрами, едва оставшись в живых, по ночам, раздетыми, босиком, пробрались, через границу СССР, реку Чорох, в районе Батума. Ему было 9 лет, но он был среди них старший мужчина. Старше него была лишь его сестра, Эстер, которой было 12 лет. Поэтому, на моего будущего отца выпала ответственность за них всех.

Далее была история их выживания, получения отцом среднего, а затем и высшего образования.

Весной 1937 г. мой будущий отец с мамой поженились и вскоре его направили в Сухум для работы в местном Наркомземе (Народный комиссариат земледелия). Сюда они переехали с бабушкой Вергине.

Им выделили 2 комнаты в кирпичном коммунальном здании с большим числом соседей и большим двором.

Сюда меня доставили из роддома после того, как я родился 25 февраля 1938 г., здесь же и прошли мое детство и школьные годы.

Мы с мамой. Май, 1938 г.

Отец участвовал в раскулачивании местных, сельских богачей-помещиков, носил при себе оружие. На него совершались покушения, и он постоянно был под большим нервным напряжением.

Этими обстоятельствами мама оправдывала, впоследствии, частые скандалы дома с отцом, во время которых он, иногда допускал рукоприкладство не только к маме, но и ко мне. Я эти скандалы хорошо помнил всю жизнь и, конечно, всегда был на стороне мамы. Ее плач и слезы были для меня непереносимы…

Тем не менее, впоследствии, мне, уже взрослому, мама говорила, что все, что произошло у нее с отцом, является их личным делом, а я должен уважать отца и поддерживать с ним отношения

В 1940 г. они развелись, а через год началась Вторая мировая война. Отец ушел воевать в пехоту и дошел до Берлина.

В 1943 г. мама вторично вышла замуж за Асатуряна Григория Акоповича, который не попал на фронт из-за поврежденного глаза.

В 1946 г. родной отец втайне от мамы появился в школе, где я учился в 1 классе и предложил мне уехать с ним. По сути, я должен был сбежать из дома, изменив маме. Естественно, я, с употреблением уличного жаргона, не свойственного малолетке, отказал ему...

После этого инцидента он исчез и появился во второй раз уже тогда, когда мне было 14 лет и я учился в 7 классе. Во время прогулки с ним по улице Ленина в Сухуме, он попытался говорить о маме что-то обидное, но я, на глазах прохожих, в грубой форме его оборвал и пообещал, что эта наша встреча может стать последней. Чувствовалось, что мой тон и эта угроза потрясли отца до основания...

Этот его визит закончился судом. К его заседанию меня срочно одели в обновки, сшитые из перелицованных штанов и рубашки отчима. В ее воротник я повязал новенький пионерский галстук.

Во время суда меня спросили, не хотел бы я переехать к отцу.

Следом за этим вопросом судьи я вдруг физически почувствовал то напряжение, которое охватило маму, бабушку и всех других, присутствовавших в зале суда.

Естественно, я категорически отказался от переезда, но мне постановили сменить фамилию на отцовскую и я, в одночасье с Дмитрия Григорьевича Асатуряна (по отчиму), превратился в Мкртича Александровича Атбашьяна.

А отца обязали платить маме алименты, которые оказались нам, тогда, весьма кстати.

В тот день, потрясенный, такой внезапной переменой своей идентичности, я просил судью сохранить мне, хотя бы имя. Впоследствии, мама через знакомых в ЗАГСе, смогла восстановить мое имя – Дмитрий, к которому привыкли и я, и все окружающие.

Сразу после этих событий, отец снова исчез из моей жизни почти на 4 года и появился в 1956 г., когда я уже заканчивал учебу в последнем, 11-м классе школы.

На этот раз, наши несколько встреч и расставание прошли мирно, даже дружелюбно. Он предложил мне содействие в поступлении на учебу в высшем учебном заведении, а когда я возразил, что это нечестно по отношению к одноклассникам, он пообещал устроить на учебу в ВУЗ их всех. Но я сказал ему, что в мои планы входит, либо поехать на комсомольскую стройку Братской ГЭС в Сибири либо, если не получится, поступление в летное училище...

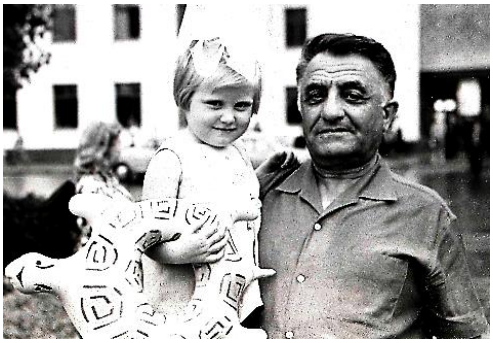
Последняя встреча с отцом

Летом 1967 г. мы с супругой Светланой и дочерью Кариной по пути из Певека в Евпаторию на отдых сделали недельную остановку в Москве. К нам присоединилась и Матрена Васильевна, мама Светланы. Проживали мы в гостиничном комплексе «Измайлово».

В течение нескольких дней мы со Светланой ходили по ярмарке в Лужниках и магазинам, покупали и отправляли авиапочтой подарки своим близким в Сухуми.

Утром последнего перед отлетом в Крым дня по дороге в ближайшее отделение почты, с очередной коробкой подарков, я совершенно неожиданно лицом к лицу столкнулся с отцом.

Несколько минут я отождествлял его образ, сохранившийся в памяти с последней встречи, со стоявшим напротив, постаревшим, усталым человеком. Было видно, что и он оторопел от неожиданности и не знал, как быть дальше.



Отец с Кариной на руках. Москва, Внуково, 1967 г.

Внезапно, во мне пробудилась к нему какое-то теплое чувство, смешанное с ощущением бренности, непрерывности потока времени назад, в вечность…

Я первым нарушил молчание и сообщил ему, что в 1964 г. скончалась моя мама. Он погрустнел и произнес:

- «Я всегда любил мою Астхик» …

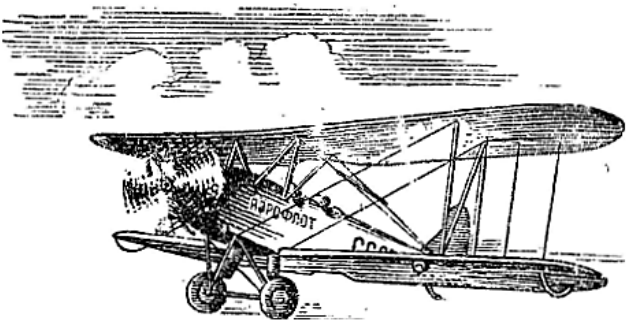
Еще он с болью рассказал, как в возрасте 12 лет погиб его сын от второго брака, Аркадий.

Я оттаял окончательно, и мы начали разговор о других важных событиях, со дня нашей последней встречи. Учитывая дефицит времени до отлета, я предложил всем нам вместе переехать в аэропорт Внуково и там продолжить общение.

В ресторане аэропорта мы беседовали более 6 часов и договорились о переписке по почте. Я несколько лет после этого получал его письма, отвечал на них, но мои ответы до него не доходили, вероятно их перехватывала его жена…

В 1969 г. с получением известия, что отец в тяжелом состоянии находится у родственников в Батуми, я срочно выехал туда. Но уже не застал его в живых…

Много лет спустя, когда я уже жил и работал в Ереване, мне неожиданно позвонил человек, назвавшийся дальним родственником. На встрече он рассказал, что был в Ташкенте и в квартире отца встречался с его вдовой. Она дала ему почитать при ней его автобиографические записки, несколько страниц из которых он переписал. Этот рукописный текст он передал мне, а я через много лет – старшей дочери, Карине. Оттуда я и почерпнул все свои скудные знания о моих предках по отцовской линии и о его детстве…



МОИ УНИВЕРСИТЕТЫ

Мои «университеты». Школа

В школе с 1945 до 1956 г. учился я легко, весь учебный материал запоминал на уроках, письменные домашние задания в основном успевал выполнить на переменках, а дома либо предавался чтению, либо проводил время с дружками на улице. К 9-му классу я уже перечитал все учебники по всем дисциплинам, до конца школьного курса. Учиться стало скучно. К школе остался лишь интерес, как к месту общения. Иногда, на «скучных» уроках, я бывал не прочь «пообщаться» с одноклассниками.

«Вот благородный Атбашьян,
обняв четверку заявляет:
какой здесь может быть изъян,
что, скажем, если он болтает» …

- писал тогда, в классной стенгазете, Виктор Сизоненко, один из моих друзей, круглый отличник.

Я и в самом деле в отличниках почти никогда не числился и довольствовался четверками. Мне, почему-то «погоня» за пятерками казалась недостойной мужчины, хотя в классе я слыл «авторитетом» практически по всем предметам, особенно в точных науках, и любил помогать отстающим…

Отец Виктора погиб на фронте и они, с матерью, жили в небольшом, белом, двухкомнатном домике-мазанке, недалеко от берега моря. Я часто заходил к нему домой, и мы дальше, к морю, ходили вместе.

С Виктором и плюс еще кто-нибудь поздоровее мы уходили в многодневные походы в горы.

Мама Виктора иногда пускала в дом постояльцев. Однажды, один из них исчез и через несколько дней за ним явились люди, как тогда говорили, «из органов». Они долго расспрашивали о нем, но мама Виктора сумела сохранить дома чемодан этого постояльца, на случай, если тот явится. Через несколько месяцев она решила его открыть, и Виктор пригласил меня к ним домой на роль свидетеля.

Чемодан оказался доверху наполнен рукописными текстами каких-то стихов, которые нам понравились настолько, что мы с Виктором даже пытались сами сочинять что-нибудь подобное. Разобравшись, мы выяснили, что их автором был запрещенный тогда Сергей Есенин…

Витя Сизоненко и Владик Корниенко. 1954

До 7-го класса, своими проделками, я создавал много проблем преподавателям и дирекции школы, но после 14 лет меня словно подменили. Я настолько вырос в глазах окружающих, что меня даже избрали секретарем комитета комсомола школы, а затем и членом Сухумского городского комитета. Теперь я уже стал конфликтовать со многими моими недавними дружками, которые продолжали плохо учиться и хулиганить. Дело доходило до угроз и драк.

Одна из таких драк, где меня собирались избивать сразу шестеро ребят, из которых трое были старше и крупнее меня, должна была состояться за задней стеной школы. Я отдал свои учебники и тетрадки, а также комсомольский билет соседу по парте Каро Баджаксузяну и пошел к назначенному месту.

Став спиной к стене, чтобы защитить свой тыл и изготовившись, я неожиданно обнаружил, что ко мне присоединился «союзник», Владик Корниенко. Он пришел в наш класс всего лишь полгода назад. Я удивленно спросил его о причине такого его решения. Владик ответил, что «шестеро против одного это нечестно и он будет драться на моей стороне». А эти шестеро, увидев рядом со мной рослого Владика, решили с нами не связываться.

С тех пор, мы с Владиславом Корниенко подружились на многие годы вперед.

Его папа был фронтовиком. Летчик бомбардировщик, он бомбил Берлин с первых недель войны и чудом остался жив, а наши мамы, узнав о нашей дружбе, тоже познакомились и стали часто встречаться.

В школе и на протяжении всей жизни мне помогала хорошая память. Все, что я читал или слышал, если считал важным, я запоминал навсегда.

В пионерских лагерях, куда в первые годы после войны, почти ежегодно меня определяла мама, не бывало электрического света. Нас рано укладывали спать и, для экономии, сразу гасили керосиновые лампы. В эти вечера, лежа в койке в темноте, я наизусть, почти дословно, читал товарищам по лагерю вслух тексты «Аэлиты» А. Толстого, «Повести о настоящем человеке» Б. Полевого, «Двух капитанов» В. Каверина и других книжек. Чтобы лучше понимать мир, в который мне предстояло войти после окончания школы, я перечитал всю доступную русскую, и в русском переводе художественную, историческую, приключенческую и познавательную, французскую, немецкую, английскую, испанскую литературу. А книжку Е. Пермяка «Учись летать» я превратил для себя в учебное пособие: ведь решение стать летчиком оставалось во мне неизменным.

«Два капитана» В. Каверина настолько пришлись мне близкими по душе, что повлияли на все мои жизненные установки и планы. Выбор Крайнего Севера и Востока СССР для работы и полетов, по сути, был сделан мною под влиянием этого романа. Я впоследствии умудрился даже побывать в большинстве мест, описанных в «Двух капитанах». А роман с моей будущей женой, Светланой, совместная жизнь и, даже полеты на Ан-2 по Чукотке, были по романтике близки духу этой книги…

Я, Каро Баджаксузян и Владик Корниенко. 1955 г.

Выпускные экзамены в мае 1956 г. я сдавал все на пятерки, тем самым претендуя на золотую или серебряную медаль, дающие право поступления в любой ВУЗ без вступительных испытаний. Перед экзаменом по геометрии с тригонометрией, ко мне, в кабинет секретаря комитета ВЛКСМ, зашел директор школы Акакий Тория с просьбой не поднимать шума, если мне занизят оценки до четверок, чтобы я пропустил вперед Любу Писареву – дочь школьной уборщицы.

- «Ты все равно сможешь поступить в любой институт»,- говорил он.

Я согласился и мне, на следующий день, в работе по математике поставили две лишние запятые. В итоге я получил две четверки по геометрии и тригонометрии, а медаль досталась Любе…

Мои «университеты». МГУ и летное училище

Но вот детство и школьные годы позади. В июне 1956 г. наши с Владиком Корниенко мамы снабдили нас 700 рублями на двоих, и мы поехали с ним поездом Сухуми – Москва, навстречу судьбе.

Перед моим отъездом, в конце мая того же года, мама решила сфосфотографироваться на память в ателье со своими тремя сыновьями.

Мама с сыновьями, май 1955 г.

В дороге мы с Владиком познакомились со случайным попутчиком, майором ВВС (военно-воздушных сил). Узнав, что мы хотим поступить в летное училище, он нам посоветовал, чтобы оно не было бы училищем ВВС, где в то время шли массовые сокращения – знаменитые 1 млн. 200 тыс. Н. Хрущева, под которые попал и он сам.

Он нам назвал адрес Главного управления гражданского воздушного флота в Москве (ГУ ГВФ) и научил, как его найти и как заявить о наших намерениях.

В отделе кадров ГУ ГВФ наши, в особенности, мои, школьные, выпускные документы понравились и нам предложили поступать в ближайшее летное училище ГВФ в г. Сасово Рязанской области.

Однако до начала процедур поступления в это училище оставалось более полутора месяцев, и я решил их использовать для поступления в Московский государственный университет (МГУ), который тогда считался главным ВУЗом страны.

Делал я это в угоду маме. Она дружила тогда с матерью известного на весь СССР «вундеркинда» Сергея Мергеляна, а моя мама считала, что ее «Митюша» - это я, ни в чем ему не уступает!

Но важнее всего было для меня желание как-то компенсировать маме ее тревогу от моего выбора авиации для своего будущего. Она неоднократно, когда заходил разговор о такой возможности, начинала плакать и говорила «…только через мой труп!».

Поступление на экономический факультет в МГУ, на Моховой в Москве, оказалось несложным. Я с легкостью сдал все вступительные экзамены на пятерки и был зачислен на первый курс, и даже получил место в общежитии в Черемушках.

При этом я испытал гордость за свою страну, за СССР, где пацан из такой глубинки, как Сухуми, и такого происхождения, как мое – из безродных турецких беженцев- имел возможность и поступил в один из лучших ВУЗов мира.

Через несколько дней после этого я зашел в отдел кадров МГУ и попросил на время отдать мне мой школьный Аттестат зрелости, заменив его нотариальной копией. После небольших формальностей, мне его выдали на руки, но предупредили, что если я его не верну до 1-го октября, то буду отчислен. А я надеялся таким же образом получить этот Аттестат и из летного училища. А учиться и здесь, и там я думал одновременно. «Ведь студенту такого ВУЗа, как МГУ, не обязательно сидеть в аудиториях, на каждой лекции. Главное вовремя сдавать зачеты и экзамены, после каждой учебной сессии и года» - наивно думал я.

Забегая вперед, скажу, что после нескольких предупредительных писем из МГУ и нескольких неудавшихся попыток получить свой Аттестат из отдела кадров Сасовского летного училища (СЛУ ГА), я получил из МГУ официальное уведомление о моем отчислении с 1 января 1957 года.

А пока, вооружившись учебными планами и методическими пособиями МГУ, я вместе с Владиком Корниенко уехал в Сасово…

Здесь нас никто не ждал. На остатки наших денег мы кое-как питались, а ночевать нам было негде. Владик, в первый же день прохождения медицинской комиссии, «погорел» на тестах по зрению и уехал. Я остался

один. Ночевать я устроился внутри русской кирпичной печи, в топку которой я натаскал соломы и которая, неведомо как, оказалась вне какого-либо строения или двора.

Купался я в речке Цна, протекавшей рядом...

Конкурс для поступления в училище был огромным – 15 человек на одно место.

Все медицинские испытания и тесты я проходил легко, даже с «запасом». Но когда осталось последнее – вертящийся стул, которое проводил лично начальник медсанчасти и председатель комиссии М. Кугель, возникло неожиданное препятствие. Кугель отобрал меня и еще одного поступающего, мускулистого парня, Антона Вовка и поручил нам перетащить, с территории аэродрома, деревянную ограду – забор вокруг площадки для гонки авиадвигателей и обнести ею медсанчасть.

Я к этому моменту не ел уже третий день. Денег у меня оставалось 5 рублей и их хватало лишь на билет на поезд до Москвы. Я собирался проехать эту дорогу «зайцем» и, если повезет, поесть на них в Москве. А билет на поезд до Сухуми, стоимостью 89 рублей, я купил заранее.

У нас с Антоном выбора не оставалось, и мы принялись за дело. На пятый день нашей работы, вся санчасть была обнесена новеньким, свежеокрашенным забором, размерами 30 м. х 30 м.

«Приняв» работу, Кугель занялся нами. После первого сеанса вращения на стуле я чувствовал себя нормально, но Кугель забраковал этот результат, сказав, что я неправильно сидел и не коснулся серединой затылка вертикальной штанги сзади, за которую он меня вращал. Второй результат он тоже забраковал, а после третьего, я почувствовал легкую тошноту.

Кугель уставился в мои глаза, как судья на боксерском ринге. Я понял, что, если он зачтет мне «нокаут», авиации мне не видать. Изо всех сил сохраняя равновесие и бодрость в голосе, я сказал ему, что понимаю его сомнения, но он должен учесть, что я не ел уже ничего восьмой день, а укачиванием не страдаю, так как много плавал в ВМК ДОСААФ.

Кугель, вдруг расчувствовался: «…сынок, что же ты меня не предупредил!»,- и подписал все протоколы и необходимые заключения.

На другой день я уже был в Москве, где сытно поел и ночью, в 00.30, выехал в Сухуми…

Вернулся в Сасово я к 10 августа 1956 г, на вступительные экзамены. Они оказались намного сложнее, чем в МГУ. Задачку по математике я едва смог решить нестандартным методом, а все остальные, кому достался этот вариант на экзамене, провалились. Стоявшая за моей спиной, преподаватель математики в училище, Л. Лобковская, на протяжении всех двух лет моей учебы в СЛУ, то и дело припоминала этот мой математический «подвиг». Но среди курсантов она прославилась своими высказываниями, типа:

– «Дайте мне двух куйсантов, или одну ешадь» – она не выговаривала звук «р» и нещадно использовала курсантов на работах в ее личном хозяйстве.

Впрочем, остальные преподаватели и командиры, ей в этом не уступали.

Мои «университеты». Сасовское летное училище ГВФ

Но вот, после всех испытаний и приключений, я стал курсантом Сасовского летного училища ГВФ.

Своей радости и гордости по этому поводу я не мог выразить, да и некому было их оценить: все окружающие испытывали одно и тоже. Началась моя взрослая, самостоятельная жизнь, и я получил в ней свою первую точку опоры. Нас одели, обули, дали кров, стали кормить и платить стипендию…

Курсант Д. Атбашьян. 1956 г.

В первые месяцы курсантской жизни, нас использовали на разной черновой работе, как в училище, так и по району. Мы занимались разгрузкой вагонов с углем и другими грузами, извлечением из печей кирпичного завода и складированием раскаленных кирпичей, черновой работой и переноской строительных материалов на стройках… Здесь мне давали работу по измельчению в щебень каменной породы и я, иногда целыми днями, махал для этого тяжелым молотом.

Занимались мы и сельскохозяйственными работами.

При этом, к нашему удивлению, сами колхозники сидели у порогов своих изб, курили махорку в самокрутках, свернутых из газетной бумаги и пили водку.

Я «руководил» тощей еле живой клячей для перевозки в телеге собранного нами урожая картошки.

Поражала нищета деревенской жизни: в окнах домов вместо стекол были натянуты бычьи пузыри, не было мебели и полов. Почти половину каждой избы занимала русская печь, которая служила и для ночлега хозяев. Народ одевался в рубище и, кроме вареной картошки и каши, казалось, не знал другой пищи.

Правда, как-то на мои жалобы на изжогу, хозяйка избы, рядом с которой мы работали, вынесла мне в глиняном горшке холодное молоко, в котором плавала, охлаждая его, пухлая лягушка, с условием, чтобы я ее не выбросил и не убил…

Однажды, вытаскивая вместе со своей лошадью застрявшую в грязи телегу, я поднял вверх голову, на гул моторов и увидел высоко в небе, сверкающий на солнце, четырехмоторный Ту-95, за которым тянулся серебристый, инверсионный след. Казалось, он прилетел с другой планеты.

Контраст между небом и землей был потрясающий…

При работах на полях, в сельских районах, нас не кормили. Мы питались собранной нами картошкой, которую мыли и варили в воде, набранной из луж на дороге.

Жили мы в казармах, устроенных в добротных кирпичных зданиях. Наш четвертый отряд из 200 курсантов размещался на втором этаже. Здесь, в большом зале на полдома, были расставлены железные двухэтажные койки. Во втором крыле здания были умывальники, каптерки, подсобки, комнаты для самоподготовки…

С нами жила и всеобщая любимица, кошка Мурка. По преданиям, она без парашюта «прыгала» с высоты 1000 м. и прибегала обратно, в нашу казарму. С началом полетов, летом 1957 г, наши ребята брали ее на полеты и выбрасывали с высоты до 2000 м. и удаления до 30 км. Мурка всегда исправно возвращалась домой, безо всяких обид…

С началом осенних дождей и холодов, почти не прекращая хозяйственных работ, мы начали ходить и в УЛО – учебно-летный отдел, в классах которого «грызли» авиационную науку. Курсанты шутили по этому поводу, что мы «учимся в свободное от работ время». Я, с группой в 20 курсантов, был зачислен в 27 классное отделение, в котором среди нас было много «старичков», из числа сокращенных из военных летных училищ, особенно из Ейского.

На хозяйственных работах в авиагородке. Лето 1957 г.

Один из них, Е. Подколзин, говорил, что он уже проучился в разных местах столько лет, что успел бы закончить два института. Обучаться на По-2, «кукурузнике», после знакомства с МиГ-15, они считали для себя унизительным и проклинали Н. Хрущева, виновника, по их убеждению, всех их проблем.

«Старички» в училище держались вместе. Если случались драки, они брали в руки свои морские, широкие кожаные, поясные ремни, заканчивающиеся тяжелыми бронзовыми бляхами. Иметь такой ремень с изображением якоря на бляхе было престижно. Вскоре таким обзавел-

ся и я. Помимо «оборонных» целей на нем можно было править и бритву для бритья

Но главное, «старички» сформировали в училище своеобразный костяк, привили среди всех курсантов свой офицерский «кодекс чести» и обогатили нашу культурную жизнь.

Уже через полгода в училище появилась своя художественная самодеятельность, которая смогла даже поставить оперетту И. Дунаевского «Белая акация».

Наша казарма на 2-м этаже здания

Декорации к ней писал огромными кистями и со стремянок я, а изготавливали их, по моим эскизам, несколько курсантов с «хорошими руками».

На женские роли пригласили девочек из Сасова, из местных кружков самодеятельности.

В УЛО был большой зал, где проводились собрания и показывались кинофильмы, была поставлена наша «Белая акация», а затем и другие театральные постановки.

УЛО размещался в красивом, двухэтажном здании, с помпезными колоннами. Учебные классы были хорошо оснащены наглядными пособиями, макетами, разрезами двигателей и самолетных агрегатов, большая часть которых была создана поколениями курсантов.

В первые месяцы учебы, независимо от того, чем я занимался днем, по вечерам, до самого отбоя, я тоже пополнял запасы этих пособий, вычерчивая различные плакаты, в основном для военного цикла. Работая над чертежами хвостового вооружения бомбардировщика Ил-28, я заметил, что стал хуже видеть в темноте после белых ватманских листов, и попросил полковника Бархаша, начальника цикла, освободить меня от чертежей, пообещав ему писать масляными красками все, что он поручит.

Вскоре меня отправили в Москву, чтобы я закупил краски, кисти, холст и прочее для масляной живописи.

Все оставшееся до конца учебы время, по вечерам и выходным, я рисовал в выделенной мне для этого мастерской. Это были и картины современного, по тем временам, боя и просто пейзажи, и изображения самолетов…

Моими картинами училище рассчиталось за 6000 саженцев различных деревьев, которыми мы озеленили его территорию. Все стены большого зала УЛО, нескольких учебных аудиторий, а также его коридоры были украшены моими картинами.

Было в училище и большое, одноэтажное бревенчатое здание, именуемое клубом, в котором в основном «крутили кино». Здесь, незабываемым вечером 31 декабря 1956 г, я встретил свой первый Новый год вне дома на киносеансе «Карнавальной ночи» с юной Людмилой Гурченко в главной роли…

Большинство преподавателей училища были фронтовиками, с большим боевым опытом. Они слабо знали гражданскую авиацию, и наше училище больше походило на военное. Такие предметы, как бомбометание, воздушно-стрелковая подготовка, тактика ВВС и другие военные дисциплины они преподносили нам так живо, будто только вчера вернулись с войны, сопровождая их примерами из своего личного боевого опыта. Это были сам Бархаш, Лапшин, Бойченко и другие.

С Бархашом у меня сложились особые отношения. Несмотря на разницу в возрасте и положении, держался он со мной уважительно. В разговорах со мной, он зачастую переходил на темы об искусстве, философии, по которой он, даже, имел ученую степень, или воспоминания о совместной службе с маршалом Рокоссовским. Рассказывал, как летал на бомбардировщике ТБ-3, который в первое время войны немецкие истребители не могли сбивать. Дело было в том, что на прицелах этих истребителей не было соответствующих визирных колец для определения упреждения в стрельбе по таким тихоходным самолетам, как ТБ-3.

Иногда он вел при мне с близкими ему людьми, как тогда я уже понимал, и «вольнодумные», даже оппозиционные к Хрущеву и КПСС разговоры. Они были в основном связаны с политикой в отношении Польши и наших военных баз у берегов Финляндии.

Учебный корпус училища (УЛО)

На тожественное собрание в зале УЛО, посвященное 7-го ноября 1957 г, он явился в плащ-палатке. Когда Бархаш проходил мимо меня, я слышал непонятный звон. И лишь после того, как он остался в одном мундире, все увидели причину этого звона, ордена и медали, которые занимали всю его грудь.

Он обожал цветы и живопись с цветами настолько, что дома имел энциклопедию, посвященную им. Когда я уже уезжал из Сасова, по окончании учебы, по его просьбе, я написал на память небольшую картину с любимыми им пионами…

Прививая нам уважение к По-2, другой фронтовик, капитан Лапшин рассказывал, как их полк, даже ценой больших потерь, никак не мог разбомбить один стратегический мост с мощной ПВО, в тылу у немцев.

И тут, на их аэродром прилетела молодая девушка на По-2. К ее самолету подвесили 100 килограммовую бомбу и, поздно ночью, она вылетела на бомбежку этого моста. Летела она на высоте 3000 м. Не долетая несколько километров, она выключила мотор и беззвучно спланировала на мост, сбросила бомбу на его середину, запустила двигатель и скрылась от немцев, которые даже не успели открыть стрельбу…

Майор Бойченко рассказывал, как появились первые самолетные радиолокационные прицелы – приборы слепого бомбометания и навигации, ПСБН, как их тогда называли, и какое впечатление они производили на летчиков, привыкших к примитивным ПВН-1а, на которых, кстати, в специальном классе, с ползущей под кабиной тренажера картинкой местности, тренировали к бомбометанию и нас…

- «Мужчина! Портреты вождей на стенах, а ты так отвечаешь!», - любил говорить Бойченко на уроках «заплывшему» с ответом на вопрос курсанту.

Всего мы изучали 27 дисциплин. Большая часть из них легла в базис всех моих авиационных знаний и впоследствие лишь дополнялись и углублялись.

Все конспекты по военным дисциплинам мы вели в специальных тетрадях, которые получали в «секретном» отделе под расписку, в запломбированных мешочках, которые ежедневно по окончании занятий в том же виде возвращали обратно.

Мы понимали, что выбрали ответственную профессию, и соответственно относились и к учебе. Здесь, в привязке школьных знаний по физике и математике к курсу аэромеханики и динамики полета, теории двигателя и другим техническим предметам, я стал глубже понимать и школьные формулы, и уравнения по всем точным наукам, по которым, казалось, уже ничего непонятного не оставалось. Я испытал своеобразное «озарение», когда, вдруг, все мои прошлые знания выстроились в единое целое

Материальную часть самолета, двигателя, оружия мы изучали досконально. Курсанты были научены с «завязанными глазами» разбирать и собирать двигатель М-11, авиационные пушки - 37-мм. Н-37, 23 мм. НС-23 и НР-23, карабины и пистолеты. Из различного стрелкового оружия мы также стреляли на стрельбище, выбивая зачетное число очков.

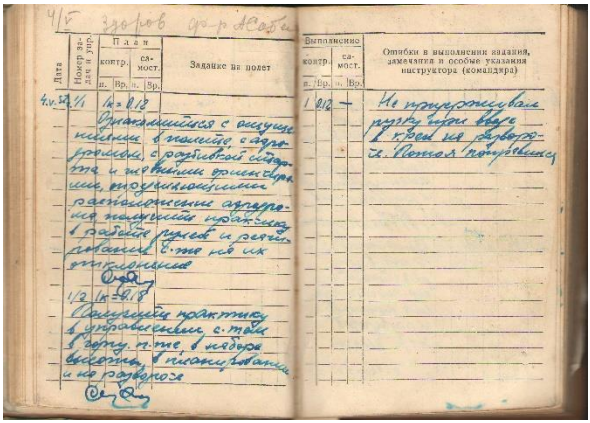
Сасовское летное училище. Начало полетов

23-24 апреля 1957 г, наконец, после сдачи всех зачетов и экзаменов, относящихся к самолету По-2, мы начали готовиться к летной практике: изучать КУЛП – Курс учебно-летной подготовки- и проходить установленную им наземную подготовку. Я был определен во 2-е звено, 7-ю летную группу 8-й авиаэскадрильи.

4 мая 1957 г, по завершении всех, предусмотренных КУЛП-ом видов наземной подготовки, состоялись первый и второй, в моей летной биографии, полеты на самолете. И этим самолетом был легендарный По-2.

В задании на 1-й полет было записано:

- «Ознакомиться с ощущениями в полете, с разбивкой старта и главными ориентирами, определяющими расположение аэродрома, получить практику в работе рулей и реагировании самолета на их отклонение»



Первое задание на полет в моей летной книжке. Сасовское летное училище ГВФ. 04.05.1957 г.

Во 2-м полете, в тот же день, я должен был:

- «Получить практику в управлении самолетом в горизонтальном полете, в наборе высоты, в планировании и на развороте».

Я не могу передать свой восторг от этих двух полетов. А главным ощущением было, что это не самолет меняет свое положение в пространстве, а земля поворачивается вокруг него...

Начались летные будни. Подъем после ночного сна, был перенесен на 4.00 часа утра, с тем, чтобы летать до начала «болтанки», вызываемой неравномерным прогревом солнцем земной поверхности.

Самолет По-2 СЛУ ГВФ

Летный день начинался с подготовки самолетов к полетам на стоянках, разбивки старта на аэродроме против ветра, переходу в обнесенные красными флажками «квадраты», где мы находились во время полетов и ожидания своей очереди. Здесь пилот-инструктор ставил задачу на летный день, определял очередность полетов в своей летной группе и проводил разборы полетов.

Из-за этой болтанки, начинающейся с 8-9 часов утра, все стремились начать полеты первыми, до ее начала. В первое время, наш инструктор К., один из самых молодых в училище, устанавливая очередность полетов в летной группе, соблюдал справедливость. Но однажды я заметил, что летаю только в числе последних, в жару и болтанку. Мало

того, отстаю ото всех в налете и, по итогам летного дня, получаю больше всех замечаний.

Кроме того, часть старых самолетов По-2 не имели, так называемой, «роговой» аэродинамической компенсации руля высоты (РВ) и, поэтому, при полете в болтанку или на малой скорости, этот руль под собственным весом колебался и, когда опускался вниз, вызывал пикирование самолета. Происходило это так, что отличить естественные отклонения РВ от вызванных вмешательством инструктора, было невозможно. Поэтому летать на таких самолетах никто не любил, а мне почему-то доставались полеты именно на них…

Сасовское летное училище. Врач Кугель в моей биографии

После поступления всех моих комсомольских характеристик из Сухуми, начальство училища решило использовать меня и на общественной работе. На первом же отчетно-выборном собрании я был избран первым секретарем комсомольской организации моего, 4-го отряда. Но очень скоро командир этого отряда Н. пожалел об этом. На собраниях я говорил все то, что другие курсанты боялись сказать вслух, и стал поднимать проблемы, о которых не принято было говорить нигде.

Однажды, я лежал в своей койке больной, с температурой более 39 градусов, когда в казарму вдруг вошел Н. Подойдя ко мне, он спросил о причинах пропуска мною занятий в этот день, а потом о том, что и как я чувствую. Без всякой задней мысли, я ему сказал про температуру, головную боль и головокружение.

За неделю до этого случая он «застукал» меня за тем, что я брил свою левую щеку левой рукой.

Через несколько дней Н. приказал идти мне к начальнику медсанчасти. А там, мой старый знакомый Кугель дал мне прочитать официальное обращение Н., где тот писал о наблюдающихся у меня головных болях, головокружениях и, что я являюсь скрытым левшой. Все это завершалось выводом, что в предстоящей летной практике я могу представлять угрозу безопасности полетов.

Кугель сказал мне, что он понимает причины, двигающие Н., понимает и то, что все мои медицинские «дефекты» придуманы им. Но и спросил, а понимаю ли я, что будет с ним, Кугелем, если при моем участи в полете произойдет любое ЧП?

Я ответил, что полностью отдаю себе отчет о той ответственности, которую Кугель несет в отношении моего здоровья. После этого, Кугель демонстративно разорвал официальное письмо Н.

Этот его поступок я запомнил на всю жизнь! …

Сасовское летное училище. Интриги, интриги…

Причин для негативного отношения ко мне у моего инструктора К. было две: я запретил ему матерщину в отношении ко мне и, кроме того, как комсорг отряда, я от имени комсомольцев бывал вынужден критиковать начальство, а это ему не нравилось. Возможно, он имел и какие-то установки от Н.

В то же время, у К. в нашей летной группе появился любимчик О., с которым он всегда летал первым. Как выяснилось по рассказам самого О., в полетах с ним К. часто хулиганил, проносясь предельно низко над домами и дворами знакомых девушек.

А мое отставание в налете и прохождении программы стали вызывать у меня тревогу.

Я даже стал опасаться отчисления «по нелетной». С таким обоснованием отчисляли тех, у кого летать не получалось, с типичными формулировками: «В полете теряется», «Не видит землю на посадке» …

Однако в разгар моих переживаний К. уложили в больницу на операцию по удалению аппендицита, и с нами начал летать командир звена (КЗ) В. Бакулин.

Это был спокойный, благожелательный человек, прекрасный пилот и опытный инструктор. С ним у меня все начало получаться, но я уже отстал от группы больше, чем на полтора-два летных часа, и мне нужно было давать опережающий налет…

Сасовское летное училище. Первый самостоятельный полет

24 мая 1957 г. после двух полетов с Бакулиным на аэродроме вдруг появилась белая «Победа». Автомобиль остановился там же, где остановился наш самолет. Из него вышел заместитель начальника училища по летной службе, полковник Попов. Он дал знак, и Бакулин, не выключая двигателя, вылез из передней кабинки нашего По-2. Полковник занял его место и махнул мне рукой, чтобы я выруливал на старт. На старте он снова поднял руку и показал ею вперед, после чего обе свои руки положил на борта кабинки, чтобы мне было видно, что он не вмешивается в управление.

Надо сказать, что наши По-2 были не радиофицированы, и мы летали без связи с землей. Они не имели и обычного, начиная с самолетов Ан-2, СПУ – самолетного переговорного устройства, поэтому связь между передней и задней кабинами самолета была возможна только через гибкий шланг, на одном конце которого, вместо микрофона, был раструб («матюгальник»), а на втором – «ухо», которое заводилось под летный шлем, к уху курсанта.

Не веря в случившееся, я дал газ, разогнался и, по всем правилам, взлетел. Выполнил первый, второй, третий развороты, полковник молчит. Выполнил четвертый разворот и вышел на посадочный курс, полковник молчит по-прежнему, а его руки как лежали, так и лежат на бортах кабинки.

Окрыленный доверием, я произвел нормальную, мягкую посадку… На пробеге, полковник вдруг снова поднял руку и махнул ею вперед. Я снова дал мотору взлетный режим, взлетел и повторил полет с лучшим качеством, чем первый. После посадки, он дал мне знать, чтобы я зарулил на стоянку и не выключал двигатель.

Здесь к нам подбежали командир эскадрильи (КЭ) Булавин, его зам. (ЗКЭ) Краснощеков и КЗ Бакулин. Обращаясь к ним Попов спросил:

– «А чего это вы его возите? Он уже летает сам!»

– «Полетишь сам?»- спросил он меня. Вне себя от радости, я ответил согласием.

После этого, полечу ли я самостоятельно, недоверчиво спросил меня и Булавин. По его виду и тону вопроса было видно, как сильно он во мне сомневается.

– «Наслушался, наверное, докладов К., вот и сомневается», – подумал я.

Но я снова подтвердил, что готов к самостоятельному полету. Тогда, по команде Булавина, в переднюю кабину затащили большой, брезентовый мешок с песком, для балласта.

И я полетел! Полетел сам! Меня захлестнуло такое счастье, что я запел, да так громко, что, наверное, с высоты 300 м. слышно было и на земле. После посадки, я выполнил и второй самостоятельный полет, который окончательно утвердил меня как будущего пилота.

Из отстающих, я вдруг оказался первым в группе, кто вылетел самостоятельно, да еще и до окончания вывозной программы, досрочно!

Сасовское летное училище. И опять мама

11 июля у нас был обычный летный день. Я в «квадрате» дожидался своей очереди на полеты и вел хронометраж полетов товарищей по летной группе. Было очень жарко, за 30 градусов, а мы все были одеты в летные комбинезоны из плотной синей ткани, так как на высоте, в продуваемой со всех сторон кабине По-2, можно было даже замерзнуть.

Ни ветерка. Пыль от работающих моторов. Все, в «квадрате», обливались потом и мечтали проветриться в полете.

Неожиданно, около полудня, к нам явился посыльный из штаба и сообщил, что ко мне приехала моя мама и дожидается меня у проходной в училище. Инструктор велел мне отправиться к ней. Со смешанными чувствами, вместе с посыльным, я пошел к проходной, за которую маму не пропустили.

Она стояла прямо за дверью проходной, в тени деревца, с огромной сумкой в руках.

Родная, любимая, усталая, но улыбающаяся. В те годы ехать из Сухуми до Москвы приходилось почти трое суток, там перебираться с Курского на Казанский вокзал, плюс одна ночь до Сасова. Можно себе представить ее состояние!

Как она меня обнимала! Я не мог оторвать ее от себя и даже застеснялся перед курсантами, дежурившими в проходной. Я постарался отойти с нею в сторону, чтобы они не могли нас видеть.

Наконец, мы разместились с мамой в «уютном» месте, в тени под оградой училища. Она принялась меня кормить из своей сумки вареной курицей и привычными мне с детства яствами, а сама почти не ела. Просто сидела напротив и смотрела на меня.

«Очевидно я изменился, ведь она не видела меня уже почти год», - думал я.

«А может она просто соскучилась по мне, своему сыну?» - думал я, уже спустя годы

Но в тот день эта простая мысль мне в голову не приходила…

Потом она передала мою любимую фаянсовую кружку для чая и любимое армянское печенье – «гату», от тети Лены. Мы еще пообщались около часа о моем быте и учебе, о новостях в Сухуми и расстались. Ей предстояли четыре дня обратной дороги, без гостиниц и удобств...

Сасовское летное училище. Завершение курса обучения на самолете По-2

После моего первого самостоятельного вылета на По-2 пошли полеты в зону, где выполнялись тренировки «под колпаком», по приборам, фигуры высшего пилотажа, из которых самыми эффектными были «бочки», «мертвые петли» и, конечно, штопор, а также полеты с выключенным мотором. Начались и полеты по маршрутам, с тренировкой в ориентировании на местности и правилам самолетовождения.

После полетов. 1957 г.

Все упражнения, включая штопор, заканчивались самостоятельными полетами.

21 июня вернулся к полетам и наш инструктор К., но я уже отнесся к этому спокойно…

К осени 1957 г. я уже летал на По-2 спокойно и уверенно. Осмелели и мои товарищи по учебе. Осмелели настолько, что начали совершать такие «подвиги», как взаимный обмен в полете кабинами, передней на заднюю, и наоборот.

В ходе такого «обмена», какое-то время, оба курсанта стояли на крыльях самолета, и он какое-то время оставался почти без управления. Зато какой был лихой эффект, когда на земле друзья замечали, что кто-то вылетал в задней кабине самолета, а после посадки оказывался в передней, и наоборот…

Ребята разнообразно показывали свою лихость и при выполнении фигур высшего пилотажа, а по вечерам, в казарме, перед сном хвастались друг перед другом своими «подвигами», но так, чтобы не слышали старшины, которые могли бы об этом донести «начальству».

Я же, зная о повышенном внимании к моей персоне со стороны К. и других, опасался «засветиться» и не рисковал, старался выполнять все упражнения четко и, как тогда говорили, «в пределах КУЛП-а».

С началом осенних дождей и сокращением физического труда на хозяйственных работах по районам и деревням, на борщах, гуляшах и кашах, я начал полнеть и стал ограничивать количество калорий, принимаемых с едой.

Сасовское летное училище. Парашютные прыжки

Летом того же года мы начали проходить и парашютную подготовку.

«Бросали» нас с парашютами с самолета Ан-2 с высоты 600 м. в сентябре. Было уже прохладно, а на высоте даже холодно, и мы прыгали в авиационных куртках, на собачьем меху. Для того времени, парашютные прыжки были достаточно эмоциональным событием, многие волновались и даже боялись прыгать. Особенно эти страхи усилились после гибели одного курсанта на центральном аэродроме. Тогда у него, на глазах у всех, не раскрылся парашют.

Однако без выполненных по программе учебы, двух прыжков, из училища не выпускали. Со мной, в группу из 10 человек, на прыжки в этот день записали и курсанта К., из местных, рязанских ребят. Перед вылетом, он умолял нас выбросить его, во что бы то ни стало. До этого он уже поднимался в воздух 3 раза, но прыгнуть не смог. В воздухе, после сигнала сирены, несколько человек пытались выбросить К. в открытую дверь, но тот словно окаменел с раскинутыми руками и ногами и в эту дверь не проходил. Это подействовало на всех угнетающе. В конце концов на него махнули рукой, и мы все, один за другим, попрыгали вниз.

Наши прыжки проводились на одном из приписанных к училищу полевых аэродромов, в 30 км. от базового. Я прыгал с боевым парашютом, который имел скорость снижения больше, чем у всех остальных ребят с тренировочными парашютами. Поэтому, выпрыгнув одним из последних, я приземлился на аэродроме первым. Других же ребят поднявшийся ветер унес в сторону, и многие из них повисли на деревьях…

После всех приключений мы возвращались домой в кузове грузовика и все, кроме К., возбужденно обсуждали прошедший день. Вдруг, один

из ребят внимательно посмотрел на меня и со словами – «Дима, да ты поседел!»-вырвал из-под моего шлема клок седых волос и показал его мне. Если бы не преждевременный хохот окружающих, я бы ему поверил. Оказалось, что он показал мне клок серой, собачьей шерсти из своей куртки!

Второй, последний, прыжок прошел более спокойно. Потом я упрашивал дать мне попрыгать еще, вместо тех, кто отказывался, но безуспешно.

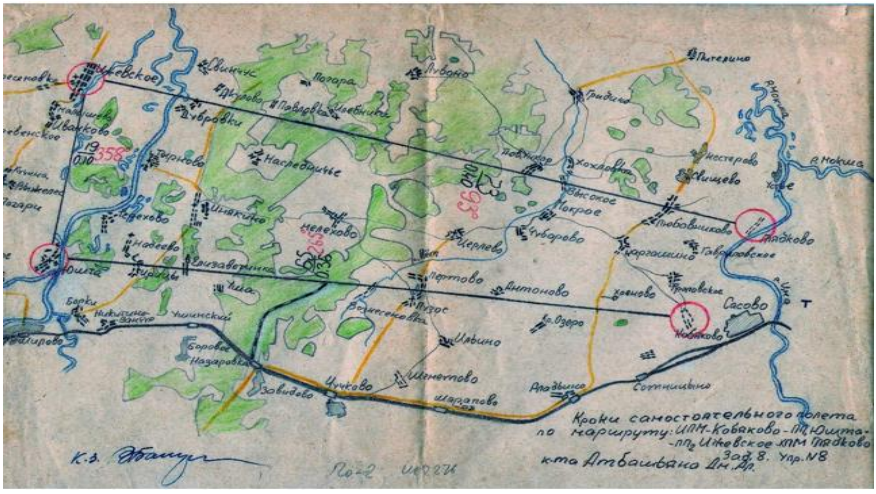
Сасовское летное училище. Конец 1957 г. и военные сборы

30 сентября 1957 г. мы начали наземную подготовку к ночным полетам на По-2, а с 4 сентября и по 4 октября 1957 г. мы выполнили тренировочные и самостоятельные полеты ночью, по кругу и в зону.

После соответствующей наземной подготовки и тренировочных полетов, 5 октября 1957 г., я совершил зачетный, самостоятельный полет по 4-х угольному маршруту на По-2.

Этим полетом была завершена вся программа летной подготовки, запланированная на лето этого года. Я выполнил на самолете По-2, в общей сложности 265 полетов и налетал 60 часов 12 минут.

Оставалась зимняя летная практика, на лыжном шасси.



Кроки финального, самостоятельного полета по маршруту на По-2. 05.10.57

Тем временем год подходил к концу, и у нас начались военные сборы.

Дело в том, что учеба в Сасовском летном училище приравнивалась к срочной службе в армии, а по выпуску из него нам присваивалось воинское звание младшего лейтенанта.

Сразу после окончания полетов нас переодели в солдатскую форму, и мы начали проходить курс молодого бойца, а также строевую подготовку. За два месяца этих сборов мы узнали все «прелести» армейской жизни. В числе прочего, нам сократили и нормы питания в столовой, а курящим, вместо сигарет, начали выдавать обыкновенную махорку.

А я, после всей дневной муштры, продолжал свою работу в живописной мастерской, чтобы успеть закончить до отпуска все живописные работы, которые были запланированы. Из-за этого мне даже пришлось задержаться в училище на неделю, когда уже все остальные разъехались по своим домам.

В декабре я провел дома, в Сухуми, около трех недель. Там я щеголял в своей, хоть и курсантской, но летной форме. Повстречался со всеми своими друзьями и одноклассниками, кто тогда был в Сухуми, но, главное, не смог показаться своей будущей супруге, Светлане, которую, почему-то именно к этому времени, увезли к родственникам ее отчима в грузинское село Илеми …

31 декабря 1957 г. я уже был в Москве, направляясь в Сасово. Здесь я встретился с Виктором Сизоненко, который в то время учился в МАИ – Московском авиационном институте. Мы с ним сходили в Большой театр, на постановку оперы «Кармен» Жоржа Бизе, а после этого, в сквере напротив, раскупорили и распили на морозе новогоднюю бутылку шампанского.

В первом часу ночи, Виктор уехал на метро, в свое общежитие, а я на Казанский вокзал, к своему поезду в Сасово…

Начинался, знаменательный для меня, 1958 год.

Сасовское летное училище. 1958 год

3 января 1958 года в училище началась наземная подготовка к зимним полетам на По-2, с лыжным шасси, а затем и сами полеты. Снега на аэродроме было достаточно, и редкие оттепели не смогли сбить нас с плана. Всего за зиму мною было совершено 50 полетов с налетом 9 час 40 мин., из которых более половины - самостоятельно. Итого на самолете По-2 я налетал всего 70 час. 12 мин., выполнив 314 полетов. Из них, вывозных 9 час 52 мин., 61 полет и самостоятельно 20 час. 33 мин., 121 полет, остальные полеты были тренировочными, с инструкторами.

Самолет Як-12

Одновременно мы изучали в УЛО материальную часть самолета Як-12 и его двигателя АИ-14. Изучали и аэродинамику самолета, механизацию крыла, приборное оборудование самолета, его электрическую,

топливную, тормозную и другие системы. Изучали его руководства по летной и технической эксплуатации.

Как нам рассказывали, Як-12 был спроектирован в ОКБ А. Яковлева, по заданию И. Сталина. Это одно уже поднимало «авторитет» самолета в наших глазах.

Самолетов Як-12, в разных модификациях, было выпущено более 4500 экземпляров, и они нашли самое широкое распространение для перевозки пассажиров, почты и грузов, а также использовались в сельскохозяйственной авиации, в качестве санитарных самолетов и для прыжков с парашютом.

Самолет Як-12 оснащался радиостанцией и приборами, обеспечивающими возможность полетов ночью и в сложных метеоусловиях и этим он выгодно отличался от По-2.

Кабина самолета Як-12

Як-12 был почти в два раза больше по размерам и весу, чем «кукурузник» По-2. Его двигатель АИ-14 имел мощность 360 л. с. против 100 л. с. у двигателя М-11, а крейсерская скорость полета Як-12 достигала 170 км/час, против 100 км/час на По-2.

В относительно комфортабельной, закрытой кабине Як-12, кроме пилота, помещались еще три человека или 355 кг груза.

Дальность полета самолета составляла около 800 км.

11 мая 1958 г началась наземная подготовки к полетам на Як-12, когда мы изучали программу летной подготовки, КУЛП Як-12, порядок организации полетов и прохождения летной практики.

14 мая начались и тренировочные полеты.

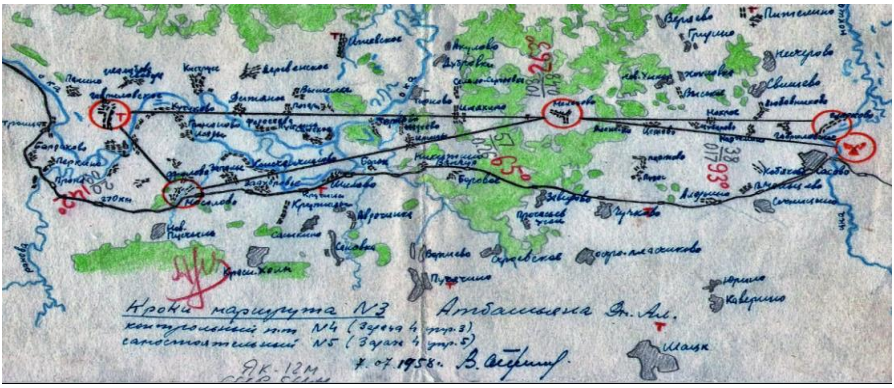
В целом, программа этих полетов мало отличалась от программы летной подготовки на По-2. Однако из нее были исключено выполнение фигур высшего пилотажа.

Кроме того, учитывая приобретенный на По-2 опыт, эта программа была значительно короче: к зачетным полетам, которые состоялись 5 августа 1958 г. я выполнил на Як-12 всего 112 полетов и налетал 28 часов 36 минут, из которых 51 полет и 9 часов 45 минут – самостоятельно.

Наконец, 5 августа 1958 г., на Як-12, состоялись мои зачетные полеты по кругу – 2 полета, продолжительностью 12 минут, в зону – 1 полет в 30 минут по приборам и полет по маршруту, продолжительностью 40 минут.

На этом программа моего летного обучения в СЛУ была завершена.

Оставались выпускные экзамены и распределение по местам будущей работы.



Кроки маршрута самостоятельного, выпускного полета на Як-12. 05.08.1958 г.

Выпускные экзамены по всем предметам я сдал на «отлично» и получил Свидетельство об окончании полного курса Сасовского летного училища № 23116 «с отличием» и с присвоением мне, решением Государственной экзаменационной комиссии от 16 августа 1958 г., квалификации пилота 4 класса ГВФ.

После этого начались заседания мандатной комиссии, которая распределяла выпускников по территориальным управлениям ГВФ, по всей стране.

Свидетельство об окончании училища «с отличием» давало мне право выбора места будущей работы. К тому же, мне это было обещано и раньше, за мои «художественные» труды и участие в общественной жизни в училище. Таким образом, я имел 2 права выбора.

Но эта комиссия решила отправить меня в Армению: «иначе, кто же туда поедет»? После препирательств, мне пришлось выйти в коридор, к выпускникам, дожидающимся своей очереди, и найти одного, кто был согласен распределиться в Армению.

Им был курсант из моего 27 классного отделения, Сергей Ф., который много лет спустя, в 1992 г., оказался в числе 17 подписантов клеветнического письма, отправившего меня в тюрьму на 6 месяцев…

А я выбрал единственное место в Магадан, которое я взял «на прицел» с самого начала и на которое никто из 1-го, 2-го и 3-го отрядов, проходивших распределение до нашего, 4-го отряда, не позарился…

На прощание я получил на руки «подъемные» 2000 рублей, показавшиеся мне целым состоянием, а также проездные документы до Хабаровска и отправился в отпуск, в Сухуми.

Оттуда, через полтора месяца, я должен был вылететь к месту начала моей трудовой, летной биографии и начала моей новой, самостоятельной жизни...

Отпуск в Сухуми, 1958 год

В среду, 20 августа, я приехал в Сухуми. Здесь, с родными и с теми школьными друзьями, которые никуда не уехали, я хотел провести свой короткий отпуск перед отъездом в Магадан.

Хотелось встретиться и со Светланой, с которой все два года учебы в Сасово, поддерживал переписку. Однако ее в Сухуми не оказалось. Она, уже студентка 1-го курса местного педагогического института, уехала с сокурсниками на уборку урожая чая в село Моква, километрах в 10 за Очамчирой.

Светлана

Удалось встретиться со всеми школьными и дворовыми друзьями, но их осталось меньше половины, остальные разъехались по стране.

Виктор Сизоненко продолжал учиться в МАИ, а Владик Корниенко, после неудачи в Сасово, поступил в Московский медицинский институт и тоже отсутствовал. Изя Орловский заканчивал свой медицинский институт в Горьком (Нижний Новгород).

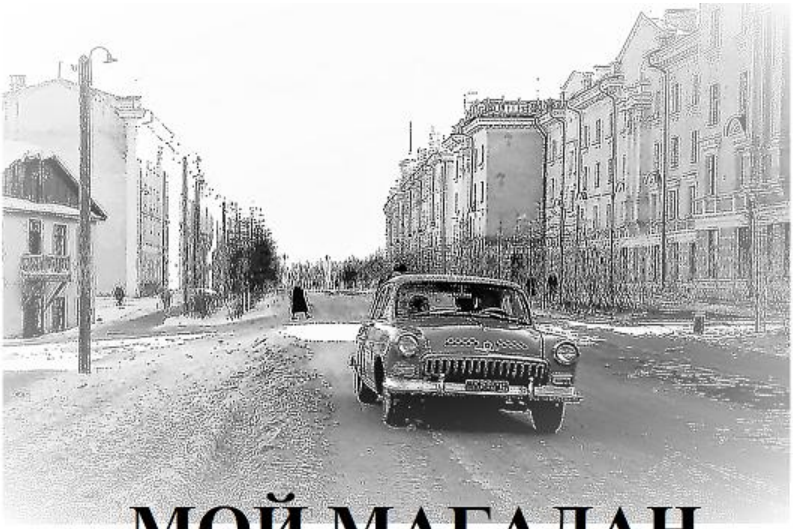
Забегая вперед, скажу, что Владик Корниенко и Изя Орловский, после окончания своих институтов, тоже приехали в Магадан: Изя попал в Сусуман, а Владика взяли на работу в областную клинику КГБ. Там, на протяжении нескольких лет, мы продолжили общаться. Впоследствии, по окончании их 5-летних, договорных сроков, они оба вернулись «на материк», Изя в Сухуми, а Владик – в Краснодар…

Остальные мои одноклассники, почти все учились по разным институтам, только Каро Баджаксузян остался работать в Сухуми. Он рано женился, «оброс» детьми и стал «неподъемным» …

А я, на своем велосипеде, объездил все свои места «боевой славы» в городе и вокруг. Начал ездить и в село Моква, за 60 км, где помогал собирать Светлане урожай чая. В один из дней, мы с ней на пару собрали 11,5 кг. чайного листа и, поскольку я там работал «нелегально», весь этот сбор пошел на ее счет, и она была объявлена рекордсменкой плантации.

Там мы с ней провели несколько незабываемых вечеров…

Но вот, наступил октябрь, и я засобирался в дорогу.



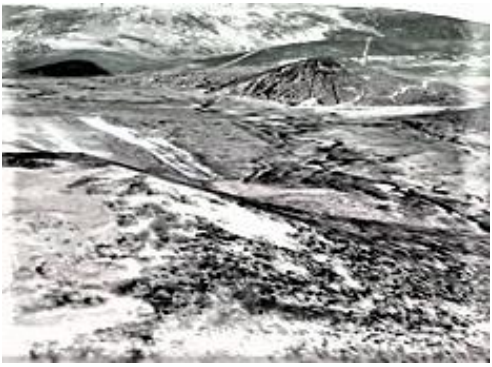
МОЙ МАГАДАН

Москва – Хабаровск – Магадан

Из Москвы в Хабаровск я летел из Внукова, в понедельник 6 октября 1958 г. на новейшем, в то время, красавце Ту-104, с промежуточными посадками в Омске и Иркутске.

В Хабаровске, в аэропорту, я познакомился еще с несколькими бывшими курсантами из других летных училищ, направляющимися в Магадан. Вместе мы нашли Дальневосточное управление ГВФ на улице Запарина 1, почти на берегу Амура, где нам выдали проездные документы до Магадана. Но улететь туда своими рейсами оказалось почти невозможным, и я на третий день ожидания в аэровокзале устроился на грузовой Ли-2, «зайцем» до Николаевска-на –Амуре. Экипаж помог мне там переночевать и на другой день я улетел в Магадан через Охотск на попутном Ил-14 и опять «зайцем».

При заходе этого Ила на посадку в Магаданском аэропорту, на 13-м километре Колымской трассы, я находился в пилотской кабине. Я был поражен последним, перед выходом на посадочную прямую, разворотом с креном около 45 градусов, на минимальной высоте, вокруг Дукчинской сопки, когда левое крыло самолета, казалось, вот-вот «чиркнет» по сопке…



Аэродром Магадан-13 и сопка "Дукча"

Перекантовавшись 2 дня в аэропортовской «гостинице» – одноэтажном бараке, в понедельник 13 октября, с тремя моими новыми друзьями, выпускниками Бугурусланского летного училища, мы поехали в город и заявились в Магаданскую отдельную авиагруппу ГВФ (ОМАГ ГВФ).

У меня на руках был документ о том, что я «13 октября 1958 г, после окончания Сасовского летного училища ГВФ, приказом ГУ ГВФ № 867/л от 16.08.1958 г, назначен на должность пилота IV-го класса самолета Як-12 в 150 ОАО ГВФ».

В ОМАГ нас принял тогдашний ее начальник Василий А. Борисов, прославленный боевой летчик.

С 1 января 1959 г. его сменил, на короткое время новый начальник, Погорелов, а за ним началась целая эпоха Николая Ивановича Крылова, который до этого назначения занимал должность командира 185 ОАО.

В отделе кадров ОМАГ я узнал, что 150 ОАО ГВФ находится в Анадыре и что самолетов Як-12 ни там, ни вообще в ОМАГ нет. Узнал также,

что в Магадане создается УТО-23 – учебно-тренировочный отряд, где нас переучат на самолет Ан-2, после чего мы все поедем к местам своей дальнейшей службы.

Мои университеты. УТО – 23

23-й учебно-тренировочный отряд, (УТО-23), был организован через пару недель после нашего посещения ОМАГ. Вместе с другими слушателями, с 14 октября по 25 декабря 1958 г, я проходил здесь курс теоретического обучения и летной переподготовки на самолет Ан-2.

В первые недели УТО-23 возглавлял заведующий его учебной частью, он же преподаватель по конструкции самолета и его техническому обслуживанию В. Чигринов.

С 26 ноября 1957 года им стал командовать Николай Васильевич Кирсанов – великий человек и великий летчик. Но о нем позже…

Лекцию по самолету АН-2 читает В. Чигринов

Все преподаватели УТО были людьми с производства. Они знали самолет Ан-2 и его двигатель АШ-62ИР досконально, со всеми их нюансами и «капризами».

Преподаватель по конструкции и эксплуатации двигателя Петрищев, например, приносил в класс его карбюратор и с помощью табачного дыма показывал внутренние связи всех его полостей, патрубков и жиклеров. Он показывал нам, какие могут быть отказы двигателя при тех или иных отклонениях от правил его эксплуатации, или по конструктивным причинам.

Не отвлекаясь на общетеоретические вопросы, мы изучали только то, что необходимо было знать для полетов на Ан-2 и простейших работ по его подготовке к полетам и послеполетному обслуживанию.

Конец курса теоретического обучения у нас был совмещен с наземной подготовкой к прохождению программы летных тренировок. Во время наземной подготовки мы ходили на практические занятия на аэродром, где стояли несколько самолетов Ан-2.

26 ноября 1958 г. я уже в самолете, тренировался рулению и выполнил 5 полетов с налетом 30 минут: 1 – ознакомительный и 4 – по программе тренировок. Еще 2 дня аэродромных тренировок: 4 и 8 декабря, когда мною было выполнено в общем 17 полетов с общим налетом в 2 часа кончились моим самостоятельным полетом.

12 декабря командир звена Юрий Николаевич Морозов выбрал меня для относительно сложного полета по санитарному заданию в Балаганное. Обратно почти весь полет проходил ночью и мы приземлились на аэродроме Магадан – 47 км, где имелся ночной старт. Впервые в жизни я сидел в кабине Ан-2 ночью, за приборами, которые горели вращающимися синими и красными стрелками и участвовал в его пилотировании, реагируя на их показания. Эмоций было с избытком…

Из личного дела 2-го пилота Ан-2, 185 ОАО. 16.01.1959 г

За всей этой красотой наблюдала сзади очень красивая женщина – врач, вылетевшая с нами за больным из Магадана. «Для нее старается!»- понимающе подумал я.

Этим полетом я сдал и выпускной экзамен по летной части моего обучения в УТО.

Все экзамены и зачеты в УТО-23, по теоретическим дисциплинам и летной практике, я сдавал на «отлично» и этим запомнился командиру нашего УТО Н. В. Кирсанову. Именно тогда он начал, и даже много лет спустя, продолжал называть меня «профессором» …

Мое начальство решило, по окончании обучения в УТО-23, не отправлять меня в Анадырь и оставить в Магадане.

16 января 1959 г. приказом начальника ОМАГ № 8/л я был переведен в 185 ОАО на должность 2-го пилота самолета Ан-2.

Тогда же со мной провел первое собеседование и прославленный командир 185 ОАО, Николай Иванович Крылов, который впоследствии сыграл большую роль в моей трудовой биографии, отправив меня на Чукотку в Певек, назначив меня, там вначале командиром авиаэскадрильи, а через несколько лет и командиром 151 летного отряда. Но это было потом…

Магадан. 1958 г.

15 января 1959 г, полетами в Армань и Балаганное, в качестве второго пилота самолета Ан-2, началась моя трудовая летная биография.

Я получал от этих, и всех последующих полетов, огромное наслаждение. На протяжении многих лет я удивлялся тому, как можно получать

заработную плату за полученное удовольствие и всегда готов был летать бесплатно…

Я оказался в коллективе таких же «Ан-2-шников», как я сам, и как нас называли летчики с «больших» самолетов. Сначала это было звено, а впоследствии эскадрилья самолетов Ан-2.

Один из наших самолетов был окрашен в красный цвет, и на нем мы летали только по санитарным заданиям. Главным заказчиком для этих полетов был областной чиновник, как мы его шутя называли, «наш кормилец» Костанян. Как армянин он делал попытки познакомиться со мной ближе и даже познакомить со своей дочерью…

Отпуск и поступление в МГУ

С 7 июня 1959 г., имея в виду поступление на заочное отделение философского факультета МГУ, я оформил свой первый рабочий отпуск.

На другой день, в экипаже Владимира Ярыгина, на самолете Ли-2 я вылетел «зайцем» в Москву.

В понедельник 10 июня я уже был в приемной комиссии МГУ. Документы туда я отправил заранее, по почте. Но в МГУ их не оказалось. Я им показал документы из магаданского почтового отделения о приеме от меня к отправлению, заказным письмом, этих документов и меня допустили к экзаменам.

После их успешной сдачи меня определили в общежитие МГУ и допустили к установочной сессии. Я с пиететом слушал лекции профессоров, фамилии которых давно вызывали у меня трепет, общался с сокурсниками и соседями по общежитию, будущими философами…

Газета «Московский университет» опубликовала обо мне материал, начинающийся со слов:

«Еще вчера его глаза обозревали дрейфующие льды в океане и заснеженные сопки на берегу…»

Но документы из Магадана все не поступали.

Я сумел восстановить копии всех документов, кроме аттестата зрелости. Для выдачи мне его дубликата, требовалась справка с почты, что он затерялся. Но почта ее не выдавала до истечения трех месяцев. Я пытался как-то закрепиться в МГУ и, в этих целях, дошел до заместителя министра СССР, но безрезультатно.

Киевский институт гражданской авиации

Уже тогда, мои друзья-авиаторы, говорили мне, чтобы я, связав свою жизнь с авиацией, перешел на учебу в авиационный ВУЗ, и лучше всего, в Киевский институт инженеров ГА (КИИ ГА). «Философией ты сможешь заниматься и сам, дома, на диване».

Мои документы нашлись только в ноябре 1959 г.

Летом 1960 г. я снова вылетел «на материк», в Киев, где, пройдя вступительные экзамены, поступил на его факультет аэродинамики, где деканом был Арташес Мелконович Мхитарян.

Заочники. Со Славой Балашовым

Здесь я прошел установочную сессию и с методическими материалами и учебниками улетел в Магадан. Меня закрепили за учебно-консультационным пунктом (УКП) в Якутске. В дальнейшем он был заменен на УКП в Хабаровске.

Всю зиму 1960 г, по свободным вечерам, мы с моим товарищем-заочником, Славой Балашовым, «грызли гранит науки» в нашем, магаданском общежитии.

Жизнь в общежитии

В конце 1959 г в Магаданском ОАО проходили перевыборы составов профсоюзной и комсомольских организаций.

Я оказался избранным в местком профсоюза, ответственным за работу с молодежью. Также меня избрали и в состав комитета ВЛКСМ, в качестве одного из секретарей.

Вообще общественная жизнь в ОАО была очень насыщенной, обе эти организации наряду с парторганизацией активно участвовали во всех сторонах деятельности ОАО и, особенно, в вопросах организации и обеспечения безопасности полетов, развития спорта и культурно-массовой работы.

Избрали меня и председателем совета общежития, на ул. Парковой 9 в Магадане, куда я устроился на освободившееся место, к осени 1959 г.

Общежитие на Парковой 9, со двора

Здесь я развернул борьбу с пьянками, драками и воровством, процветавшими в общежитии.

Основным моим инструментом в этом была стенная газета, где я вывешивал фото валяющихся в собственной блевотине «авиаторов».

В общаге мне приходилось терпеть угрозы самых отъявленных «авторитетов», но однажды, когда один из них полез на меня в драку, я вынужденно применил к нему «бросок через бедро». Несмотря на свои габариты и вес более 90 кг,

он описал над кроватями дуговую траекторию и грохнулся, разбив себе лицо и собственные часы-будильник на тумбочке.

После этого меня зауважали. И не только в общежитии, но и в ОМАГ, куда о моих «подвигах» регулярно докладывали.

А я, в свою очередь, по случаю выпросил у начальника ОМАГ Николая Ивановича Крылова «переходящий приз» на один месяц - телевизор, для премирования «образцовых» комнат. Телевизоры в то время были редкостью, а Магаданская телестанция только начинала свои пробные передачи…

Фото Светланы в магаданском общежитии

Здесь же, в общежитии, я «оброс» и друзьями на много лет вперед.

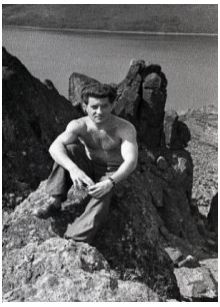
Среди них был Витя Швец, погибший в 1962 г. в авиакатастрофе Ил-14, недалеко от Магадана, когда в грузовой кабине его самолета произошло самовозгорание груза, который везли геологи на Чукотку.

Это случилось через несколько минут после взлета в аэропорту Магадан-56, при наборе высоты в направлении Сеймчана. Витя попытался совершить вынужденную посадку неподалеку от поселка Стекольный, юго-западнее поселка Палатка, но из задымленной кабины не заметил единственного дерева на выбранном им для этого поле и угодил прямо в него…

Витя Швец

Юра Векслер

Валя Мезинов



На "Каменном венце"

Был и Юра (Юлий) Векслер, будущий полярный летчик, а затем известный на всю страну кинооператор. С ним мы не пропускали ни одной свежей постановки Магаданского драмтеатра. С Юрой мы увлекались фотографией, отчего у меня сохранилось много снимков тех лет.

Как и Юра Векслер, и Слава Балашов, на «больших» самолетах Ли-2 летал еще один из моих близких друзей Валя Мезинов. Считалось, что

мы с ним имели внешнее сходство. Поэтому и ему, и мне иногда приходилось слышать от других:

- «А когда ты успел прилететь, ведь я еще утром видел тебя в Анадыре?»

Был и Слава Балашов, с кем мы любили ходить в «походы» вокруг Магадана. С ним мы, однажды, поднявшись на вершину Марчеканской сопки, продолжили маршрут до «Каменного венца» - вершины потухшего вулкана в гряде невысоких гор, окаймляющих бухту Нагаева. С ним же мы, студенты-заочники, зачастую работали над учебными заданиями, поступающими из КИИ ГА.

Из истории ОМАГ

За несколько лет до моего приезда ОМАГ действовала как Управление воздушного транспорта «Дальстроя», где царили отличные от ГВФ порядки, которые сами «дальстроевцы» считали «партизанскими». Они любили вспоминать как сутками, без посадки, летали на американских тихоходных «летающих лодках», «Каталинах», из Хабаровска и Владивостока до Тикси, успевая за это время выпить ящик водки и выспаться в полете.

Гидросамолет "Каталина"

При полной заправке и с дополнительными бензобаками самолет брал до 3.5 тонн груза, и на нем можно было летать без посадки более суток. Его крейсерская скорость составляла 180-200 километров в час – практически, как у Ан-2.

Они гордились тем, что важные вопросы решали сами, без начальства, на своих собраниях…

Командир УТО-23 Н. В. Кирсанов был одним из их числа.

В июле 1957 года, за два месяца до моего приезда, Магаданскую авиагруппу выделили из состава Дальневосточного территориального управления и подчинили непосредственно Главному управлению ГВФ, в ее состав вошли 159-й, 185-й, 194-й авиаотряды; аэропорт 3-го класса Берелех, аэропорт 4-го класса бухта Лаврентия, Гижига, Залив Креста, Кедон, Магадан – 47 км, Марково, Каменское, Омолон, Танюрер, Уэлькаль, аэропорт Магадан-13 км на 13 км Колымской трассы, а также аварийно-спасательная авиаэскадрилья и авиаремонтный завод № 73 на территории этого аэропорта.

Таким образом, я прибыл в ОМАГ в самом начале ее становления, в период, когда здесь, в спорах и противоречиях, происходили процессы, так сказать, микширования авиации «Дальстроя» с ГВФ.

Мне, твердо усвоившему с училища, как должно быть в гражданской авиации, было интересно наблюдать, как на служебных разборах и собраниях разного уровня, а то и в других местах, то и дело возникали столкновения разных мнений по одним и тем же вопросам организационного характера и даже практики выполнения полетов.

Аэропорт Магадан-13. 1959

В штурманской комнате аэропорта Магадан-13 км, где летчики разных экипажей встречались перед вылетом, не проходило дня без споров, а порою и скандалов между сторонниками разных представлений, буквально, обо всем. Спорили о том, как надо взлетать или садиться в тех или иных условиях, как быть при потере радиосвязи или ориентировки, в условиях обледенения или грозы и т. д. Много спорили по вопросам порядка организации полетов, ведения полетной, штурманской и отчетной документации и, вообще, «за жизнь» в ОМАГ и ГВФ. Обсуждали начальство, различные эпизоды на разборах полетов и собраниях, и кто из них и как выступил в прошлый раз.

А я учился у них оценивать одни и те же явления, проблемы или планы с разных сторон…

На одном из последних разборов, который проводил командир отряда Н. И. Крылов, один из вопросов был посвящен различным манипуляциям при выборе скорости полета и оформлении отчетов о рейсах, в зависимости от формы оплаты, за летное время или дальности полета в километрах.

В одном случае, когда приписывали летное время, самолет, якобы, все время летел со встречным ветром и на малой путевой скорости. В другом, когда нужно было за ограниченное летное время набрать максимум километров, ветер все время был «попутным», а скорость огромная.

Н. И. Крылов рассказал на этом разборе, как находясь в заключении за какое-то летное нарушение, он с другими заключенными занимался подвозом в лагерь воды в бочке из источника на телеге, запряженной лошадью. Некоторые из них завышали количество ходок за водой, и лагерное начальство как-то решило проверить их отчеты. Оказалось, что для перевозки показанного ими количества воды за названный срок лошадь должна была бегать со скоростью 400 км/час…

Подобные приписки были распространены и отряде, в особенности, при полетах по спецприменению для нужд геологов, санитарной авиации и других случаях.

В будущем я с этим явлением столкнусь и сам, когда начну работать командиром звена в Певеке…

Учусь летать

Ю. Н. Морозов оставался у нас командиром звена, а моим первым командиром самолета стал Петр Георгиевич Богданов. Ему было около 45 лет, но нам он казался дремучим дедом.

Он, как и многие, был фронтовым летчиком-истребителем, а после войны работал в ОКБ О. К. Антонова. Здесь он занимался испытаниями, только что появившегося, самолета Ан-2.

Ан-2

Он летал смело, предприимчиво, зачастую нарушая РЛЭ. Так, на посадочных площадках, покрытых галькой летом или кусками льда зимой, он не выпускал нижние закрылки, чтобы их не повредить. А при взлете, в тех же целях, начинал их выпуск только в конце разбега. При посадках на ограниченные посадки, заход выполнял во втором режиме полета, с парашютированием, когда самолет, буквально, «висел» на двигателе и, после посадки, останавливался через 40-50 метров…

На мои реплики, что он нарушает РЛЭ, Петр Георгиевич отвечал, что писал это самое РЛЭ лично он сам, он же мог его написать и по-другому. И поэтому имеет право летать так, как находит нужным.

Весь приобретенный с Петром Георгиевичем опыт мне пригодился в будущем и не только при полетах на Чукотке, но и в Армении.

Для повышения до 3-го класса пилота СССР и получения права на ввод в строй командиром самолета Ан-2, мне нужно было налетать 1000 часов с поэтапным прохождением, предписываемых программой летной подготовки задач и упражнений. Я продолжил ведение начатых еще в училище летных книжек, где фиксировал каждый свой полет и налет часов, а также допущенные мной в полете ошибки в технике пилотирования.

Магадан, Ола, Армань, Балаганное, Талон, Брохово, Тахтоямск – список наших маршрутов был относительно узок. Иногда выпадали полеты и по другим маршрутам: Северо-Эвенск-Верхняя Парень, или по санитарным заданиям, но это бывало редко, а меня тянуло полетать подальше…

В установленные сроки и налет часов мне предоставляли и полагающуюся по программе аэродромную тренировку. Так, 22.12.1959 г, я летал «в зону» с командиром звена Ю. Морозовым. Там я отрабатывал полеты с левого сиденья; 0 час. 45 мин. в открытой пилотской кабине и под шторками – 0 час. 45 мин, а также по навигационным радиосредствам – 0 час. 50 мин.

Остров «Недоразумения»

Когда наступили морозы ниже минус 35 градусов, при которых вертолетам Ми-4 полеты запрещались, ко мне, как «опытному» второму пилоту, «подсадили» малоопытного командира с вертолетов А. П. Сухих. Ему дали возможность полетать на Ан-2, чтобы не оставить без зарплаты.

23.12.1959 г. мы с ним, на высоте 1200 м, возвращались из Балаганного в Магадан с грузом замороженного шарами молока в мешках, на которых сидел сопровождающий. Сзади и немного сверху мешки были зафиксированы сеткой.

Толя Сухих относился к Ан-2 несколько пренебрежительно как к более примитивной технике и позволял себе разные вольности. В этом полете, на левом, командирском, сидении, он летел не пристегнутым и все время болтал о чем-то с бортмехаником В. Сотниковым.

При подходе к острову «Недоразумения», за которым уже просматривалось устье магаданской бухты Нагаева, когда остров уже проецировался под капотом двигателя самолета, внезапно, безо всякой предварительной болтанки, мы ощутили удар спереди, как о стену. Наш Ан-2 с силой бросило вниз, где были четко видны скалы острова.

Я успел посмотреть на приборы: воздушная скорость – около 50 км. час, стрелка вариометра, сделав полный оборот на «спуск», стала на упор в положении 3 м. сек. вверху шкалы, а высотомер быстро «разматывался» вниз.

Остров Недоразумения у входа в бухту Нагаева

Перегрузка была отрицательной и я, держась за штурвал, повис на ремнях, а моя левая рука едва доставала до рукояток газа и шага винта. Мой командир с бортмехаником оказались беспомощно прижатыми к потолку прозрачного фонаря кабины. Сопровождающего в грузовой кабине завалило мешками с грузом, придавив к потолку.

- «Вероятно, попали в сильный нисходящий поток воздуха», - подумал я,

- «Но падение же все равно прекратится у поверхности воды?» - продолжал я соображать.

Самолет «падал», казалось, почти вертикально. Я смог создать небольшой левый крен, в сторону водной поверхности пролива, между

островом и берегом материка. Еще я надеялся на «воздушную подушку», которая возникает между самолетом и поверхностью при полете на малой высоте.

Так и случилось: над береговой чертой острова , на высоте около 20-30 м. самолет вдруг выровнялся, командир с бортмехаником упали на свои места, а сзади грохнулись на пол мешки с грузом и сопровождающим, верхом на них.

Скорость полета резко подскочила до предельных для Ан-2, 250 км. час. Я сумел убрать газ и перевести винт на малый шаг, для торможения, а потом «дал газ» и перевел самолет в набор высоты.

Мы снова набрали свои 1200 м. и доложили диспетчеру о случившемся с предложением направлять, летящие со стороны Балаганного самолеты в обход этого места через аэродром на 47-м км. колымской трассы. Однако летящий за нами следом, на высоте 2400 м., тяжелый и мощный Ил-12 продолжил свой полет, не меняя курса, и над островом «Недоразумения» оказался в положении, ненамного лучшем, чем наше, привезя в Магадан перепуганных и помятых пассажиров с раскиданным по всему салону багажом…

А я запомнил это происшествие как один из своих первых уроков и «воздушных приключений».

Тем временем, 1959 г. я закончил с налетом 586 часов. «Совсем неплохо», – думал я.

1960 год. Начало

Несмотря на частые дни со сложной погодой как в самом Магадане, так и по району полетов, с 3 по 27 января я налетал 56 часов, еще более приблизившись к заветным 1000 часам.

Я уже летал вполне уверенно и чувствовал себя спокойно во всех условиях и ситуациях, которые случались в магаданском районном узле полетов.

Но я считал, что учиться мне еще было чему, особенно у П. Г. Богданова.

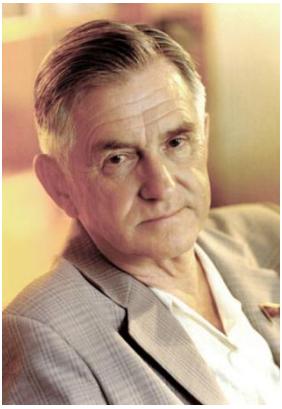
Перегонка самолета Ан-2 №70872 из Киева в Магадан. Киев – Днепропетровск

28 января 1960 г. мы с моим командиром П. Г. Богдановым и экипажем, а это я – второй пилот, штурман И. Коршиков и бортмеханик В. Сотников прошли полагающуюся наземную предварительную подготовку к перегонке самолета Ан-2 из Киева в Магадан и 29 января вылетели за самолетом.

Договорившись между собой встретиться у проходной на завод, в понедельник 8 февраля, мы разлетелись по домам. В Сухуми я провел почти неделю. Надеялся повидаться со Светланой, но она на этот раз оказалась в Донецке, у родственников.

Как и уславливались, весь наш экипаж, а это командир П. Г. Богданов, я – второй пилот, штурман И. Коршиков и бортмеханик В. Сотников встретились в Святошино у ворот на «антоновскую фирму» и авиазавод. Здесь, П. Г. Богданова знали все, от сторожа и, как выяснилось чуть позже, до самого О. К. Антонова. Он здесь по окончании войны работал, занимался летными испытаниями Ан-2.

В один из дней, пока В. Сотников занимался приемкой новенького самолета № 70872, П. Г. Богданов повел меня к главному конструктору О. К. Антонову, сказав, что тот задолжал ему крупную сумму денег.



О.К. Антонов

В приемной главного конструктора, за столом секретаря, сидела темноволосая симпатичная женщина. Позже П. Г. Богданов мне сказал, что она – жена О. К. Антонова и, как и он авиаконструктор Елизавета Аветовна Шахатуни и что она, как и я, «тоже армянка».

Е. Шахатуни, увидев П. Г. Богданова, изменилась в лице и попыталась перегородить ему дорогу. Но тот, не обращая ни на что внимания, ворвался в кабинет О. К. Антонова. Тот сидел за большим письменным столом и разговаривал с кем-то по телефону.

П. Г. Богданов, с порога его кабинета, начал громко напоминать О. Антонову о каком-то его долге и требовать немедленно его выплатить. При этом он, с угрожающим видом, стал приближаться к О. Антонову, а тот выскочил из-за своего письменного стола и забежал за другой, длинный стол для совещаний.

Шахатуни Э. А.

П. Г. Богданов кинулся за ним, а тот – от него, и они стали бегать вокруг этого стола с криками и матерщиной. Все это сопровождалось причитаниями вошедшей следом за П. Г. Богдановым женщины из приемной. Та, очевидно, была в курсе дел и пыталась как-то урезонить его.

Так они «развлекались» некоторое время, а я стоял потрясенный тем, как великий советский авиаконструктор, Герой Социалистического Труда, Лауреат Ленинской и Сталинской премий, позвякивая своими медальками, убегает от моего командира.

– «Возможно ли, чтобы такой большой человек, как О. Антонов, был бы мелким обманщиком? Если нет, то почему он или эта женщина не вызывают охрану или милицию?» - думал я в смятении.

И почему, к нашему приходу, в кабинете и в приемной О. Антонова никого, кроме его жены Е. Шахатуни, не оказалось? Ведь о приходе П. Г. Богданова они были извещены заранее.

После этого случая П. Г. Богданова словно подменили. Он психовал по каждому поводу, и скандалы следовали один за другим. Причем скандалил он не только на заводе, но и в гостинице, в ресторане, в магазинах – везде, где мы бывали.

Мы все уже не могли дождаться вылета из Киева, так как нам казалось, что именно воспоминания, связанные с этим городом и авиазаводом, выводят его из себя и расстраивают наши дела.

Наконец, 11 февраля, мы полетели. Об этом стоит рассказать отдельно.

От Святошино до Днепропетровского аэропорта было немногим более 400 км и около 2-х с половиной часов лета. Мы планировали туда долететь засветло, до захода солнца.

После взлета я взял курс на Днепропетровск вдоль русла Днепра. Но, минут через 40 полета, П. Г. Богданов неожиданно выхватил у меня из рук управление, свернул вправо и стал резко снижаться.

Внизу были мелкие деревушки, с одноэтажными белыми домиками, окруженными огородами и деревьями. Над одной из них, «Марьяновкой», как он ее назвал, П. Г. Богданов стал в круг и, показывая на один из домов, начал нам возбужденно рассказывать, какая здесь жила девушка-красавица и как он ее любил… Затем мы кружились на высоте 10-15 м. над другой, такой же деревушкой, затем над третьей. И о каждой из них у П. Г. Богданова были лирические воспоминания.

Время шло, становилось темно. В эфире на УКВ-канале связи нас потеряли уже давно, а на коротких волнах нас вызывали все, кому не лень, но я молчал, потому что не знал, что говорить.

Наконец, уже почти в темноте, П. Г. Богданов отдал штурвал мне и сказал, чтобы я летел в Днепропетровск. Я набрал высоту 600 м, настроил радиокомпас АРК-5 на ШВРС (широковещательную радиостанцию) Днепропетровска и развернул самолет в ее направлении. Но, мой командир выключил АРК-5 и потребовал, чтобы мы со штурманом И. Коршиковым нашли направление на Днепропетровск визуально. Но это уже было невозможно из-за темноты.

На высоте 600 м появилась и УКВ-связь, которую П. Г. Богданов, не снимавший наушников, прослушивал. От нас требовали объяснить, где мы пропадали. Но командир не знал, что говорить, и он махнул нам со штурманом рукой, мол делайте, что хотите, а сам бормотал диспетчерам что-то невнятное. Через 40-45 минут мы уже стояли на стоянке в Днепропетровске.

Здесь нас ждали новые разбирательства и скандал в ресторане аэропорта. Тут нашему командиру вместо полагающихся по каким-то

нормативам 16 пельменей принесли в тарелке с бульоном 14 штук (!). А потом, когда он начал перчить новую порцию пельменей, где их было заметно больше 16-ти, крышка перечницы вдруг упала в тарелку, и весь перец из нее высыпался на новую порцию пельменей.

- «Так вы еще и неисправную матчасть на стол ставите!» - закричал он на официантку и продолжил:

- «А если бы я был с дамой? И какая бы из этого получилась «субординация?» …

Словом, через день, 13 февраля мы еле «унесли ноги» из Днепропетровска и перелетели в Ростов.

Ростов – Сталинград

Здесь мы застряли на неделю. С 13 по 20 февраля в Ростове и далее, на восток, стояла отвратительная погода. П. Г. Богданов ежедневно добивался разрешения на вылет, но неизменно получал отказ.

На ближайшую неделю прогнозировалась для нас нелетная погода, и я 15 февраля отпросился у него слетать домой. С грузинским экипажем Ту-104, в кабине «зайцем», я долетел до Сухуми.

Одет я был в теплую, кожаную куртку и унты на волчьем меху, но Светланы там не оказалось, и вся эта красота оказалась неуместной. В Сухуми было теплая, дождливая погода.

Когда самолет, на котором 18 февраля я вернулся в Ростов, освобождал полосу (ВПП), я увидел, что мой Ан-2 № 70872 готовится занять ВПП для взлета. В КДП мне сказали, что он вылетел на Сталинград.

Я был поражен тем, что П. Г. Богданов улетел без второго пилота, ведь это грозило мне, а в еще большей степени ему, большими неприятностями. В расстроенных чувствах я искал самолет, вылетающий в Сталинград, чтобы на нем «догнать» свой экипаж. Но минут через 30, к моей радости, по погодным условиям, мой самолет снова вернулся в Ростов.

В Сталинград мы вылетели 20 феврали и долетели туда без приключений. Но при заруливании на стоянку П. Г. Богданову показалось, что эта стоянка по своему статусу нам не подходит. Он перестал выполнять указания диспетчера и порулил туда, куда ему казалось достойным, и поставил наш Ан-2 на стоянку для больших самолетов.

Поднялся очередной скандал, но П. Г. Богданов так распалился, что, уважая его седину, нас оставили…

Сталинград – Саратов – Куйбышев

21 февраля мы вылетели в Куйбышев через Саратов. Погода была прекрасной, и вечером мы уже устраивались на ночлег в Куйбышеве (Нижний Новгород).

Куйбышев – Челябинск

22 февраля мы перелетели в Челябинск.

Челябинск – Барабинск

24 февраля – перелет в Барабинск.

Барабинск – Кемерово

25 февраля, день своего рождения, я встретил в воздухе на маршруте в Кемерово. Аэропорт к нашему прилету закрылся, нас отправляли на запасной, но П. Г. Богданов не подчинился и мы благополучно сели в Кемерово.

Трое дней здесь разбирались, что с нами делать. Сообщили о нарушении и в Магадан, и в Москву, но потом, по согласованию с ними, нас выпустили лететь дальше.

Кемерово – Нижнеудинск

1 марта мы перелетели в Нижнеудинск.

Нижнеудинск – Иркутск

2 марта, пролетев около 470 км. на юго-восток, мы уже были в Иркутске. Этот крюк был вызван желанием П, Богданова посетить места, где он работал до приезда в Магадан.

Реки Уда, Ангара, тайга и сопки, сам город Иркутск – все это и нам понравилось. Дальше мы должны были лететь на Север, через Якутию, где еще зима была в разгаре. «Экипировку» же самолета на зимнюю, несмотря на мои предложения, мы менять не стали.

Иркутск – Витим

3 марта, заправившись «под пробки», мы вылетели в Витим, до которого были почти предельные для Ан-2 1000 км.

Погода была хорошая. На много километров вокруг под нами простирались сопки, покрытые заснеженной тайгой. Среди них извивалась река Лена, вся подо льдом и снегом.

Аэропорт Витим. 1960 г.

Здесь еще царила зима. Вероятно, сильные ветра здесь были редкостью, и снег лежал всюду и на всем, пышно и очень красиво. Мороз достигал 30 градусов, но холод не ощущался.

Однако именно здесь весь наш экипаж вдруг обнаружил, что по-зимнему одет только я. Остальные были одеты относительно легко, а на ногах у всех были обычные ботинки. Кто-то из наших сказал, что

– «…случись вынужденная посадка, всем, кроме Димы «будет скучно».

Как в воду глядел. Через 2 дня именно это и произошло.

Витим – Олекминск – Якутск

Из Витима 4 марта мы вылетели в Якутск, через Олекминск, который был, примерно, в середине пути. Общая протяженность трассы,

которая в основном проходила над рекой Лена, до Якутска, составляла около 1100 км. Их мы пролетели без посадки за 6 часов.

В Якутске стоял мороз за минус 50 градусов. Наш самолет не проходил подготовки к полетам в ОЗН – осенне-зимней навигации.

После посадки я предложил П. Г. Богданову и В. Сотникову, установить в тоннеле масляного радиатора двигателя, спереди, картонную заглушку, предусмотренную в РЛЭ, с небольшим отверстием в середине. Она должна была защищать радиатор в полете от встречного потока воздуха и переохлаждения. Но они оба махнули на меня рукой, мол не лезь не в свое дело. А штурман И. Коршиков промолчал, хотя и понимал, что я говорю дело.

Якутск – Сото – Усть-Майя – Охотск

Утром 5 марта мы собрались вылететь в Охотск, с промежуточной посадкой, для дозаправки в Усть-Майе. До Усть-Майи расстояние было около 380 км, а оттуда до Охотска около 850 км. При благоприятных условиях и отсутствии встречного ветра мы планировали долететь до Охотска без промежуточных посадок.

При подготовке к вылету я снова напомнил командиру и бортмеханику о необходимости защиты маслорадиатора от мороза, но безрезультатно. Было решено ограничиться лишь сменой колесного шасси на лыжное.

…Минут через 15 после взлета из Якутска температура масла в двигателе нашего Ан-2 начала расти. Я попытался, как это предусмотрено РЛЭ, прикрыть юбку маслорадиатора, которая стоит в тоннеле за ним, чтобы уменьшить расход воздуха через радиатор и не дать ему замерзнуть. Но П. Г. Богданов снял мою левую руку с тумблера управления этой юбкой и перенес ее на штурвал самолета.

- «Не лезь не в свое дело, сиди и крути штурвал», - приказал он мне

Температура масла полезла вверх еще быстрее. Следом стало падать его давление. К 35-й минуте полета температура масла достигла предельных 115 градусов, а давление - 0, 2 атмосферы.

Я предложил П. Г. Богданову, пока мотор не заклинило, и он еще работает, подобрать площадку для вынужденной посадки и сесть.

П. Г. Богданов согласился, но куда садиться? Внизу сплошная тайга из черных, осыпавшихся, лиственниц с мелкими, снежными прогалинами.

П. Г. Богданов, чувствуя опасность отказа двигателя в любой момент времени, поставил ему малый газ, и мы пошли на снижение.

Я по КВ–связи передал Якутску о проблемах с двигателем и о том, что мы идем на вынужденную посадку. Сообщил им примерные географические координаты предполагаемого места посадки и просил засечь наше место по радиолокатору.

П. Г. Богданов тем временем снизился до высоты бреющего полета, и как только появилась «подходящая» прогалина в тайге, решил приземляться на ней.

Прогалина была узкая, короткая и серповидной формы. Когда мы снизились до вершин деревьев, нашу траекторию перегородили несколько деревьев, расстояние между которыми было меньше размаха крыла самолета. П. Г. Богданов проскочил их, создав крен со скольжением, но перед нами появилась новая группа деревьев, между которыми П. Г. Богданов тоже смог проскочить с креном, около 60 градусов и скольжением. Едва он успел убрать крен, как лыжи самолета уже скользили по снегу.

Тайга

Но и здесь П. Г. Богданов продолжал уклоняться от встречных деревьев и кустов, при движении с общим плавным разворотом влево, пока наконец самолет остановился целым и невредимым.

Мы выключили мотор и несколько минут приходили в себя после циркового аттракциона, который устроил нам П. Г. Богданов только что. Было заметно, что и ему самому он дался не просто так...

Наконец и мы все «спустились на землю» и стали думать о нашем ближайшем будущем.

Я посмотрел на самолетный термометр наружного воздуха. Он показывал минус 65 градусов.

- «Интересно, через сколько времени мы все превратимся в сосульки?» - подумал я.

Редкий, безлистный лес просматривался на 200-300 м. Никого вокруг.

П. Г. Богданов обратился ко мне:

– «Ты из нас один в унтах, ну-ка выйди, осмотри самолет, как там маслорадиатор, мотор, лыжи, нет ли других повреждений?»

Самолет не имел никаких видимых механических повреждений. Однако все его «брюхо», от маслорадиатора и до хвостовой лыжи шасси, «лыжонка», было залеплено толстым шлейфом из смеси моторного масла со снегом.

Мороз был жуткий. Я попробовал слить из себя излишки жидкости, и она замерзала на лету, едва отделившись от организма…

Что делать? После моего рассказа о состоянии самолета и «окружающей среды», настроение у всех упало. В самолете быстро холодало. Запасов еды у нас тоже почти не было.

Вдруг мы заметили в тайге приближающуюся к нам фигурку человека. Им оказался якут – охотник.

- «Однако я видела, как ваша самолетка падала! Вы здесь замерзнете, однако... Пойдем со мной, однако, у меня близко отсюда есть землянка!» - звал нас он с собой.

Жизнь в охотничьей землянке, прибытие помощи из Якутска

Оказалось, что мы сели в нескольких километрах от маленького якутского села Сото, которое мы так и не увидали.

Заперев входную дверь самолета, мы пошли за нашим якутом и минут через 15 уже были в его жарко натопленной землянке. Вскоре мы уже пили горячий чай и закусывали сухарями из запасов хозяина…

Вся задняя часть землянки до потолка была забита журналами «Огонек». Он использовал их для растопки железной печки, рядом с которой лежали и дрова. А я занялся чтением этих журналов и разгадыванием размещенных в них кроссвордов. На каждый, со временем, у меня стало уходить не более 10 минут, так как в большинстве из них, повторялись одни и те же слова.

Я регулярно бегал к самолету, смотрел, не появилось ли около него, на снегу, новых следов.

На четвертый день, утром, возле самолета появился вездеход, мощный «Урал». Он приехал из Якутска, где все эти дни нас разыскивали, пока наш самолет не заметили с воздуха.

На «Урале» приехала техническая бригада из аэропорта. С ними оказались и Н. В. Кирсанов с нашим командиром звена В. Петриковым. Техники привезли с собой аэродромную печь АПЛ для подогрева двигателя и самолета, комплект запчастей и ключей.

На «оживление» нашего самолета у них ушло не более двух часов. Все обошлось лишь заменой лопнувшего маслорадиатора и заправкой самолета свежим разогретым маслом.

На глазах П. Г. Богданова с В. Сотниковым и в назидание им они вставили спереди в туннель маслорадиатора пресловутую заглушку-экран, с отверстием по центру...

П. Г. Богданов демонстративно не разговаривал с Н. В. Кирсановым и В. Петриковым.

После опробования двигателя Николай Васильевич подошел ко мне:

- «Спроси у своего «му…ка», сесть он сел, а взлететь-то отсюда он сможет?»

П. Г. Богданов ответил в том же тоне, что да, сможет.

Мы стали готовиться к полету на ближайший аэродром, в Усть-Майя, до которого оставалось около 320 км. «Урал» уехал, чтобы засветло попасть в аэропорт Якутск.

Мы распрощались с нашим спасителем, приютившим и обогревавшим нас все эти дни, и разместились в самолете. П. Г. Богданов уселся в левое, командирское кресло, В. Петриков занял правое, а мы все с Н. В. Кирсановым устроились на металлических скамьях, в грузовой кабине самолета.

Вылет из якутской тайги

Взревел мотор, однако самолет и не думал страгиваться с места. Его лыжи намертво примерзли к снегу. Как обычно, мне пришлось, вооружившись тяжелой, деревянной «кувалдой», с набитыми на нее резиновыми «подушками», отбивать их, вблизи вращающегося с ревом винта и в струе отбрасываемого им воздуха.

После нескольких попыток отбивать поочередно левую и правую лыжу, самолет наконец стронулся с места, а я на ходу, поднырнув под крыло, ценой больших усилий завалился в убегающую от меня кабину, к остальным. Еще бы чуть, и я бы надолго остался зимовать у нашего гостеприимного якута.

Все сидели по бортам самолета, а я, преодолевая инерцию разгона, пробрался к пилотам, чтобы лучше видеть картину взлета.

П. Г. Богданов разгонял самолет, увиливая то влево, то вправо от попадающихся навстречу кустов и деревьев. А после отрыва от земли он повторил, но в обратном порядке, весь тот цирк, который мы видели при посадке…

В. Петриков, сидя справа, инстинктивно отшатывался всем своим корпусом от каждой пары очередных, летящих навстречу деревьев. Но П. Г. Богданов, всякий раз, заваливая крены, казалось, чуть меньше 90 градусов, умудрялся проскочить между ними…

Набрав высоту, мы взяли курс на Усть-Маю, крохотный якутский поселок, на трассе Якутск– Охотск, в 220 км. от места нашей вынужденной посадки. Здесь был небольшой аэродром, который служил запасным для самолетов Ли-2 и где базировались несколько бортов Ан-2.

Взлетно-посадочная полоса аэродрома располагалась вдоль берега реки Алдан, а сразу за ней, врассыпную, стояли 2-3 десятка одноэтажных домиков поселка.

В аэропорту была небольшая, очень теплая и уютная, гостиница для экипажей. В ней, впервые за последние полмесяца, мы выкупались, выспались в чистом постельном белье и воспользовались другими благами цивилизации.

Наутро, 10 марта, в том же порядке, мы вылетели в Охотск.

П. Г. Богданов, по-прежнему игнорировал наше магаданское начальство, и мне приходилось быть посредником между ними, даже во время полета.

При подлете к Охотску, выяснилось, что там погода очень сложная: низкая облачность, снег, метель и сильный боковой ветер. Мои командиры заходили на посадку в облаках. Стоя между ними, я видел, что эта задача не по ним, стрелки ГИК -а и АРК-5, то и дело разбегались. В первом заходе они не попали на полосу и ушли на второй круг.

П. Г. Богданов, при полете по приборам, в облаках, казался совершенно беспомощным. В. Петриков, такой же «визуальщик», как и тот, выглядел не лучше.

При подходе к третьему развороту схемы захода в Охотске П. Г. Богданов, вдруг попросил меня передать Н. В. Кирсанову его просьбу, взять на себя управление и зайти на посадку. Но лететь с ним отказался. Пришлось им сделать двойную пересадку: В. Петрикову – на левое сиденье, а Н. В. Кирсанов занял правое, на котором возможности управления самолетом несколько ограничены.

Н. В. Кирсанов, который никогда до этого на Ан-2 не летал, быстро собрал все стрелки на приборных досках в кабине «в кучку», на высоте около 50 м. вывел самолет на визуальный полет и, в видимости ВПП (взлетно-посадочной полосы), дал команду В. Петрикову: «Садись».

Охотск – Магадан

Из-за непогоды мы просидели в Охотске 5 дней, до 15 марта, когда, наконец, перелетели в Магадан.

На том и завершилась вся эта эпопея.

Итого, я налетал за эту перегонку 54 часа 10 минут и 9550 км.

А эта перегонка запомнилась мне не столько географическими достопримечательностями и скандальными происшествиями, сколько тем, как летают великие и недосягаемые, как мне казалось, летчики-профессионалы. Кроме того, я приобрел и опыт многодневных полетов на большие расстояния, который мне пригодился уже через несколько лет …

После перегонки

После прилета в Магадан 15 марта, П. Г. Богданова отстранили от полетов, а я, с 22 марта продолжил летать с другими командирами. В основном, это был В. Петриков, который начал, досрочно, давать мне аэродромные и рейсовые тренировки в полетах с левого сиденья.

Летал я и с начальником ЛШО (летно-штурманского отдела) МУГА, будущим начальником МУГА, Иваном Степановичем Мазиным.

В 80-х годах И. С. Мазин – начальник инспекции по безопасности полетов аэропорта Внуково.

К концу января мой общий налет часов составлял уже 737 часов 50 минут. До заветных 1000 часов оставалось немного.

Меня стали чаще назначать в полеты с подбором площадок с воздуха. Это были и остров Спафарьева и, даже остров Недоразумения, и другие точки.

4 апреля 1960 г. мы занимались выброской, первых для Магадана, парашютистов. В последующем, выброска парашютистов у нас стала проводиться регулярно.

Первыми «прыгунами» были ребята, которые строго соблюдали установленные правила и меры предосторожности. Но в июле среди них появились и девушки, что привело среди парашютистов к резкому снижению дисциплины. Дошло до того, что самые смелые ребята, после сигнала сирены на прыжок, поднимали с пола свой парашютный ранец и со словами:

- «Ну, я пошел!», - под восторженными взглядами девочек направлялись к открытой двери самолета и прыгали, пристегивая парашют уже при свободном падении, в воздухе.

Тогда, один из них погиб в прыжке с неправильно установленной им же для прыжков с высоты 2000 м. задержкой. А меня, после этого, несколько раз подробно опрашивали в областной прокуратуре.

Запомнился мне и полет 14 апреля, по санитарному заданию, к зимовщикам метеостанции у берега залива Ушки, в сторону Охотска. Все они заболели цингой, и на них было страшно смотреть: рослые мужики весили по 28 кг. Двух-трех из них я сам бережно перенес в самолет.

При этом, мне казалось, что их кости вот-вот могут рассыпаться. Заболели они из-за дефицита витамина «С», питаясь только консервами. В то же время, эти интеллигенты имели при себе и охотничье оружие, и рыболовные снасти, а на складе, среди банок тушенки, было много банок и с томатной пастой – источником витамина «С».

К концу года я набрал уже, наконец, долгожданные 1000 часов.

Я – пилот 3-го класса и командир самолета Ан-2

После сдачи зачетов и экзаменов по теоретическим дисциплинам и проверки техники пилотирования, приказом КОМАГ №139/л, от 31 октября 1960 г, мне присвоили 3-й класс пилота ГВФ.

20 декабря 1960 г, после всех, полагающихся на этот случай формальностей, приказом КОМАГ № 407, я был утвержден в должности командира самолета Ан-2.

И. Кучерявый

15 – 21 января 1961 г, с командиром моей авиаэскадрильи Е. Адамовичем, я прошел тренировки и проверки техники пилотирования в рейсовых условиях – на остров Спафаарьева, с подбором площадки с воздуха, и в Брохово – Тахтоямск. а также и в аэродромных условиях.

В аэродромных условиях меня проверял командир авиаотряда И. Кучерявый, сменивший на этом посту Н.И. Крылова, который некоторое время назад перешел на

должность начальника ОМАГ. Он был первым командиром, кто проводил со мной собеседование и кто «прощупывал» мои знания по прибытии из училища. В этих полетах, окончательно, определялась моя готовность к самостоятельным полетам.

И вот, 21 января 1961 г. я выполнил первые в моей жизни самостоятельные полеты в Талон и Балаганное с общим налетом 2 часа 45 минут. Через 2 дня, 23 января 1961 г. я слетал 2 раза в Талон, туда и обратно, налетав самостоятельно еще 3 часа 30 минут. На этом моя летная карьера в Магадане с общим самостоятельным налетом 6 часов 15 минут завершилась: «наверху» решили перевести меня в Певекскую отдельную авиаэскадрилью (ПОАЭ). К тому же я был холост, а женатые – почти все магаданские командиры самолетов Ан-2- переводиться туда отказались.

«Если не ты, то кто?»

24 января 1961 г. я был вызван на беседу к начальнику ОМАГ Н. И. Крылову.

Н.И. Крылов. 1977 г.

Без долгих предисловий, он сказал мне, что аэропорты Певек и Шмидт переданы в Магаданскую ОАГ и что в Певеке решено создать отдельную авиаэскадрилью, с прямым подчинением Магадану. И что в эту АЭ начат подбор кадров со всего управления. В связи с этим решено предложить мне перевестись туда. Там, естественно, вначале будет трудно, но зато интересно и перспективно. Чаунский район Чукотского национального округа малоисследован и очень нуждается в авиации, особенно, в самолетах Ан-2. Для обеспечения безопасности полетов в том регионе, требуется высокий профессионализм, организованность и летная дисциплина…

- «Какой может быть профессионализм у меня, с самостоятельным налетом меньше 7 часов? К Магадану я привык, здесь у меня друзья. А как быть с учебой в КИИГА, ее же придется отложить?» - думал я.

С другой стороны, мне льстило, что человек, к которому я относился как к богу, со мной говорит с таким уважением, почти как с равным.

И в этом месте, очевидно заметив мои сомнения, Николай Иванович вдруг произнес:

- «Если не ты, то кто?»

И я согласился.

Потом, всегда, перед сложными решениями, этот вопрос я привык задавать себе сам…

Певекская отдельная авиаэскадрилья

ПОАЭ была создана чуть больше 2-х месяцев тому назад приказом ГУ ГВФ N0094 от 16 ноября 1960 года. Этим приказом аэропорту Певек был присвоен 4-й класс. В его состав включили, в качестве приписных, аэропорты Билибино и Бараниха, а также авиа-площадку Алискерово.

До этого события аэропорт Певек (Апапальгин) входил в состав Полярной авиации Главного управления Северного морского пути и не располагал базовыми самолетами и летными экипажами.

Поэтому со всей ОМАГ сюда, как тогда говорили, «насильно-добровольно», начали переводить летный и технический персонал для создания в Певеке авиационного подразделения. Поначалу это было ПОАЭ, а затем она переросла в 63 ОАЭ. А в 1963 году приказом ГУ ГВФ N077 от 18 июля был здесь образован Чаунский объединенный авиаотряд (ЧОАО).

История образования Чаунского авиапредприятия. (с интернет – сайта: www.anadyr.org)

Аэропорт Певек называют западными воротами Чукотки. Первым летчиком, поднявшим в небо Чукотки аппарат тяжелее воздуха, был Отто Артурович Кальвица. Он поднял самолет "Ю-13" в 1926 г. с парохода "Ставрополь", следовавший на о. Врангеля с полярной экспедиции во главе с Ушаковым Г.А.

В 1934 г. 20 июля было принято постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР "О мероприятиях по развитию Северного морского пути и Северного хозяйства", в котором отдельным разделом намечались планы по развитию авиации в районах Крайнего Севера, но уже в 1933 году весной летчик Куканов выводит караван судов, зимовавший в Чаунской губе.

В 1936 году М.Н. Каминский в Певеке приземлился на полосе метров триста длиной, которая по существу была улицей поселка. Правое крыло самолета проходило не более как в десяти метрах от строений и далее, шмелиное жужжание самолета вызвало на улицу всех обитателей Певека от мала до велика. Берег, словно амфитеатр цирка, был заполнен зрителями. Шумная встреча, радостные улыбки. Ни одного хмурого лица. Появление самолета для всех праздник. Почти такой же праздник, как встреча солнца после полярной ночи.

В 1937 году М.Н. Каминский из Певека увозит Кеутуви, чукчу по национальности, и определяет его в свой аэроклуб. Так наш земляк, певекчанин становится первым авиатором…

Известно также, что в марте месяце 1936 года М.Н.Каминский на самолете У-2 производил посадку в районе нынешнего аэропорта. Обследовав косу у реки Апапельгино, благополучно произвел посадку. Площадка оказалась перспективной.

Из рассказа первого начальника аэропорта Певек т. Ардамацкого Игоря Леонидовича: - "Датой образования аэропорта следует считать август 1939 года. Первый коллектив аэропорта насчитывал всего 6 человек. Административный домик находился в Певеке, в нем располагались все службы аэропорта. В то время принимали такие типы самолетов, как: ПО-2,Р-5,Р-6,Г-1,БР-2. Летом самолеты, оборудованные поплавками, производили посадку на лагуну, а зимой они становились на лыжи и садились прямо в поселке на галечной косе".

С получением колесных самолетов ЛИ-2, а затем ИЛ-12 пришлось в 40-41 г. с большими трудностями, без капвложений, самодеятельно создавать, а не строить, галечные ВПП. С большим риском с них взлетали всегда перегруженные для длительных полетов самолеты. Зимой самолеты принимались еще на лед бухты Певек, реже садились и в Апапельгино.

Началом функционирования аэропорта Апапельгино следует считать 1948 год, а в 1949 году он уже работал как основной.

В начале 1950 года (до весны) на лед бухты Певека еще садились большие самолеты: МИ-2, ПЕ-5, для обеспечения СП-2, а Апапельгино было уже многолюдным аэропортом.

Авиация на Чукотке набирает силы и начинает играть все более заметную роль в развитии районов Крайнего Севера.

О значении авиации в Чукотском автономном округе писал в своем очерке "Экономическое и культурное развитие народов Севера" первый секретарь Чаунского райкома партии Пугачев Н.Ф.: "Кроме всего этого, на Чукотке создана и практически действует прекрасная авиационная база, которая занимается обслуживанием местного населения. На конференции и съезды люди прибывают на самолетах, в самые отдаленные уголки доставляются почта, товары и продукты. Самолеты не один раз спасали охотников, унесенных в море".

В 1957 году начинает функционировать новая взлетно-посадочная полоса и службы на новом месте, т.е. ныне действующий аэропорт. Растет поселок, строятся служебные и жилые здания.

В 1959 году начинается производство работ по отсыпке дороги от Певека до аэропорта. В 1961 году сдается в эксплуатацию мост через реку Апапельгино.

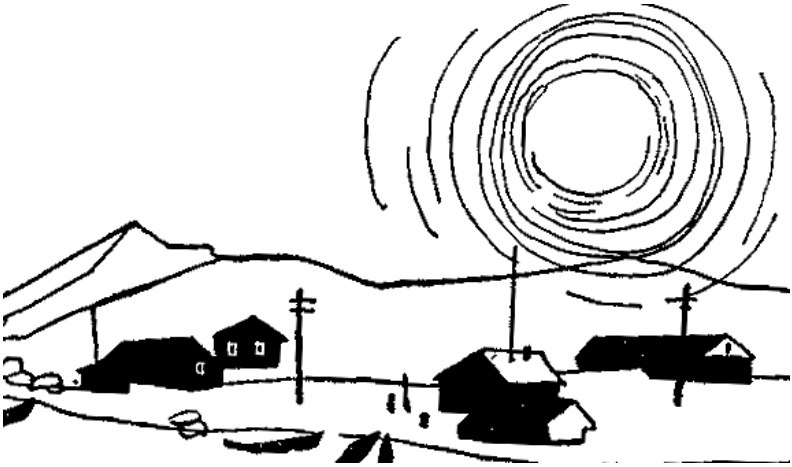
В 1955 году было установлено регулярное воздушное сообщение с областным центром, открылась новая пассажирская авиалиния Магадан-Певек.

60-е годы. С 16 ноября 1960 года приказом ГУ ГВФ N0094 произошло объединение аэропортов. Аэропорту Певек был присвоен 4 класс. В состав аэропорта Певек входит в качестве приписного аэропорт Билибино, авиаплощадка Алискерово, сдается в эксплуатацию аэропорт Бараниха.

До создания 63 ОАЭ обслуживание авиацией народно-хозяйственных нужд района осуществлялось экипажами, прикомандированными из Сеймчанского и Магаданского ОАО. После этого авиаэскадрилья получает и начинает эксплуатировать вертолеты Ми-1 и Ми-4, Самолеты Ан-2, Ли-2 (четыре самолета). Работа на самолетах Ли-2 выполнялась самая разнообразная: полеты с подбором площадок на льду озер, полеты на сброс грузов с воздуха, грузовые и пассажирские перевозки. Огромный вклад в организацию ОАЭ, сплочение коллектива внесли ее первые командиры Талалов (Максим Филиппович Талалаев) и Конорезов (Николай Анисимович). Именно благодаря их организаторскому таланту в этот период при полном взаимодействии партийной, комсомольской, профсоюзной организацией коллектив сплотился как единое целое, и была подготовлена база для создания крупного авиационного предприятия.

В 1963 году приказом ГУ ГВФ N077 от 18 июля был образован Чаунский объединенный авиаотряд. С этого периода Чаунское авиапредприятие получает свое дальнейшее развитие. На эксплуатацию поступает новая техника. В начале 1964 года авиаотряд взамен самолета Ли-2 получает первоклассные вертолеты Ми-6.

В 1970 году 151-й летный отряд начинает эксплуатировать вертолеты Ми-8. Поставленные перед ОАО задачи решаются успешно. Об этом говорит тот факт, что в 1967 году "За достигнутые высокие показатели в социалистическом соревновании в юбилейном году коллективу Чаунского объединенного авиаотряда присвоено звание имени 50-летия Великого Октября".



МОЯ ЧУКОТКА
С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА

Чукотка. Первые впечатления

25 января 1961 я уже был в аэропорту Певек - поселке Апапельгино, где мне предстояло проработать и прожить более 10 лет.

С утра я отправился в штаб. Было темно и холодно. Полярная ночь только что окончилась, но солнце появлялось на горизонте в полдень, лишь на несколько минут.

Певек. Полдень зимой

В штабе я встретился с командиром ПОАЭ Максимом Филипповичем Талалаевым. В прошлом, он, как и почти все летчики его лет, был фронтовиком.

Он дал мне две недели на изучение района полетов, знакомство с видами и особенностями работ, знакомство с коллективом.

Я не имел допуска к ночным полетам, а тех 30-40 минут, на которые солнце появлялось над горизонтом, не хватило бы долететь даже до ближайшей точки.

Впервые мы с М. Ф. Талалаевым поднялись в воздух 14 февраля для облета самолета после устранения сложного дефекта, а заодно и проверки моей техники пилотирования. После этого, 15 февраля, мы с ним полетели через Усть-Чаун по оленеводческим бригадам, с подбором площадок с воздуха, по рекам Чаун, Угаткин, Яракваам, Лелювеем.

Потом, до конца февраля, я с ним побывал на Орлиной, мысе Биллингса, острове Айон, Паляваме, Ичувееме и других местах, что позволило мне на практике ознакомиться с районом полетов.

Апапельгино, февраль 1961 г.

До Айона было всего 120 км, и 21 февраля я, уложившись в светлое время, слетал туда и назад самостоятельно.

25 февраля произошло событие, ускорившее мое утверждение в глазах М. Ф. Талалаева и коллектива.

Накануне он, с командиром самолета Геной Т, летал с подбором площадок по оленеводческим бригадам Усть-Чаунского района и заблудился. Для восстановления ориентировки они применили «метод опроса местных жителей», то есть садились там, где видели на земле чукчей, и выспрашивали в каком направлении находится Усть-Чаун.

Возле одной такой точки, когда уже в баках оставались считанные литры бензина, они, для облегчения веса самолета и уменьшения расхода топлива, высадили там своих пассажиров.

На пустом самолете они кое-как долетели до Усть-Чауна, где было несколько бочек бензина, заправили ведрами, сверху, самолет и добрались домой. Во время той заправки Гена Т., при температуре за минус 50, сидел на верхнем крыле рядом с горловиной бензобака, замерз до костей и вдобавок облился холодным бензином.

В этот день, 25 февраля, нам предстояло найти место их вчерашней посадки и забрать оставленных там пассажиров – семерых чукчей с их поклажей.

В полете до Усть-Чауна, по углу бокового скольжения лыжи самолета относительно поверхности земли и по путевой скорости полета, я точно определил силу и направление ветра и сделал штурманский расчет к месту вчерашней посадки М. Ф. Талалаева, которое, в свою очередь, определил по данным о курсе, скорости и времени полета до Усть-Чауна, которые им запомнились.

На 28-й минуте полета, строго по расчету, внизу появились несколько яранг с людьми, которые махали нам руками. Я сказал М. Ф. Талалаеву, что мы прибыли к расчетной точке. Тот ответил, что этого не может быть, потому что вчера они от нее летели до Усть-Чауна гораздо дольше.

И мы полетели дальше. Через 3 часа безрезультатных поисков начало темнеть, и нам уже нужно было возвращаться на базу. На обратном пути я предложил М. Ф. Талалаеву сделать небольшой крюк и заглянуть к точке, которую мы пропустили утром. После посадки у них, выяснилось, что там и находились люди, которых мы искали. Они зря мерзли здесь несколько часов, не считая ночевки в тундре, которой можно было бы и избежать при грамотном самолетовождении Гены Т. накануне.

Зато мой авторитет в глазах М. Ф. Талалаева неизмеримо вырос…

С 1 марта 1961 г я уже летал самостоятельно по всем маршрутам нашего района полетов.

В середине марта я получил допуск к подбору площадок с воздуха и налетал за месяц 113 часов 30 минут, а в апреле уже 124 часа 55 минут.

Как и другие, опытные командиры, я стал выполнять полеты по выброске геологических партий к местам их летней, полевой работы. Мы их называли «точками», по большей части, под фамилиями начальников геологических партий. Это были «точки» Карася, Ракова, Позднякa, Кузьминых, Казмина, Заботина, Гундобина и другие.

В марте, апреле и мае месяцах, когда световой день увеличивался и морозы ослабевали, летая по снегу, на лыжном шасси, на каждую из них мы завозили по 30-40 тонн грузов, продуктов питания и снаряжения.

Летали помногу. А ведь это было лишь начало нашей работы с Чаунским районным геологоразведочным управлением (РайГРУ).

Возле перспективных, или узловых точек, как например Паляваам, Ичувеем, Ракова, Пламенная, Орлиная были обустроены и летние площадки, куда мы летали круглый год, и на лыжах, и на колесах.

Во все последующие годы объемы работ с РайГРУ множились, количество «точек» росло, и их география расширялась.

Проблемы с почтой и учебой в Апапельгино

С переездом в Певек у меня возникли проблемы с почтовой перепиской и, в том числе, для нужд моего заочного обучения в КИИГА. До осени 1961 г я пытался ее продолжать через почтовое отделение в аэропорту Магадан-13 км, но позже мне пришлось обратиться в институт за академическим отпуском, на что получил положительный ответ. А это почтовое отделение я использовал только для переписки с родными и друзьями.

Поэтому мама долгое время не догадывалась о моем новом месте работы и проживания.

Перегонка самолетов Ан-2 №№ 79901 и 79921 из Киева в Певек

В первые месяцы после организации ПОАЭ, наши самолеты Ан-2 проходили сложные виды технического обслуживания в Магадане, а в особых случаях и в Хабаровске. Все перегонки самолетов туда и обратно, а также их облеты на месте, выполнял я.

Во время одного из облетов, в Магадане, еще на рулении я определил, что в системе торможения самолета что-то напутано: когда я «давал правую ногу» и нажимал на тормозную гашетку ПУ-6 на штурвале, самолет поворачивал влево и наоборот.

Сразу после отрыва самолета от ВПП выяснилось, что перепутана вся его тросовая проводка в системе управления. Началось с элеронов: при отклонении штурвала вправо, самолет кренился влево. Через пару секунд я почувствовал, что то же самое происходит и с продольным управлением: берешь штурвал на себя, а самолет опускает нос и наоборот, переходит на кабрирование, при отклонении штурвала вперед. И то же самое было с рулем направления, что и было причиной ненормального поведения самолета во время руления на земле.

Тем не менее, я продолжил набор высоты. На аэродроме Магадан-13 у меня и выбора другого не было, но минут через несколько я уже освоился и даже «ушел в зону», где выполнил оставшуюся программу облета. Там выяснилось, что и, так называемый, 3-х ходовой кран переключения питания двигателя бензином, так же, как и все остальное в самолете,

работает «наоборот»: когда он установлен в положении «Правое крыло», бензин в мотор поступает из левой группы баков и наоборот…

«По всему поэтому», когда возникла необходимость в приемке на киевском заводе нового самолета Ан-2 и перегонки его в Певек, у М. Ф. Талалаева сомнений не было. За самолетом он послал меня.

В августе 1961 года, с 4-е по 7-е число, я налетал 26 час. 50 мин, когда мне, неожиданно, предложили лететь в Киев за самолетом. В мой экипаж определили второго пилота Валеру Пискоху, штурмана Игоря Чегодаева и бортмеханика Ивана Ляшко.

Хорошо помня наши мытарства в предыдущей перегонке с П. Г. Богдановым, я попросил М. Ф. Талалаева разрешения лететь в этот раз без барографа и без отчетной барограммы. Он разрешил и, тем самым, я получил право лететь через всю страну на Чукотку, на любой высоте, по своему усмотрению.

Наши сборы были недолги, и уже 10 августа мы были все в Москве. Здесь мы договорились о встрече у проходной на завод в Святошино в среду, 23 августа. После этого мы разлетелись, каждый по своим домам. А я, в тот же день, полетел в Ленинград.

В Ленинграде с Зиной Белевской

Здесь в аэропорту Пулково меня встретила Светлана, с которой я все последние годы состоял в переписке и которую я, заранее, известил о своем прилете телеграммой. Она там отдыхала у подруги своей мамы.

В Ленинграде, случайно, находилась и моя одноклассница по сухумской школе, Зина Белевская. В тот же вечер, вместе с Зиной, мы устроили небольшую вечеринку, а через два дня улетели в Сухуми, к родителям.

Муж и жена – первые минуты после ЗАГСа

В Сухуми мы объявили родителям, что решили пожениться, и что Светлана улетит со мной в Певек.

Однако, по закону, от времени подачи заявления в ЗАГС, до оформления брака следовало ждать не менее месяца. У меня такого времени не было, и мы с ней решили лететь без этой «формальности».

Моя мама была категорически против и заявила, что в таком случае, она «Светика со мной не отпустит». Ей удалось через знакомство в ЗАГСе

сократить этот срок до 3-х дней, и 16 августа 1961 года состоялось наше со Светланой официальное бракосочетание.

В воскресенье, 20 августа, нам была устроена многолюдная и шумная свадьба, с родственниками и друзьями, а 23 августа мы со Светланой, уже были в Киеве, в Святошино.

Проверка и приемка самолета № 79921 со всей его технической документацией заняли 3 дня, и в воскресенье, 27 августа, мы вылетели.

Светлану мы разместили роскошно на, перевернутой вверх подошвой, лыже шасси самолета, застеленной новенькими, зимними моторными чехлами.

Мы летели по маршруту Киев – Пенза – Янаул – Петропавловск – Новосибирск – Красноярск – Канск – Киренск – Мухтуя, в будущем, Ленск – Якутск – Зырянка – Нижние Кресты – Певек.

Город и аэропорт Киренск, реки Лена и Киренга

Высоту полета я выбирал в зависимости от погоды и возможностей выбора аварийных площадок для вынужденной посадки, на случай отказа двигателя.

Естественно, хотелось лететь пониже, но, например, над тайгой это было опасно, и я старался лететь не ниже 300 метров. Зато, например, над рекой Лена я «отводил душу» и летел на уровне мачт речных судов, которые нам попадались на маршруте. Их пассажиры с палубы махали нам руками, а мы им отвечали покачиванием крыльев и включением самолетных фар.

В зависимости от погоды, направления ветра и состояния аэродромов, маршрут полета я определял сам, за час до подписания диспетчерских документов и вылета.

На пятый день перегонки, в Якутске, я определялся, как полететь дальше – через Зырянку или Тикси – Чокурдах, Через Зырянку было короче и, когда узнав, что там погода хорошая, я вписал ее в свое задание на полет, диспетчер АДП, заметив это, счел такие «вольности» с выбором маршрута нарушением. И он сделал запрос в Певек о том, как мне позволено лететь дальше. Оттуда пришел ответ, что я могу выбирать маршрут полета по моему усмотрению.

Эта переписка задержала нас в Якутске на 2 дня и, когда 3 сентября мы прилетели в Нижние Кресты, погода там испортилась и дальше мы уже лететь не могли.

В Нижних Крестах скопилось много самолетов и в том числе даже Ил-14, которые не могли пробиться в Певек из-за сильнейшего обледенения по трассе полета. Где уж нам, на Ан-2.

Лишь 7 сентября я упросил РП (руководителя полетов) выпустить нас в Певек, через Амбарчик – поселок из нескольких домишек в устье Колымы, с разведкой погоды.

- «Нам же не нужно «залезать» на эшелон полетов Ил-14. Мы полетим вдоль берега, на высоте 300 метров и, если встретим плохую погоду, вернемся» - убеждал я его.

Примерно до четверти пути все так и проходило, но вскоре облачность начала понижаться, постепенно отжимая нас от береговой черты, где она уже лежала на воде в виде густого тумана.

Мы уже были вынуждены лететь на высоте 20 – 30 метров и нам начали перегораживать путь, тянущиеся со стороны берега языки тумана, которые лежали на воде и в которых было сильное обледенение. Они, эти языки, были узкими, летели мы в них всего по 10 – 15 секунд, но за это время на передних кромках крыльев и лентах расчалок успевало осесть по нескольку миллиметров белого льда.

Когда мы приблизились к острову Айон, начали трястись ленты-расчалки крыла. По прошлому опыту, для прекращения этой тряски, я начал выпускать понемногу закрылки и, чтобы не потерять скорость, «добавлять газ» двигателю.

Поселок Айон

Нам бы сесть на площадку в поселке Айон, но она была под снегом, а мы летели на колесах...

Слой льда на самолете и расчалках крыльев нарастает, закрылки выпущены полностью, а двигатель, уже более 15 минут работает, почти на максимальном режиме, при допустимых 5-ти. Скорость полета упала до 90-100 км/час, предкрылки выпущены и мы, практически, на высоте 5 – 10 метров, «сидим» на воздушной подушке. Под нами полузамерзшая, с прожилками льда, вода, так называемое, «сало» …

В таком, почти аварийном, положении мы пролетели последние 70 километров и сели в Апапельгино.

Там нас встречал весь поселок, во главе с М. Ф. Талалаевым. Еще бы: мы пригнали, прямо с завода, наш первый собственный самолет с самым современным оборудованием.

Все и, особенно пилоты, удивлялись, как мы летели на таком обледенелом самолете: лед на крыльях достигал толщины 8 – 10 см.

Все норовили войти в самолет, но там был безбилетный пассажир, «заяц», моя жена. Опасаясь неприятностей, я никого туда не пускал.

М. Ф. Талалаев начал расспрашивать, как нам удалось пролететь со стороны Айона, ведь он за час до нашего прилета пытался пролететь туда, но из-за обледенения и низкой облачности вернулся меньше чем с полпути. Отбивая лед с кромки крыла, он удивлялся его толщине...

Подойдя ко входной двери в самолет, чтобы туда войти, М. Ф. Талалаев вдруг сказал:

- «Готовься, завтра же лететь в Киев за вторым самолетом! Как экипаж работал в этой перегонке, не подводил ли? Если хочешь кого-нибудь заменить, скажи…»

Я, находясь в безвыходном положении, ответил, что, если так нужно – полечу. Но, несколько дней тому назад я женился и, «зайцем», привез с собой жену!

- «Знаю я ваших жен! Ну-ка покажи мне свой и ее паспорта!» - потребовал он.

Здесь я оценил мудрость требовании мамы оформить наш брак по закону, предъявил ему наши паспорта и ожидал разноса за «злоупотребление служебным положением» и перевозку безбилетного пассажира.

Но посмотрев наши паспорта, М. Ф. Талалаев, вдруг предложил:

- «Давай мы ей выпишем билет в Киев, а ты ее оттуда привези снова!»

Ошарашенный таким поворотом дела, я ответил:

- «Максим Филиппович, но она же не чемодан, таскать ее с собой в Киев и обратно!».

- «Да…Придется подыскать вам отдельную комнату в общежитии…» - согласился он.

Через несколько дней мы со Светланой уже обустраивались в комнатке на 8 кв. м. общежития.

А 25 сентября я со своим экипажем в том же составе вылетел из Киева на втором, полученном с завода самолете Ан-2 № 79901.

На этот раз мы полетели по маршруту Киев – Воронеж – Казань – Свердловск – Барабинск – Новосибирск – Красноярск – Братск – Витим – Якутск – Хандыга – Оймякон – Зырянка – Средне Колымск – Нижние Кресты – Певек.

Домой мы прилетели, без особых приключений, 7 октября, налетав 48 час. 50 мин, против 47 час 00 мин. за прошлый перелет…

Обычаи, порядки и безопасность полетов в ПОАЭ

В 1961 г. в Певеке все летали, в основном, «по - партизански». Каждый решал сам, в какую погоду он может или не может лететь, на какую площадку и каким образом он может садиться, какой вес загрузки и какую заправку бензином брать на борт и т. д.

Я был самым молодым из командиров самолетов, которые в большинстве своем были бывшими фронтовиками и были старше меня почти в 2 раза. Все они были «пилотажниками». В современных, на то время, средствах и приемах самолетовождения они не разбирались и летали только визуально. Особым «шиком» для них было привести в тоннеле маслорадиатора остатки веток кустов, которые они часто «цепляли» на бреющем полете.

Один из них, «Леха» А., в нетрезвом состоянии, с районным начальством на борту, не пристегнутым привязными ремнями, прямо над Певеком стал крутить фигуры высшего пилотажа. После посадки, его пассажиров нельзя было различить: кровь, синяки и ссадины сделали их всех почти одинаковыми. Все шпангоуты, стрингеры и другие части кабины грузового Ан-2 были в крови…

Другой командир, Е-в, в добавок ко всему, «боялся» бокового ветра и, зачастую, садился поперек площадки, против ветра. В Певеке, где ширина грунтовой ВПП была 60 м, это ему сходило с рук. Но однажды он поступил таким образом в Биллингсе, где летняя площадка располагалась на узкой косе между озерами и имела ширину не более 30 м. Там он выкатился в воду и от резкого торможения, поставил самолет «на попа», то есть на нос, повредив винт и двигатель.

После этого случая М. Ф. Талалаев распорядился передать мой самолет Е-ву на время, пока его самолет восстановят, то есть на 40-45 дней.

Это уже был второй случай, когда после поломки закрепленного за ним самолета Е-ву отдавали, на время, самолет менее «авторитетного» командира. В тот раз, мне это сразу не понравилось, но поскольку «хозяин» самолета смолчал, я тоже не стал против этого выступать.

Но в этот раз, на разборе полетов, я осмелился резко выступить против этого «обычая»:

- «Товарищ командир, вы сейчас поддерживаете аварийщика, который ломает уже второй самолет за месяц. При том он, даже, попросту, не может летать с боковым ветром. Ведь я же садился в тот день в Биллингсе, при тех же условиях, с тем же ветром, но вдоль посадочной площадки, и справился…»

Когда я это говорил, чувствовалось, что меня, молчаливо, одобряют почти все участники разбора, и М. Ф. Талалаев оставил мой самолет за мной…

Надо еще сказать, что по прилету на базу, каким бы я ни был усталым, я оставался у самолета и помогал авиатехнику в его послеполетном обслуживании. Это тоже было одной из причин моего такого выступления, мне было жаль отдавать кому-то самолет, который я лелеял лично.

Кроме того, летая, если позволяла длина площадки, я даже избегал давать двигателю взлетный режим, берег его, чтобы он меня не «подвел» в будущем.

«Первый звонок» об опасности такой обстановки был 31 января 1962 г, когда мы всем звеном искали самолет Ан-2 №23809. География поисков: район Баранихи, Билибино, Нижних Крестов, на площади, примерно 250 х 80 километров.

Один только я налетал тогда 7 часов 30 минут, а общий налет звена в тот день превысил несколько десятков часов. На этот раз обошлось без жертв, однако шум от этого ЧП дошел до Магадана.

22 февраля 1962 года мы вновь разыскивали самолет Ан-2 №47645, на этот раз в районе Билибино, Алискерово, Баранихи, реки Малый Анюй, Илирнея и озера Тытыль в прямоугольнике, размерами примерно 150 х 200 км. В этот раз я провел в воздухе 7 час 55 мин.

К счастью, и этот случай обошелся без жертв.

Были «звонки», в том числе и с самолетами Ли-2 и вертолетами, которые уже доходили и до Москвы.

А 26 февраля у нас пропал самолет Ан-2 №23700, который перевозил в Паляваам груз в 1200 кг. аммонита. Я в это время, примерно в том же направлении, летал «по произвольной программе», вне трасс, с подбором площадок у чукотских стойбищ и видел, что погода в этом районе была непригодной для полетов из-за низкой облачности и снега с метелью.

С получением информации о пропадании самолета со связи, я, как и все наши Ан-2, бывшие в воздухе, приступили к его поискам. Но плохая погода делала эти поиски невозможными. Самолет нашли на другой день, в нескольких километрах правее трассы, разбившимся и сгоревшим на склоне горы, на высоте около 600 м. Погибли командир А. Гаврилин со вторым пилотом и сопровождающим груза.

Генерал В. Ф. Башкиров
Как меня назначали командиром звена

На этот раз к нам прибыла комиссия из Москвы во главе с генералом В. Башкировым. Здесь их встречало наше магаданское начальство во главе с Н. И. Крыловым.

2 марта 1962 г., рано утром, когда еще было совсем темно, я вышел из нашего одноэтажного штаба и направился в сторону аэродрома к своему самолету на вылет. Меня остановили несколько человек, по виду, членов комиссии ГУ ГВФ. Было очень холодно, и я был одет по «полному зимнему расписанию» в нашу обычную меховую амуницию.

- «Куда это ты собрался?» - спросил меня старший из них.

- «На остров Айон, а оттуда в три чукотские оленеводческие кочевые бригады».

- «А где они находятся?»

- «В Билибинском районе, но их точное место я не знаю. В Айоне я должен взять проводника и врача, и уже с ними вылететь по приблизительному маршруту кочевья этой бригады».

- «Так ты собрался лететь, даже не зная куда? А как быть с предварительной и предполетной подготовкой? Ты же не мог их пройти! Давай сюда свое пилотское свидетельство!»

Я резко сменил тон и перешел на «ты»:

- «А ты мне его давал, что требуешь назад?»

Тем не менее, вылететь в этот день у меня не получилось. Была пятница и пришлось отложить этот полет на вторник, 6 марта. А меня они привели к какому-то своему начальству, которое никак не могло решить, как соединить теорию из Наставления по производству полетов (НПП ГВФ) с практикой жизни.

На другой день, в клубе аэропорта, В. Башкиров, с нашим Н. И. Крыловым, собрал большой разбор. На этом разборе, как показал его ход, московское начальство хотело, на материалах расследования последней авиакатастрофы, на моем и других примерах «нарушений» НПП, показать, как у нас все неправильно, а потом наказать и меня и все наше, магаданское и местное начальство, и в особенности М. Ф. Талалаева. Я вдруг понял, что в опасности находится вся моя летная карьера и терять мне больше нечего. Надо действовать.

Когда докладчик рассказал обо всех моих «прегрешениях» и потребовал объяснений, я вдруг громко, на весь зал спросил В. Башкирова:

- «Товарищ генерал, а можно мне отвечать на вопросы - вопросами?»

- «Ну, говори.»

- «Я знаю весь наш район полетов как комнату в своем общежитии и готов в любое время лететь в любую ее точку. Это же не полет по международной трассе, где каждый день что-нибудь меняется. Узнал перед вылетом погоду, фактическую и по прогнозу, и лети. Чего же еще больше? Зачем мне еще и предварительная подготовка?»

В. Ф. Башкиров

- «Что скажешь?» - обратился В. Башкиров к начальнику управления летной службы, УЛС ГУ ГВФ. Тот начал что-то негромко отвечать В. Башкирову.

Всем было видно, что ему ответ начальника УЛС не нравится.

Я осмелел:

- «Товарищ генерал, у меня второй вопрос. Допустим, я лечу на Паляваам и безопасная высота полета по маршруту равна 1500 м. Если я эту высоту нарушу, снизившись на 100-150 метров, вы отстраните меня от полетов и накажете. Так?»

В. Башкиров кивнул. И я продолжил:

- «А вот со мной, практически одновременно, вылетает в том же направлении Коля Крамарев – показал я на своего товарища, - но он летит в Ичувеем, который находится в середине пути до Паляваама. Там он снижается до нуля и производит посадку. По какому праву он там снижается ниже безопасной высоты безнаказанно, а меня должны наказывать?»

В. Башкиров вновь начал что-то расспрашивать у начальника УЛС, а тот начал ему говорить об инструкции по производству полетов в Ичувееме, где это снижение предусмотрено.

И тут, В. Башкиров, адресуясь к начальнику УЛС ГУГВФ, взорвался:

- «Так предусмотрите же, что-нибудь и здесь. Ответь человеку» - показал он на меня. - «Как им тут летать, чтобы не нарушать ваших инструкций?»

В зале воцарилась мертвая тишина…

Моим третьим вопросом было:

- «Зачем вообще нужно выдерживать, так называемую, безопасную высоту полета над препятствиями, если я их вижу и могу обойти?»

Этот вопрос, окончательно, вывел В. Башкирова из себя. Он начал мягко говоря, «критиковать» УЛС ГУГВФ и его начальника и, тем самым, вызывать симпатию к себе всех присутствующих…

После этого «разбора» меня оставили в покое, и 6 марта я без проблем слетал на Айон и дальше, по всем трем бригадам в Билибинском районе, как это планировалось 2 марта.

В тот же день, задним числом, меня со 2 марта 1962 г, практически не спрашивая моего письменного, или хотя бы устного согласия, а также, воспользовавшись моим «подвешенным» положением, назначили командиром звена самолетов Ан-2.

После этого назначения, работы мне добавилось многократно.

По требованию начальника МОАГ Н. И. Крылова я должен был первым лететь на каждую новую точку. Там мне следовало подобрать посадочную площадку, удобную нам и геологам, рисовать ее кроки и писать краткую «Инструкцию по производству полетов» на нее. Командирам Ан-2, не допущенным к вне-трассовым полетам, а их было большинство, я должен был давать туда 3-х кратную провозку. Иногда, я это делал, летая на другом самолете «лидировщиком».

Во все последующие годы, в период выброски геологических партий, мне приходилось летать до 250 часов в месяц. В конце каждого месяца я потом вычеркивал свою фамилию из полетных заданий, оставляя ее только в самых необходимых случаях и в сумме, не превышающей 120 часов в месяц.

Больших трудов мне стоила и борьба с привычной для всех, не исключая и меня, «партизанщиной». Ей способствовали многие непреодолимые обстоятельства, связанные с плохим обеспечением полетов, приходилось с ними считаться и стараться хотя бы минимизировать риски.

Летная «партизанщина»

Главной проблемой для организации полетов в Певеке, хотя бы на магаданском уровне, было плохое метеорологическое и радионавигационное обеспечение полетов.

В нашем районе, на всю огромную территорию, АМСГ (Авиационная метеорологическая станция гражданская) имелись только в Певеке, Нижних Крестах, Мысе Шмидта и в Анадыре. Естественно, по информации с радиотелеграфа, если не мешали помехи и «непрохождение», в нашей АМСГ писали нам прогнозы полетов по маршрутам и базовым аэродромам посадки, но полеты по «точкам» и вне трасс, с подбором площадок с воздуха, обеспечивались лишь ориентировочными, площадными прогнозами. Поэтому были часты полеты «с разведкой погоды» или с формулировкой: «информацию о погоде прослушал».

Связь службы движения с самолетами была возможна, в основном, только по УКВ. Связи на коротких волнах мешали частые магнитные бури и несовершенное, устарелое бортовое и наземное оборудование. На Ан-2 стояли радиостанции РСБ-5 (Радиостанция бомбардировщика – 5), из которых я наловчился извлекать максимум, и даже работал с них ключом, по азбуке Морзе. Но тем не менее, с удаления 30-40 км, на 70-80% мы летали без связи.

По этим причинам мы часто вылетали, каждый по своему маршруту и заданию, на свой страх и риск. При этом наши командиры самолетов Ан-2 делились на две категории:

- Первые летали только визуально, цепляясь за земные ориентиры и
- вторые, их было меньшинство, кто основную часть маршрута летели в облаках или выше них, а потом, в конце, разными способами пробивали облачность и выходили на визуальный полет.

Я использовал методы первых при полетах на относительно короткие расстояния и тогда, когда летал «по чукчам», с подбором площадок

с воздуха. При этом, если я летел с проводником, «лоцманом» из местных чукчей, лететь приходилось не выше 30-50 м, независимо от погоды: стоило набрать высоту на 10-20 м. выше, как этот «лоцман» сам терял ориентировку.

«Лоцманы», как правило, не говорили по-русски, и мы изъяснялись жестами. Бывало летишь с ним час – полтора по знакомому ему, почти замкнутому маршруту кочевья, а в конце выясняется, что до цели нашего полета, напрямую, было не более 20 – 30 минут полета.

Иногда они заводили нас в долины, переходящие в узкие ущелья со дном, имеющим уклон вверх, превышающий возможности самолета по углу набора высоты. И это в условиях сплошной снежной белизны вокруг, когда все сливается с небом. А это бывало чревато авиационным происшествием. Приходилось постоянно соображать, чтобы и заявку выполнить, и самолет не поломать.

Вторым методом я пользовался больше всего, особенно, если лететь до цели полета было 1,5 – 2 часа и больше. При этом, в конце полета, самым распространенным методом было визуальное снижение в разрывах облаков. Но такие возможности были не всегда.

При полетах на восток, я использовал и средства аэропорта Мыса Шмидта. Сюда я осторожно, с прослушиванием эфира, подходил на безопасной высоте и молча снижался по установленной схеме захода на посадку. Сразу, после выхода на визуальный полет, я на предельно малых высотах визуально добирался до площадок – целей полета…

Но бывали и случаи, когда вне видимости земли я снижался «галсами» взад – вперед, вдоль и поперек предполагаемого маршрута снижения, со стандартными разворотами на 180 градусов, «прощупывая» нижележащий рельеф радиовысотомером РВ-2, благо он, на Ан-2, определял высоту до 1200 м с большой точностью.

Через много лет я применил этот метод на Як-40, когда из-за облаков нужно было «нащупать» долину аэропорта Берд, снизиться там и произвести посадку, в день его торжественного открытия.

При возвращении в Певек, по величине отклонения стрелки настройки радиокомпаса АРК-5, я определял свое удаление до аэропорта, остались ли позади окружающие аэродром на удалениях 25-30 км горы. Для этого, еще при вылете, я соответствующим образом регулировал чувствительность прибора на пульте АРК-5 так, чтобы его деления соответствовали определенным дальностям

Огромной проблемой было и отсутствие точных карт. Зачастую, мы летали по рассказам – описаниям маршрута друг- другу. Например, «летишь с курсом 120 градусов до первой реки, по ней поднимаешься до третьего притока слева, здесь делаешь разворот влево, вокруг утеса на реке и дальше…» и так далее.

Посадка во «втором режиме» полета». Паляваам

Первое место по количеству полетов, которые туда выполнялись, у нас, конечно же, занимал Паляваам. Здесь была база нескольких геологических партий, работающих вокруг. Здесь же они держали склады продовольствия, горючего, различного имущества и сюда свозили образцы минералов, добытых в полевых экспедициях. В Паляваме же был для них и «транзитный аэропорт», на который опирались обслуживающие их вертолеты. Со временем тут даже возник небольшой поселок, где иногда ночевали водители проезжающих наземных транспортов, а изредка и вертолетчики.

Точка «Паляваам» находилась в 200 км от Певека, на берегу реки Паляваам, в ее среднем течении. Здесь она выходила в просторную долину и разливалась на несколько рукавов. Между ними, на одном из островков, напротив стоянки геологов на берегу, мы устраивали посадочную площадку для АН-2, длиной 350-400 м. В первые годы, эту площадку 1 - 2 раза за лето смывала река, и тогда мы выбирали для нее новый островок. Зимой, на протяжении 8 – 9 месяцев, проблем с аэродромом для нас в Паляваме не было: мы летали сюда на лыжах, на площадку на берегу, рядом с палатками геологов.

Впоследствии, на берегу реки в Паляваме, была обустроена стационарная площадка нормальных размеров, которая использовалась нами и летом, и зимой.

Река Паляваам в среднем течении

21 мая 1961 г, по прилету в Паляваам, я не обнаружил площадки, на которую летал еще вчера: ее снесла река после ночного проливного дождя. Сделав над этим местом пару кругов, я подобрал для посадки один из новых, намытых рекой островков. Пройдясь над ним на фиксированной скорости в 145 км/час, или 40 м/сек, я определил его размеры с помощью секундомера. Получилось около 120 м гладкой поверхности, без бурелома. Я решил садиться здесь, по опыту моего первого «вождя и учителя» П. Г. Богданова, на втором режиме полета, на закритическом угле атаки. Для этого, выйдя на посадочную прямую и выпустив закрылки на полный угол, я заранее «подвесил» самолет на скорости 85-90 км/час, чтобы вышли предкрылки, и «на газу», в посадочном положении, подвел самолет к началу площадки. Здесь, стоило мне чуть прибрать газ, как самолет приземлился и пробежав не более 100 м, остановился.

Для того, чтобы поточнее «прицеливаться», поперек входного торца площадки, геологи положили широкую, светлую доску. А я, при каждой посадке впоследствии умудрялся ее касаться…

В этот день я выполнил в Паляваам 2 рейса. Но геологи еще с утра сообщили в Певек, что нашу площадку смыло. М. Ф. Талалаева заинтересовало, как это я туда летаю. Я ему все честно рассказал, и он решил лично туда прилететь и посмотреть возможность допуска в Паляваам остальных экипажей.

Через день, с утра, я слетал туда и, сидя на земле, дождался прилета самолета М. Ф. Талалаева. Он прилетел с экипажем А. Оспищева, который сидел на левом сидении и выполнял заход на посадку.

С их появлением на радиосвязи, я взлетел и, став на круг над площадкой, наводил их на нее.

Несмотря на все мои предостережения, они выполнили на эту площадку обычную посадку. Естественно, ее длины для нормального торможения и остановки им не хватило. Мне сверху казалось, что они вот-вот скатятся в реку. Но в последний момент, их самолет вдруг резко затормозился и, подняв облако пыли, развернулся на 270 градусов вокруг правого колеса шасси.

Я понял, что перед угрозой свалиться в реку, М. Ф. Талалаев вмешался в управление и применил свой «коронный номер», то есть, как он говорил, «сделал вальс»: полностью отклонил вправо руль поворота самолета, затормозил правое колесо и «дал газ» двигателю. При этом правая стойка шасси с колесом закопались в мягкий грунт площадки настолько, что их потом два часа откапывали и вытаскивали трактором геологи.

После этого случая, несколько дней в Паляваам летал только я, пока там, с помощью бульдозеров, не «довели до ума» новую площадку…

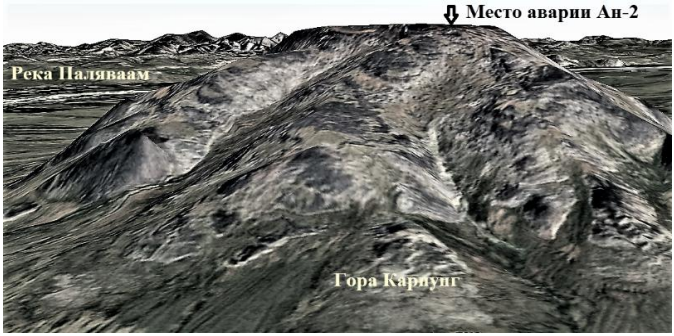
Гора Карпунг

В полетах на Паляваам не обходилось и без летных происшествий.

15 апреля 1962 года, из-за стремления выдерживания безопасной высоты полета, пресловутой Нбез, о чем я выступал совсем недавно, 2 марта, на разборе перед генералом В. Башкировым, разбился самолет Ан-2 №23700.

Управляли самолетом командир Саня Махров со вторым пилотом Толей Тюлькиным. Они летели, строго выдерживая расчетную, безопасную высоту 900 м, из Паляваама в Певек, обходным маршрутом, через Усть-Чаун. Маршрут проходил над рекой Паляваам, но они уклонились от него влево на 12 км. в сторону горы Карпунг.

В переводе с чукотского, «карпунг» означает «злая». Это была возвышающаяся отдельно гора, с плоской вершиной, отметкой 900 м, из которой торчала одинокая макушка высотой 6 м, в которую они и врезались. Перед столкновением, около 0,5–1 минуты они летели на высоте 2 – 3 м. над плоской частью вершины Карпунга, но об этом не ведали.



Гора Карпунг, 906 м. Вдали видна река Паляваам

Летели бы они на 50 – 100 м. ниже и этого происшествия бы не было. Но права у пилотов самим выбирать высоту полета и способ обхода препятствий в те времена еще не было…

После обнаружения самолета Махрова разбитым, без улетевшего за противоположный склон горы двигателя и со сложенными крыльями, мы со вторым пилотом Валерой Скоблинским решили пройти над ним пониже и рассмотреть пилотскую кабину, фонарь которой почти отсутствовал. В момент, когда мы, на высоте нескольких метров, пролетали над самолетом, из него вылетела сигнальная ракета, выпущенная из ракетницы, с которыми мы летали. Она чуть не попала в наш самолет, проскочив в нескольких метрах справа от нас. Печаль, от вида обломков самолета, в котором, казалось невозможно найти живых, у нас сменилась радостью. Живы!

Я сделал круг и снова прошелся над этим местом. Снова из разбитого самолета вылетела ракета.

Я немедленно вызвал из Певека вертолет, а сам решил пройтись над плоской вершиной Карпунга и, если будет возможность, сесть рядом с аварийным самолетом.

Судя по нашему высотомеру, высота Карпунга была на 100 -150 м. выше означенной на карте. Но я понимал, что это может вызываться сильным ветром над ее вершиной, в котором, при ее обтекании, согласно закону Бернулли, падает давление, искажая показания барометрического высотомера.

Поверхность, наиболее подходящей для посадки площадки, казалась совершенно гладкой, но я по опыту знал, что она могла быть усыпана крупными валунами, которые заметены снегом, с внутренними пустотами, куда может провалиться хвостовой лыжонок, и я сел у подножья Карпунга.

Мы полезли в гору пешком, но вблизи вершины нас несколько раз, буквально, сдувало вниз сильным ветром, но каждый раз мы снова лезли вверх, а затем, снова и снова соскальзывали вниз, опасаясь пораниться топорами и другими инструментами, которые взяли с собой…

Вертолет прилетел, примерно за полчаса до наступления темноты и, забрав раненых Махрова с Тюлькиным, отвез их в Певек, непосредственно в районную больницу.

Оторванный «лыжонок»

После лечения в больнице А. Тюлькина списали с летной работы. А. Махров смог пройти медицинскую комиссию и по окончании срока дисциплинарного взыскания, в виде отстранения от полетов и прохождения учебного сбора в УТО, начал летать.

К этому времени наступила полярная ночь, а он не имел допуска к ночным полетам.

15 декабря 1962 года он упросил меня взять его на вылет по санитарному заданию, с подбором площадок с воздуха. Как на грех, со мной в тот день полетело, кроме врачей, все районное начальство, как мы тогда выражались, «укреплять связи с народом». Кроме пилотов, на борту было 10 человек.

Совершив несколько удачных посадок, я должен был сесть на последнюю по плану этого дня площадку, приблизительно в 60 км северо-западнее Баранихи, у подножья горы 1575 м. Место приземления я выбрал на южном, пологом склоне этой горы. Она имела небольшой, до 10 градусов уклон вверх и 10-12 градусов поперечный уклон. Садиться надо было с левым креном и «скольжением».

На площадке были видны небольшие снежные бугры. Я знал, что они образовались над заметенными снегом кустами и что в них имеются пустоты. Поэтому сесть нужно было так, чтобы не «зацепить» ни одного такого бугорка.

За весь этот день я не дал А. Махрову выполнить ни одной посадки, хотя он просил. Но в этот раз я уступил ему. «Скольжение» перед посадкой ухудшало аэродинамическое качество самолета, и он мог «провалиться» при недостаточной тяге двигателя, так что садиться нужно было «на газу», о чем я предупредил А. Махрова. Еще я, показав на снежный холмик впереди по курсу, предупредил, чтобы он прибрал газ на посадке только после его пролета. Но тот, неожиданно, убрал газ чуть раньше и наш «лыжонок» угодил прямо в этот холмик.

Под ним оказался невысокий, но кряжистый куст стланика, и «воздушный пузырь» под его ветвями. «Лыжонок» провалился под этот куст, сорвался со своих креплений и, повернувшись назад почти на 60 градусов, повредил обшивку самолета. Лететь дальше было нельзя.

Пришлось вызывать вертолет, а тот долго не мог нас найти, несмотря на то, что я ему помогал по УКВ связи. Когда наконец он сел рядом с нашим самолетом, уже темнело и начиналась метель, предсказанная метеопрогнозом.

Я предложил А. Махрову улететь вместе со всеми, с тем, чтобы у самолета оставался я один.

Он предлагал обратное, так как считал виновным в повреждении «лыжонка» себя, но я настаивал на своем, поскольку ответственность за самолет лежала на мне.

Времени на споры не было, и мы остались у самолета оба.

Началась пурга. «Потеплело» до минус 34 градуса, по самолетному термометру. Ветер «в лоб» самолета усилился до такой степени, что я боялся, как бы он не «взлетел» с места. Мы начали сгребать снег под крыло, чтобы уменьшить его подъемную силу.

Я время от времени залезал на верх фюзеляжа, ползком против ветра добирался до мотора и расчехлял его. А. Махров, в это время, помогал мне снизу. Залезать наверх ему мешала комплекция.

Работать мне приходилось голыми руками, так как рукавицы сползали с рук и ветер вырывал чехол вместе с ними. При этом, от напряжения, из-под моих ногтей шла кровь.

После этого, спустившись, я запускал двигатель, с тем чтобы держать его на подогреве на случай, если ветер усилится настолько, что начнет отрывать самолет от земли. Тогда бы мы перелетели в Бараниху, или, даже в Певек.

Ветер продолжал усиливаться. Как- то я расчехлял мотор в очередной раз, не удержал чехол в руках, и он улетел по ветру. К счастью, после этого он застрял на лент-расчалках крыла, но, чтобы его оттуда оторвать, нам пришлось много помучиться. После этого я решил больше

чехол с мотора не снимать, а для того, чтобы он не намотался на вращающийся винт, мы его всячески от него изолировали.

Жить стало легче, теперь мотор быстрее грелся и медленнее остывал.

Уже было около 3-х часов ночи. Мы очень устали и решили по очереди отдохнуть в своих спальных мешках. Первым минут 30 поспал Махров.

Потом наступила моя очередь. Прогрев двигатель, прилег и я. Проснувшись самостоятельно, я обнаружил, что Махров спит рядом, а я замерз настолько, что не могу пошевелить ни руками, ни ногами. При этом, точно так, как мне рассказывали пережившие замерзание чукчи, я ощущал блаженное тепло по всему телу и мне не хотелось больше двигаться.

Кое-как расшевелившись, я выполз из мешка и принялся будить Махрова. Но тот спал так, что я иногда сомневался, жив ли он вообще. Я его пинал ногами в мешке, шлепал по щекам и, наконец, заставил открыть глаза, а затем и вылезть из мешка…

Наступило утро, но пурга мела по-прежнему. Видимость была такая, что не было видно конца собственной, вытянутой руки. Мы уже были на ногах более суток. Хотелось есть, мы кое как сумели вскрыть цинковый ящик с НЗ - неприкосновенным запасом, но решили, пока, его не трогать

Хотелось пить, а снегом, который мы уже давно глотали, напиться не удавалось.

Мы нацедили немного бензина из сливного краника самолета в алюминиевый котелок, из ящика с НЗ, но на холоде бензин не загорался. Я пробовал намочить в нем бумагу, поджечь ее с сухого конца, но огонь, как только доходил до пропитанного бензином места, тут же гас. В конце концов, после того, как мы сожгли все ненужные бумаги и добрались до занавесок в кабине, нам удалось все же разжечь огонь, поставить на него другой котелок со снегом, заварить чай…

Все это мы делали в грузовой кабине нашего Ан-2, со всеми предосторожностями…

Периодически мы прогревали двигатель. Из самолета практически не выходили. В Певек, по радио сообщали, что живы, и обстановку с погодой…

Так прошли второй день и вторая ночь. На третий день ветер начал стихать, и мы решили, что худшее позади и можно поесть. В кипящую в котелке воду мы накидали жирной тушенки, галет и с наслаждением поели. В конце дня мы заметили чукчу, спускающегося к нам в нартах, под горку, с противоположного склона. Там стояли несколько яранг, возле которых, поближе, мы и садились. Оказалось, что он вышел за хворостом для костра…Мы с ним пообщались о проблемах их жизни…

На четвертый день к нам прилетел Ан-2 с технической бригадой и бензиновой печью.

Когда, наконец, мы вылетели, я попросил, чтобы со второго самолета посмотрели, как повел себя после взлета наш «лыжонок», который наши техники закрепили кое-как. Они ответили, что он провис своей носовой частью вниз, под углом 15-20 градусов. Пришлось мне в Певеке сажать свой самолет с задранным носом, на таком угле тангажа, насколько вытягивал наш мотор, на взлетном режиме.

Но все прошло благополучно.

Орлиное

В первый раз, 17 февраля 1961 г., я с трудом отыскал Орлиное среди гор, в верховьях Паляваама, по рассказам уже побывавших там пилотов, несмотря на то, что летел туда с М. Ф. Талалаевым.

Эта точка находилась на берегу небольшого озерца, длиной около 800 м, которое почти круглый год было замерзшим и из которого вытекала небольшая речка, приток реки Паляваам.

Величие и красота окружающей природы вызывали мое восхищение, и я всегда любил сюда летать.

Расстояние до Орлиной из Певека составляло приличные 340 км – почти 2 летных часа для Ан-2. Пока летишь в Орлиную, было время и осмотреться.

Именно в одном из таких полетов, в ясный день, с высоты 3600 м, когда все вокруг, от Шмидта, на Востоке и до Билибино, на Юге просматривалось, как на карте, я вдруг составил в голове всю, обобщенную картину нашего района полетов, которую до тех пор знал лишь полосами, вдоль трасс, где уже летал раньше.

На берегу здешнего озерца разместились около десятка палаток с геологами, которые проводили изыскания уранового рудника в склоне горы, напротив. Штольню к месторождению урана, где они работали, в конце 60-х годов, геологи «запломбировали» бетоном толщиной 4 м.

Геологи всегда вызывали мое восхищение той пользой, которую они приносили стране, той преданностью профессии и героизмом, которую требовал их труд в прямом контакте и общении с природой.

Но их быт, обусловленный жизнью на маленьком пятачке земли, среди дикой природы и в полной изоляции от общества, в составе небольшого коллектива в 20 – 30 человек, бывал отягощен и внутренними конфликтами, зачастую вызываемыми психологической несовместимостью, тяжелыми событиями, отсутствием возможности отдохнуть и расслабиться.

Один пример.

Посадочная площадка "Орлиное", лагерь геологов и р. Паляваам

Здесь действовал «сухой закон», запрет на алкоголь и, если хотелось выпить, геологи пили все, начиная с одеколона, кончая продуктами перегонки женской косметики.

Накануне Нового года, 8 марта, 1 мая, 7 ноября, Дня геолога и других государственных праздников, мы завозили к ним нормальные алкогольные напитки.

Так было и 6 ноября 1962 г, когда на Орлиную, в числе других точек, я завез 20-литровый бочонок с «Зубровкой». Назавтра, 7 ноября, как всегда по праздникам, я вышел на дежурство в наш штаб и был вынужден лететь в Орлиную по срочному санитарному заданию.

Когда мы, с медсестрой нашей санчасти, прилетели на место, выяснилось, что вчера вечером, после нашего отлета, здесь произошла попойка в честь Дня революции. Она закончилась дракой, во время которой, одного из геологов ударили ножом в область сердца. Этот парень, скрючившись, так и сидел, с торчащей из груди рукояткой «финки». Он был жив, но бледен и не разговаривал. Нож боялись вытаскивать, так как, видимо по прошлому опыту, боялись вызвать кровотечение и смерть.

В такой же позе, его разместили в самолете. Как только мы вылетели, я стал пытаться вызвать к нашему прилету автомашину скорой помощи из Певека. Минут через 15, мне это удалось по УКВ на частоте «подхода» Анадырского аэропорта, через самолет Ту-104, который ответил на мои вызовы.

У нас все получилось и «скорая» встретила нас в аэропорту, больного, еще живого, увезли в Певек. Но жизнь ему спасти не удалось.

Пламенная

Труд и быт «бродячих» геологов-изыскателей были еще сложнее.

Геолог с многолетним стажем В. Белан, с кем я общался несколько лет и был в дружеских отношениях, рассказывал мне о «прелестях» походной, экспедиционной жизни и о том, как в 1957 году, геологом Чаунского РайГРУ В. И. Копытиным было открыто месторождение ртути «Пламенное».

В составе его экспедиции, кроме него самого, было еще 2-3 специалиста, а остальные 27-28 человек были «зеками», заключенными. «Зекам» с геологами работать было интереснее, чем оставаться в лагерях. Среди них попадались и люди с образованием и те, кто попали в лагеря, не будучи преступниками. В. И. Копытин доверял им, а они – ему.

Окрестности Пламенной

«Зеки» в таких экспедициях, в основном, выполняли работу носильщиков продуктов и имущества экспедиции. Они же переносили на себе и отобранные перспективные образцы различных пород. Лошади в экспедициях появились лишь к концу 1960-х годов.

Однажды, в походе, в конце лета и к концу дня, их застал дождь, и они решили устроить привал в незнакомом месте, где никаких изысканий не планировалось. Наутро они были поражены оранжево-красным цветом окружающей природы. Догадываясь в чем дело, В. И. Копытин забрал образцы минералов отсюда с собой. Позже, при исследованиях, оказалось, что их красный цвет вызывался солями окиси ртути, образующими красную краску - «киноварь» и содержащими до 85 % ртути.

В Пламенной я впервые оказался 3 апреля 1961 г, подбирая место для летнего базирования и работы геологической партии Поздняка (имени не помню).

После этого, я летал сюда эпизодически, пока здесь, летом 1964 г, не обосновалась база Магаданского проектного института с целью разработки проекта будущего рудника по добыче ртути. После этого, для всей нашей эскадрильи, полеты сюда стали почти регулярными.

До начала зимы, в конце августа, мы должны были их всех вывезти с тем, чтобы они вернулись к себе, в Магадан. Но тут погода резко и надолго испортилась, и после 21 августа наши полеты остановились. Из Пламенной, одна за другой, пошли тревожные телеграммы с просьбами их оттуда вывезти.

Обстановка там стала настолько тревожной, что 26 августа, из Магадана, к нам прилетел Иван Степанович Мазин - начальник летно-штурманского отдела МОАГ.

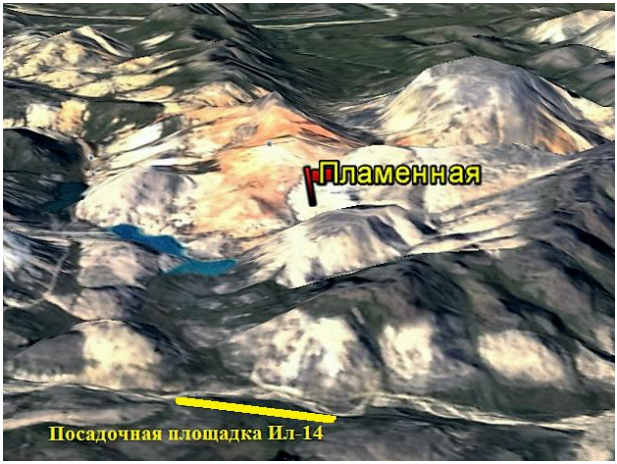
В ожидании возможности полета в Пламенную, 27 и 28 августа, мы с ним выполнили несколько тренировочных полетов в районе нашего аэродрома в сложных метеоусловиях, днем и ночью.

Но погода в направлении Пламенной не улучшалась. После поступления оттуда телеграммы об их катастрофическом положении, 3 сентября, мы решили лететь в Пламенную в любую погоду.

Перед этим И. С. Мазин спросил, уверен ли я в успешности и безопасности этого полета. Я ответил, что, «если лететь на предельно малых высотах и там, где есть видимость, хотя бы в 200-300 м, долетим».

И мы полетели. Вначале, через Усть-Чаун, мы вышли на устье Паляваама, потом вверх по его руслу, добрались до развилки, где уже облака, в направлении на Орлиную, лежали на земле.

Здесь я резко свернул влево и по узким долинкам вышел на реку Пегтымель, по которой мы добрались до его притока – узкой речки, протекавшей в 3-4 км западнее Пламенной, свернули на нее вправо, вверх по течению и сели на здешнюю площадку для АН-2.



Посадочная площадка для самолетов Ил-14 «Пламен-

Положение магаданских проектировщиков оказалось и на самом деле катастрофическим. От голода они уже дошли до того, что варили свои кожаные, брючные ремни…Многие, даже боялись спать, опасаясь людоедства, а один из них, не выдержав напряжения, ушел, как он им сказал, в сторону Орлиной, и пропал. «Гнилые интеллигенты»,- думал я, глядя на них, черных и исхудавших.

Мне все это напомнило ситуацию с метеорологами с залива Ушки, заболевшими цингой, куда я летал еще из Магадана.

Как и те, магаданские проектировщики имели и охотничье оружие, и рыболовные снасти, а реки вокруг кишели рыбой, в горах же было много дичи.

Мы им оставили продукты питания и медикаменты, забрали нескольких самых тяжелых и улетели.

В следующий раз я смог сюда прилететь, только 30 сентября, после чего, несколькими рейсами мы их вывезли оттуда всех.

Результаты трудов этих проектировщиков были реализованы в 1967 году, когда здесь заработала Пламенная ртутная фабрика.

В том же году, в Пламенной, на месте площадки для Ан-2, мы, силами прииска, соорудили взлетно-посадочную полосу для Ил-14 длиной 800 м, куда никто, кроме меня не летал, так как по нормам она не должна была быть короче 1050 м.

И. С. Мазин, после отлета в Магадан, приказом по МОАГ, с 6 октября 1964 г, оформил мне запоздалый допуск к полетам на МВЛ (местные воздушные линии) при погодном минимуме 100 м по высоте облаков и видимости 1000 м, что категорически противоречило тогдашнему НПП, согласно которому для выполнения визуальных полетов, нужно было лететь на 50 м ниже кромки облачности и при видимости, не менее 5000 м, да еще с запасом высоты над пролетаемой местностью.

В будущем И. С. Мазин работал начальником Магаданского управления, а позже, начальником инспекции по безопасности полетов во Внуковском объединенном авиаотряде в Москве, и мы с ним в те годы много общались…

Билибино

Как уже было указано выше, согласно приказу ГУ ГВФ №0094 от 16.11.1960 г, за два месяца до моего перевода в Певек, в состав ПОАЭ, в качестве приписных, были включены аэропорты Билибино, Бараниха и авиа-площадка Алискерово.

В Билибино. Осень 1961 г.

Если в Бараниху мы летали довольно часто, то в Билибино я слетал лишь один раз 29 мая 1961 г, после чего полетел туда только 5 ноября 1961 г. Но 10 ноября я уже перелетел в Билибино на временное базирование и оставался там полмесяца, до 25 ноября.

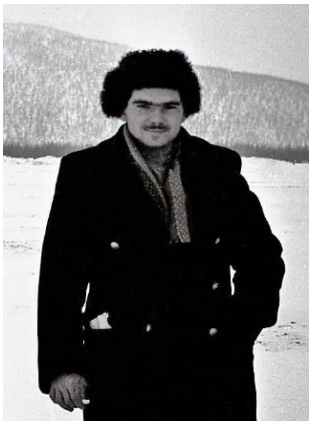
За эти дни, я летал оттуда в Алискерово, Стадухино, Бараниху, Нижние Кресты, в Лелю (Лельвергытгин), Мачваам, Илирней, Островное и Анюйск.

В Билибино мы размещались, в одной из немногих в поселке, бревенчатой избе с железной печью, устроенной внутри 300-литровой, американской бочки, которая «раскочегаривалась» углем докрасна. У стены напротив этой печи, был устроен огромный топчан, на котором могли, одновременно, спать до 10 человек.

Большая часть «населения» поселка в 1961 г. жила в брезентовых палатках при любом морозе, которые здесь, зачастую, зашкаливали за минус 50 градусов.

Питался я, как остальные ребята, в основном, сгущенным молоком из голубых жестяных банок, которые я возил с собой в самолете, под пилотским сиденьем.

Однажды вечером я решил сунуть такую банку в печь, чтобы молоко приобрело кофейный цвет. Эта банка взорвалась и меня, обнаженного по пояс, обдало раскаленной «сгущенкой».



Валера Пискоха

Она залепила мне глаза, и я какое-то время опасался, что потерял зрение.

Несмотря на поздний час, в сопровождении второго пилота и механика, в поисках врача, мы переходили от одной палатки к другой. Наконец, в одной из них, нашелся доктор, который промыл мне чем-то глаза, и уже наутро, несмотря на волдыри на коже лица, я мог летать.

В первое время в Билибино мы работали со вторым пилотом Валерой Пискохой, с которым я недавно летал в Киев за самолетом, и авиатехником Славой Мамсуровым.

Славу отличали грамотность, трудолюбие и самое высокое чувство ответственности за техническое состояние закрепленного за ним самолета. Зная это, я и просил М. Ф. Талалаева, чтобы в Билибино, когда я туда летел на длительный срок, направили со мной именно его.

Еще Слава мечтал стать пилотом, но тогда это было исключено. Считалось, что государство уже понесло затраты на его обучение в техническом училище и этого достаточно. Но от этого мечты Славы о летной работе только крепли.

Славу иногда я брал с собой на полеты по чукотским стойбищам и, даже, давал в полете «порулить».

И вот, 14 ноября ему представился случай, когда все его мечтания смогли получить толчок к реализации. К нам внезапно, прилетела комиссия из МОАГ, в составе которой был и главный инженер управления А. Руппо. Комиссия ожидала увидеть у нас полный «бардак» в летных делах и, особенно, в организации технического обслуживания самолета.

И вот, А. Руппо подошел к нашему самолету, который как раз Слава готовил к вылету, и насмешливым тоном задал мне вопрос:

- «Ну и сколько мне в вашем самолете «наковырять» дефектов?».

Я подозвал из-под самолета Славу и, в тон А. Руппо, повторил ему этот вопрос.

Слава ответил, что в самолете имеется всего один дефект, который он держит под контролем.

А. Руппо более 3-х часов «лазил» по нашему самолету и его двигателю.

Ничего не обнаружив, он сдался:

- «Ладно, пусть скажет, что это за дефект!»

Слава ответил, что на подвеске левого элерона крыла «подношен» один из бронзовых подшипников.

Чувствовалось, что А. Руппо потрясен. В этот момент я и решил «порадеть» за Славу и попросить его обратиться в ГУГВФ о направлении Славы в летное училище, в порядке исключения. Тот предложил мне обратиться к нему напрямую, с официальным рапортом…

Со Славой Мамсуровым у чукчей

Летом следующего, 1962 года, Слава поступил в летное училище. Он уже был женат, имел детей, и становиться курсантом в таком положении было смелым решением.

Потом он сделал большую летную карьеру и дошел до должности командира отряда самолетов Ил-62 Домодедовского авиапредприятия Москвы…

Поселок Билибино интенсивно развивался. Сюда, помимо Ан-2 и вертолетов летали самолеты Ли-2 и Ил-14, на которых довелось полетать тут и мне. Получили развитие и остальные населенные пункты, входящие в Билибинский район. Одновременно возросла и их потребность в авиационной связи с райцентром и внешним миром.

С 1962 года в Билибино стал постоянно базироваться вертолет Ми-4, а в 1963 году здесь базируются уже 3 самолета Ан-2, организованные в звено от моей эскадрильи. Первое время его работу координировал я, прилетая в Билибино на несколько дней. При этом, вся летная и бухгалтерская документация звена велась в Певеке, куда я отвозил отчеты о выполненных полетах и работах. Потом ее первичную обработку организовали на месте, заложив здесь и ядро будущей администрации.

Подготовка к полету. Осень 1961

Экипажи звена, из соображений безопасности полетов, я старался не менять. Это было трудно, так как условия жизни в Билибино до 1964 г оставались походными. Но когда там появились первые жилые, благоустроенные здания, и нам стали выделять в них жилье с ваннами и туалетами, которых не было в Апапаельгино, появились и желающие там оставаться постоянно.

Этому не помешала и гибель жены одного из наших пилотов, Володи М-ко. Она принимала ванну и, когда вода в ней остыла, оставаясь

в ней, опустила в воду электрокипятильник. После этого, первая эйфория от билибинских квартир несколько снизилась.

Командиром звена я определил опытного «Ан-двашника», недавно прибывшего к нам с «материка», Владимира Георгиевича Зеркалова.

В 1964 г, перед моим отъездом на переучивание в Кировоград, в том числе и с моей подачи, было решено преобразовать это звено в объединенную авиаэскадрилью, подчиненную Чаунскому ОАО.

В. Г. Зеркалов остался руководить новой ОАЭ, в которой, на основе уже существующих и новых служб, были созданы отдел кадров, плановый, финансовый отделы, 1 отдел

В Билибино был один из крупнейших в Магаданской области золоторудных комбинатов, работа которого была связана с большим объемом грузоперевозок. Из-за отсутствия наземных коммуникаций, все сюда везли на самолетах, даже кирпичи и другие стройматериалы.

Самым популярным самолетом для этого был грузовой Ил-14, который перевозил до 3-х тонн грузов. Но этого было недостаточно, требовались другие, более грузоподъемные самолеты, типа появившихся уже в Магадане Ан-12.

Рельеф местности вокруг аэродрома здесь был достаточно сложным и, даже на этих самолетах летать здесь было трудно, а на более тяжелой технике, ночью и в плохую погоду, и вовсе невозможно.

К примеру, однажды, после взлета в Билибино на Ил-14, я попал в полосу ливневого дождя. «Дворники» не успевали сметать воду с лобовых стекол самолета, а в этот момент мы летели ниже окружающих гор и набирали высоту медленнее обычного. Я был вынужден брать курс туда, где светлее, почти наугад, и до выхода на безопасную высоту, чувствовал себя очень неуютно.

Все уже давно понимали и говорили, что для Билибинского района нужен другой аэродром. Здесь я был, разумеется, пока еще "маленьким" человеком и вопросов не решал, но много старался быть услышанным всюду, по возможности.

И этим аэродромом стал Кепервеем.

Андрей Семенович Плоткин

Вместе с магаданским начальством в Билибино прилетел и наш главный бухгалтер ПОАЭ Андрей Семенович Плоткин, старый полярник и уважаемый за порядочность во всем коллективе человек.

Он должен был посмотреть, как у нас организовано документальное оформление договоров и взаиморасчетов с заказчиками, с тем, как мы ведем отчеты о рейсах, как организованы наш труд и отдых.

Ночевал он с нами, на общем топчане, в то время, как наше начальство из Магадана поселилось в специальном, «гостевом домике».

В одну из ночей я проснулся от непонятного шороха и стонов. Открыв глаза, я увидел А. Плоткина сидящим среди 5-6 спящих в ту ночь «наших» и гостей из Певека. Заметив слезы на его глазах, я тоже сел и попытался выяснить, что с ним. Было видно, что Андрей Семенович с трудом сдерживает себя от всхлипываний, а когда я спросил его о причинах этого, он рассказал, что ему, в очередной раз, приснился сон из его жизни в фашистском концлагере Освенцим времен Второй мировой войны.

Сюда он попал в детстве, вместе с другими евреями. Все они погибли, кто в газовых печах, а кого, в том числе его родителей, загрызли немецкие овчарки. Тогда они прикрыли его своими телами, и он остался жив. С тех пор эта сцена с собаками снится ему иногда во всех подробностях…

Больше мы с ним не уснули и, сидя у печи, проговорили до утра.

Накануне Нового, 1962 года, А. Плоткин попросил меня зайти к нему и, неожиданно, предложил вселиться в его комнату на время его отпуска. А дальше добавил, по секрету, что из этого отпуска. он уже не вернется, и эта комната останется за мной навсегда.

Апапельгино. За угловым окном на 2-м этаже, наша комната. Вдали на улице, Светлана с дочерью, Кариной. 1963 г.

Такой порядок действовал в Апапельгино уже много лет: убывающие в отпуск впускали к себе на это время кого-то, не имеющего жилья. С одной стороны, это позволяло помочь с острой нехваткой жилой площади в аэропорту, который быстро рос и развивался, а с другой, не оставлять на длительное время эти комнаты без надзора.

Таким образом, мы с женой, в конце декабря переселились в комнату А, Плоткина, которая была в 2 раза больше прежней и где была отдельные кухня и умывальник на 3-х жильцов.

Как и почти все остальные дома в Апапельгино, этот тоже был бревенчатым. Теплоизоляция в нем состояла из забитой между бревнами пакли, которая прохудившись от времени, пропускала и холод, и даже сильный ветер. В комнате было настолько холодно, что замерзала вода в графине на столе.

С 10 апреля по 16 октября 1962 г. я находился в отпуске. За это время, летом 1962 г., наш дом был оштукатурен, стал теплым и комфортным.

Когда мы со Светланой вернулись из отпуска, нам сообщили, что во время нашего отсутствия вместо М. Ф. Талалаева, ставшего рядовым командиром самолета Ан-2, нам подобрали нового командира, Конорезова Николая Анисимовича из Сеймчана.

Комнату же, в которой мы жили, отремонтировали и готовят для него.

Пришлось нам ночевать у Гены Албеско, второго пилота, с кем я летал в последнее время. Светлана была на последних днях беременности, рано утром у нее начались родовые схватки, и я отвез ее в Певек, в роддом, а сам перешел жить в общежитие.

Через 10 дней, с Иваном Шелатоновым, водителем штабного автомобиля командира Певекской ОАЭ, на санитарной машине УАЗ, я поехал за Светланой и новорожденной дочерью. Обратно я ехал в промерзшем кузове, за кабиной водителя, рядом с которым ехала Светлана, и мне оттуда, сквозь обледеневшие окна, ничего не было видно.

Когда мы вернулись обратно, И. Шалатонов неожиданно остановился возле нашего бывшего дома. Затем, он поднял вместе со мной наверх вещи Светланы, открыл дверь нашей комнаты, усадил ее на чемодан и заявил, чтобы она с этого места не сходила, даже если я, как человек, зависимый от начальства, буду этого требовать. А эта комната, по общему решению коллектива, должна оставаться за нами. После этого он вручил ей ключи от нее, которые, по решению коллектива, отдали ему рабочие, сделавшие здесь ремонт.

Затем он добавил, что весь коллектив ценит и любит меня, а новое начальство еще неизвестно, каким окажется, а сейчас, отнимая у нас комнату, заранее вызывает общее возмущение.

Иван ушел, а мы были потрясены и не знали, как нам быть дальше.

Николай Анисимович Конорезов

С первого же дня моего выхода из отпуска, 17 октября 1962 г. меня загрузили работой, и я до конца месяца успел налетать 37 часов. Почти каждый день я начинал с того, что с первым вылетом садился на лед лагуны перед роддомом и проведывал там Светлану с дочерью. Лагуна была маленькой и, чтобы на ней сесть, приходилось проходить над самой крышей роддома, с заранее заторможенными лыжами шасси, с тем, чтобы при первом

Певек, роддом. 1962

же касании зубья тормозной гребенки вгрызались в лед и тормозили самолет. После этого я подруливал к одноэтажному белому роддому на берегу и бежал к своим…

Однажды, рано утром, на крыльце перед входом в штаб я впервые столкнулся с Н. А. Козорезовым. Он оказался взрослым, небольшого роста, неказистым, на вид, человеком.

Не зная, как с ним себя вести, я избегал его, старался в штабе бывать пореже и во внеурочное время.

Наша встреча была для меня настолько неожиданной, что я даже не представился ему, как положено. Видя мое замешательство, Николай Анисимович пришел мне на помощь и шутливо обратился ко мне:

- «Ну что, командир звена, отобрал у меня комнату, а теперь и разговаривать со мной не хочешь? А ну-ка пойдем со мной, расскажешь, чем занимаешься, как летаешь, какие у тебя имеются проблемы?»

Я пошел за ним в кабинет, где еще недавно работал Максим Филиппович. Видя мою скованность, Николай Анисимович постепенно смог меня расшевелить, я почувствовал в нем доброжелательно настроенного ко мне человека, который меня ценит, хочет помогать и знает, как это делать.

В дальнейшем, у меня сложились с Н. А. Конорезовым самые теплые отношения, я искренне уважал его житейскую мудрость, человечность, знание дела и умение работать.

В 1963 году приказом ГУ ГВФ № 077 от 18 июля на месте Певекской ОАЭ, был образован Чаунский объединенный авиаотряд и Н. А. Конорезов стал его первым командиром.

«Ты начальник – я дурак» …

Я оставался командиром звена, а Максим Филиппович Талалаев как рядовой командир оказался в моем подчинении. Меня это смущало, и я старался как-нибудь, ненароком, его не обидеть.

Как то, через пару месяцев, подошел срок проверки его техники пилотирования, полагающейся по руководящим документам. А я старался этого, как бы, не замечать и тянул время.

Даже после того, как мне о сроке этой проверки напомнил начальник штаба и передал просьбу М. Талалаева о ее проведении, я никак не мог решиться ее запланировать и выполнить.

Однажды Максим Филиппович остановил меня без свидетелей и попросил:

- «Дима, слетай со мной на проверку, пожалуйста, не стесняйся. Знаешь, как в нашей жизни устроено, сегодня я начальник – ты дурак, завтра ты начальник – я дурак. Это же не мы с тобой придумали!»

Кепервеем

В связи с развитием Билибинского района, здесь возникла необходимость в приеме появившихся в Магадане самолетов Ан-12. Первое время эти самолеты подвозили билибинские грузы в Певек.

Осенью 1963 г, в 32 км южнее Билибино, в Анюйской долине, рядом с селом Кепервеем, была раскатана грунтовая полоса, которая «работала» при минусовых температурах.

Рядом с полосой поставили передвижной стартовый командно-диспетчерский пункт (КДП), на шасси автомобиля «Урал», с которого производилось управление полетами. Одним из первых, если не первым, на этом КДП работал Жорж Константинович Шишкин – один из моих ближайших друзей в Певеке, будущий Заслуженный пилот и Заслуженный летчик-испытатель СССР.

Аэродром Кепервеем

3 декабря 1963 г, он в качестве проверяющего, находясь на правом сидении самолета Ли-2 №16202, вылетал из Певека. Самолет был обледенелым и сразу после отрыва на скорости 130 км/час снова коснулся ВПП и окончательно оторвался на скорости 140 км/ч.

В процессе уборки шасси у самолета возник сначала левый крен, который командир самолета попытался устранить, но затем самолет стал прогрессирующе крениться вправо.

Видя, что самолет неуправляем, Ж. К. Шишкин сначала убрал мощность левого двигателя. Самолет вышел из правого крена и стал валиться налево, тогда он убрал мощность правому двигателю.

После выхода в горизонтальное положение, он убрал газ обоим двигателям...

Самолет упал рядом с левой обочиной ВПП без кренов, потерпев аварию. Но, главное, что при этом, никто из находившихся в самолете людей не пострадал.

Сваливание обледенелых самолетов на взлете на Севере были достаточно обыденным явлением.

Во всех случаях экипаж, в борьбе с ним, использовал максимальную мощность двигателей и боролся с кренами только элеронами.

Насколько я знаю, Ж. К. Шишкин был первым, кто осмысленно выводил самолет из кренов несимметричной уборкой газа двигателей ...

За эту аварию его сняли с летной работы и отправили работать диспетчером в Кепервеем, где я его несколько раз навещал.

Впоследствии, наша дружба с Жоржем Константиновичем прошла через всю нашу жизнь.

Стадухино

Когда в ноябре 1961 г. мы базировались в Билибино, мне запомнился один из полетов в Стадухино, 17 ноября 1961 г. Тогда нас разбудили среди ночи, для выполнения срочного полета по санитарному заданию. Мы взлетели еще до рассвета, едва стали видны на фоне неба очертания окружающих гор.

Летим в Стадухино. 1961

Здесь я еще не бывал, а в Стадухино никаких средств радионавигации и связи не было. Поэтому визуальную ориентировку по карте я вел с особым тщанием. Несмотря на морозную дымку, поселок мы отыскали, и я удачно сел на его окраине, случайно остановившись недалеко от избы, куда должны были попасть, прилетевшие с нами врачи. Мороз стоял около минус 47 градусов.

Стадухино. 1961

В тот день они едва успели спасти от смерти молодую роженицу с ее малышом, проведя на месте сложную операцию.

По приглашению хозяев, мы со вторым пилотом, Валерой Пискохой, пошли в их избу согреться, но через минуту я выскочил оттуда из-за невыносимых запахов и предпочел дожидаться конца операции в холодном самолете...

Именно тогда я осознал, насколько для всего окружающего района необходима собственная авиация. Ведь мы к тому времени оказались в Билибино практически случайно.

Через несколько месяцев, мы поставили здесь на постоянное дежурство один, потом уже два самолета с самыми опытными и дисциплинированными экипажами. Через пару лет в Билибино уже базировалось звено, а впоследствии и эскадрилья самолетов и вертолетов…

Илирней – озерный край

В 200 – 300 километрах на юг от побережья океана начинался, как выражались чукчи, «край леса». «Край» не в смысле территории, а в смысле кромки, границы. Отсюда и дальше на юг, начиналась тайга, сначала скудная, а дальше все более разнообразная, густая и высокая.

В 115 км на юго-восток от Билибино располагался поселок Илирней. Он был окружен невысокими, живописными сопками и большим количеством озер различных размеров и форм.

Озеро под Илирнеем, летом

Я любил сюда летать. Наше РайГРУ здесь почти не имело никаких интересов, и полеты сюда выполнялись редко, в основном, в интересах местного населения численностью около 300 человек, в большинстве чукчей.

В 18 – 20-ти километрах южнее Илирнея находилась группа озер, на одном из которых, 20 ноября 1961 г. я должен был сесть. Оно было почти круглым в плане, покрыто заснеженным льдом, и его размеры не позволяли произвести здесь нормальную посадку с прямолинейным пробегом. Пришлось садиться вдоль правого, довольно крутого, берега озера и гасить скорость, двигаясь по дуге влево, с полностью отданной «левой ногой». При этом самолет с трудом вписывался в эту дугу и, иногда, опасно «юзил» в направлении берега.

Все мое внимание было приковано к тому, чтобы не выскочить на береговые препятствия справа, а левая полусфера мною контролировалась слабо. Поэтому, когда слева, прямо на траектории нашего движения, вдруг возникла фигура человека, это было для меня полной неожиданностью. Самолет несло прямо на него. Отвернуть от него вправо я не мог из-за близости берега, свернуть же левее было невозможно. А человек, расставив широко ноги, не двигался. Опасаясь зарубить его винтом, я выключил двигатель. Наконец, мы остановились. За капотом двигателя не было видно, что стало с этим человеком.

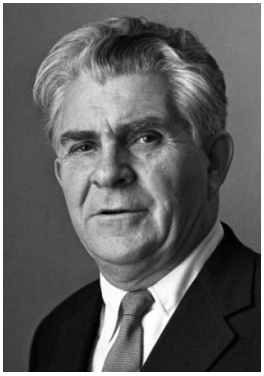
Я, как можно быстро, выскочил из самолета. Вижу: этот тип, огромного для чукчей роста, одетый в меховую кухлянку с капюшоном, невозмутимо и безо всякого пиетета смотрит на меня из-под винта. Если бы тот вращался, мы бы его зарубили.

Со стороны, суеверному человеку, могло показаться, что это он, своим взглядом, остановил наш самолет. Встречавшие нас и прилетевшие со мной чукчи выказывали ему почти мистическое почтение, смешанное со страхом.

Оказалось, это был один из внуков Алитета. Он, противясь проводимой здесь советской властью коллективизации, описанной в романе Тихона Семушкина, «Алитет уходит в горы», как и его дед, тоже «ушел в горы» с несколькими тысячами оленей. Многие из них, формально, принадлежали илирнейскому совхозу, но негласно оставались его собственностью, а окружающие его чукчи, были на положении его крепостных…

Впоследствии в другом районе и по другому случаю мне довелось встретиться и с другим внуком Алитета. Но об этом потом.

«Алитет уходит в горы»



Тихон Семушкин

Так назывался роман русского, советского писателя Тихона Семушкина, которым в 1950-е-1960-е годы зачитывался весь Советский Союз.

В 1924 году Тихон Захарович Семушкин отправился на Чукотский полуостров. Чукотская тема стала главной в его творчестве. Там родилась и первая повесть «Чукотка», и роман «Алитет уходит в горы», в 1949 году удостоенный Сталинской премии.

Здесь, за полярным кругом, в Певеке, он прожил 12 лет для того, чтобы страна и мир узнали все о чукотском народе, его быте, культуре, способности жить в экстремально суровых условиях и, по многим нравственным качествам, достойным подражания многими, так называемыми, цивилизованными представителями разных стран.

Домик Т. Семушкина в Певеке

Домик, в котором жил Тихон Семушкин, стал в Певеке одной из его музейных достопримечательностей.

Юрий Анко

Одним из моих первых друзей, после приезда в Магадан, стал эскимос Юрий Анко.

С ним мы, вместе с другими курсантами, изучали самолет Ан-2 на первом, со дня его основания, учебном курсе УТО-23. С ним вместе мне даже довелось полетать при выполнении, полагающихся по программе самостоятельных полетах. Считалось, что Юра единственный на весь СССР пилот–эскимос.

Юрий Анко. 1958 г.

В полете, при радиообмене с «землей», после каждого сообщения, он любил добавлять «почему-то»:

- «Дюраль, я 23829, взлет произвел, почему-то!»

«Дюраль» - тогдашний позывной Магадана.

Это вызывало у многих смех, но начальство и диспетчеров раздражало, и они при встречах просили меня повлиять на Юру, чтобы он прекратил нарушать фразеологию радиообмена.

Знания, полученные мной из романа Тихона Семушкина «Алитет уходит в горы», помогли мне лучше понимать Юру и нашей дружбе.

Юрий Анко писал поэзию, которую регулярно публиковала «Магаданская правда». Однажды, там появились стихи, в которых некий «Дима», который никак не мог это сделать лично, писал, как он боится признаться в любви некоей «Лене». После этих стихов, я долго не мог доказать Лене, одной из знакомых мне в Магадане девушек, что эти стихи, просто являются шуткой Юры.

Детство Юры проходило в одной из школ-интернатов, созданных в еще в ранние советские времена, специально для детей коренного населения Чукотки. А его родители, почти круглый год, проводили в тундре. Юра виделся с ними только на каникулах. Однажды, когда ему было около 12 - 13 лет, во время очередного перерыва в учебе, он решил их навестить. Ходу к ним пешком, было 5 дней, и Юра, хорошо зная маршрут в тундре, отправился в дорогу.

На второй день пути к нему «привязался» волк. Он ходил кругами, постепенно сжимая кольцо вокруг Юры и ожидая, что тот устанет, выбьется из сил и станет легкой добычей. Опасаясь его нападения, Юра не выпускал из рук охотничий нож, боялся спать и отдыхал только на ходу.

На 3-й день настал решающий момент. Юра и волк стали друг перед другом на расстоянии 15-ти – 20-ти метров. Юра снял с себя кухлянку и, с приближением волка, прикрылся ею со стороны, откуда тот нападал.

Когда волк бросился вперед, Юра вставил в его разинутую пасть по горло левую руку, сжатую в кулак, вызывая у того рвотный рефлекс. Одновременно, ножом во второй руке, он распорол волку брюхо…Этим приемам, еще в детстве, его обучил отец.

Он рассказывал мне о дружбе с чукотским писателем Юрием Рытхеу, выпускником Ленинградского института народов Севера, о подробностях и темах общения с ним, обещал нас познакомить и даже подарил мне подписанную тем фотографию.

Этот институт, основанный еще в 1925 г (!), готовил педагогические и научные кадры для коренных, малочисленных народов Севера и был хорошей иллюстрацией национальной политики СССР.

По окончании УТО-23, мы с Юрой должны были ехать на работу в Анадырь, но, когда меня оставили в Магадане, Юра туда уехал один.

Через год после нашего расставания я решил проведать Юру и на попутном Ли-2 полетел к нему «зайцем». А в Анадыре, из его дома, ко мне вышла его седая, заплаканная мама, которая непрерывно повторяла только одно:

- «Юра нейту, Юра нейту…»

Оказалось, что за 2 дня до этого, Юра пошел свататься к своей любимой девушке-чукчанке и, получив от нее отказ, вернулся домой и выстрелил в себя из охотничьего ружья…

Корь на Чукотке

После отлета из Певека комиссии генерала В. Башкирова в нашей работе мало что изменилось. По-прежнему, полеты наших Ан-2 регламентировались, почти как полеты «большой» авиации.

Однако, несколько месяцев нас это не особенно тревожило. Наступало лето, дни становились все длиннее, приближался и полярный день.

Светлого времени для полетов хватало на все, да и погодные условия постоянно улучшались.

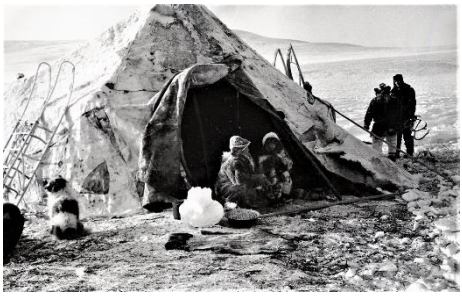
Но с наступлением осени летать становилось все сложнее. К ноябрю уже светлого времени для почти всех видов наших полетов стало не хватать. Особенно остро это ощущалось на выполнении вне- трассовых полетов, с подбором площадок с воздуха, в интересах чукчей, находящихся на кочевьях или, тем более, в пути к местам новых выпасов для оленей. Так же проблематичны стали и наши полеты для нужд санитарной авиации.

Как часто бывает в таких случаях, именно в это время, на Чукотке началась эпидемия кори, против которой у местного, коренного населения не было, в свое время, сделано прививок. Люди вымирали в стойбищах десятками. А мы не имели возможности им помогать, так как дневного времени уже почти не оставалось, а в условиях полярных сумерек и ночью можно было летать только на аэродромы со световым стартом.

С геологами мы еще как-то выходили из положения. Они разжигали на наших площадках сигнальные костры. Но с чукчами это было невозможным.

Положение ухудшалось день ото дня.

К нам прилетел из Магадана начальник областной санавиации Костанян. Мы с ним даже слетали в одно из стойбищ, в тундре. Выслушав наши проблемы, он улетел.



Чукотская яранга

В свою очередь, партийное и советское руководство нашего района, минуя Анадырь и Магадан, сумело «достучаться» даже до Хрущева…

Теперь уже у нас появился инспектор Управления по безопасности полетов ГУ ГВФ Гаспарян (имени не помню). По его словам, в ГУ ГВФ, меня, как командира звена, считали чуть ли не виновником сложившегося положения. Но я продемонстрировал Гаспаряну всю мою переписку с МОАГ, и он убедился, что проблема не во мне и не в МОАГ, а носит системный характер.

Через пару дней, после его отлета, я получил из Магадана телеграмму, разрешающую «командиру звена Атбашьяну, под личную ответственность, выполнение внетрассовых полетов, с подбором посадочных площадок с воздуха, в условиях полярных сумерек».

Эта телеграмма оказалась, как нельзя, кстати.

Борис Потапович

К тому времени, один из наших самолетов был превращен в летающую рентгеновскую лабораторию. На нем летал, в основном, я с Борисом Потаповичем Кучеренко.

Борис Потапович оставил в моей памяти самый светлый и добрый след. Это был врач-энтузиаст и патриот нашей страны, готовый лететь на помощь в любой уголок Чукотки и в любое время. А сами чукчи, каждый в отдельности и народ в целом, как и представители здешних, других народов, были для него на положении самых близких людей.

Общался с ними он на их языке, который выучил специально, и за это они отвечали ему полной взаимностью.

Мы с ним регулярно вылетали в тот или иной район Чукотки по, известному, наверное, только ему плану. Для меня же все это напоминало полеты «на свободную охоту». Часто мы приземлялись там, где видели всего лишь одного человека, путешествующего на собачьей упряжке.

Мы садились поблизости, я со вторым пилотом выносили на воздух электрический движок, запускали его и подавали электропитание на рентгеновскую установку и электрический калорифер для обогрева темной и теплой палатки, устроенной в самолете.

А два помощника Бориса Потаповича затаскивали в самолет очередного пациента – чукчу. Здесь у него брали на анализы все, что связано с тремя общими для всего здешнего народа болезнями - туберкулезом, сифилисом и трахомой. Здесь же ему делали рентгеноскопию и брали его на учет.

В чукотском стойбище с Борисом Потаповичем Кучеренко. 1962

Я сравнивал его с Миклухой Маклаем, но, по-моему, вклад Бориса Потаповича для спасения целого народа от вымирания был больше.

Однажды, бригаду оленеводов, которую разыскивали по плану того дня, мы обнаружили на вершине сопки, высотой около 600 м. Садиться внизу было бессмысленно, «клиенты» Бориса Потаповича ни за что бы к нам не спустились.

Вершина была двуглавой, и 3-4 чукотские яранги устроились в ложбине между ними. Длина пригодной для посадки диагонали между вершинами была не более 100 м.

Заходил на посадку я, как обычно в подобных случаях, во втором режиме на скорости 80-90 км/час. Кроме того, по величине и направлению сноса, я понял, что здесь дует сильный ветер и что он «работает» на нас. Мы благополучно приземлились, пробежав 50-60 м, и стали напротив центральной яранги. Ветер оказался силой около 20 м/сек.

Как выяснилось, корь побывала и здесь, около половины здешнего населения уже умерла…

Пока врачи возились со своими пациентами, стало темнеть, но главное стих ветер, «помогавший» нам при посадке. А для взлета длины нашей площадки на хватало более, чем явно.

Я решил взлетать, разогнавшись по площадке, насколько позволит ее длина, а полную скорость для отрыва и полета добрать при скольжении вниз по склону, за ее пределами.

Такого я еще не делал и, хоть и был уверен, что все должно получиться, но какие-то сомнения оставались. Ведь при скольжении вниз по склону хвост самолета будет намного выше носа, угол атаки на крыльях будет очень мал и скорость, достаточная для отрыва, может оказаться неприемлемо большой, и весь этот эксперимент, в свою очередь, тоже может окончиться плохо.

Я честно рассказал Борису Потаповичу о своих опасениях и предложил им оставаться здесь до завтра, когда за ними прилетит вертолет. Но тот, посоветовавшись с коллегами, сказал, что они решили оставаться с нами до конца.

…Когда на разбеге за пределами площадки наш самолет резко опустил нос и побежал вниз по склону, а на привычных 100-110 км/час не оторвался от земли, мы пережили несколько неприятных секунд, пока уже при скорости 150-160 км/час, наконец, мы оказались в воздухе.

Однако мне этот «эксперимент» понравился. Я вспомнил, в очередной раз, П. Г. Богданова и подумал, что и он поступил бы так же.

В последующем, этот трюк, для взлета с ограниченных площадок в горах я применял регулярно.

Второй внук Алитета

15 декабря 1962 г. я выполнял полет по срочному санитарному заданию в район горы Двух Цирков с отметкой 1853 м, западнее озера Эльгыгытгин.

Врача и проводника я должен был взять с собой в Усть-Чауне.

Был воскресный день и врач, русский человек, уже с утра, оказался вдребезги пьян. Я боялся сорвать задание. Это навлекло бы на доктора большие неприятности, а то и уголовное дело, если с больным в тундре что-нибудь случится. Светлое время суток было уже очень коротким, времени на раздумье не было, и он упросил меня лететь только с проводником-чукчей.

Мой «навигатор» говорил по-русски вперемешку с чукотскими словами, и я его понимал с большим трудом. Как и многие, другие его коллеги, начиная с высоты 50 – 100 м, он переставал ориентироваться и лететь пришлось невысоко. Пропетляв минут 30 в районе предполагаемого нахождения стоянки оленеводов, мы нашли между гор несколько яранг в довольно узкой, заметенной снегом долине, и сели рядом с ними. В этих случаях, обычно, из яранг выходили люди и сразу же бежали к нам.

Усть-Чаун

Но в этот раз к нам не вышел ни один человек. Это настораживало, и я почувствовал недоброе.

Я отправил нашего проводника на розыски роженицы, которая по расчетам в Усть-Чаунской больнице, должна была в этот день рожать и ради которой мы прилетели.

Мы же, со вторым пилотом Юрой Расторгуевым, вооружившись обрезками жестких, резиновых шлангов, принялись отбивать лед с крыльев самолета. Его мы успели нахватать, войдя пару раз в облачность, которую в сумерках наступившей полярной ночи и не видели.

Между тем, проводник обходил яранги одну за другой и никого не находил. Наконец, от одной из самых дальних, он нам прокричал, что кого-то нашел.

Я отправился туда и заглянул в нее в момент, когда из внутреннего полога яранги, высунулась по пояс совершенно голая чукчанка необыкновенной красоты. Она выбросила на снег, завернутого в оленью шкурку, только что рожденного младенца. Его головка и ножки оказались на снегу, от них шел пар. Мороз был около минус 45 градусов, и я заорал на нее, чтобы она забрала ребенка к себе. Она, нехотя выполнила мое требование и скрылась в пологе.

Тут мы заметили приближающуюся издалека фигуру человека в чукотских одеждах.

Им оказался мощный мужик с одним глазом, которого мы с Юрой между собой тут же окрестили «Циклопом». Проводник его знал и сказал нам, со значением, что это один из внуков Алитета.

Чукотская яранга

Через проводника же мы выяснили, что все население этого стойбища вымерло от непонятной болезни. Остались лишь «Циклоп» и роженица в яранге, его жена. А она категорически отказывается лететь с нами, хочет оставаться здесь и умереть, как все. «Циклоп» же вел себя индифферентно.

Никакие уговоры на нее не действовали. Подошло время прогревать двигатель, и у меня возник план. Я решил напугать ее, что сейчас, всем самолетом въеду в эту ярангу, снесу ее, и силой усажу в кабину.

Через несколько минут, после прогрева движка, я стронулся с места и порулил ко входу в ярангу.

Возле нее я сделал крутой разворот практически вокруг одной, правой лыжи, так, что хвостовой «лыжонок», почти, въехал внутрь. Струя воздуха от винта чуть не подняла ярангу в воздух.

Перепуганная женщина кое как оделась, швырнула ребенка издалека в самолет и забралась туда сама. «Циклоп» полез за ней. По моему требованию он поднял полуголого новорожденного с пола, замотал его в шкурку подходящего размера и уселся рядом с ней.

Нам оставалось взлететь. Пока происходили все эти события, наступила полная темнота.

При посадке я толком не запомнил расположение окружающих гор и направления, откуда мы зашли в эту долинку. С включенными фарами мы разогнались по колее лыж, оставленных в снегу при посадке, и взлетели в обратном посадочном направлении. После отрыва в лучах фар я увидел склон горы впереди и отвернул от него, как оказалось, в наиболее просторную сторону и стал выполнять спираль с набором высоты. Фары то и дело высвечивали препятствия впереди, я отворачивал в сторону их понижения и, в конце концов, мы выбрались выше гор и взяли курс на Певек…

1963 год. По чукотским стойбищам

С первых же дней года полеты по санитарным заданиям в тундру продолжились. Я побывал в самых неожиданных местах. Это были чукотские стойбища в районах Алискерова, Амбарчика, Ильхуна, горы Эльхкаквун, Биллингса, Раучуа, Валькарая, рек Мечег, Кувет, Пегтымель и Кусьвеем, перевала Вьючный и так далее. Наверное, проще сказать, где мы не были.

Частью мы летали с Борисом Потаповичем, частью с другими врачами.

Всюду были видны ужасные последствия эпидемии кори. Казалось, что без помощи нашей авиации и врачей, чукчи бы вымерли полностью. Наши врачи, как могли, помогали им, а особо тяжелых или детей мы вывозили в Певек, на лечение в райбольнице.

Беременных женщин, независимо от срока беременности, мы всегда забирали с собой, еще до этой эпидемии, а теперь тем более.

В Певекском роддоме, если роженица болела заразными болезнями, вроде сифилиса или туберкулеза, новорожденных детей отлучали от матерей, и их выкармливали грудью здоровые женщины, находившиеся там в это время. Кормила грудью их и моя жена, Светлана, дважды рожавшая наших дочерей в Певеке.

За годы полетов «по чукчам», меня во многих местах узнавали и, завидев издалека у самолета, приветствовали на чукотском языке: «Дыма, этык!», и мне это было приятно. А в одном стойбище чукчи даже исполнили танец, под бубен, изображая руками крылья самолета: «Дыма прилетел» …

1963 год. Полеты для геологов

7 января 1963 г., как обычно бывало в начале каждого предыдущего и последующих годов, мы с начальством Чаунского РайГРУ полетели к рыбакам, которые рыбачили примерно в 40 км, на маленьком островке, напротив устья Колымы и Амбарчика.

Найти их островок (насколько помню, он назывался «Глубокий»), в океане среди льдов и торосов, было очень трудно. Перед каждым полетом я старался максимально точно составить представление о направлении и силе ветра по маршруту, делал точный штурманский расчет и уточнял его в полете испытанным способом, по углу сноса проекции

лыж самолета относительно пролетаемой поверхности. А минут за 15 до расчетного времени прилета я уже доставал мощный бинокль…

Рыбаки обитали в землянке, вырытой в песчаном грунте островка, едва выступающего летом из воды. а зимой и вовсе затерянного среди торосов.

Землянка была «оборудована» самодельными, 2-х этажными деревянными нарами, самодельными же столом и табуретками и, практически, не отапливалась.

Рядом, на морском льду, они поддерживали незамерзающими несколько лунок, к которым тянулись подышать рыба и тюлени. Рыбалка

тут заключалась в забрасывании в лунку толстой лески с мощными крючками и выдергивании их, через несколько секунд, с огромными, до полутора метров длиной нельмами. Попадались и жирные чиры, муксуны и другие деликатесные рыбины. Все они, на морозе, за минус 40 градусов, успевали лишь несколько раз вильнуть хвостами и превращались в ледяные статуи.

За какие-нибудь 30-40 минут наш самолет наполнялся примерно 1,5 тоннами рыбы, и мы улетали...

С февраля – марта месяцев, полеты по заявкам РайГРУ, как обычно, активизировались.

В марте мой налет составил, официально, для записи в летной книжке, 120 час. 55 мин, в апреле 119 час.50мин. Но, фактически, примерно столько же я налетал неофициально, вычерчивая в конце каждого месяца свою фамилию из отчетов о рейсе, там, где я был записан проверяющим…

Вместе с развитием нашей РайГРУ расширялась и география полетов.

Туманная

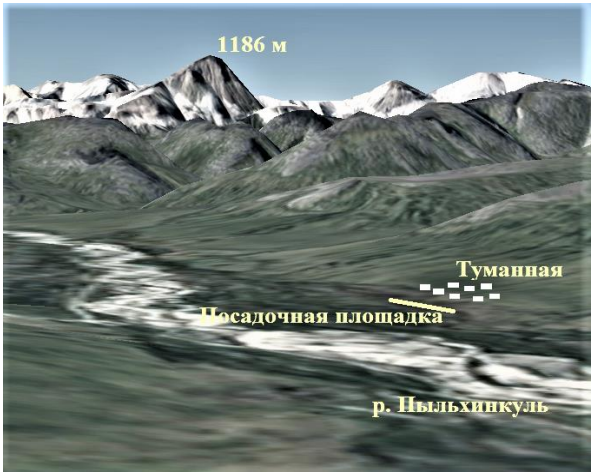
Впервые на Туманной я сел с геологами 25 января 1962 г. Потом 29 и 30 января я завез сюда еще несколько человек и оставшийся инвентарь экспедиции. В феврале сюда начали летать и другие экипажи нашего звена.

Для этой базы геологов была выбрана площадка на берегу заметенной снегом речки Пыльхинкуль, которая начиналась в отрогах горы, отметкой 1135 м. На наших картах гора обозначалась как «Туманная». Ее вершиной был черный, зубчатый венец из отвесных скал, которые

никогда не заметало снегом, и поэтому она была видна в любое время года.

Сначала эту точку мы назвали «Пыльхинкуль», позже, «Туманная», а годы спустя здесь обосновался прииск «Полярный».

Точка оказалась перспективной и нуждалась в расширенных изысканиях. Осенью мы всем звеном стали завозить на Туманную людей и снаряжение не только из Певека, но и со Шмидта. Сюда, морем, за летнюю навигацию завезли основную часть необходимых для экспедиции грузов и лошадей.



Туманная летом

Мой очередной полет в Туманную, 15 ноября 1962 г, с пол-пути проходил на высоте 2400 м, в облаках. Прогноз погоды был хорошим, и я надеялся, что к концу маршрута она улучшится. При подходе к Туманной я снизился до безопасной высоты, но земля внизу так и не появилась.

Пришлось рассчитывать на снижение для выхода на визуальные условия, над Шмидтом, куда от Туманной было 85 км.

Как уже бывало не раз, я тихо «подкрался» к Шмидту таким образом, чтобы не «пересекаться» с утвержденной схемой захода на посадку. Кроме того, я прослушивал эфир и точно знал, что кроме нас в его воздушной зоне никого нет.

Снижаясь по схеме захода, мы вышли на визуальный полет и взяли курс на Туманную. Вдоль берега океана мы долетели до устья реки Пыльхинкуль и повернули вверх по ее течению до третьего, по расчету, притока в нее, справа. Видимость непрерывно ухудшалась, а тут она стала нулевой. Я решил возвращаться в Певек, довернул вправо и приступил к набору высоты.

Через минут 10 полета в сплошном «молоке», я вдруг увидел проплывающую слева черную макушку горы Туманной. Здесь в меня как будто вселился бес: я резко, с большим креном, развернулся вправо на обратный курс и с вертикальной скоростью, до 15 м/сек, устремился вниз, пока там не стало мелькать знакомое русло притока Пыльхинкуля. Над ним я выровнял самолет, погасил скорость и, на бреющем,

продолжил полет. Завидев сквозь снегопад впереди палатки геологов, я сходу прибрал газ, выпустил закрылки и мы приземлились.

В один из первых моментов всей этой эквилибристики я оглянулся назад, где на грузе овса для лошадей сидел перепуганный сопровождающий.

И тут, впервые в жизни, меня пронзила мысль, что все это я проделываю ради перевозки этого ничтожного овса, рискуя не только своей, но и без их согласия, жизнью второго пилота и незнакомого человека в грузовой кабине.

Сели мы сходу, при сильном попутным ветре с метелью и под уклон, с трудом остановили самолет и подрулили к палаткам геологов.

Здесь я услышал такое, что все праведные мысли, возникшие у меня в голове на траверзе горы «Туманная», вмиг улетучились. Еще бы, одна прекрасная геологиня, увидя меня, громко воскликнула:

- «Я же говаорила, что в такую погоду летает только Дима!» Оказалось, все они слышали, как мы прошли над ними, когда уходили на Певек…

А моя летная зрелость, способность рисковать безопасно и обоснованно, были отложены на потом.

Краткосрочный отпуск

С 1 по 10 июня 1963 г. я был в отпуске, который я взял, чтобы отвезти свою 7-месячную дочь, Карину, в Сухуми к родителям. Светлана с этого времени улетала в Магадан для прохождения очередной учебной сессии в здешнем педагогическом институте, куда она перевелась из Сухумского.

Ан-2. Полеты на максимальную дальность

Как я уже говорил выше, капитальный ремонт и трудоемкие формы технического обслуживания наши самолеты Ан-2 проходили в Магадане, на АРЗ-73. Все перегонки самолетов туда и обратно, их приемку и сдачу, а также облеты самолетов после окончания этих работ в Магадане, с первого дня поручали мне.

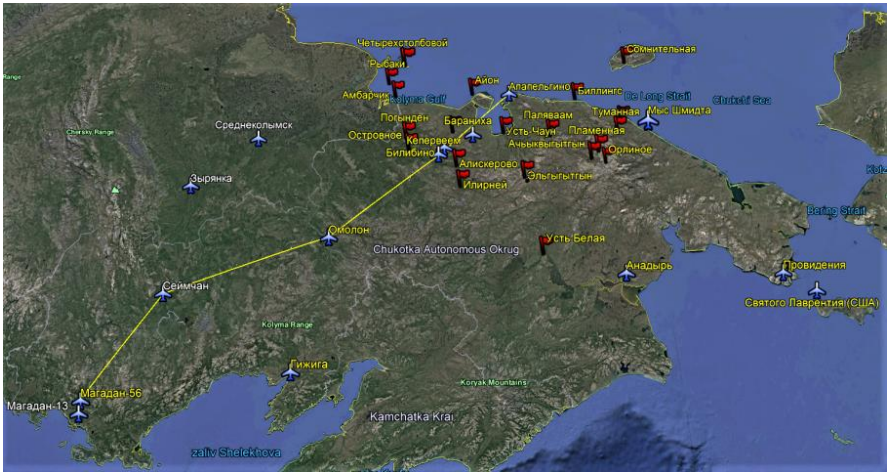
По мере нашего развития и роста парка самолетов, росло и количество перегонок. А я научился всяческим ухищрениям, чтобы выжимать из Ан-2 максимальную беспосадочную дальность полета.

В основном, они основывались на подборе режимов работы двигателя и его систем.

Кроме того, иногда, я перестанавливал на 2-3 градуса вверх и хвостовой стабилизатор самолета. Этот прием я применял и при ожидающемся долгом, беспосадочном полете для нужд геологов.

Так я поступил, например, 5 июля 1963 г. при очередном перегоночном полете в Магадан.

Перед вылетом после перестановки стабилизатора весь перевозимый с нами технический инвентарь весом около 400 кг мы разместили ближе к хвосту. Взлетели мы на Рк 700 мм.рт.ст, вместо 1050, на оборотах 1700 об/мин, вместо 2200. В полете, подбирая режимы двигателя, мне удалось продержаться в воздухе 9 час 25 мин и долететь до Магадана без посадки. Весь путь, через Н. Кресты, Среднеколымск, Зырянку и Сеймчан, составил 1680 км. После посадки, в баках нашего самолета оставалось еще 140-150 л. бензина, как навигационный запас, еще на один час полета.



Не обходилось и без отказов техники. Так, 11 июня того же, 1963 г, при перегонке самолета из Магадана в Певек, между Омолоном и Кепервеем, из-за отказа в топливной системе мы несколько часов летели на ручной подкачке бензина в двигатель насосом-альвеером. Пришлось возвращаться и садиться в Омолоне. С нами летела и техническая бригада, принимавшая самолет с ремонта на АРЗ-73. В «наказание» за плохую приемку, я их же и заставил качать бензин вручную. В воздухе в тот день мы провели 7 час. 35 мин.

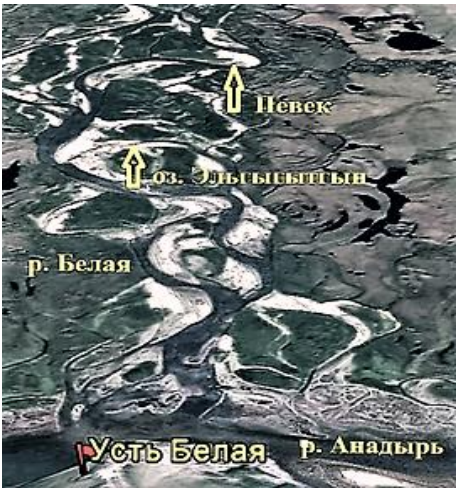
Они провозились на этом самолете 2 дня, но когда 13 июня мы вылетели для продолжения перегонки, мотор снова забарахлил, и мы, опять на насосе-альвеере, кое-как добрались до Баранихи, проведя в воздухе 3 час 55 мин. Здесь наши инжженеры прокопались на самолете еще 2 суток.

Домой, в Певек, мы попали лишь 15 июня.

Мухоморная

20 июня 1963 г, по заявке РайГРУ я полетел в место слияния рек Анадырь и Белая. Здесь была метеостанция и называлась эта точка «Мухоморная». Находилась она недалеко от поселка Усть-Белая.

Сюда, накануне, прилетел наш вертолет Ми-4, чей двигатель АШ-82 работал на авиационном бензине АИ-95. Вертолет должен был выполнить там несколько полетов, на которые у него не хватало заправки. Поэтому мы везли ему 3 бочки бензина общим весом 1150 кг. При этом общий полетный вес самолета пре-вышал нормальный на 450 кг, что вызывало перерасход авиа-бензина.



Усть-Белая, Мухоморная

Расстояние до Мухоморной по прямой через озеро Эльгыгытгин было около 505 км. Летней посадочной площадки там не было. Поэтому там нужно было выполнить 3 полета по кругу, чтобы сбросить эти бочки вертолетчикам. При этом общий налет за этот рейс составил почти 5 часов.

В сочетании с использованием повышенных режимов двигателя это привело к тому, что бензина на обратный путь едва хватило.

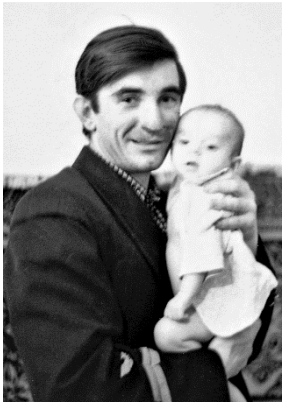
Через год, в августе 1964 г., возникла необходимость подвоза на Мухоморную, для базирующегося там вертолета МИ-4, большого количества бензина в бочках. Поскольку их предстояло сбрасывать, к нам прибыл из Магадана большой авиационный начальник и провел занятия с летным составом по теории и практике сброса грузов с самолетов.

Следуя его «научным» расчетам, бочки должны были сбрасываться с высоты 30 м, чтобы они успели погасить поступательную и не успеть набрать вертикальную скорость падения. Я попытался ему возразить, что 30 м – это слишком высоко. Ибо даже, если сброс делать с неподвижной башни с такой высоты, бочки при ударе о землю расплющатся, и бензин из них пропадет.

Я предложил их сбрасывать с высоты 2-3 м и на минимальной скорости, в воду. Но кончилось тем, что так действовал только я. Остальные прилетали в Мухоморную, «бомбили» ее с 30 м. и улетали.

В итоге, во всех 100% сброшенных бочек, бензина не оставалось ни литра. А в одном случае, бочка попала одним днищем в воду, при этом, вследствие внутреннего гидроудара, второе днище вылетело и выбитый из нее бензин, почти догнал самолет, откуда ее сбросили, и чуть не поджег его.

Для своего «бомбометания» я выбрал длинную, около 400 м, «старицу» - озеро, оставшееся после весеннего половодья, заходил на нее, как на посадку, и по моему сигналу, Юра Екименко сталкивал с высоты 2-3 м. и на скорости 80-90 км/час в воду очередную бочку, из которых ни одна не пострадала.



Юра Екименко

В один из прилетов в Мухоморную, я решил сесть на гладком пляже той же старицы. Все прошло прекрасно. Но когда мы собрались улетать и запустили двигатель, от вибрации самолета колеса шасси зарылись в песок по оси, и мы не могли стронуться с места. Чтобы улететь, пришлось наполовину спустить воздух из пневматиков колес и вытащить самолет вездеходом на твердое место.

Но и этого оказалось мало. При запуске двигателя, от вибрации, самолет «закапывался» в песок снова и снова. Пришлось, с большим риском, запускать двигатель во время буксировки самолета за тягачем. После чего я «добавлял газ» и увеличивал скорость движения, чтобы веревки от тягача ослабли, а вертолетчики, под вращающимся винтом, отвязывали их от стоек шасси.

В итоге, от идеи садиться здесь пришлось отказался и «бомбардировки» Мухоморной продолжились.

Кировоград, Украина. Переучивание на Ил-14

Уже через год работы в Певеке, я начал просить начальство о переучивании на самолет Ил-14. В этот самолет я «влюбился» сразу, как только увидел его в первый раз.

Наконец, после окончания основной части работ, запланированных на 1963 г, мне пообещали эту переподготовку в Кировоградской ШВЛН (Школа высшей летной подготовки). Но до отъезда я должен был закончить подготовку своего звена к полетам в ОЗН (осенне-зимняя навигация) и подготовить себе замену. Весь август, сентябрь и начало октября у меня ушли на тренировочные и проверочные полеты в своем звене в аэродромных и рейсовых условиях.

Тогда же и я сам сдал зачеты и прошел летную проверку на соотвествие 2-му классу пилота ГВФ и 12 ноября 1963 г. приказом

№ 190/л от 16 ноября 1963 г. по МОАГ, мне был присвоен второй класс пилота ГВФ.

15 октября 1963 г я был зачислен в Кировоградскую ШВЛП.

Поскольку в Чаунский ОАО начали поступать самолеты Ил-14, сюда на учебу мы прибыли группой из 4-5 человек, в составе которой были мои вторые пилоты, Гена Албеско и Юра Расторгуев, с которыми я в свое время много летал.

Гена Албеско

Перед отъездом с нами в Магадане провели беседу, во время которой предупредили, чтобы мы в Кировограде вели себя осторожно, в форменной одежде и по одному в городе не ходили и, главное, ни в какие конфликты с местными не вступали. Ибо среди них были в ходу антисоветские и антирусские настроения, а во время войны, 1941-1945 годов они встречали немецкие оккупационные войска «с хлебом-солью».

Мы с Геной Албеско снимали комнату для проживания в домике одного рабочего местного тракторного завода. Жили они очень бедно, и хозяин подворовывал на заводе красную краску, которой красили готовые кузова тракторов и которой он по воскресным дням торговал на местном толчке. По его словам, этой краской на заводе был заполнен целый бассейн, в который эти кузова, прямо со сборочного конвейера, на тросах опускали «с головой». Так что, от его воровства, ущерба государству, практически, не было. Ведь он тащил оттуда, каждый раз, всего лишь 1,5 литра краски, в плоской фляге. Ее он изготовил по форме своего живота и носил под одеждой, под брючным ремнем.

Дочь хозяина, красивая 16-ти летняя девушка, очень просила купить ей модные тогда блестящие резиновые сапожки. Но такой подарок дочери рабочий не мог себе позволить.

Он сам и вся его семья были очень набожными. Однажды, на улице, в гололед он поскользнулся, упал на эту флягу, больно повредив ребро. Он объявил всем дома, что это его бог наказал за воровство…

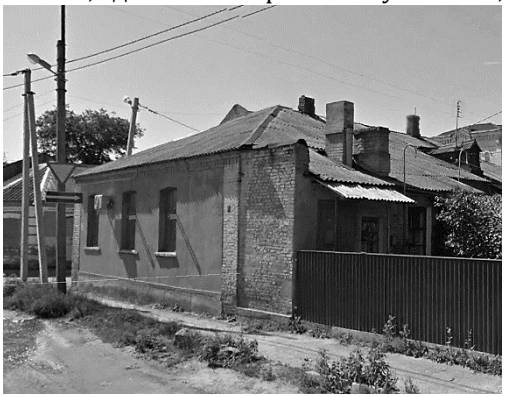
Нам с Геной было очень жаль эту семью. Между собой мы стали говорить, что этим людям, в общем, советскую власть и не за что любить. А дочке хозяина, ко дню рождения, мы подарили те самые резиновые сапожки, о которых она мечтала.

Учеба, обилием технических подробностей, напминала курс Магаданского УТО-23. Даже через 50 лет я детально помню, как на Ил-14 устроены Р-25АМ – электрический регулятор тока, или ДМР-400А –

электрический регулятор напряжения. То же и по конструкции планера самолета, его систем, винтов и двигателей АШ-82Т, каждую часть или деталь которых мы изучали неделями.

Зато осмысленные знания материальной части, аэродинамики и летно-технических характеристик самолета позволили нам твердо и «навечно» запомнить его РЛЭ – Руководство по летной эксплуатации.

На время зимних каникул в школе, где Светлана работала учителем, она приехала ко мне. Мы сняли комнату в другом доме, где и встретили Новый, 1964 год, вместе со всеми нашими земляками с Чукотки. С началом нашей летной практики она улетела в Апапельгино, к своей школе.



Жилой домик в Кировограде

Летную практику мы проходили в Кировограде и по Украине, но основную часть аэродромных полетов прошли в Литве, в Вильнюсе.

После заключительных экзаменов и зачетных полетов мне выдали Свидетельство № 92 в том, что с 15 октября 1963 г по 2 апреля 1964 г, я обучался в Кировоградской школе высшей летной подготовки ГВФ с Заключением: «Считать окончившим Кировоградскую ШВЛН ГВФ по курсу командира корабля Ил-14 для полетов без бортмеханика и без бортрадиста»

Певек, осень 1964 г.

Свидетельство об окончании Кировоградской ШВЛН ГВФ по курсу командира корабля Ил-14 стало моей путевкой в «Большую авиацию». Как говорится, «я спал и видел» уже себя летающим на больших, современных, сложных машинах. Но…

Но дома меня снова ждал маленький Ан-2, очередная, весенняя выброска геологических партий, тренировки и все остальные работы и заботы, которые меня занимали в посленее время до отъезда.

География полетов тоже, почти, не изменилась. Добавились лишь Иультин и Амгуема на Востоке, а также Ангарка и Баимка на Западе, в Билибинском районе. Побывал я на Ан-2 и в Заливе Креста (ныне Эгвекинот), и в Анадыре.

В начале года, в составе Чаунского ОАО, на базе действующих летных подразделений был сформирован 151 ЛО (летный отряд). В составе звена, которым я руководил, к тому времени было более 12 самолетов, достаточных для формирования эскадрильи (по номерам:

23700, 23809, 70872, 47645, 79901, 79921, 33115, 41188, 55603, 33113, 01200, 79940, 79943).

В связи с этим звено было реорганизовано во 2-ю эскадрилью. А меня, 23 июня, приказом № 109/л по МОАГ от того же числа, назначили командиром этой, 2-й эскадрильи, тем самым как бы отодвинув от вожделенного Ил-14.

Почти одновременно с нашими пертурбациями, 27 июля 1964 года, указом Президиума ВС СССР Главное управление Гражданского воздушного флота при СМ СССР было упразднено, а на его базе создано Министерство гражданской авиации СССР (МГА СССР).

Прошла и осень, занятая обычными для этого времени, работами и подготовкой моей эскадрильи к полетам в ОЗН (осенне-зимняя навигация) и, наконец, 13 января 1965 г. приказом по МОАГ № 4/л я был переведен во вторые пилоты самолета Ил-14.

«Дед Архип»

Владимир Витальевич Архипов, он же «Дед Архип», он же «Виталич», перевелся к нам из Иркутска пол-года тому назад. «Дедом» его прозвали за возраст: ему было около 45 лет.

Как и Петр Георгиевич Богданов, В. Архипов стал одним из гланых учителей в моей летной биографии. Летал он смело, непринужденно, предприимчиво и «чисто», не нарушая технических и полетных ограничений самолета. В то же время, он всегда «выжимал» из самолета все, на что тот был способен, по максимуму, оптимизируя буквально каждую минуту и каждый новый режим полета.

В «его руки» я попал в середине марта 1965 г., после прохождения зачетов, (опять!) аэродромных тренировок и бумажных формальностей. Нам с ним полагалась тренировка «на слетанность», а ему самому подошел срок проверки техники пилотирования с правого, инструкторского, сиденья.

В этих целях, с командиром 1-й АЭ Иваном Васильевичем Филиным, мы вылетели на Шмидт, оборудованный курсо-глиссадной системой СП-50. Такое оборудование, в то время, было достаточно «экзотическим» и имелось в нашем управлении еще только в Магадане и Анадыре.

Перед снижением, И. Филин распорядился закрыть стекла кабины перед В. Архиповым шторками «слепого полета». «Дед» пилотировал самолет вручную, с правого сиденья. Было уже темно, но погода была хорошей, и огни ВПП в Шмидте нам стали видны с удаления в 50 км.

В. Архипов четко, без «помарок» вышел «на прямую», снизился и произвел посадку, остановившись строго по оси ВПП.

- «Посадку произвел!» - доложил он диспетчеру.

- «Рулите на перрон по РД № 2. Освобождение ВПП доложите!» - отозвался диспетчер.

Но В. Архипов продолжал оставться на месте.

И. Филин поднял на него голос, требуя продолжения руления. Но тут «Дед» ему ответил, что не видит, куда ему рулить, так как закрыт шторками. И. Филин забыл открыть их, еще в воздухе и, таким образом, посадку «Дед» выполнил «вслепую».

Аэродром "Мыс Шмидта" летом

Дальше «проверять» В. Архипова было бессмысленно, даже неприлично. На перроне я занял левое сиденье, мы с «Дедом» сделали еще пару полетов «по кругу» и, после оформления полетных документов у диспетчеров, улетели в Певек.

Так я оказался в экипаже В. Архипова.

Благодаря тому, что я пришел на Ил-14 с командно-летной работы, я избежал необходимости летать почти 1000 часов с правого сиденья в качестве второго пилота и «сэкономил» около 1,5-2-х лет. С первого же дня на Ил-14 я начал летать с левого, командирского сиденья, в рейсовых условиях, по программе «ввода в строй» командиром корабля - общей продолжительностью 100 летных часов.

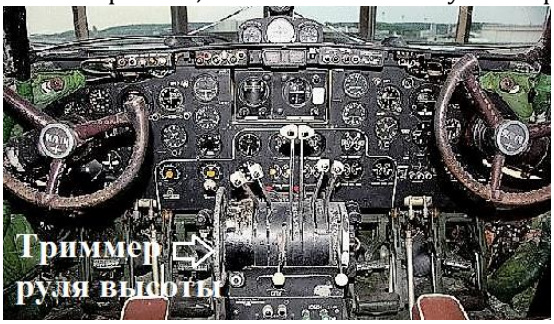
Владимир Витальевич оказался прекрасным инструктором. Он мог не только показать, как надо, но и объяснить, почему со всеми теоретическими обоснованиями. В полете он полностью доверял мне управление самолетом и вмешивался в него только в крайних случаях.

У него была богатая летная биография. До Ил-14 он летал и на Ил-12 и на Ли-2. И побывал во многих переделках.

Однажды, на Ил-12 у него в полете оторвался и улетел вперед воздушный винт...

В другой раз, уже на Ил-14, на взлете, перед подъемом передней ноги, он решил покрутить «на себя» штурвальчик триммера руля высоты. На Ил-14 он находился на центральном пульте, слева, над рукояткой уборки шасси. Бортмеханик это движение руки командира принял за знак «убрать шасси» и потянул эту рукоятку вверх. Шасси начали складываться, а самолет – проседать. Оба воздушных винта «чиркнули» по бетону ВПП, началась сильнейшая тряска двигателей и всего самолета. Тем не менее, он оторвался от земли и продолжил набор высоты со скоростью 0,5 – 1 м/сек. в напралении жилых домов за границей аэропорта. В. Архипову удалось набрать 20-30 м высоты, пролетев в непосредственной близости от этих домов, сделать круг и сесть на той же ВПП, с которой взлетал.

После посадки, на стоянке, на самолет было страшно смотреть: «брюхо», ближе к хвосту, ободрано, все лопасти воздушных винтов частью срезаны, а оставшиеся – загнуты вперед, в «бараний рог»…



Кабина пилотов Ил-14. Центральный пульт

Все это происходило на старом аэродроме в Казани на глазах тогдашнего начальника ГУ ГВФ, маршала С. Ф. Жаворонкова. После посадки В. Архипова вызвали к нему, и маршал тут же, по-военному, четко, «сурово, но справедливо», провел «разбор его полета»:

- «За то, что ты сотворил с самолетом, тебя повесить мало! Но за то, что ты справился со всем этим и никого не убил, тебя нужно награждать орденом! Будем считать – ничья.

А теперь, пошел вон, чтобы я тебя больше не видел и о тебе больше не слышал!»

Этот вердикт оказался таким весомым и окончательным, что В. Архипову по этому происшествию даже не пришлось писать объяснительных записок.

Но уроки из этого случая он извлек и поделился ими со мной. Главный урок: никаких команд экипажу в кабине жестами, все команды отдавать в словесной форме, громко и четко. При этом, сначала называть систему или объект приказа, а потом действие, которое с ними нужно совершить.

Например: «Шасси, выпустить», «Закрылки, убрать» и так далее.

Но, как говорится, и на солнце бвают пятна. Были они и на образе В. Архипова.

Во-первых он был до смешного суеверным, а иногда и мнительным..

Суеверия «Деда Архипа»

В марте 1964 г, по всему «Аэрофлоту», для пассажирских Ил-14, ввели бортпроводниц, «стюардесс». До этого их обязанности вывполняли бортрадисты.

Однажды с «Дедом», мы выполняли пассажирский рейс в Магадан. В кабину вошла наша молоденькая стюардесса, Верочка, только что окончившая специальные курсы в Магаданском УТО-23.

Она была дочерью уважаемой всеми начальницы нашего почтового отделения в Апапельгино. Здесь она родилась, росла и ходила в школу у всего аэропорта на глазах.

Верочка вошла к нам в кабину и, улыбаясь, задала вопрос, как ее учили:

- «Товарищ командир, какое будет расчетное время прибытия в Магадан?»

В. Архипова, от возмущения, перевернуло в сиденьи влево на 90 градусов. Глядя на Верочку он заорал:

- «Вон из кабины! Дура…»- и так далее, уже нецензурно…

Верочка расплакалась и, вся в слезах, ничего не понимая, вылетела в пассажирский салон.

Наш бортрадист, он же и бывший, по совместительству, стюард Леха Петров вышел за ней следом.

Через несколько минут, Верочка, снова улыбаясь, вошла к нам в кабину и обратилась с тем же вопросом, но в приемлемой для «Деда» форме:

- «Товарищ командир, а если мы долетим до Магадана, то сколько будет часов?».

- «Ну вот, другое дело. А то расчетное время, расчетное время. Дима, – обращаясь ко мне, – ответь ей».

Самолет Ил-14 в полярной «ливрее»

11 апреля 1964 г. нашему экипажу предложили выполнить пассажирский рейс в Магадан. В. Архипов категорически отказывался лететь, мотивируя тем, что если мы до 13 числа не успеем вернуться, у нас будут некие неприятности. Но я, как убежденный материалист, уговорил его и мы полетели.

К прилету в Магадан, основной аэропорт на 56-м км. Закрылся, и мы были вынуждены сесть на 13-м км. А перелететь на 56-й км, из-за погоды, нам удалось лишь рано утром 13 апреля.

Вылетали мы оттуда еще до восхода солнца, с включенными АНО, аэронавигационными огнями. Весь перелет состоял из сплошных маневров выхода из зоны Магадана-13, подхода и захода на посадку в Магадане-56. После посадки, наш самолет поставили на дальней стоянке, в 1,5 км. от АДП (аэродромный диспетчерский пункт). Тут же к самолету подошел топливозапрашик, а сразу после заправки, к нему подвезли и пассажиров.

В. Архипов, все ждал, что вот-вот у нас начнутся проблемы «13 числа», но все проходило гладко.

Мы подписали в АДП разрешение на вылет и направились пешком к самолету.

После запуска двигателей и запроса на руление к началу ВПП, диспетчер вдруг потребовал, чтобы мы выключили двигатели и чтобы командир корабля явился в АДП.

- «Началось!» - объявил В. Архипов.

Я спросил, идти ли мне с ним.

- «А как же! Пойдем, посмотришь, как в Аэрофлоте издеваются (нецензурно) над командирами!» - ответил тот, - «Привыкай, это тоже входит в программу ввода в строй!»

В АДП нам сообщили, что у РП, руководителя полетов, имеются претензии к нам по утреннему перелету с Магадана-13-км. Чтобы не нервировать «Деда», переговоры здесь я взял на себя.

Мы с ним проанализировали, казалось, каждую секунду того полета, но придумать себе повод для придирок так и не смогли. А все мои попытки, каким-то образом, узнать причину претензий к нам от РП оставались без результата. Сам он к нам не являлся до тех пор, пока я не пригрозил позвонить в управление И. С. Мазину. Тут РП спустился с вышки и сказал, что мы утром допустили нарушение, совершив посадку, уже после восхода солнца, с включенными АНО. Я ответил, что нарушением было бы лететь ночью с выключенными огнями, а днем они только повышают безопасность полетов.

Аэровокзал и "башня" в Магадане-56

- «Вся страна экономит электричество, а вы его включаете и днем!» - отвечал РП.

Я не поверил своим ушам и предложил ему сделать запись об этом в нашем Задании на полет и выпустить нас. Но и после этого наши препирательства продолжились. РП, опасаясь какого-то подвоха с моей стороны, записи в нашем полетном задании не производил и тянул время.

Лишь через 2 часа, после долгих нервотрепок, нам удалось «унести ноги» из Магадана. Все это время «Дед» то и дело проклинал это чертово 13 число.

В Сеймчане в наш самолет села комиссия Магаданского управления для проверки готовности ЧОАО к весенне-летней навигации. В. Архипов и это отнес к козням 13-го числа. Я с трудом его успокоил, что вся комиссия – «свои люди». Они уже много раз бывали у нас, в Певеке. А с И. С. Мазиным – председателем комиссии, я даже летал несколько раз

на Ан-2. Но на В. Архипова мои доводы не действовали. Он, даже, едва не объявил задержку нашего рейса до завтра.

Наконец мы вылетели. На высоте 600 м, а разрешалось с 200 м, я включил автопилот, достал штурманский бортжурнал и приготовился внести в него наши взлетные данные.

Внезапно произошел сильный продольный рывок, спереди – назад, одновременно самолет развернуло вправо так, что на какое-то мгновение он оказался левым крылом вперед. И я, и «Дед» ухватились за штурвалы, но самолет снова стал «по полету» и продолжал лететь «носом вперед», как ни в чем ни бывало.

Открылась дверь и к нам в кабину заглянул перепуганный флаг-штурман управления, Анатолий Глазов.

- «Что случилось?»

- «Черт его знает, наверное в автопилоте сорвался с оси гироскоп. Буду дальше «крутить вручную», - ответил я и уже до самого Певека пилотировал самолет без автопилота.

- «Видишь и ты поминаешь черта. Будь осторожнее, 13-е число еще не кончилось!» - не то в шутку, не то всерьез заметил В. Архипов.

- «А что еще может быть? Осталось сделать только одну посадку в Певеке. Может быть возьмет и лопнет одно колесо на передней ноге? Или сразу два колеса на основной ноге? Но так же не бывает, столько проблем в один день?» - сказал я.

- «Молчи, дай долететь до дома спокойно!» - ответил В. Архипов.

В Певеке я произвел одну из лучших посадок в жизни, Момента касания ВПП никто не почувствовал.

Но стоило передней ноге опуститься вниз, как под нами возникли тряска и грохот, а нас в кабине стало бросать из стороны в сторону: лопнуло переднее колесо!

- «Видал?» - только и сказал «Дед Архип».

Больше мы с ним по 13-м числам не летали.

«Дед Архип» – супервайзер

В 1986 г. по решению Министра гражданской авиации СССР Б. П. Бугаев, для того, чтобы я набрался опыта, меня оформили командиром корабля Ил-86 во Внуковском авиапредприятии.

– «Пусть полетает с русскими ребятами, «руку набьет!» – при мне распорядился он в Управление кадров МГА.

Армянское управление ГА тогда готовилось к приему на эксплуатацию 350-местных Ил-86, в те времена – флагмана Аэрофлота СССР.

А я, в свою очередь, попросил Внуковское начальство, чтобы меня планировали на короткие рейсы, с тем, чтобы за минимальное летное время у меня было побольше посадок. В основном, это были рейсы

в Сухуми, МинВоды, Сочи и Симферополь и лишь изредка на более длинные маршруты.

Однажды, в конце лета, я прилетел в Симферополь, где только что сдали в эксплуатацию новую ВПП. Маршрут руления от нее до аэровокзала был длинным, а у Ил-86 на земле была проблема, связанная с перегревом колес шасси.

Даже при выключенных боковых двигателях и на «малом газу» двух, работающих, этот самолет на земле, постоянно разгонялся и его нужно было подтормаживать. При этом грелись тормоза и нужно было останавливаться с включенными вентиляторами колес, пока их температура не понизится ниже 180 градусов. В результате руление после посадки, особенно летом, растягивалось на 20 и более минут.

«Следуй за мной» – «Follow me»

В этот день нас ожидал приятный сюрприз. Автомобиль, с надписью «СЛЕДУЙ ЗА МНОЙ», ехал перед нами на скорости, не ниже 60 км/час, и мы почти не пользовались тормозами.

В результате, мы зарулили на стоянку перед аэровокзалом без остановок и не позже 10 минут после посадки, После выключения двигателей, я решил поблагодарить водителя машины «супервайзера»:

- «Машинка, спасибо за руление!»

- «Дима, ты?» - ответила «Машинка» невероятно знакомым голосом.

Я вышел на перрон и обнаружил там, выходящего из нее, Владимира Витальевича Архипова.

Радость нашей встречи была беспредельной. Целый час до вылета вспоминали мы нашу чукотскую эпопею и северных друзей. Вспомнили, как будучи однажды пролетом в Омске, съездили в центр города и посетили памятник его отцу – Архипову Виталию Владимировичу, к которому мы, тогда, в день его рождения, привезли и возложили цветы.

Он рассказал о своем житье-бытье здесь, в Крыму. Как он умудряется жить на пенсию и свою мизерную зарплату в аэропорту. И как он приспособил к своему старенькому «Москвичу», вместо двигателя, электрический стартер от мощного грузовика-самосвала КРАЗ-а, а колеса от боевого самолета-истребителя МиГ-15 вместо автомобильных, заводских…

Я слушал Виталича и думал про себя:

- «Разве так должен жить человек, пролетавший всю жизнь?»

Я – командир корабля Ил-14

8 июня 1965 г, вышел приказ МОАГ № 269, которым мне были разрешены полеты командиром корабля на Ил-14 днем по минимуму погоды № 2. Этот приказ установил для меня, как тогда было принято указывать в полетной и диспетчерской документации, погодный минимум 2/0.

9 июня я уже выполнил свой первый самостоятельный полет на грузовом Ил-14.

Это был рейс в Сеймчан через Омолон.

Настроение у меня и членов экипажа было праздничным, погода солнечной и малооблачной. В Певеке по возвращении нас встречали друзья из летного отряда….

Запись в пилотском свидетельстве о моем погодном минимуме 2/0, означала, что я имею право летать только днем и только с грузом, при самом высоком на то время минимуме погоды. Далее шли, по мере продвижения в программах подготовки пилотов тех лет, усложнение метеорологических условий и времени суток, в которых командирам кораблей разрешали летать. В порядке роста они обозначались как 2/0, затем шли минимумы 2/2, 1/2 и самый высший 1/1.

Но в те времена, в телеграмме о вылете того, или иного самолета в аэропорт назначения, помимо минимума, например, 1/1, указывалась и фамилия командира корабля. С ее учетом, руководители полетов (РП) и решали принимать самолет в особо сложных условиях, или не принимать.

Бывали случаи, когда несколько бортов, с минимумом 1/1, одновременно просились на посадку, но РП принимал только тех, чьим командирам доверял.

О моем продвижении в летной карьере командира корабля можно судить по сохранившимся записям в моих пилотских свидетельствах тех лет.

22 ноября 1965 г. приказом командира 151 АО. Н. Маслова мне были разрешены полеты командиром корабля на Ил-14 днем по минимуму погоды № 1.

22 ноября 1965 г. приказом командира 151 АО, Н. Маслова разрешены полеты командиром корабля на Ил-14 ночью по минимуму погоды № 2.

И наконец, 28 сентября 1967 г. приказом МУГА № 310, за подписью И. Мазина, мне были разрешены полеты командиром корабля на Ил-14 ночью по минимуму погоды № 1.

Таким образом мой погодный минимум в задании на полет и во всех диспетчерских документах и телеграммах стал обозначаться, как 1/1, а я сам стал полноправным командиром корабля.

Анна Нутетегрыне. «Горный эффект»

Воскресным утром, 28 мая 1967 г, я выполнял очередной рейс по расписанию в Анадырь, с посадками в Шмидте и Заливе Креста. Рейс был объявлен, как подконтрольный, по литеру «А», так как с нами летела Анна Дмитриевна Нутетегрыне – член Президиума Верховного Совета СССР, возглавляемого А.И. Микояном.

Анна Нутэтэгрынэ

С 1 июня я уходил в отпуск на все лето и настроился на легкую «воскресную воздушную прогулку» туда и обратно.

Погода в Певеке была солнечная и тихая. Такая же она прогнозировалась по маршруту и в аэропортах посадки.

Но действительность оказалась совершенно противоположной.

В Шмидте, буквально перед заходом на посадку, повалил снег и начался сильнейший ветер с метелью. Видимость упала, официально до 800 м, а фактически, оказалась не более 300 м. От болтанки, вызванной порывистым ветром, самолет швыряло во всех направлениях. Я уже готовился вернуться в Певек, но с высоты 50 м ВПП стала четко просматриваться, и я сел.

Аэропорт Залив Креста

После вылета на Залив Креста полет проходил над верхней кромкой облаков, на эшелоне 2400 м, при безопасной высоте 2150 м.

Аэродром располагался на берегу узкой, шириной всего в 2 – 3 км бухты, похожей на норвежский фьорд, окруженной горами, высотой до 1400-1500 м. Единственным средством радионавигации здесь была ОПРС - отдельная приводная радиостанции.

После пролета ОПРС, согласно схемы захода на посадку, в течение 6 минут мы летели без снижения с курсом, обратным посадочному. За это время наш самолет, как мы предполагали, должен был выйти за береговую черту открытого моря. Считая, что

все высотные препятствия уже остались позади, с тем же курсом мы начали снижение до высоты 600 м.

На этой высоте, уже над морем, мы должны были выйти на визуальный полет. Затем, при видимости моря и земных ориентиров, нужно было развернуться на 180 градусов и, продолжая снижение, войти в бухту. На ее левом берегу находилась ВПП, на которую мы и собирались произвести посадку.

Но реальность оказалась иной.

С высоты 2100-2200 м мы вошли в облака. На лобовых стеклах кабины образовался лед, с которым их электрический обогрев не справлялся, и видимости вперед не стало.

На высоте 900-950 м самолет вдруг начало трясти, как при полете на очень малой высоте, в зоне «воздушной подушки». Меня охватила тревога. Посмотрев влево – вниз, я вдруг увидел мелькающие рядом черные скалы и камни. Я моментально перевел самолет в набор высоты, а двигатели – на взлетный режим. И до тех пор, пока мы не выскочили за облака вверх, чувство тревоги нас не покидало.

Между тем, стрелки обоих наших радиокомпасов АРК-5, которые только что уверенно показывали, что ОПРС аэродрома находится сзади, вдруг «задумчиво» поколебавшись, повернулись вперед!

«То есть, мы этот ОПРС и не пролетали. «Горный эффект», наши АРК-5 приняли отраженный горами сигнал за истинный» - решил я, - «это был ложный пролет».

Пока я так думал, радиокомпасы еще дважды поменяли свои показания на противоположные.

Я связался с диспетчером и попросил его выйти с микрофоном на балкон его «вышки». Когда он это сделал, я спросил, слышит ли он гул наших двигателей. Диспетчер ответил, что слышит наши моторы далеко на севере, откуда, со стороны Шмидта, мы и подходили к Заливу Креста.

Я попросил диспетчера оставаться там же, пока он не услышит нас над головой. Когда он наконец, это подтвердил, я пару раз перевел винты на малый шаг и обратно и спросил его, что он слышит. Диспетчер ответил, что наши двигатели два раза резко меняли тон своей работы.

Одновременно с этим радиокомпасы еще раз показали пролет ОПРС аэродрома.

«Ну, теперь уже все точно», - решил я и мы приступили к заходу и снижению по схеме.

После посадки я потребовал у диспетчера «Журнал замечаний командиров кораблей» - был такой очень полезный журнал в каждом АДП по всему СССР. На его очередной, свободной странице, я сделал запись о наблюдавшемся во время моей посадки явлении «горного эффекта», вызвавшем ложную индикацию пролета ОПРС аэропорта, с предложением срочно установить здесь УКВ-радиопеленгатор.

В заключении я написал, что «В противном случае здесь может быть авиакатастрофа».

По прилету в Анадырь, Анна Нутетегрыне поблагодарила за полет и сказав, что почувствовала что-то неладное при посадке в Заливе Креста, спросила в чем было дело. Я ей рассказал о случившемся и моей записи об этом в «Журнале».

Она пообещала поговорить обо всем этом с руководством Магаданского управления, и мы расстались.

А я, через пару дней, с супругой и дочерью улетел в отпуск.

Отдохнув в Евпатории, мы все перелетели в Сухуми.

Сюда к нам из Сочи приехали повидаться несколько наших друзей, пилотов, находившихся там по профсоюзным путевкам. Они рассказали, что вскоре после нашего отлета из Певека в Заливе Креста разбился Анадырский Ил-14, в котором погиб мой товарищ по летному училищу Юра Иванушкин…

По возвращении из отпуска, во время очередного рейса в Анадырь, я попросил диспетчера показать мне тот злополучный Журнал. Оказалось, что страница, на которой я делал запись 28 мая и еще одна, лежащая под ней, были вырваны. И это при том, что Журнал был прошнурован, а все страницы в нем, пронумерованы. Но в аэропорту уже был установлен новенький УКВ-радиопеленгатор.

Тогда же мне довелось даже побеседовать с одним из выживших пассажиров Ю. Иванушкина, жителя Эквекинота. Он рассказал мне, как после страшного удара потерял сознание, а когда пришел в себя с сыном, сидевшим рядом и тоже оставшимся в живых, увидел звездное небо в проломе разорванного на части фюзеляжа самолета…

Через много лет И. Мазин поведал мне обстоятельства гибели Юры Иванушкина. С ним в точности повторилось вся история с «горным эффектом», что случилась и с нами 28 мая.

Он рассказал и о судьбе моей записи в Журнале замечаний: они вырвали из него всю страницу с нею «с мясом, пока ее не увидел прокурор» …

Мыс Шмидта, «Родненький» и белые медведи

В четверг, 31 августа 1967 г, в канун начала нового учебного года в местной школе, где Светлана работала учительницей, мы с нею прилетели в Апапельгино с «материка», из отпуска.

На перроне, куда зарулил рейсовый Ил-14, которым мы прилетели из Магадана, нас встретил готовый к вылету на Шмидт экипаж и несколько знакомых мне человек из руководства РайГРУ (Районное геолого-разведочное управление), а с ними и начальник аэропорта Певек.

Такое внимание к моей персоне было вызвано необходимостью срочно лететь на Мыс Шмидта с каким-то ценным дизель-генератором для тамошних геологов, а погода на Шмидте была плохой, и никто из наличных экипажей лететь туда не имел права. Начальник аэропорта просил меня выполнить этот полет с поджидавшими в стороне вторым пилотом и остальным экипажем. Я попросил дать мне возможность съездить домой и переодеться по-зимнему, так как в Сухуми, откуда мы прилетели, было под 30 градусов тепла, а Певеке уже был мороз за минус 30.

Аэропорт «Мыс Шмидта» КДП

Экипаж меня уверил, что у них к вылету все готово и мне придется лишь перебежать 30 метров из самолета в самолет. Пришлось согласиться.

Погода на Шмидте и в самом деле оказалась сложной: низкая облачность, переходящая в приземном слое в низовую метель, плохая видимость и сильный встречно-боковой ветер, до 15-20 метров в секунду, вызывавший такую болтанку, что я беспокоился за надежность крепления нашего груза, весившего около 3-х тонн.

После посадки, перед разгрузкой самолета. ветер усилился за ограничения для открытия грузовых дверей. Началась возня с попытками их фиксации, перемещением груза к порогу и спуском его на землю Она продолжалась около 2-х часов.

Все это время, в своей «курортной» одежде, я замерзал в неотапливаемой пилотской кабине.

Между тем ветер усилился до 35 м/сек при предельно допустимых для полетов Ил-14 28 м/сек, а температура воздуха упала до минус 35 градусов. Метель усилилась, а видимость упала буквально до 10-15 м. Разгрузку самолета прекратили, а наш вылет перенесли на завтра...

В гостинице, опасаясь отморожения и ампутации своих посиневших ног, я стал, как учили, втыкать в них иголки и впал в отчаяние, так как не чувствовал этих уколов. Однако, через час интенсивных растираний водкой, жизнь стала возвращаться в мои конечности, и они начали нестерпимо болеть. Но эта боль радовала: ноги спасены.

Здесь мы провели долгих 7 дней. Все это время мела пурга и нашу 2-х этажную гостиницу замело с крышей, равно как и столовую, до которой было около 30-40 м и куда мы ходили в снежном туннеле.

В столовской кухне жили 2 белых медвежонка, ростом чуть больше 1 м. Их мать, огромную, 3-х метровую медведицу убили охотники, а медвежат пожалели и привезли в эту столовую, где они питались объедками с кухни. Мы развлекались с ними, угощая их конфетами, ирисками, которые застревали у медвежат между зубами, а они никак не могли достать их оттуда своими когтями и забавно, недовольно визжали.

Но главным развлечением для нас стал сопровождающий груза из Певека, которого поселили с нами и который всю эту неделю играл на всех подручных музыкальных инструментах, включая гостиничный рояль, пел, декламировал стихи и непрерывно «травил» анекдоты. Ко всем окружающим он обращался словом «Родненький», за что и мы прозвали его так же.

Когда наконец ветер стих, понадобилось еще более суток, чтобы раскопать из-под снега здание аэропорта Мыс Шмидта. От нашего самолета торчал из снега лишь киль. На его «раскопки», разгрузку и подготовку к полету ушло 2 дня, которые я пережидал в гостинице, в то время, как экипаж возился с ним на аэродроме с местными техниками с утра и до ночи.

Еще одно приключение нас ожидало, когда мы возвращались домой. В полете выяснилось, что на самолете не прочистили от снега и не продули горячим воздухом ВВР – воздухо-воздушный радиатор, через который забортный воздух попадает в кабину самолета, предварительно нагревшись выхлопными газами двигателей. Я снова отчаянно замерз и снова боялся отморозить ноги. Но, примерно, через час полета, ВВР вдруг «прорвало» и из патрубков в кабине стало дуть горячим воздухом. Все пилотажные и навигационные приборы и остекление кабины немедленно покрылись толстым слоем инея. Нам, чтобы не потерять пространственной ориентировки, пришлось соскребать его хотя бы с авиагоризонтов. Условия полета нормализовались лишь минут за 10 до посадки…

Противообледенительная обработка Ил-14 перед вылетом в Магадане

На перроне аэропорта нас поджидали четверо чекистов, которые при нас, ничего не понимающих, арестовали «Родненького» и надели

ему наручники. Оказалось, под его русской фамилией и именем был опознан офицер СС гитлеровского рейха. В послевоенных архивах, были найдены документальные кадры, где он собственноручно расстреливал наших военнопленных под Краснодаром и все эти годы скрывался в наших краях. Вот тебе и «Родненький», говорили мы между собой...

Случилось так, что через год с небольшим мне довелось вывозить оставшихся на Шмидте медвежат, выросших за это время в 2-х метровых хищников, в Певек. Для этого, в грузовом Ил-14 была сооружена из деревянных досок большая клетка, в которой они покорно перенесли свое воздушное путешествие. Через день – другой их должны были отправить дальше, в один из московских зверинцев.

В Апапельгино их приковали железными цепями к электрическому столбу, напротив нашего штаба. Весь поселок, в особенности те, кто по роду работы его не покидал месяцами и годами, устремились сюда. чтобы сфотографироваться с белыми медведями.

Решил сфотографироваться и наш начальник штаба, Виктор Перелыгин.

- «Ну, Миша, ну, Миша!» - ласково бормотал он, протягивая к ближнему медведю конфеты.

- «Ближе, еще ближе!» - просил его один из наших фотографов, стараясь эффектно разместить Перелыгина с медведями в видоискателе камеры.

Никто не обращал внимания, что цепь, на которой сидел этот мишка, выбрана не полностью. Вдруг от поднялся на задние лапы, а одной передней махнул в Перелыгина так, что тот едва успел отшатнуться и спасти лицо. Но медведь зацепил когтями его за галстук и разорвал ему сверху – вниз всю одежду, включая исподнее белье и трусы, таким образом, что Перелыгин оказался спереди абсолютно голым! Тем самым он развеселил всю окружающую публику и попал в «повестку дня» всех веселых историй в Апапельгино на годы вперед.

Николай Васильевич Кирсанов

Роль Николая Васильевича Кирсанова в моей жизни была огромной. От него не только напрямую зависела моя летная биография в ее начале, но в гораздо большей степени он повлиял на нее косвенно, став для меня примером для подражания на всю жизнь.

Как командир УТО-23 – учебно-тренировочного отряда он принимал непосредственное участие в обучении летному делу и повышению уровня профессиональной подготовки каждого пилота во всех подразделениях Магаданского управления. Он не только и не столько обучал в УТО и в классе, или проверял и требовал как авиационный начальник, сколько своим личным примером, в кабине самолета, побуждал каждого подтягиваться поближе к его качествам пилота и человека.

Через него росла и моя летная квалификация. Я начинал в 1958 г. летать в Магаданском управлении пилотом четвертого класса, затем третьего, второго, а приказом № 74/л от 23 октября 1969 г. мне, уже был присвоен первый класс пилота Гражданской авиации. И ко всем этим важнейшим для меня, этапным событиям, он имел самое непосредственное отношение.

Выше я уже рассказывал, как он организовал вылет нашего аварийного Ан-2 с места вынужденной посадки в якутской тайге и как лично завел самолет на посадку в Охотске, куда мы перелетели в сложнейших погодных условиях.

Его роль и значение в развитии летной службы управления не ограничивались только обучением летному мастерству пилотов и поддержанию высоких стандартов в технике пилотирования. Он лично организовывал и проводил летно-технические конференции, разборы по результатам межсезонных проверок подразделений и предприятий на местах, по случаям опасных предпосылок к летным происшествиям и различным случаям нарушений безопасности полетов.

Разборы под его руководством всегда проходили содержательно и интересно. Он делал так, что в них участвовали и все присутствующие.

Так, Н. В. Кирсанов проводил у нас разбор по итогам расследования причин аварии 3 декабря 1963 г. самолета Ли-2 Ж.Шишкина в Певеке. Ее основной причиной была признана попытка взлета на самолете, плохо очищенном от снега и льда при его подготовке к полету.

Н. В. Кирсанов, в своем выступлении, обосновал необходимость отрыва от земли на взлете с некоторым запасом скорости и, чтобы этот тезис запомнился, вдруг задал вопрос залу:

- «Итак, какова основная задача пилота на взлете?»

Зная, что у Н. В. Кирсанова, почти все вопросы с подвохом, никто не торопился с ответом. Тогда он сам начал поднимать то одного, то другого из наших пилотов. Те начали говорить, один о необходимости «дать газ» и «разогнать скорость», другой - «выдерживать направление на разбеге», третий - на расчетной скорости «поднять нос самолета» и так далее.

Вдруг он поднял с места и меня:

- «Ну а ты, профессор, что скажешь?»

«Профессором» он меня обзывал еще со времени моей первой учебы в УТО на Ан-2 в 1958 г.

Я поднялся и сказал, что выступавшие до меня уже перечислили все элементы взлета и мне добавить к сказанному нечего.

- «Эх ты, а еще профессор! Запомните: основная задача пилота на взлете не давать самолету взлететь! Вот вам и «ПАРАДОКС!» - сказал он при общем оживлении в зале. И продолжил:

- «А теперь скажите, какова основная задача пилота на посадке?»

Все, хором, закричали:

- «Не дать самолету сесть!»

- «О! Вот вам и второй «ПАРАДОСК!» - заключил он, под общий хохот.

А я при этом слове вспомнил знаменитую «СИБУРДАНАЦИЮ» П. Г. Богданова, моего первого учителя на самолетах Ан-2.

Н. В. Кирсанов без моторов

Поздней осенью 1965 г. группа командиров кораблей Ил-14, в том числе и я, должны были пройти проверку техники пилотирования у Н. В. Кирсанова, в Магадане, в аэродромных условиях.

Упор при проверке делался на заходы на посадку под шторками на аэродром Магадан-56 км, и нашему соответствию присвоенным минимумам погоды. При полетах под шторками Н. В. Кирсанов зашторивал всю кабину и слева, и справа, так что никому из кабины не было видно ничего.

Проверялись также правильность наших действий при отказе одного двигателя и умение зайти на посадку под шторками, с отказавшим двигателем.

Я отлетал четко свою часть программы и уступил левое кресло командиру корабля Виктору С., а сам остался в кабине и наблюдал, как летает Виктор.

В зоне, на высоте 2400 м, в районе аэродрома Н. В. Кирсанов выключил левый двигатель. Виктор подал бортмеханику ошибочную команду:

- «Правому флюгер, левому номинал!».

В случае выполнения этой команды, самолет оставался без обоих двигателей, так как левый был уже выключен и вращаясь от встречного потока воздуха, создавал большой, левый разворачивающий момент, затрудняя пилотирование. Флюгировать нужно было именно этот, левый двигатель, но Виктор ошибся. Бортмеханик протянул руку к правой кнопке КФЛ, но на нее не нажимал, ожидая, что Виктор разберется и отменит свою команду.

В этом месте Н. В. Кирсанов потребовал, чтобы бортмеханик точно выполнил команду командира. Тот нажал на правую кнопку КФЛ, двигатель завфлюгировался, остался только авторотирующий левый, который, чтобы не мешать полету, тоже был зафлюгирован.

Наступила жуткая тишина. Был слышен лишь шум встречного потока воздуха за бортом кабины.

Н. В. Кирсанов обратился к Виктору С. (непечатные слова опускаю):

- Ну и что теперь ты, такой сякой, будешь делать? Сзади люди сидят. Заплатили деньги, чтобы попасть в твой самолет, а ты? А ты даже курс полета держать не можешь! То у тебя правый крен, то левый! Ну-ка пой вслух, «курс – крен, курс – крен»!

Я посмотрел на Виктора. У него с кончика носа и подбородка капал пот, и он действительно запел:

- «Курс – крен, курс – крен»!

Аэродром Магадан – 56 км.

За бортом было минус 35 градусов. «Масло в винтах, при этой температуре, замерзнет через 3 минуты, и их станет невозможно вывести из флюгера. Тогда нам всем будет конец, а эти двое заняты разбором полета, который еще и не окончился!» - подумал я и обратился к Н. В. Кирсанову:

- «Товарищ командир, пора винты выводить из флюгера! Прошло уже 2 минуты, а согласно РЛЭ, при минус 35 допускается 3 минуты, через 30-40 секунд это уже будет невозможно!»

- «А ты что в кабине делаешь? Не лезь не в свои дела, иди в салон и жди!» - потребовал он.

Тем временем самолет, быстро снижался, но куда? Все стекла кабины закрыты черными шторками и за ними ничего не видно. А я среди всех вращающихся на приборных досках стрелках, как под гипнозом, видел только «разматывающийся» вниз высотомер и вариометр, показывающий «спуск» с вертикальной скоростью 15-16 м/сек.

Меня начали охватывать тревожные мысли, а наш командир все продолжал и продолжал «воспитывать» Виктора, который уже явно был в ступоре и лишь пел свое:

- «Курс – крен, курс – крен»!

Наконец, на высоте около 1500 м, Н. В. Кирсанов взялся за штурвал и начал выполнять какие-то маневры. Стрелки радиокомпасов, курса полета и курсоглиссадной системы СП-50 пришли в движение и стали стремительно собираться «в кучку». Наконец мы вышли на посадочный курс, но стрелка глиссады залипла в самом низу своей шкалы.

Когда стрелка радиокомпаса показала пролет ДПРМ, дальнего радио привода аэропорта, на удалении 4 км от торца ВПП, наш высотомер показывал высоту 800 м, вместо положенных 200 м. Но и наша вертикальная скорость снижения почти в 5 раз превышала установленную для нормального захода!

На высоте 100 м. Н. В. Кирсанов подал команду:

- «Шторки открыть!»

И, о чудо! – перед нами, строго по курсу, показалась ВПП.

Посадка без двух моторов, была блестящей. Мы остановились на середине полосы и Н. В. Кирсанов вызвал тягач, так как запуск замерзших двигателей, в этих условиях, был невозможен.

Это был первый и последний случай в моей жизни, когда я находился в самолете без единого работающего двигателя. Но впоследствии, даже летая на таких самолетах, как Ту-154 или Ил-86, я никогда не исключал такой возможности и надеялся с нею, при случае, справиться как Н. В. Кирсанов.

Человек и автомат

Сегодня, в 2016 г., сравнивая современных пилотов с Н. В. Кирсановым, понимаешь, почему они, подчас не могут найти решения в самых простых ситуациях. Понимаешь, почему и как они путаются при переходе от автоматического на режим ручного управления, допускают грубейшие ошибки в технике пилотирования и попадают в авиакатастрофы.

Часто таких пилотов летчики моего поколения называют «компьютерными мальчиками». Ведь многие из них обучены лишь ловко манипулировать в кабине кнопками автоматического управления самолетом, как в компьютерных играх. Переход на ручное управление для них – «нештатная ситуация».

За свою долгую летную жизнь и на всех типах самолетов, на которых мне довелось летать, я побывал во многих переделках. Иногда они казались трудными, опасными и даже безвыходными.

Но каждый раз находилось какое-то решение для благополучной развязки, которое потом после полета казалось простым и логичным, а со временем даже заурядным…

И, главное, на самолете, попавшем в сложную ситуацию, помимо самообладания, глубоких профессиональных знаний и понимания физики происходящего, всегда требовалось умение пилотировать его вручную.

Современные автоматы выдают управляющий сигнал органам управления самолетом и силовыми установками лишь после того, как в их электронном «мозгу» появится «ток рассогласования».

Иными словами, автопилот ждет, пока текущие параметры полета станут отличаться от заданных пилотом, на определенную, установленную конструктором нормативную величину и только после этого выдают новые управляющие сигналы.

Пилот же при ручном управлении может действовать с опережением. «Ток рассогласования» в голове пилота возникает задолго до попадания самолета в опасные метеоявления или иные условия, требующие его вмешательства. Он может их прогнозировать и действовать заранее.

Автоматы же, пока, способностями к прогнозу изменения условий полета не обладают. К тому же, в особенности на самолетах западного производства, они зачастую управляют несбалансированным по трем

осям самолетом и при их отключении в последний момент, пилоту приходится тратить часть своих операторских возможностей на перебалансировку самолета.

ЧП над озером «Рушниково»

Зимой 1965 г, мы с Димой Лавриненко, вторым пилотом, Сашей Батовым, бортмехаником и Лешей Петровым, бортрадистом, летели ночью на грузовом Ил-14 из Магадана в Певек.

Магадан – Певек на Ил-14. В центре – Саша Батов, справа – Дима Лавриненко. 1965.

В грузовой кабине мы везли 4 бочки с жидким стеклом, весом по 600 кг каждая. Для создания правильной центровки одна из них стояла в хвосте, впритык к дверце в задней стенке, отделяющей технический отсек самолета.

В полете, между Сеймчаном и Зырянкой, которая в это позднее время суток уже не работала, я решил уточнить наше место. По расчету, мы должны были проходить озеро «Рушниково». Зимой, среди черной тайги, оно всегда четко белело своими почти круглыми очертаниями. По этому ориентиру можно было уточнить и, как мы идем по направлению, и какова наша путевая скорость полета.

Чтобы видеть землю внизу, я выключил освещение кабины.

Леша Петров, бортрадист. 1965

Ночь была безлунной, но видимость во все стороны была прекрасной. Справа виднелась белая лента Колымы, а озеро оказалось чуть левее нас там, где ему и полагалось быть. У земли, судя по метеоданным, температура воздуха составляла минус 47 градусов.

Убедившись, что мы летим строго по навигационному плану, я протянул руку вверх к тумблеру, выключателю потолочного плафона, чтобы включить освещение.

И тут началось невообразимое. Вместе со щелчком включаемого тумблера весь самолет затрясло с такой силой, что казалось, вот – вот он рассыплется. Вокруг поднялся грохот от соударяющихся друг с другом, со стенками кабины, полом и потолком, блоков радиостанций, умформеров, различного другого оборудования, которое, в Ил-14 размещалось здесь же.

С пола взлетела «вековая» пыль, от которой мы стали хуже видеть приборы.

Я понял, что произошло что-то экстраординарное и надо быть готовым ко всему.

Немедленно отключив автопилот, я приказал всем одеть меховые куртки, шапки и завязать их шнурки под подбородками. Затем все одели и меховые рукавицы, а я подвернул вправо, поближе к Колыме и сказал, чтобы все были готовы к посадке на нее, на лед, с убранными шасси.

Район озера "Рушниково" летом

– «Леша передай на землю, что у нас на борту ЧП и мы можем сесть на вынужденную, на Колыму, примерно в 150 км. до Зырянки», – сказал я А. Петрову.

Между тем самолет хоть и трясся, но продолжал лететь.

Я решил осмотреться.

Первой версией причины этой тряски у меня была какая-то неисправность двигателей. Я попросил Лешу включить наружные фары освещения моторов. Ярко осветившийся левый двигатель работал как ни в чем не бывало и висел на своем месте, «как вкопанный». А переплет рамы остекления кабины ходил вверх-вниз относительно него, казалось, с амплитудой +/- 0,5 м.

– «Вероятно, у нас проблемы с правым мотором», - подумал я и попросил Диму взять управление. А сам, отстегнувшись, поставил ногу в проход межу нами, поднялся с места и посмотрел на правый мотор. Тот тоже работал нормально.

Усевшись на свое место и взяв управление, я обнаружил, что пока я рассматривал правый двигатель, Дима развернулся влево примерно на 60 градусов и набрав 300 м. высоты, вышел на встречный эшелон полета 2700 м.

- «Дима волнуется, но реакция у него нормальная, влево - вверх» - подумал я.

Сделав ему замечание, я вернул самолет на наш эшелон и опять «прижался» к Колыме. Но исправная работа двигателей создала новую неизвестность, а с нею и новую тревогу.

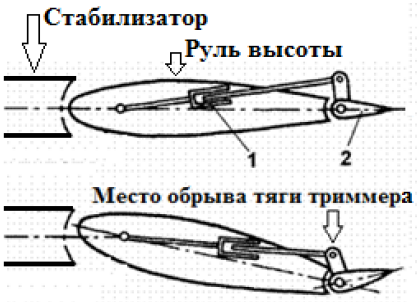


Схема действия триммера:
1 - электромеханизм, 2 - триммер

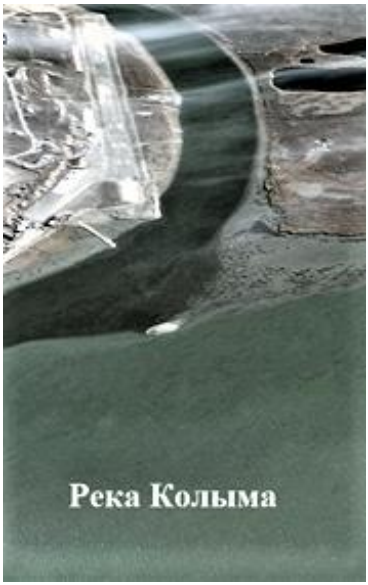
До этого, я считал, что «виноват» один из двигателей и стоит только его выключить, как тряска самолета прекратится.

- «Саня, сбегай в хвост и посмотри стабилизатор. Если из него вылетела хоть одна заклепка, будем садиться на Колыму».

Когда тот выскочил из кабины, я вспомнил о 600-килограмовой бочке у двери в хвост, и только собрался отправить к Сане на помощь остальных, как он вбежал и доложил:

- «Стабилизатор «сильно трясется, но все заклепки у него на месте».

Позже, уже на земле, мы не могли даже пошевелить эту бочку всем экипажем, и удивлялись, как Саня один, в воздухе, смог передвинуть ее на целый метр!



Аэродром Нижние Кресты

А пока, как это бывало на Ан-2, трясущемся от обледенения, я решил поэкспериментировать с закрылками и скоростью полета.

В итоге, я «поймал» положение с закрылками на 12 градусов и скоростью 190 – 200 км/час, когда тряска прекратилась.

Перед нами, на трассе были аэропорты Зырянка и Средне-Колымск, но они оба по регламенту уже не работали и нам лишь оставалось тянуть до Нижних Крестов, ныне «Черский», более 600 км, и 3-х часов летного времени, вместо 2-х, по плану.

В Нижних Крестах, когда мы подошли к точке входа в глиссаду и уже было нужно выпускать шасси и отклонять закрылки на полный угол в 45 градусов, мой экипаж вдруг запротестовал.

Дима и Саша опасались, что тряска самолета возобновится, а Леша, доверяя мне, был на моей стороне. А я полагал, что на заснеженной и скользкой ВПП, длиной всего в 1050 м, с невыпущенными до конца закрылками, мы выкатимся и перешел на приказной тон…

Начиналось утро нового дня.

Вскоре прилетел из Певека начальник авиационно-технической базы, АТБ, В. Кадышев с бригадой «технарей».

Они быстро нашли причину тряски нашего самолета в полете.

Выяснилось, что при последнем техобслуживании, они забыли законтрить проволокой гайку крепления тяги от триммера руля высоты к электромотору управления этим триммером. А тот в полете свободно болтался в завихрениях воздуха и вызывал колебания руля высоты, а с ним и всего самолета…

В. Кадышев просил меня, не докладывать о случившемся «наверх», по службе. Еще бы, этот случай стал бы темой отдельного приказа Министра по всему МГА.

А я, в свою очередь, пообещал не делать этого, при условии, что он проведет в своем АТБ детальный разбор и назовет на нем имена виновных.

Преобразование МОАГ в МУГА

15 февраля 1966 г, соответствующим приказом Министра ГА,. на базе Магаданской отдельной авиагруппы (МОАГ) было образовано Магаданское управление гражданской авиации (МУГА), в которое вошли все предприятия и аэропорты МОАГ.

НЛО?

Поздней осенью 1965 г, я выполнял рейс на грузовом Ил-14 из Певека (аэропорт Апапельгино) в Магадан. В Певеке уже стояла полярная ночь, да и вылетели мы в ночное время суток, так что полет, на эшелоне 2700 м, проходил в кромешной темноте. После пролета Кэпервеема мы вошли в слоистую облачность, и я начал запрашивать у диспетчеров эшелон повыше. Но нам разрешили занять попутный эшелон 3300 м. лишь просле пролета радиоприводной станции аэропорта Омолон.

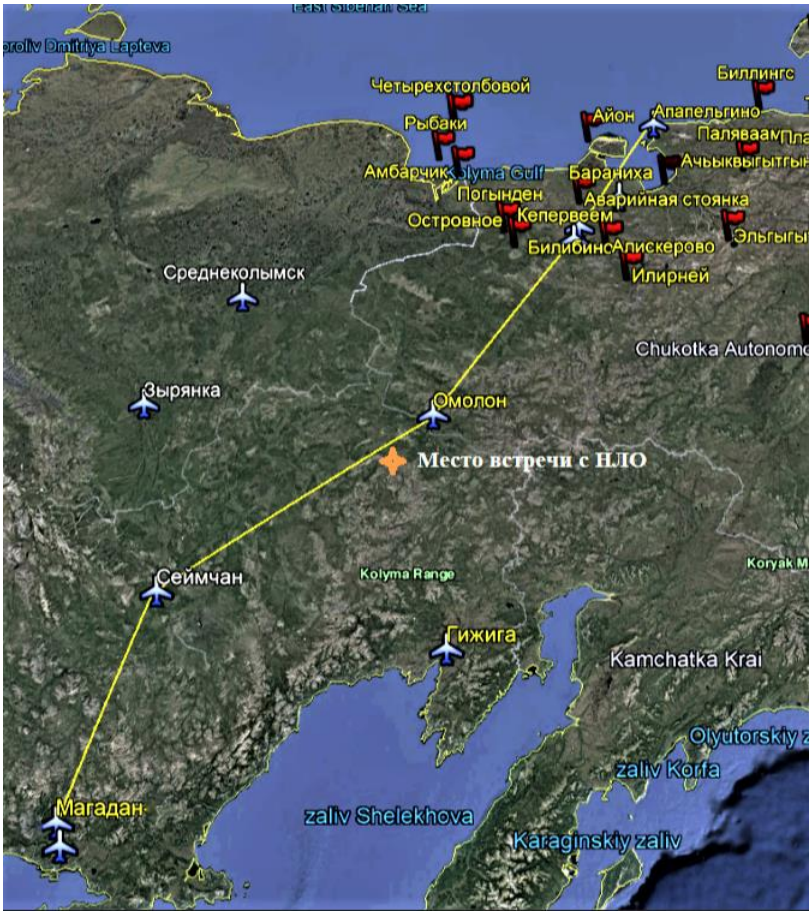
Поверхность верхней кромки облаков оказалась на высоте 3000 м. С высоты 3300 м, несмотря на ночь, она просматривалась вокруг на много километров и представляла из себя гладкое, плотное одеало, такое гладкое, каким оно бывает только в полярную ночь, когда на облачность совершенно не воздействует солнечный прогрев. Ночь была безлунной и яркие звезды сияли над нами вокруг, до самого горизонта.

Минут через 10-12 полета, когда мы, по расчету, пересекали реку Коркодон, одного из притоков реки Омолон, мы заметили непонятное свечение внизу, в глубине облачности, впереди и чуть левее нашего

полета. Было заметно, что источник свечения имеет шарообразную форму и медленно поднимается вверх, делая свечение облачности все более ярким.

На всякий случай я отключил автопилот и приготовился, если понадобится, к уклонению от этой неожиданной угрозы нашему полету.

Между тем свечение стало ослепительно ярким, и вскоре из облаков вынырнул, похожий на солнце, огненный шар, который поравнялся с нашим самолетом и, прекратив набор высоты, продолжил полет параллельно с нами и с нашей скоростью, проецируясь напротив левой плоскости крыла. При этом, этот шар вращался по часовой стрелке и от него, по касательной, летели крупные, яркие искры, как от точильного камня на станке для заточки ножей.



Из-за отсутствия каких-либо ориентиров, было невозможно определить ни расстояние до шара, ни его физические размеры, но на вид он он был чуть побольше лунного диска в полнолуние.

Наш «совместный» полет на параллельных курсах продолжался около 10 минут, после чего шар, не меняя курса, начал неторопливо снижаться, вошел в облака и, продолжая снижение, утонул в них. При этом, свечение облаков, вначале яркое, постепенно смеркалось и мы видели их волокнистую струтуру.

«Расставшись» с шаром, я решил доложить о виденном на землю. На мои запросы:

- «Кто слышит меня и Магадан?» - ответил попутный Ил-14, с командиром которого мы узнали друг друга по голосам. Им оказался мой товарищ по магаданскому общежитию Олег Севастьянов. Он тоже летел в Магадан и был на связи с Сеймчаном. Оказалось, что пол-часа назад и он со своим экипажем, в том же месте, в районе реки Коркодон, наблюдал то же явление, что и мы, но он решил, что им все показалось.

По моей просьбе он сообщил об увиденном нами на землю.

После посадки в Магадане я получил команду явиться в АДС (аэродромную диспетчерскую службу). Там уже находился О. Севастьянов в компании с 5 – 6 «чекистами» из магаданского КГБ.

Как только я к ним вошел, нам было приказано не разговаривать друг с другом, а мне, после устного рассказа об увиденном, предложили изложить все это письменно. Пока я это делал, все молчали. А потом выяснилось, что мы с О. Севастьяновым описали случившееся с нами этой ночью практически слово в слово.

Удивительным и непонятным в этой истории было то, что район Коркодона, где мы встретились с нашими «огненными шарами», был полностью необитаем. На моменты этих происшествий там не было и вездесущих геологов. Но даже, если бы они и были, никто из них в СССР не располагал возможностями для запуска подобных шаров. Пришлось их отнести к числу неопознанных летающих объектов – НЛО.

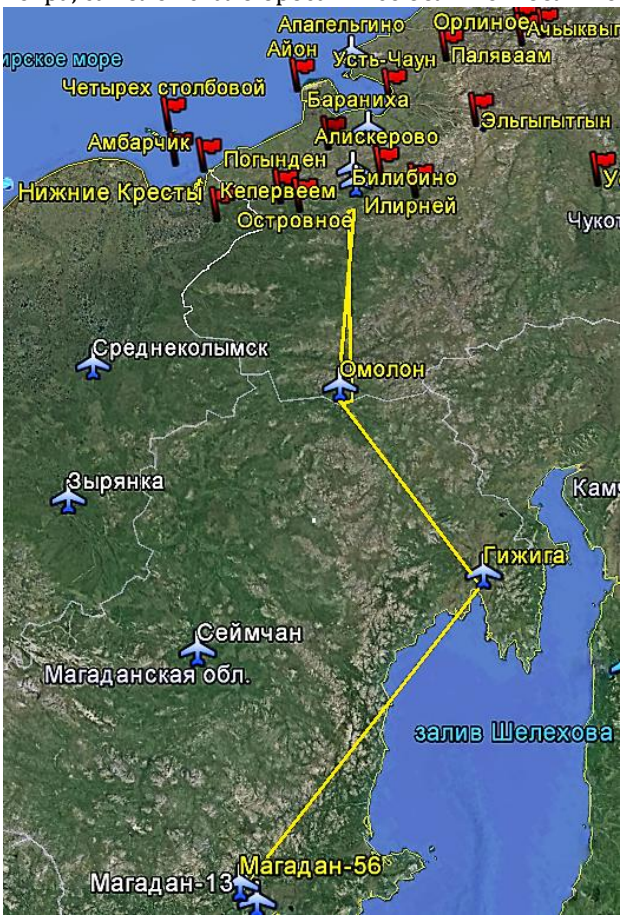
«Происки» американцев?

В феврале 1966 г, поздно вечером, мы вылетели из Магадана в Певек на грузовом Ил-14. Лететь мы собирались с одной посадкой в Гижиге, где планировали дозаправиться. Отсюда мы рассчитывали пролететь 1050 км. до Певека, через Омолон, без посадки. Общая протяженность маршрута составляла 1650 км. и мы рассчитывали к утру быть дома

Из-за отсутствия связи с северными аэропортами, по причине, как тогда говорили, «не прохождения» (радиоволн), вызванного сильной магнитной бурей в тех краях, метеорологические документы нам выдали ориентировочными.

После вылета из Гижиги для экономии бензина мы заняли эшелон 3900 м.

С середины пути до Омолона погода начала портиться, и мы пошли в облаках. Начались болтанка и обледенение. Поначалу они были на приемлемом уровне, но за Омолоном, вместе с усилением встречного ветра, самолет стало бросать все больше и больше.



Однако нас беспокоило не это, а полное отсутствие связи с внешним миром и вместе с этим незнание погоды в Певеке, а также на запасных аэродромах в Кепервееме, Нижних Крестах и Шмидте. И я со вторым пилотом А. Гражулисом, на УКВ-каналах, и бортрадист А. Петров на КВ-каналах, в телефонном и телеграфном режимах не могли связаться ни с кем.

Омолон, после 12 часов ночи, по местному времени, уже был закрыт по регламенту. и мы, по сути, были в воздухе сами с собой. Бензина в баках оставалось все меньше и обстановка, постепенно, становилась все более опасной.

Мне, как и остальным, не верилось, что все 4 аэропорта, на которые мы рассчитывали, могут быть закрытыми одновременно, и мы продолжали лететь в направлении Певека. Настал момент, когда по расчету, Кепервеем не мог нас не слышать и не отвечать. Но он молчал.

И тут, в момент наивысшего напряжения, шипение и треск помех в наушниках внезапно прекратились, и мы услышали громкий и внятный

голос, который, казалось прямо с небес произнес, с небольшим английским акцентом:

– «Атбашьян, куда ты летишь? Певек – закрыт, Кепервеем – закрыт, Нижние Кресты – закрыты, Шмидт - закрыт».

Я стал переспрашивать, кто говорит, но эфир снова наполнился прежним шумом и треском.

Потом уже, анализируя случившееся, мы решили, что нам помогли американцы со спутников, или иным, непонятным образом…

Аэропорт Омолон

Я немедленно приступил к развороту на 180 градусов. Позже выяснится, что опоздай я с разворотом на минуту, мы бы никуда не долетели! Одновременно, для уменьшения расхода бензина, я набрал высший попутный эшелон 4200 м.

Через полчаса, внизу приборной доски самолета, загорелись красные лампочки аварийного остатка бензина. Его осталось на 40 минут полета. А лететь до аэродрома нужно около 250 км и 45 минут!

Вскоре мы снова вышли на визуальный полет и внизу стало видно холмистую местность, поросшую темной тайгой. За ней начиналась система заснеженных, поперечных горных хребтов высотой 1500 -1700 м, отделяющих нас от долины Омолона.

Глядя, как стрелки бензомеров неотвратимо приближаются к нулям, я боролся с искушением снизиться и сесть с убранными шасси, «на пузо», на одной из речушек, которые попадались внизу. Но я сдерживался.

РС-ы, регуляторы смеси, я затянул так, что моторы едва «шелестели» …

Наконец, горная система позади и омолонский диспетчер, если он не ушел домой, должен нас услышать. Без надежды на ответ, ведь уже было 2 часа ночи, я вызвал его, а он - ответил!

Потом, он рассказывал нам, что предчувствовал наши проблемы и решил дежурить до утра.

Я запросил заход на посадку с курса, но диспетчер, из-за сильного попутного ветра запретил его. Пришлось сделать над аэродромом почти полный круг и зайти с противоположной стороны. На протяжении всего этого маневра, я не снизился ниже 1500 м и в любой момент был готов «плюхнуться» на территорию аэродрома с любого направления. Но мы сели нормально и даже зарулили на стоянку.

Здесь я попросил бортмеханика Виталия Дудко слить весь бензин из самолета и посмотреть остаток. Невероятно, но ему удалось слить лишь одну алюминиевую кружку, примерно 400 граммов, бензина…

После этого, весь мой экипаж, вместе с диспетчером, «гудел» до утра.

Благо, у нас был с собой нерастраченный бачок с «противообледенительным» спиртом…

И опять «Американе»?

Через месяц, в марте 1966 г, я на грузовом Ил-14, оказался в Анадыре. И тут меня попросили выполнить полет со срочным грузом в Бухту Провидения, «Провидуху», как ее здесь называли.

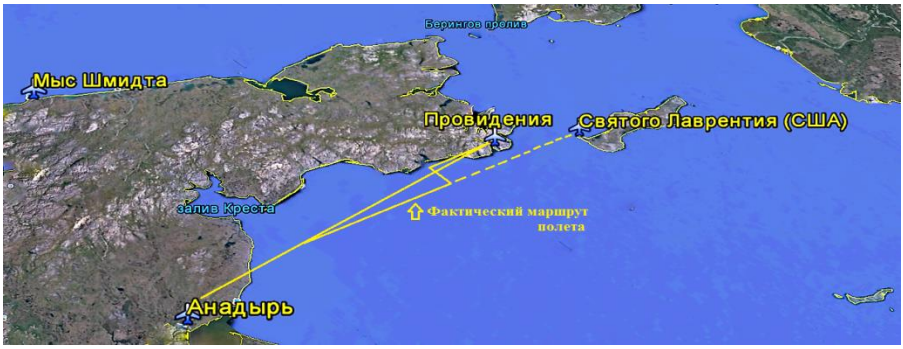
В Провидения я еще не бывал, но о ее красотах уже был наслышан. К тому же, не так давно, в журнале «Огонек» я видел серию фотографий известного в СССР фотожурналиста, Дмитрия Бальтерманца, о красотах этих мест, которые вызвали во мне желание там побывать. И я согласился.

Изучив в штурманской комнате всю необходимую информацию, во второй половине дня, мы вылетели. Шли мы на высоте 2700 м в облаках.

Минут через 15 полета, сквозь сильные радиопомехи, нам удалось настроить наши АРК (радиокомпасы) на ОПРС (отдельная приводная радио станция) Провидения. Прослушав ее позывные и убедившись, что это именно она, мы подобрали курс и продолжили полет. Стрелки радиокомпасов колебались влево-вправо по +/- 5 градусов, но это нас не смущало: подойдем ближе и показания АРК станут устойчивыми.

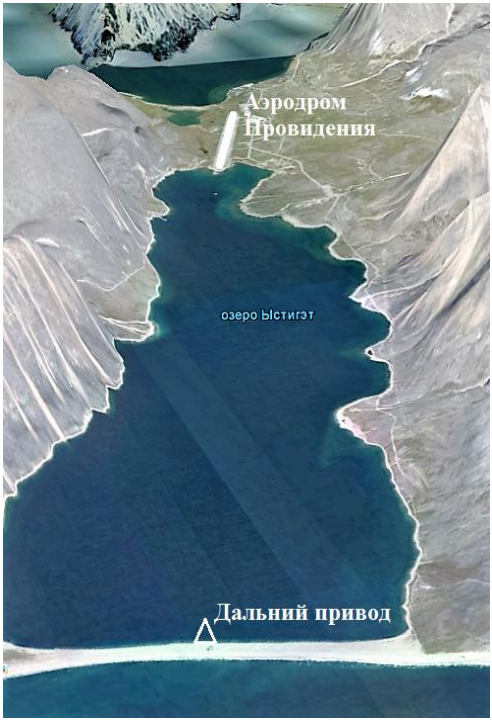
Примерно с траверза Залива Креста сигнал ОПРС вдруг резко усилился. Я еще раз прослушал ее телеграфные позывные и убедился, что это позывные Провидения. Стрелки обоих наших АРК «попросили» подвернуть самолет вправо на 12 -15 градусов, что я и сделал. Однако…

Однако я вспомнил, что несколько лет тому назад, самолет Ли-2, с 2,5 т золота на борту, перелетел на американский остров Святого Лаврентия. Среди летного состава об этом ходили разговоры с двумя версиями. Одни говорили, что экипаж удрал в США с золотом сам, другие, что их заманили обманом.



Остров Святого Лаврентия был по курсу впереди, правее маршрута. Сигналы ОПРС были подозрительно сильными и четкими, а стрелки радиокомпасов настолько четко и без колебаний держались около 0 градусов, что у меня возникли подозрения, что и мы летим не туда, куда надо.

Пока светло, мы решили снизиться до визуального полета и определить по береговой черте, свое точное местонахождение. С высоты 600 м под нами появилась поверхность воды и мы, развернувшись влево на 90 градусов, решили лететь пока не увидим берег. По расчету, до него должно было быть 21 км, или 4 минуты летного времени. На деле, до береговой черты, мы пролетели около 14 минут и 70 км.



Район аэродрома "Бухта Провидения"

То есть, мы до этой точки, реально летели в США, на их остров Святого Лаврентия!

Мы снова набрали высоту 2700 м и взяли расчетный курс на ОПРС Провидения. За 2-3 минуты до ее пролета ее сигнал оказался сильнее американского. Остальное, как говорится, было делом техники. Мы выполнили нормальный заход по схеме и, уже в темноте, со снижением на предпосадочной прямой, вошли узкую долину, в конце которой находился аэродром.

Под нами, по карте, было длинное, узкое озеро Истихед, длиной более 8 км, отделенное от океана узкой косой. Но мы ничего этого не видели …

Плотные облака вокруг неприятно озарялись красным светом нашего проблескового маяка. Опасаясь, что сегодняшние приключения еще не окончены, мы боялись, что их нижний край окажется ниже минимума и, не увидев огней аэродрома, нам придется уходить на второй круг. А этот маневр в Провидении был очень сложным.

Но огни ВПП показались нам с высоты более 200 м, и мы благополучно завершили этот полет.

Наутро, для вылета в Анадырь, по указанию диспетчера, мы порулили в начало ВПП, со стороны вчерашнего захода на посадку. Длина

ВПП здесь была около 2000 м, для Ил-14, тем более недогруженного, да еще при морозе в минус 25 градусов, вполне приемлемая. Но взлетать мы были должны с северным курсом, в направлении, куда нам вчера так не хотелось уходить на второй круг. Но то было ночью и в облаках, а сейчас было светло и все горы вокруг аэродрома четко просматривались.

Село Урелики, рядом с аэропортом.

В начале ВПП мы развернулись «носом» на взлет. Полоса была «горбатая» и просматривалась только до середины.

После разрешения диспетчера на взлет, мы начали разбег. Когда наша скорость подошла к рубежу подъему передней ноги, а самолет добежал почти до середины ВПП, внезапно я увидел разгоняющийся нам в лоб истребитель МиГ-17 из базирующегося здесь полка ПВО.

Позже выяснилось, что он получил разрешение на взлет одновременно с нами, от своего, военного диспетчера. Как и мы он не видел дальше середины полосы и появление нашего Ил-14, было для него, как и для нас, полной неожиданностью. Наше лобовое столкновение казалось неотвратимым. Но оставался маленький шанс и я, резко потянув штурвал на себя, «подорвал» самолет от полосы.

Переваливаясь с крыла на крыло, мы едва держались в воздухе. Пока МиГ проскакивал под нами, мне казалось, что мы вот - вот «просядем» и он распорет своим острым килем нежное брюхо нашего самолета. Но, придерживая самолет в зоне «воздушной подушки», я продолжил разгон скорости, потом мы перешли в набор высоты и ушли на Анадырь.

А наш радист, долго еще в прямом эфире костерил и материл обоих диспетчеров, по очереди, на разных частотах…

Единые частоты для военных и гражданских диспетчеров на аэродромах и в воздушных зонах были введены в СССР лишь, без малого, через 20 лет.

Вступление в КПСС

История нашего коллектива в Апапаельгино четко делилась на 2 периода: «до», романтический первый и прагматический второй, «после».

«До» было, примерно, в первые 2 года от основания Певекской ОАЭ, а «после» началось с ее ростом, преобразованием в 63 ОАЭ и, в особенности с образованием у нас Чаунского ОАО.

В эти годы к нам приехал разный народ, из разных районов СССР и с разными жизненными установками. Среди них были и откровенные рвачи и даже люди, нечистые на руку.

Еще недавно, мы, собравшись, своими силами превратили деревянный сарай в клуб, занимались благоустройством поселка, отремонтировали и модернизировали баню, столовую, школу.

А теперь, едва ли не ежедневно, мы стали узнавать о неблаговидных проделках приехавших «на готовенькое».

В коллективе, еще недавно дружном и солидарном, началось брожение. «Старые большевики», коммунисты – ветераны войны, боевой и гражданской авиации, профсоюзная и комсомольская организации пытались как-то этому противостоять, но безуспешно.

На нашей стороне был и командир ЧОАО Н. А. Конорезов, однако ему, занятому производственной текучкой, было не до этого.

Мне несколько раз предлагали вступить в КПСС, но я отказывался, хотя командиру звена, а затем и 2-й эскадрильи, это как бы «полагалось» по штату.

С самого основания ПОАЭ здесь не было «замполита» - заместителя руководителя по политической части. Мы обходились партийной и комсомольской организациями, а с появлением соответствующих прецедентов, товарищескими судами и судами чести.

Но в 1965 г, к нам прислали и замполита – Н. К-ва. Он быстро сориентировался и примкнул к тем, которые у нас слыли «нечистыми на руку». Вскоре ему удалось и в парткоме создать лояльное большинство. А во главе его он умудрился поставить, «избрать», одного из главных фигурантов многих разговоров о сомнительных проделках с ценным оборудованием аэропорта, к тому же новым начальником службы – авиационно-технической базы, В. М-ва.

Это тоже стало поводом для недовольства многих из числа «первого десанта» в ПОАЭ.

«Человек в коротких штанишках», как прозвали замполита, буквально лез во все дела, даже и там, где ничего не понимал. Не оглядываясь на командира, чьим заместителем являлся по штату, он старался каждого поставить в зависимость от себя.

Однажды он пригласил меня к себе и предложил вступить в КПСС. Я к тому времени уже выходил из комсомольского возраста в 28 лет и, по его словам, должен был определяться со своей партийной принадлежностью. Свое предложение он повторил несколько раз, но я уклонялся от резкого ответа и вежливо отказывался.

- «Я все понял! Тебе просто жалко членские взносы платить!» - вдруг заявил он.

- «Я не хочу быть с тобой в одной шайке!» - перейдя на «ты», ответил я и вышел из его кабинета.

На другой день, я уже был вызван к Н. А. Конорезову:

- «Дима, будь осторожен с такими, как замполит К-в, он может тебя попросту сгноить! Я еле успел перехватить представление, в котором он писал «наверх» о твоей политической неблагонадежности» …

Через несколько дней я собирался в длинный, через всю страну, спецрейс в Ленинград, с залетом в Москву. Полеты на «материке» оплачивались по самым низким ставкам «километровых», и никого в нашей эскадрилье больше не прельщали. А я к тому же был единственным с допуском к полетам в МВЗ, Московской воздушной зоне. Поэтому такие рейсы, как правило, поручали мне.

В свою очередь, и я любил «проветриться», выбирая себе маршруты и промежуточные аэропорты там, где еще не бывал. В частности, в этом рейсе, на обратном пути, мы посетили в Чистополе семью родителей второго пилота, Рудика Гаранина.

Рудик Гаранин

Перед самым вылетом я зашел к начальнику 1-го отдела и ветерану войны Н. Белову, чтобы получить коды для ответчика аппаратуры «я свой» (сейчас она называется «транспондер»).

Он сообщил мне, что на моем самолете, начальник АТБ В. М-в, отправляет «на материк» украденный им двигатель от «Волги» ГАЗ-21. Он недавно поступил в наш аэропорт. в качестве привода к источнику резервного электропитания для светосигнальных огней ВПП и пока находился на складе.

Примерно таким же образом, на материк, для продажи, переправлялись радиолампы, транзисторы, конденсаторы и другие изделия, пригодные для использования в теле и радиомастерских.

По умыслу, другим прохвостом в службе перевозок этот груз, по перевозочным документам, был оформлен на мое имя. Таким образом, если бы мы с ним где-нибудь попались, я становился бы и вором.

Н. Белов, с другими ветеранами, создал специальную комиссию по расследованию этого дела, а я поручил второму пилоту, Р. Гаранину, непосредственно перед вылетом выгрузить весь груз и заново, после перепроверки, погрузить в самолет.

Все оказалось, как мы и ожидали. «Левый» мотор выгрузили из самолета, и мы улетели.

Когда, через пару недель, мы вернулись, скандал вокруг этого двигателя и других дел, поднятых нашими ветеранами, был в разгаре.

Тогда же вечером, при подготовке к очередному рейсу, со мной разговорился поступивший к нам недавно, дежурный штурман Абрам Ионович Хмаров, пожилой седой человек, провоевавший почти всю войну, в том числе, и с Японией.

По его словам, в те годы, ему довелось облетать весь Север и, даже, побывать в Певеке. У нас недавно его избрали в состав парткома КПСС, и он был полностью в курсе всех последних перипетий, в том числе, и с ворованным двигателем.

- «Я вижу, как ты борешься против наших воров и интриганов! Но все они, члены КПСС, и с ними надо бороться изнутри партии, на парткомах, партийных собраниях. Пока они там в большинстве, у тебя ничего не получится. Поступай в партию, вот тебе мой совет и мое предложение!» - заключил он.

В сентябре 1965 г, после этой беседы, я подал заявление о вступлении в ряды КПСС и, став кандидатом в члены КПСС, погрузился глубже во все дрязги, волнующие наш коллектив.

29 марта – 8 апреля 1966 г, в Москве проходил 23 –й съезд КПСС и В. М-в, обратился к нему с клеветническим письмом. В нем я представлялся в качестве одного из главных фигурантов в «преступлениях», творимых в нашем аэропорту. К нам, за тысячи верст от Москвы, прибыли два инспектора ЦК, по поручению самого генсека Л. И. Брежнева.

Убедившись на месте в правде, они попытались как-то примирить коллектив с нашими замполитом и секретарем парторганизации. Но было поздно, в присутствии этих инспекторов, в аэропорту, спонтанно прошли новые общие собрания, на которых люди потребовали, чтобы эти двое в трехдневный срок покинули нас. Кроме того, парторганизация потребовала исключения их из рядов КПСС. Это требование, также было удовлетворено…

А. И. Хмаров стал у нас секретарем парторганизации, а вместо замполита Н. К-ва к нам перевелся из Новосибирска порядочный и опытный Николай Герасимович Перевалов.

В сентябре 1966 г, по окончании годичного кандидатского срока, я был принят в ряды КПСС.

Минские «развлечения»

В августе 1968 г, мне со вторым пилотом И. Гонгало, бортмехаником В. Хижняком и бортрадистом П. Мотовым, предстояло получить из капитального ремонта в Минске пассажирский Ил-14 № 61775 и перегнать его в Певек.

Как обычно, нам дали по неделе дополнительного времени, чтобы мы могли побывать у родных, на «материке». В Москве, куда мы прилетели пассажирами из Певека, мы договорились, когда и как нам встретиться в Минске, после этого, все мы разлетелись, каждый по своим делам.

Светлана. 1968
Налет на АН-2 143 час

К назначенному сроку, с супругой Светланой и 8-месячной дочерью Асей, я прилетел в Минск из Сухуми, где они проводили лето.

Как и договаривались, в 10 утра, весь мой экипаж собрался у проходной на авиаремонтный завод, и мы пошли туда за своим самолетом.

При опробовании двигателей, они оба мне не понравились: у обоих почти все контролируемые параметры были, либо на пределе допусков, либо даже выходили за них. Левый двигатель, как мне представлялось, еще можно было как-то «загнать» в нормативы, а правый я предложил сразу заменить на другой. Но представители завода заверяли, что за 1-2 дня они решат все проблемы и выпроводят нас.

8 и 9 августа мы выполнили два полета на этом самолете, с целью его «облета» и проверки работы двигателей в воздухе. Но если левый из них, еще с натяжкой я не имел права забраковать, то с правым проблемы продолжались, он уже не нравился и самим «заводским».

Наконец 13 августа (13-го!), при опробовании на земле, они убедили меня подписаться в самолетном журнале о готовности самолета к новому облету. И мы полетели в «зону» - воздушное пространство над городом Борисов, выделенном для таких целей. С нами в кабине, вместе с представителями двигателеремонтного и Минского заводов, собрались до 10 человек

Ил-14 в полярной ливрее

В воздухе параметры правого двигателя стали несколько хуже, чем на земле, но в пределах допусков, и под давлением заводчан, скрепя сердце, я был вынужден их признать нормативными.

Закончив программу летных проверок двигателей, мы уже возвращались назад, как я услышал в эфире сообщение одного из находившихся в воздухе самолетов:

- «Минск-круг, у летящего перед нами Ил-14 горит правый двигатель!»

У нас в кабине не сработала ни одна тревожная сигнализация, и я не придал этому сообщению внимания. Но тут нас вызвал «Минск-круг» и сообщил:

- «1775, по сообщению с борта, у вас горит правый двигатель!»

Я обернулся к «заводским», прослушивавшим эфир вместе с нами:

- «Ну-ка посмотрите, в чем там дело?»

Двое-трое из них вышли в пассажирский салон и, через несколько секунд, влетели обратно:

- «Командир! Горим! Туши пожар!» …- и так далее.

Но я решил заняться этим тушением после посадки, на земле.

Во-первых, там не будет встречного потока воздуха и, во-вторых, в случае не дозаряженной огнегасящим составом системы, да еще и неисправной, как многое другое в этом самолете, она на земле сработает более эффективно, думал я.

Это был холодный расчет, но мне захотелось еще и «повоспитывать» заводчан.

Видя, что я не занимаюсь тушением горящего двигателя и запрещаю что-либо делать для этого и другим, один из заводчан, в панике, полез через голову бортмеханика к красным кнопкам на центральном пульте.

Я резко ударил по этой руке снизу и, обернувшись к «гостям» - заводчанам, громко и не очень цензурно, заявил:

- «Вы же хотели, чтобы мы летели на ваших движках через всю страну, Сибирь и тайгу?! А теперь побудьте в нашей шкуре хотя бы 10 минут!».

Заводчане продолжали паниковать и шуметь.

А я, тем временем, вызвал к нашей посадке пожарный расчет аэропорта. После остановки самолета на ВПП, не стал рулить на стоянку, чтобы не подвергать риску другие самолеты, и выключил здесь оба двигателя. После этого привел в действие нашу противопожарную систему.

С помощью бортовых и аэропортовских средств пожар был ликвидирован за несколько секунд. Потом, нас отбуксировали на заводскую стоянку. Здесь, за пару дней, нам заменили правый двигатель. Потом были новые проверки, настройки и еще 2 облета самолета…

Домой мы вылетели лишь 22 августа.

23 августа мы прилетели в Новосибирский аэропорт «Толмачево». Были конец рабочего дня и пятница – конец рабочей недели. На стоянке, двумя красными флажками, нашими маневрами руководил авиатехник в белой сорочке, собравшийся уже уехать в город на служебном автобусе.

После выключения двигателей он жестами дал нам знать, что дальше мы не полетим. Я высунулся в форточку и спросил его, в чем дело.

- «Смотри сам»,- ответил он и показал на левый мотор.

Мы с бортмехаником В. Хижняком вышли из самолета. На него было страшно смотреть. Левый двигатель и весь левый борт, до самого киля, были в черном, наполовину сгоревшем масле.

Чудо, что мы долетели!

Техник сказал нам, что самолет должен быть остановлен до понедельника, пока разберутся с нашим двигателем и причинами выбивания масла, а также пока оформят, как положено, с инспекцией по безопасности полетов, предпосылку к авиационному происшествию.

Нам всем эта перспектива совершенно не понравилась, так как после почти 3-х недельной возни вокруг этого самолета в Минске, возникла угроза ее продолжения и здесь, сроком, как минимум, еще на 1 неделю! Посоветовавшись с экипажем, я обратился к авиатехнику с предложением:

- «Зови сюда своих бойцов! Если мы улетим сегодня до ночи, то поставим вам 3 литра спирта!»

- «Это уже разговор!» - обрадовался техник и побежал в свою службу. Оттуда он уже вернулся еще с тремя своими друзьями. Они в 5 минут сняли с мотора капоты.

- «Запускай движок!» - крикнул мне первый.

Как только мотор заработал, он, как был в белой сорочке, полез под него и через несколько минут, в масле с головы до ног, выбежал и дал знак, чтобы я его выключил.

Выяснилось, что в полете, от картера двигателя отошел плохо закрепленный привод агрегатов, болтавшийся на 2-3 х болтах. А оттуда, на раскаленные цилиндры, выбило почти все масло. Еще несколько минут полета, и мотор бы заклинило.

Часа через 3-4 наш самолет, чистенький, стоял готовый к полету, а четверо новосибирцев делили между собой 3 литра спирта…

Командир 1-й авиаэскадрильи

С 1 февраля 1968 г, я был назначен командиром 1-й, «старшей» авиаэскадрильи (АЭ). Это назначение было сделано приказом по Магаданскому управлению ГА (МУГА) № 18/л, от 20 февраля 1968 г. и опять задним числом. Я долго отказывался. Мне нравилось и хотелось летать «вольной птицей». Это было и спокойнее, и интереснее и, в конце концов, лучше оплачивалось. Тем не менее, после уговоров и под давлением «партийного долга», я согласился…

1-я АЭ была как бы старшей в отряде. Она эксплуатировала самолеты «старшего типа», самые тяжелые и сложные в ЧОАО – Ил-14. В моей бывшей, 2-й АЭ были самолеты Ан-2, а в 3-ей эксплуатировались вертолеты.

Командир 1 АЭ становился вторым лицом в летном отряде и замещал командира в его отсутствии. В свою очередь, командир летного отряда, при необходимости, замещал командира ЧОАО.

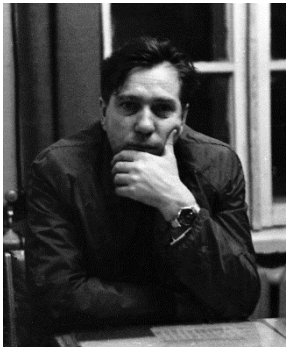
Новое руководство

Практически одновременно с моим назначением командиром 1 АЭ, в Чаунском ОАО начались структурные и кадровые преобразования. Они вызывались и ростом объемов работ как по перевозке пассажиров и грузов, так и по применению авиации в народном хозяйстве (ПАНХ).

Если по ПАНХ в 1965 г. мы налетали 11 тыс. часов, то в 1970-м, предпоследнем году моей работы на Чукотке - 27 тыс. часов, т. е. за 5 лет, объемы работ по ПАНХ у нас выросли почти в 2,5 раза!

В отряде непрерывно рос парк самолетов Ил-14, которые постепенно полностью вытеснили устаревшие Ли-2. Продолжали поступать новенькие, с завода, самолеты Ан-2. Но самые большие перемены происходили в вертолетной, 3-й АЭ. На замену поршневым Ми-4, сюда пришли газотурбинные Ми-8, а в последствии и самые тяжелые, на то время в СССР, Ми-6.

В составе ОАО был создан 151 ЛО (летный отряд), которым первое время, недолго, руководили А. Столяров, а затем бывший командир 1-й АЭ И. Филин. После его переезда «на материк», этот пост короткое время занимал Н. Маслов, бывший заместителем И. Филина, а затем П. И. Поздняков.



Н. И. Амбросов

Нам заменили и командира объединенного авиаотряда (ЧОАО). Им стал Николай Иванович Амбросов. Н. А. Конорезов, оставивший о себе добрую память во всем коллективе, перевелся на новое место работы, с повышением.

С новым замполитом, Н. Г. Переваловым, Н. И. Амбросов. продолжил реформирование отряда, так, как будто он здесь начинал работу со дня его основания: компетентно, системно и энергично.

Он полностью перестроил работу штаба и всех ведущих служб. Его ежедневные, утренние разборы, которые я посещал регулярно, были для меня настоящей школой управления.

Здесь я видел и слышал, как осмысливается текущая информация с мест и «отделяются зерна от плевел». Видел и слышал, как принимаются решения. Каждому Н. И. Амбросов давал возможность высказать свое мнение и выслушивал все предложения. И лишь после того, как наступал настоящий консенсус, он «подводил черту» обсуждениям и давал необходимые устные или письменные указания.

В то время я уже начал увлекаться доступной литературой по теории управления и, сравнивая стиль работы Н. И. Амбросова с прочитанным,

находил, что он эту теорию или уже проходил, или обладал этими знаниями интуитивно, от рождения.

Я его считал настоящим «русским самородком» и учился у него и искусству администрирования, и умению всегда оставаться доброжелательным к тем, с кем имел дело.

Мне было приятно осознавать себя членом «команды» Н. И. Амбросова.

Через несколько лет МГА подбирало кандидатуру на должность начальника Якутского управления ГА. Я уже начал работать в Армении, когда тогдашний начальник управления руководящих кадров МГА С. П. Мамичев спросил у меня мнение относительно возможности назначения на эту должность Н. И. Амбросова. Я его охарактеризовал так, как изложено выше. Но предупредил, что Н. И. Амбросов любит выпить и его обязательно нужно оградить от местных подхалимов, вооруженных алкоголем.

К сожалению, руководству МГА это не удалось…

Организация летной работы в 1-й АЭ

Наша АЭ летала на нескольких модификациях Ил-14: пассажирских, грузовых и оборудованных для ледовой разведки. Пассажирские, в свою очередь делились на «длинные» и «короткие», отличающиеся по центровке и пилотированию на взлете и посадке.

Все эти нюансы, составляющие в совокупности «характер» каждого самолета, приходилось учитывать при подготовке и выполнении полетов. При всем этом, мы обожали Ил-14 за его надежность, летные качества, своеобразную «отзывчивость». Казалось, он чувствовал отношение к себе и на нашу любовь к нему отвечал взаимностью.

Основным видом полетов у нас были перевозки пассажиров на регулярных рейсах, по расписанию и вне расписания, а также перевозка грузов вне расписания.

География полетов, в основном, ограничивалась Магаданской областью. Реже нас привлекали и к полетам в города Дальнего Востока, Сибири, и еще реже, за Урал: в Москву, Ленинград, Киев, Минск.

В мои обязанности входило ежедневное планирование полетов на завтра. При этом приходилось учитывать массу факторов: погодные условия и уровень подготовки командиров кораблей, суточные, недельные и месячные ограничения по санитарным нормам налета часов, графики «оборачиваемости» самолетов и экипажей, а также продвижение каждого члена экипажа, в особенности пилотов, по программам летной подготовки и профессионального роста.

Особого внимания и учета требовали документы строгой отчетности, подтверждающие прохождение каждым членом экипажа установленной теоретической учебы, тренировок, а также проверок техники

пилотирования и навыков работы в воздухе. Это были «Задания на тренировку», «Акты проверок», «Летные книжки», различные журналы и другие документы.

Работе с этими документами я учился еще в должности командира звена, а затем эскадрильи Ан-2. Тем не менее, в связи со значительно возросшим количеством контролируемых показателей у членов экипажей Ил-14, в сравнении с Ан-2, эта работа потребовала у меня много новых усилий и времени.

Один раз в неделю проводился разбор полетов. К каждому такому разбору в своей АЭ я готовился так, чтобы успеть в 1,5 часа проанализировать и ее производственные итоги, и организацию полетов, и упущения и нарушения РЛЭ (Руководства по летной эксплуатации самолета Ил-14), допущенные нашими экипажами. Дать оценку результатам тренировочных и контрольных полетов, ошибкам в технике пилотирования. Обсудить все нарушения безопасности полетов у нас, а также, по доступной информации, в МУГА, МГА и мировой авиации.

Около 25-30% времени разбора посвящались учебе. Ее тематику я старался увязывать не только с актуальными вопросами, о которых говорилось на разборе, но и обо всем, что считал важным для целей роста уровня профессиональной подготовки нашей АЭ. Здесь были и аэродинамика, и метеорология, и конструкция самолета Ил-14 и двигателя АШ-82ТК и другие специальные темы. Отдельно, практически на каждом разборе, мы останавливались и на вопросах психофизиологии летного труда.

Однако основной и важнейшей частью в организации летной работы, несомненно, были практические тренировки летного состава АЭ в аэродромных и рейсовых условиях. Тренажеров в то время еще не было и, поэтому, все занятия и тренировки для поддержания или повышения уровня профессиональной подготовки летчиков проводилась на живом самолете. Эта работа велась по отдельным планам, которые дополнялись как теоретическими занятиями, так и летными тренировками, в ответ на летные происшествия в авиации в МУГА, или всей страны. Часто, на этот счет поступали «сверху» особые указания, иногда и с методическими материалами.

К самым регулярным, плановым видам работы с летным составом АЭ относилась межсезонная подготовка к полетам в ОЗН и ВЛН (осенне-зимняя навигация и весенне-летняя навигация). Эта работа, дважды год проверялась специальными комиссиями из Магаданского управления, а иногда и из МГА.

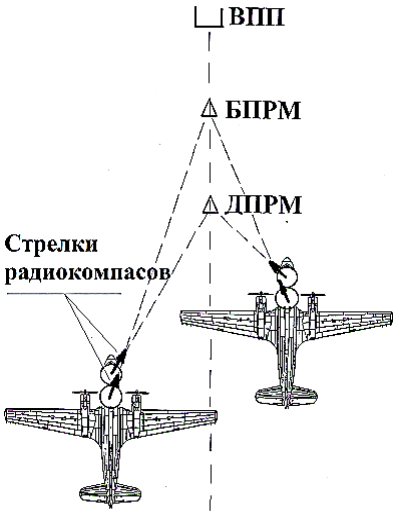
Особое значение придавалось и тренировочным полетам с командирами кораблей в отдельности и с экипажами, в полном составе, на понижение погодных минимумов.

Тренировки к полетам с использованием курсоглиссадных систем СП-50 проводились на аэродроме Мыса Шмидта, а по ОСП (оборудование системы посадки), в основном дома, в Певеке.

ОСП имели почти все аэропорты МУГА, а СП- были только в Магадане, Анадыре и Шмидте. Считалось, что по СП-50 зайдет на посадку и «дурак», а вот заход по ОСП – это «высший пилотаж».

За годы тренировок, я выработал собственную методику заходов на посадку по ОСП, которая, насколько мне известно, нигде больше не применялась.

Она основывалась на одновременном использовании 2-х радиокомпасов АРК-5, которыми были оборудованы наши Ил-14. Эти АРК-5 имели 2 однострелочных индикатора, установленных один над другим, в правой части приборной доски, вверху. Первый из них – верхний индикатор, настраивался на ДПРМ (дальний приводной радиомаяк), а второй – нижний индикатор, настраивался на БПРМ (ближний приводной радиомаяк). По взаимному расположению стрелок индикаторов можно было судить о стороне и величине отклонения самолета от пред- посадочной прямой на всех трех участках этой прямой: до пролета ДПРМ, между ДПРМ и БПРМ и после пролета БПРМ.



Заход на посадку по ОСП с использованием 2-х АРК-5

На приведенной схеме видно, что, если стрелка АРК-5, настроенного на БПРМ (нижняя) «смотрит» правее верхней стрелки АРК-5, настроенного на ДПРМ, то самолет летит правее и наоборот.

По этой методике я тренировал всех наших командиров в реальных условиях тумана, с видимостью 300 м, днем и ночью, когда, одновременно, мы тренировались и к посадке без фар, создающих в тумане яркий световой экран, из-за которого терялась видимость световых огней ВПП.

Работа командира АЭ, по сути, была круглосуточной и не оставляла у меня свободного времени. Наличие заместителя, естественно, помогало, но это не снимало чувства ответственности, даже во время выходных и отпуска…

«Двухметровый великан»

В начале 1967 года, в штабе, куда я зашел по окончании летного дня, меня поджидала группа людей с кинокамерами и магнитофонами. Они оказались журналистами, снимающими фильм к празднованию 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции 1917 года.

Один из эпизодов этого фильма посвящался гражданской авиации на Чукотке и у них было задание, как они объяснили, заснять в этом эпизоде меня.

Ведущая в этой группе журналистка, увидев меня, удивленно воскликнула:

- «Это и есть ваш Атбашьян?!»

Чуть позже, она уже смущенно объясняла собравшимся и мне, что после того, что она наслышалась накануне, она думала увидеть на моем месте «двухметрового великана», а мой рост оказался значительно меньше ее ожиданий.

- «А ведь я, еще, в меховой амуниции и унтах», - подумал я – «Видела бы ты меня в летней одежде!»

Через полгода несколько человек, видевших на экранах этот материал, подтвердили, что я, на самом деле, промелькнул в нем в течение нескольких секунд…

В чукотском стойбище

Часы на память

В начале осени 1967 г, ко мне поступило сообщение из Чаунского РК КПСС, г. Певек, Чукотского АНО, Магаданской области, о том, что двое жителей поселка Мыс Биллингса - «Биллингс», как мы называли сам поселок и его аэродром для самолетов Ан-2 и вертолетов, отправились в воскресный день, утром, на рыбалку к кромке льда, начинавшегося уже с береговой черты Восточно -Сибирского моря. Внезапно поднявшимся, ураганной силы, южным ветром, льдину с ними оторвало от берегового припоя и унесло в океан, на Север.

Телеграммы с просьбами об их розыске и оказании им посильной авиационной помощи посыпались ко мне со всех сторон и, в том числе из Магаданского управления гражданской авиации (МУ ГА), которому мы подчинялись.

По положению, я имел возможность привлечь к поисково-спасательным работам самолеты Ил-14 и Ан-2 или вертолеты. Однако ветер, «Южак», силой более 40-45 м/сек, вместе со снегом и метелью, при видимости, всего лишь в несколько метров, не позволяли подняться в воздух ни одному из этих воздушных судов.

Эта пурга продолжалась целую неделю и все это время, мы с синоптиком Иваном Гавриковым, по известным ему формулам и наитию, рассчитывали вероятное направление и расстояние, куда могло унести ветром и течениями льдину с людьми, севернее Биллингса.

Певек зимой 1967 г. Полярные сумерки

Наконец, ветер стих до величин, не на много превышающих предельных для Ил-14 28 м/сек, а видимость стала достигать 50-100 м. Я решил лететь на грузовом Ил-е с бортовым номером 41707, который я, за «летучесть», любил больше других и который все эти дни держали «на подогреве». В самолет загрузили две большие надувные лодки с воздушными насосами, палатку, продукты, медикаменты, уголь, горючее, оружие и рыболовные снасти. Все это было пакетировано в тюки, удобные для сброса…

Вернуться домой, в Певек, мы не рассчитывали, выбрав запасными аэродромами Мыс Шмидта и Анадырь, где погода была получше.

Старый ветряк (с. Биллингс), из Интернета

Забравшись за облака, мы взяли курс на Биллингс.

По предварительной договоренности, к расчетному времени выхода «на точку», местная радиостанция узла связи, используемая для приема-передачи телеграмм населением поселка, а также служебной телеграфной информации для нужд местной администрации,

начала давать нам «нажатие» телеграфным ключом на частоте 500 кгц, доступной для нашего бортового радиокомпаса АРК-5. Благодаря этому, мы смогли точно выйти «на привод», т. е. на эту радиостанцию, определить момент ее пролета и приступить к снижению в расчетном направлении и с расчетными поступательной и вертикальными скоростями.

Снижение проходило в облаках и при интенсивной «болтанке»: на Биллингсе продолжался ураганный ветер, а в воздухе он был еще сильнее. Приходилось учитывать и подобранный по пеленгам угол сноса и расчетную путевую скорость полета, которую определить точно было невозможно. По мере уменьшения высоты полета, которую мы определяли и по барометрическому, и по радио высотомеру РВ-2, напряжение росло. Наконец, на высоте в 5-10 м, внизу замелькала поверхность океана: сплошные ледяные поля, покрытые трещинами и торосами. И вот, о чудо: через несколько минут бреющего полета, мы «выскочили» на двух человек, которые отчаянно и радостно махали нам руками!

А уж как были рады мы: ведь найти в безбрежном океане две крошечные, черные точки, было «чудом» побольше, чем найти пресловутую «иголку в стоге сена»!

Однако мы, не рассчитывая на такую удачу, не погасили заранее скорость полета до приемлемой для сброса грузов и пронеслись над ними, лишь приветственно покачав крыльями. Ушли на «второй круг» с неясными шансами на успех: теперь оставалось рассчитывать только на интуицию и пространственное чутье. Дело в том, что здесь никакими средствами для навигации мы уже не располагали, а визуальный контакт с «точкой» мы потеряли сразу после ее пролета и начала разворота для повторного захода: видимость даже на высоте бреющего полета была не более 300 м.

Во втором заходе, после выхода на последнюю прямую, я заранее погасил скорость полета до пред-посадочной – 180 км/час. Самолет, с выпущенными закрылками, но убранными шасси, при высоте полета до 5 м, едва держался на «воздушной подушке». Эта «подушка» возникает между самолетом и поверхностью всякий раз, при полете на малой высоте и имеет толщину, равную полуразмаху крыльев. Для самолета Ил-14, с размахом крыльев, равным 32 м, она имеет толщину до 16 м.

У открытой двери, на пороге которой лежал первый, готовый к сбросу тюк, стоял наготове наш бортрадист – мощный Валера Винокуров с помощниками и ждал сигнала бортовой сирены. Однако мы проскочили мимо цели. Пришлось повторить заход, который на этот раз оказался удачным и, не долетев 100 – 150 м. до темных фигур бедолаг на льду, я нажал на кнопку сирены. При следующем заходе и удачном выбросе второй партии грузов, я видел, что первый груз пролетел метров на 30 за точку и в последующих полетах, «пристрелявшись», стал нажимать кнопку сирены чуть раньше...

Карта плавания во льдах жителей Биллингса

Мы видели, как двое внизу с энтузиазмом подбирают и консолидируют буквально «свалившуюся с неба» помощь, подарившую им надежду на спасение. Их можно было понять: уже более недели болтались они в океане без пищи и тепла...

Прошли зима и весна. Все это время их судьба не покидала мои мысли. Тем более, что в море унесло двух первых лиц поселка, и я их знал лично. Да и в коллективе летчиков 151 отряда то и дело возникали разговоры об их судьбе и возможных маршрутах дрейфа их льдины. Однако, в одном, все были уверены: они живы! Ведь они могли поставить обе свои надувные лодки прямо на льдине и оставаться на плаву даже в случае ее разрушения от соударения с другими льдинами.

В июне следующего, 1968 г, я решил пролететь на самолете Ан-2 с Мыса Шмидта в Певек не по трассе, а вдоль береговой черты, на бреющем полете. Я любил полеты на малых высотах, когда можно было полюбоваться северной, чукотской природой, белыми медведями, моржами, тюленями и другим живьем…

Но в этот день я еще думал и о вероятности, очень малой, случайно, найти на берегу пропавших в океане людей из Биллингса К тому же, как выяснилось, это были секретарь партийной организации и председатель исполнительного совета поселка, и я был с ними знаком лично…

Приблизительно в половине пути до Биллингса, в 8-10 км, западнее устья речки Пыльхинкуль, я вдруг заметил двоих людей с какими-то вещами. В душе у меня екнуло: это они! И они нам машут руками точно так, как те двое, на льдине! После круга над ними, я убедился, что так и есть, это пропавшие более полугода тому назад люди, которым мы сбрасывали грузы, часть которых и сейчас была при них.

Как и в прошлый раз, покачиванием крыльев, я дал им знать, что все понял и приступил к набору высоты для выхода на связь с Певеком,

через пролетные борты, по УКВ-радиостанции. Мне удалось через них передать туда координаты этой точки и вызвать к ней вертолет с Володей Бикетовым – командиром эскадрильи. Сам я там сесть не мог, так как мой Ан-2 был на летнем, колесном шасси…

На другой день, в Певеке, двое измученных, но веселых «путешественника» уже рассказывали нашему районному начальству и мне о своей почти 9-месячной «одиссее» и приключениях.

Океанский берег острова Врангеля летом

Их рассказ начался с того, как они, тихим, воскресным утром отправились вдвоем на рыбалку, с удочками, выпивкой и закуской. И как внезапный шторм превратил их в заложников стихии, вынужденных бороться за пропитание, тепло и саму жизнь… Как их льдину понесло в океан, где, сталкиваясь с другими льдинами, она ломалась и крошилась, а они едва успевали перебегать на новую, на взгляд более надежную, которую, в свою очередь, через несколько часов, постигала участь предыдущей...

Рассказывали, какую радость и гордость за нашу страну, СССР, они пережили, как оценили верность и надежность своих друзей в Биллингсе, Певеке, Магадане. Эта история получила широкую была оценена и в Магаданском управлении ГА, которое в конце 1968 г. наградило меня ценным подарком – памятными золотыми наручными часами с соответствующей надписью.

П. И. Поздняков

В начале 1968 г. командиром 151 ЛО был назначен Павел Иванович Поздняков. К нам он перевелся из Нижних Крестов, по-нашему – «Крестов», с командно-летной должности.

С первой же нашей встречи он производил двойственное впечатление. С одной стороны, было очевидно, что как пилот он несомненно обладал большим опытом, но с другой, в нем чувствовались авантюризм, неорганизованность и плохое знание гражданской авиации.

Большая часть работы авиации в Крестах приходилась на ледовую разведку и проводку караванов.

Мне уже приходилось общаться с тамошними летчиками Полярной авиации, летавшими на Ан-2 и Ил-14.

В свое время, они «сдавали» нам свой, как сейчас говорят, «рынок» полетов: Медведку, остров Четырехстолбовой, Айон, Биллингс, Шмидт, остров Врангеля (Сомнительная), полярные станции по побережью, от устья Колымы и далее на восток, до Уэлена.

П. И. Поздняков

Все их самолеты были оборудованы печками БО-10 и летали они, даже зимой, в тепле.

Загружать самолеты Ан-2 они нас учили не более, чем на 600 кг, чтобы «не портить» заказчиков.

У нас же с 1-го дня все пошло «по-советски и по-пролетарски»: летали мы без этих печек и грузили в самолеты 1200 – 1500 кг.

Еще они, «делясь опытом» проводки на Ил-14, по Севморпути, одиночных судов и караванов, учили на ночь заводить их в глухие льды, чтобы, с одной стороны, завтрашним утром не искать их в океане, и чтобы, с другой стороны, «не оставаться без работы».

Они прекрасно ориентировались по солнцу и по звездам, когда они были видны. Но для такой ориентировки требовались особые условия, а именно, возможность лететь, какое-то время, на фиксированных курсе и высоте, при открытом небе. А при полетах на малых высотах, в горах, с переменным профилем и курсом, это было невозможно.

Привыкшие к открытым пространствам полярные асы, как правило, не любили заходить в глубь материка и летать «в молоке» в горах и над тундрой.

Все сказанное, в полной мере относилось и к П. И. Позднякову, хотя он и летал в Крестах на Ил-14, а самолеты Ан-2 недолюбливал.

Будучи от природы общительным и любящим застолья человеком, он быстро установил тесные контакты с Н. И. Амбросовым и другим «начальством», а также «оброс» в Певеке и кругом близких ему друзей. Его дочь Мирра вышла замуж за близкого мне Диму Лавриненко.

«Тренировка» к ледовой разведке

Как-то П. И. Поздняков решил дать мне тренировку к полетам по ледовой разведке. Для этого мы, в сопровождении 3-х гидрологов должны были полететь с ним, на одном из наших самолетов, оборудованном верхним и боковыми «блистерами» на Север, в направлении открытого океана.

«Блистеры» – прозрачные полусферы, выступающие из кабины самолета, через которые гидрологи могли наблюдать поверхность моря.

В верхнем блистере, как правило, устанавливался секстант, который использовался для астронавигации.

Гидрологами были опытные специалисты, которые могли с воздуха, по различным признакам, определять толщину и прочность ледяных полей на поверхности океана и, как следствие, их проходимость для различных морских судов и ледоколов. Результаты своих наблюдений они зарисовывали на специальных картах, которые затем сбрасывались с самолетов в специальных пеналах, с вымпелами, прямо на палубу морского судна.

Блистеры на самолете Ил-14

И вот, мы полетели. Был конец лета, и основные ледяные поля на поверхности океана, южными ветрами, отогнало от берега на несколько километров.

П. И. Поздняков, с правого сиденья, ладонью руки подавал мне знаки лететь ниже и ниже. В ответ, я «прижал» самолет к воде так, что уже казалось, мы можем «чиркнуть» по волнам винтами. А он продолжал требовать, чтобы я снизился, буквально, еще на несколько сантиметров. Наконец, один из гидрологов крикнул сзади:

- «Есть бурун!»

Имелся в виду пенный бурун за самолетом, как за морским катером.

После этого П. И. Поздняков обратился ко мне:

- «Запомни эту высоту! На ледовой разведке нужно летать так, чтобы за самолетом был бурун!»

Я про себя подумал, а если мы летим с разведкой надо льдами, из чего же будет возникать бурун?

Но тут же и заметил, что впереди поверхность моря покрыта чем-то подозрительным, белого цвета, колышущемся на волнах, как осенняя «шуга» из мелкого льда.

Я не успел еще осознать, что представляет из себя эта белая масса, как она вдруг оторвалась от воды и стала подниматься вверх. Через мгновение мы поняли, что это белое облако есть огромная стая морских птиц, собиравшихся улетать на юг и спугнутых нашим приближением. Я едва успел «выхватить» штурвал на себя и дать двигателям взлетный режим.

Первое время, пока у нас был запас скорости, мы набирали высоту быстрее, чем пухло вверх это облако. Но вот, этот запас исчерпался, вертикальная скорость набора высоты у нашего самолета упала с 12-15 м/сек до 2-3 м/сек, а птичье облако все росло и росло.

Когда мы оказались над ним, нас разделяли, буквально, считанные метры…

Потом, когда птичье облако уже осталось позади, П. И. Поздняков долго и смачно выражался в адрес этих безответственных птиц, которые могли бы, но почему-то не захотели найли другого места своего сборища в этом огромном океане

Ил-14 над «Пламенной»

Со времени, что я перешел на Ил-14, «Пламенная» получила большое развитие. Здесь с 1967 года заработала «Пламенная ртутная фабрика». Сюда завезли коров и стали выдавать горнякам бесплатное молоко «за вредность»: пары ртути, которыми они дышали, вызывали проблемы со здоровьем, в особенности, это было заметно по их зубам.

Дело в том, что ртуть, которую тут добывали, по большей части была самородная и буквально сочилась из породы. Однажды, на аэродроме, мне предложили поднять какое-то ведро с непонятной темной жидкостью. Я попытался, но только смог, под хохот окружающих, оторвать его ручку. Оно было наполнено ртутью! Ее здесь же расфасовывали в небольшие, красные металлические баллоны, наподобие противопожарных, перевозили в Певек и оттуда, уже на самолетах Ил-14, мы их по 2,5-3 тонны, увозили в Новосибирск.

Посадочная площадка для самолетов Ил-14 «Пламенная»

В том же году, в «Пламенной», на месте площадки для Ан-2, мы, силами прииска, соорудили взлетно-посадочную полосу для Ил-14, длиной 800 м.

Ее превышение над уровнем моря составляло 650 м. и, по нормативам, она должна была быть не короче 1150 м. К тому же, в свободном от препятствий направлении для взлета она имела уклон вверх и это удлиняло разбег самолета. Поэтому сюда, по решению И. С. Мазина, никто, кроме меня не летал.

П. И. Поздняков здесь еще не бывал и примерно, через неделю после нашей «тренировки к ледовой разведке», решил слетать со мной на «Пламенную».

Памятуя о нашем с ним приключении с птичьей стаей, я к этой идее отнесся с опаской и подробно рассказал ему обо всех особенностях этой посадочной площадки и окружающей местности.

Рассказал ему и о порядке безопасного набора высоты после взлета и выхода из района аэродрома. Однако во все это время я ощущал себя «яйцом, которое учит курицу». П. И. Поздняков слушал меня невнимательно, все время перебивал и торопил…

И вот, мы полетели. Стояла прекрасная погода. Весь полет в «Пламенную» прошел спокойно. Было солнечно и тихо. П. И. Поздняков, не отрываясь, разглядывал все внизу и, для лучшего обзора, просил меня подвернуть то влево, то вправо. Сама «Пламенная» и окружающая ее местность произвели на него большое впечатление. Я его понимал, то же самое, при каждом прилете, здесь испытывал и я…

На протяжении всего захода на посадку и посадки он не притрагивался к штурвалу самолета и продолжал «крутить головой», разглядывая все вокруг.

То же самое было и на взлете, вплоть до момента отрыва самолета от земли.

А вот здесь, в П. И. Позднякова как будто вселился бес. Он вдруг вцепился в штурвал и, резко повернув его влево, над самой землей, начал крутой разворот влево, в направлении отрогов гор, окаймляющих прииск и поселок в «Пламенной».

Очевидно, ему захотелось пройтись над ними на малой высоте.

Но возможности Ил-14 не позволяли набрать до этих гор достаточной высоты, и я всегда обходил их справа, как это показано на рисунке выше. Но на этот раз мне пришлось полагаться лишь на чудо, вроде восходящих потоков воздуха…

И это чудо случилось. Мы не разбили самолет, который буквально в считанных метрах пролетел рядом со скалами, которыми были усыпаны окружающие горы.

За ними наш самолет «просел» метров на 50, но цели своей П. И. Поздняков достиг: мы эффектно пронеслись над горняками, покачивая на прощание крыльями.

- «Видал?» - спросил он.

Мне нечего было ответить…

Командир 151 летного отряда – назначение

Наступила осень 1968 г. Началась работа по подготовке нашего отряда к полетам в ОЗН (осенне-зимняя навигация).

Я должен был, до середины ноября, провести в своей АЭ цикл теоретических занятий по особенностям летной и технической эксплуатации самолетов Ил-14 зимой. Затем, нужно было успеть полетать с каждым из своих экипажей по программе аэродромных тренировок и выполнить контрольно-проверочные полеты с ними в рейсовых условиях.

1969 г.

Все это надлежало соответствующим образом оформить документально. Здесь были разнообразные планы, задания на тренировку, акты проверок, анализы, протоколы и т. п.

Сразу после праздников 7 ноября я ожидал приезда комиссии из МУ ГА, которая должна была все это проверить. В том числе проверить и меня самого, как говорится, на земле и в воздухе.

П. И. Поздняков во все эти дела не вникал. К тому же он в них и не разбирался, так как в «Крестах» вся летная работа была организована по-другому.

В результате, во 2-й и 3-й АЭ подготовка к полетам в ОЗН шла из рук вон плохо.

Комиссия из МУГА была вынуждена признать наш отряд, в целом, за исключением моей, 1-й АЭ, не готовым к зиме. Поднялся скандал. Нам были поставлены новые, жесткие сроки устранения недоработок, которые, до конца года были едва устранены.

Подозреваю, что с подачи Н..И. Амбросова и Н. Г. Перевалова, в МУ ГА возникла идея заменить П. И. Позднякова мною.

Но у меня планы были совершенно другие. Моя супруга, ради здоровья детей, давно уже требовала от меня переезда на «материк». Я же, в свою очередь, мечтал о современных, реактивных машинах, типа Ту-124 или даже Ту-134. Кое-кто из наших певекчан, как например, мой товарищ, Ж. Шишкин, к моей зависти, уже перевелись туда, переучились и летали на современной технике.

Поэтому, когда со мной в МУ ГА заговорили о предложении возглавить 151 летный отряд, я категорически отказался.

Это было в декабре до наступления Нового, 1969 г.

Но 15 января 1969 г, к нам прилетел начальник МУ ГА Н. И. Крылов, и меня вызвали к нему, в штаб. Догадываясь зачем он прибыл, я отказался туда идти, на телефонные звонки не отвечал и ждал его отлета. В конце рабочего дня ко мне домой постучался начальник штаба В. Н. Перелыгин и передал, что Н. И. Крылов решил от нас не улетать, пока я к нему не явлюсь.

Пришлось идти. В штабе Н. И. Крылов мне сообщил о его и руководства Чаунского ОАО решении назначить меня командиром 151 ЛО.

Все мои попытки отказаться не принимались, а после напоминания о моем гражданском и партийном долге, я был вынужден согласиться.

В результате, 20 января 1969 г, приказом № 5/л по МУ ГА, я был назначен командиром 151 летного отряда. Это событие оказало на всю мою последующую жизнь огромное влияние. Теперь я попал в «номенклатуру кадров ЦК КПСС» и стал, как бы, ее «заложником».

У меня и раньше, то и дело возникало ощущение, что я нахожусь на некоем «кадровом конвейере», который двигаясь вверх, везет меня куда-то против моей воли. А теперь…

А теперь, сделавшись «номенклатурным заложником», через 2,5 года, на памятной коллегии МГА, 17 июня 1971 г., я уже был вынужден принимать пост начальника Армянского управления ГА.

151 летный отряд – проблемы и решения

В понедельник 20 января 1969 г я был представлен коллективу 151 ЛО в своем новом качестве. Мне достался удобный, светлый кабинет на 2-м этаже нового здания штаба.

Вскоре я подобрал для себя нового секретаря-машинистку Ирину К.- жену одного из наших вертолетчиков. Она до замужества работала в областном КГБ и обладала непревзойденными навыками в работе с пишущей машинкой. Ирина успевала набирать текст быстрее, чем я диктовал. До нее мне приходилось писать свои рабочие документы от руки и относить их в машинописное бюро.

Кроме того, она, в несколько дней навела порядок на моем столе, книжном шкафу, в библиотеке руководящих документов, в писанине и архивах, которые велись не только у меня, но и в эскадрильях.

И еще, что было не менее важным, Ирина умела молчать.

Словом, условия для работы мне были созданы, как говорится, «по полной». И как я понимал, во многом из-за моей строптивости при назначении.

Но были и проблемы.

Во 2-й и 3-й эскадрильях нарушались требования практически всех установленных МГА и МУ ГА документов, регламентирующих ОЛР (организацию летной работы).

Эти, на первый взгляд, бумажные упущения приводили к реальным нарушениям правил ОЛР и БП (безопасности полетов). Многие командиры вертолетов и самолетов летали с просроченными сроками тренировок, проверок техники пилотирования и теоретических знаний, в том числе и правил эксплуатации материальной части.

Все это приводило к опасным летным происшествиям.

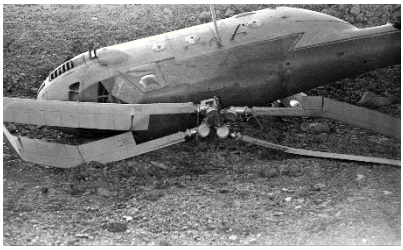
Так, 17 сентября 1965 г, в районе реки Кувет, а 21 февраля 1966 г, в районе Баранихи произошли аварии вертолета Ми-4СП СССР-19155 и самолета Ан-2 СССР-79943.

Только чудом люди, находившиеся в них, остались живы, а техника была списана.

Еженедельно поступали сообщения о разного рода других опасных происшествиях.

В этих АЭ, в особенности в вертолетной, фактически царила анархия.

Вертолетчики сами рассказывали как, например, решив устроить коллективный пикник, они расстреляли с воздуха 15 оленей, чтобы потом пустить часть одного из них на шашлыки, а остальное оставить волкам.



Разбитый вертолет 19155

В другом случае, один из командиров рассказывал в штурманской, как он загонял медведя в гору так, что тот в изнеможении упал на спину, и он опустил ему на грудь левое колесо шасси и сбросил мощность двигателей. После чего они, всем экипажем, почувствовали хруст костей несчастного животного …

Своеволие и безалаберщина здесь зашли так далеко, что «приводить в чувство» их летных командиров и рядовых членов экипажей было уже нелегко. Но, если в моей бывшей 2-й АЭ, в течение первых 2-3-х месяцев стало что-то получаться, то с вертолетчиками в 3-й АЭ было гораздо сложнее.

Главным «атаманом» этой «вольницы» в ней был сам командир 3-й АЭ Георгий А. Он постоянно снабжал руководство ОАО «дарами природы», устраивал охоту и рыбалку другому начальству и чувствовал себя неприкасаемым.

Пришлось прибегнуть к чрезвычайным мерам, или, как говаривал П. И. Поздняков, «шоркнуть».

Как-то, в очередной раз, Георгий А. пропал со связи, и я не знал, сообщать ли об этом в МУ ГА, как положено, и объявлять ли розыск его вертолету. Мои переживания длились несколько часов.

Озеро Эльгыгытгин

Когда же Георгий А. появился в эфире, наряду с облегчением, я пережил желание наказать его наконец так, чтобы он и остальные это запомнили и больше подобных «фокусов» не повторяли.

По его прилету, я собрал всех свободных от полетов летчиков и вырезал у них на глазах из Пилотского свидетельства Георгия А. Талон нарушений № 1, с соответствующим оформлением.

После этого, Георгий А. на пару недель притих, но потом все возобновилось. До меня доходили разговоры, что Георгий А. даже бравирует тем, что летать с одним талоном ему стало свободнее, так как «Атбашьян не осмелится вырезать у него второй талон».

Но я осмелился.

В июле 1969 г. Георгий А. «пропал» в очередной раз. Был полярный день и солнце не заходило круглые сутки. Все свободные самолеты Ан-2 и вертолеты, которые были на базе, вылетели на его розыски в район, где с ним была последняя связь. Я же, на самолете Ан-2, вылетел, как мне подсказывала интуиция, в район озера Эльгыгытгин. Почему-то мне казалось, что Георгий А. со своими пассажирами, начальством из РайГРУ, сейчас «расслабляется» на его берегу рыбалкой, ухой и шашлыками.

Так и оказалось.

Однако даже появление моего самолета над ними, не изменило планов Георгия А. Он и его люди продолжали хлопотать возле костра, который они, к тому же, развели в опасной близости к вертолету.

Я стал над ними в круг и дал знать, чтобы Георгий А. вышел на связь. Когда он это сделал, я потребовал, чтобы он немедленно вылетел на базу следом за мной. И пока они не взлетели, я продолжал крутиться над ними.

Несмотря на поздний час, я по радио дал команду всему летному составу на базе собраться у вертолетной стоянки, где по прилету должен был остановиться вертолет Георгия А.

В Певек мы прилетели почти одновременно. И здесь, на глазах всей его эскадрильи и остального, свободного от полетов летного состава, после короткого выступления, я вырезал из Свидетельства пилота Георгия А. второй и последний талон нарушений.

Тем самым он был лишен права летать и занимать должность командира эскадрильи.

Назавтра, за такое «самоуправство», меня ругали Н. И. Амбросов с Н. Г. Переваловым, но я продолжал отстаивать свою правоту…

С этого дня вертолетная эскадрилья стала «шелковой», и всем «художествам» в ней пришел конец.

«За одного битого, двух небитых дают!»

После отстранения от полетов и должности командира 3-й АЭ, возник вопрос о новом командире. Пока его обязанности исполнял заместитель Георгия А., в руководстве Чаунского ОАО шли споры вокруг нескольких кандидатур.

Я опасался, что через некоторое время эффект неожиданного освобождения от этой должности Георгия А. притупится, и вертолетчики опять возьмутся за старое. Тем более, что все они почувствовали неодобрительное отношение к моим решениям нашего начальства.

Но мне удалось отстоять свое предложение о назначении взамен Георгия А., одного из командиров вертолетов, Бикетова Владимира Кондратьевича.

В. К. Бикетов, прошлой зимой, при полете в «молоке», не заметил прямо перед собой заснеженной сопки, высотой около 600 м. и столкнулся с ней. Летел бы он на несколько метров ниже, произошел бы лобовой удар с ее склоном и дело бы кончилось катастрофой, с гибелью людей на борту. Но он лишь «чиркнул» по ее вершине и вертолет, разрушаясь, скатился по противоположному склону сопки вниз, а его экипаж и пассажиры остались живы. После лечения и отбытия наказания, В. К. Бикетов был вновь допущен к полетам, стал пилотом-инструктором и теперь уже, летал осторожно и дисциплинированно.

В. Бикетов (крайний справа) с геологами

Мое предложение о его выдвижении долго не принималось.

Но я настоял:

- «За одного битого, двух небитых дают!»

Став командиром 3-й АЭ, он полностью оправдал мои ожидания и смог навести в ней порядок не только в соблюдении летной дисциплины, но и в работе со штабной и учетной документацией.

При нем АЭ продолжила «перевооружаться» вертолетами Ми-8, а через год к нам стали поступать самые тяжелые в СССР, по тем временам, вертолеты Ми-6…

Они имели у нас большие перспективы и мне, как командиру отряда, предложили переучивание на вертолетную технику. Но я отказался, сославшись на то, что классно летать на самолетах и вертолетах одновременно не получится. Слишком велика разница в навыках пилотирования.

Через 3 года, когда в Армении началось освоение вертолетов Ми-8, я пригласил В. К. Бикетова, вместе с лучшим из пилотов-инструкторов 3-й АЭ, Владимиром Коротынским на работу в Ереван. Здесь, «через их руки» прошел весь стартовый летный состав будущей армянской вертолетной авиации.

Под занавес

По мере того, как работа в авиаэскадрильях налаживалась, у меня оставалось все больше времени на улучшение наших качественных показателей, как в экономике, так и в обеспечении безопасности полетов. Все разборы полетов в АЭ и в отряде сопровождались углублением профессиональных знаний летного состава, анализом результатов их работы и обсуждением возможностей роста объемов работ и повышения их эффективности.

Апапельгино, 1969

Н. И. Амбросов дважды оставлял меня исполнять обязанности командира ОАО на время своих отпусков, продолжительностью по 66 рабочих дней каждый, а также при своем отсутствии в командировках. А я, соответственно, набирался опыта хозяйственной работы.

Не обходилось и без курьезов.

Однажды, начальница нашей службы материально-технического снабжения Л. Скребнева позвонила мне из морского порта Певека и сообщила, что в наш адрес прибыли 2 «Краба», но есть возможность заполучить 3 «Краба». Брать ей третий или нет?

Я не знал, что такое «Краб», но, чтобы не показать свою некомпетентность, твердо ответил:

- «Брать».

И угадал. Н. И. Амбросов, по выходу на работу, на разборе, очень хвалил меня за это находчивое и быстрое решение. Однако я так и не узнал, а что такое «Краб»?

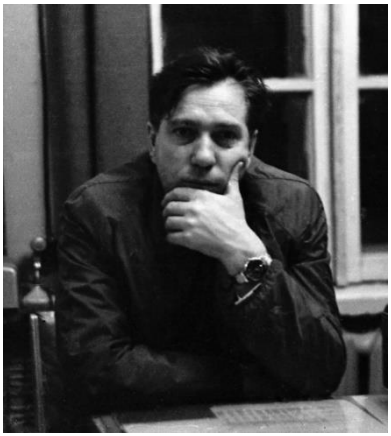
В другой раз, 12 мая 1969 г., на недельном разборе, я зачитывал письмо из аэропорта Мыс Шмидта.

В нем говорилось, что

... «7 мая 1969 г, на перроне аэропорта Мыс Шмидта, произошло столкновение головы второго пилота самолета Ил-14 И. Ф. Г-ло с автобусом ПАЗ. В результате этого на левом борту автобуса образовалось углубление, для ремонта которого было затрачено 36 руб. 50 коп.

Следов повреждения головы И. Ф. Г-ло не обнаружено» ...

Далее прилагался официальный иск нашему предприятию за ремонт автобуса на указанную сумму.



Амбросов Николай Иванович

Чтение сопровождалось гомерическим хохотом всех присутствующих. Да и я сам, еле сдерживался от смеха, хотя уже и читал его уже во второй раз.

Дело в том, что имя второго пилота И. Ф. Г-ло, было постоянно у всех на слуху. Он отличался постоянной близостью к начальству, угождал ему услугами типа отвезти-привести и подарками и давно мечтал, с его помощью, стать командиром корабля,

Все это было предметом пересудов и причиной раздражения всего нашего Апапельгино.

Мое начальство требовало от меня продвижения И. Ф. Г-ло.

Я же, по результатам каждого контрольно-проверочного полета с И. Ф. Г-ло, делал отрицательные заключения и «тормозил» его из-за безграмотности и неумения летать.

К тому же, я замечал, что при малейшем усложнении в полете, он впадал в ступор и переставал реагировать на меняющуюся обстановку.

Всякий раз, после очередного предложения продвинуть И. Ф. Г-ло в командиры экипажа, я предлагал Н. И. Амбросову самому слетать с ним и принимать решение, а тот, под разными предлогами, избегал этого и ответственности за И. Ф. Г-ло на себя не брал. Но осенью 1969 г., по возвращению из отпуска, он слетал-таки с ним и, подписав ему положительное заключение, отправил его в МУ ГА.

Подходили сроки очередной проверки нашего предприятия к ОЗН, и к нам прилетел с проверкой заместитель НУ по летной службе Т. М. Картушинский. В его планах было и слетать с И. Ф. Г-ло.

Перед вылетом на Шмидт, в штурманской в присутствии всех, Т. М. Картушинский задал И. Ф. Г-ло несколько простых вопросов типа, какова протяженность трассы, каков ее средний магнитный путевой угол, каково среднее магнитное склонение и как И. Ф. Г-ло будет корректировать курс полета с учетом большого схождения меридианов в наших широтах и т. д.

Ни на один из этих вопросов, включая самый первый, И. Ф. Г-ло не смог ответить.

Тем не менее Т. М. Картушинский слетал с ним, после чего устроил у нас разбор этого полета, с грандиозным разносом Н. И. Амбросова, за представление в МУГА кандидатуры И. Ф. Г-ло на должность командира корабля Ил-14. Не ограничиваясь этим, он сделал запись в его летной книжке о том, что И. Ф. Г-ло не может быть командиром корабля в принципе.

В результате, до конца моей службы в Певеке, вопрос о его продвижении был снят.

Но после моего отъезда в апреле 1971 г. в Армению, И. Ф. Г-ло все-таки стал командиром корабля Ил-14. Однако 30 декабря 1971 г, при посадке в аэропорту Бараниха, он допустил большой перелет и приземлился во второй половине ВПП. Самолет выкатился за ее пределы, свалился в реку, потерпел аварию и был списан. К счастью, никто не погиб.

Аэровокзал "Бараниха"

Из рассказа его второго пилота С. Ф. Суханова, следовало, что И. Ф. Г-ло, находясь в состоянии ступора, не реагировал на его предупреждения о необходимости ухода на второй круг и упорно продолжал заход даже тогда, когда уже было очевидно, чем он закончится…

Весной 1972 г. я прилетел в Москву для участия в заседании коллегии. Разместившись в гостинице «Аэрофлот», я уже готовился ко сну, как в дверь громко постучали. Открыв ее, я увидел перед собой И. Ф. Г-ло, который тут же, со стуком, упал передо мной на колени.

Ударяясь лбом об пол, он, «на полном серьезе», начал меня молить, чтобы я снял с него нечто сверхъестественное, некий сглаз, из-за чего с ним происходят одно несчастье за другим.

- «Я думал, вы мой недоброжелатель и с вашим отъездом мои дела поправятся. Но наоборот, без вас, у меня одна беда пошла за другой…Выходит вы были моим оберегом…На меня какой-то завистник напустил «порчу», снимите ее, прошу вас…».

Я его поднял, усадил перед собой и попытался, с материалистических позиций, успокоить. Но ничего не помогало, пока я не открыл бутылку армянского коньяка…

13 июля 1969

Воскресным днем, 13 июля, примерно в 11 час. 30 мин пополудни, ко мне поступило сообщение, что поднявшийся пару часов назад южный ветер, силой 30-40 м/сек, «южак», унес в открытое море на Север лодку с 4-мя нашими работниками.

К сожалению, такое повторялось у нас каждым летом, и почти каждый раз люди пропадали и гибли.

Нужно было срочно лететь на их розыск.

На перроне стоял единственный готовый на тот момент к полету Ил-14 № 91775, все остальные самолеты были в разлете. Я быстро собрал для себя экипаж и в 12 часов мы уже были в воздухе.

Мыс Шелагский и «птичий базар»

Предполагая, что с началом усиления ветра, наши пропавшие причалили к ближайшему берегу, мы вначале обследовали находящийся в 12 км на запад от нас остров Роутан.

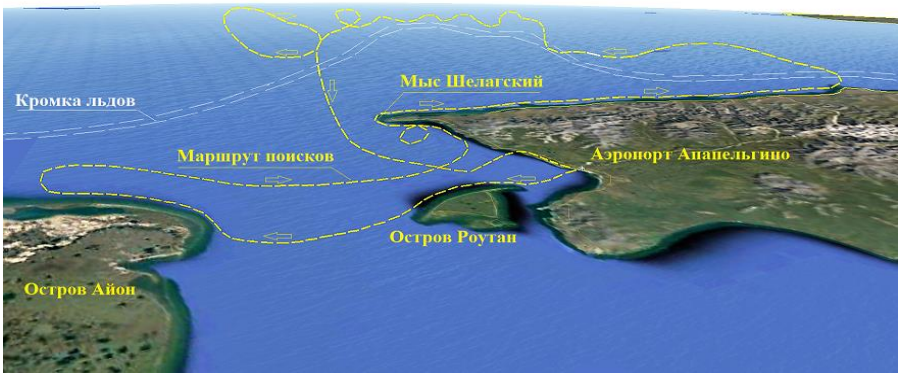
За ним, на всякий случай, мы осмотрели и часть берега острова Айон, в 50-60 км от аэропорта. Сюда лодка могла бы попасть только при сильном восточном ветре. А дул «южак».

Не обнаружив там лодки, мы вернулись назад и вдоль берега направились в сторону мыса Шелагский, с тем чтобы, обогнув его, обследовать морское побережье на Восток, до острова Шелаурова.

Высокий и скалистый, мыс Шелагский у нас пользовался дурной славой. Летом 1959 г. здесь произошла катастрофа самолета Ли-2, о которой неоднократно говорили на наших летных разборах. Тогда, при пролете над мысом, в простых условиях, самолет попал в мощный нисходящий воздушный поток и столкнулся со скалой. Погибло 5 человек.

Мыс выступает в море на 9 км и возвышается над его поверхностью более, чем на 450 м. Поэтому, обтекающие его ветры и вызывают тут сильную турбулентность.

Он является и самой северной точкой Чукотки. И еще, мыс славился большим «птичьим базаром», который с нашим приближением весь поднялся в воздух.



Мы летели на высоте 50 м. При подходе к мысу началась болтанка от турбулентности, вызванной «южаком». Она была настолько интенсивной, что мы были вынуждены отвернуть влево, в море, снизиться до высоты 5-10 м. и попытаться снова пройтись вокруг мыса, «сидя на воздушной подушке». Наш расчет оправдался. На этой высоте, самолет просто трясло, как на ухабистой дороге, и мы смогли подробно рассмотреть все закоулки 120-ти км. скалистого берега, где могла бы оказаться лодка.

Не обнаружив ничего и там, мы решили искать нашу лодку севернее, во льдах, которые «южак» оторвал от берега и угнал в открытое море, на расстояние от 30 до 120 км.

В основном мы летели вдоль кромки льдов, но иногда, заметив вдали некую черную точку, направлялись к ней с надеждой, что это наши, но всякий раз оказывалось, что это лишь огромная льдина или откоголовшийся от берега айсберг, перевернутые вверх «дном», обросшим темным планктоном.

Увлекшись «охотой» за этими точками, мы летали довольно хаотично и прокладку пути не вели. Я предупредил экипаж, что после остатка половины бензина, будем двигаться только на юг, в направлении дома. Но в поисковом азарте, мы то и дело нарушали это условие.

В какой-то момент я обратил внимание на странное поведение наших компасов.

Картушка магнитного КИ-13 самопроизвольно поворачивалась в лигроине то влево, то вправо на большие углы, хотя болтанки почти не было. А гироиндукционный ДГМК-3, показывая устойчиво курс 300 градусов, вдруг поворачивался и так же устойчиво показывал 40 градусов!

Магнитный компас КИ-13 «Бычий глаз»

Гиро-полукомпас ГПК-47

Такое поведение наших компасов нас озадачило и, даже, расстроило. Оно делало невозможным определение направления на юг, на базу.

Дело в том, что выше 70-й параллели, на которой находился Певек, работа магнитных компасов становится неустойчивой из-за близости магнитного полюса Земли. К тому же, он не стоит на месте, а постоянно движется, в основном, на Северо-Запад, в сторону Таймыра, со скоростью до 60 км. в год.

По этим обстоятельствам даже современным самолетам «Airbus» и «Boeing», без соответствующего оборудования, залетать за 70-ю параллель запрещается.

Помимо КИ-13, «Бычий глаз», как мы его называли, и ДГМК-3, у нас был еще и ГПК-47Б, гиро-полукомпас, который, однако, нужно было каждые 10-15 минут корректировать вручную кнопкой «Арретир», так как, из-за прецессии его гироскопа, он постоянно уходил с курса.

По этой причине, уже в те годы все самолеты Ил-14, летающие в Заполярье были оборудованы более усовершенствованным гирополукомпасом ГПК-52.

Гироиндукционный компас ДГМК-3

Гиро-полукомпас ГПК-52

Все, кроме нашего № 91775!

Единственной возможностью определения направления на Юг оставалось ориентировка по Солнцу. Но оно было скрыто за толстым слоем 10-ти балльной облачности. Пришлось пробиваться к нему вверх, за облака. Лишь на высоте 5500 м, а кислородных масок у нас не было, в просветах, оно мелькнуло на несколько секунд, и снова исчезло. Но я успел зафиксировать наш курс полета и выставить на Солнце наш ГПК-47Б, после чего мы приступили к расчетам, что называется, «начали переводить время в дугу».

Выяснилось, что мы летели с курсом 237 градусов. Нам оставалось довернуть влево на курс 180 градусов – строго на юг, снизиться под облака, чтобы использовать для поисков потерпевших и полет в сторону Певека. Однако поиски и на этом участке оказались безрезультатными.

Примерно через час полета в южном направлении стал прослушиваться мощный радиопривод морского порта на частоте 500 кгц, мы скорректировали курс и еще через 1,5 часа заходили на посадку дома.

Таким образом, наш, почти 7-часовой полет, к великому сожалению, оказался безрезультатным. Четверо наших друзей пропали бесследно. А в Апапельгино воцарился траур…

Лишь через полгода, в начале зимы, на северном берегу острова Айон, их лодка нашлась, в перевернутом положении и наполовину в воде.

Она была пуста.

Сергей Гарегинович Карапетян.Я – пилот 1 класса

С понедельника, 1 сентября 1969 г., я находился в Хабаровске.

Здесь работала Высшая квалификационная комиссия МГА (ВКК МГА), возглавляемая старшим пилотом-инспектором Сергеем Гарегиновичем Карапетяном.

Мне предстояло доказать этой комиссии свое право на присвоение мне квалификации пилота первого класса. Но ведь можно было и «отличиться» в обратном направлении, утратив право быть пилотом второго класса и прославившись на весь Аэрофлот!

Еще в Певеке, а потом и в Магадане, я был наслышан о принципиальности и даже суровости С. Г. Карапетяна. Многие увязывали эти качества с армянским происхождением этого человека и гадали, как он отнесется ко мне, как к пилоту, общей с ним национальности. А я, в свою очередь, готовился к проверке своей теоретической и летной подготовки с особым тщанием. Я был уверен, что сдам экзамены и летную проверку любой сложности, но хотелось это сделать так, чтобы ни у кого не возникли подозрения в их объективности со стороны С. Г. Карапетяна.

Карапетян Сергей Гарегинович

Я относился к С. Г. Карапетяну, как к божеству. Ведь он летал на всех типах самолетов Аэрофлота, включая Ту-114, о которых мне можно было лишь мечтать. Как и мой дядя, Арташес, он с первого дня участвовал в Великой отечественной войне, но ему повезло остаться в живых до конца войны. В качестве летчика-истребителя он сбил лично 3 и в группе 5 самолетов противника. После войны продолжал служить в ВВС.

Затем работал в гражданской авиации. В 1966 г. окончил Ленинградское Высшее авиационное училище гражданской авиации (ВАУ). Был командиром корабля, Первым заместителем начальника Армянского управления ГА, начальником транспортного отдела Главной инспекции МГА.

1967

За всю свою летную карьеру он налетал около 20 тысяч часов. В 1976 г. ему было присвоено звание, Заслуженный пилот СССР.

Он поучаствовал в летной судьбе сотен пилотов военной и гражданской авиации, в том числе и в моей. На всех зачетах по теоретическим дисциплинам он задавал мне самые каверзные вопросы, в том числе и вне экзаменационных билетов. А, когда дело дошло до контрольно-проверочных полетов, С. Г. Карапетян выполнил их со мной лично, хотя и мог доверить это другому пилоту-инспектору. В воздухе, в районе аэропорта Хабаровск, он проверил меня на всех возможных режимах полета самолета Ил-14, устраивая различные отказы его систем, а последний

полет я выполнил на одном работающем двигателе... По окончании этого полета, он похвалил меня и, неожиданно, добавил, что я не подвел честь моей армянской национальности.

По результатам всех зачетов и экзаменов ВКК вынесла решение, что мне может быть присвоен 1-й класс пилота ГА.

9 сентября 1969 г, приказом начальника МУ ГА № 74/л от 23.10.1969 мне был присвоен 1-й класс пилота ГА.

Подготовка замены

В 1963 г, еще за полгода до отъезда в Кировоград для переучивания на Ил-14, я стал готовить себе замену для внетрассовых полетов по чукотским стойбищам, к зимовьям и стоянкам охотников, полетов по санитарным заданиям и несчастным случаям в тундре и тайге, для подбора площадок временного и постоянного базирования геологов и т. д.

В этих целях я отобрал троих, наиболее подготовленных во 2-й АЭ командиров. Это были Владимир Зеркалов, Юрий Ризе и Владислав Е-в.

Наиболее возрастного из них, В. Зеркалова, я «специализировал» на «точках» (временных посадочных площадках, подобранных с воздуха) в Билибинском районе. Вскоре там стало базироваться наше звено самолетов Ан-2, и В. Зеркалов, с моей подачи, был назначен его командиром. Со временем, это звено было реорганизовано в отдельную эскадрилью.

С Ю. Ризе и с В. Е-вым мы стали работать «по чукчам», с геологами и по другим заданиям.

Среди всей моей «клиентуры», особо выделялись охотники, отшельники.

Всего их, под моим «попечительством», насчитывалось чуть меньше 10-ти человек.

По большей части, это были бородатые русские люди. Они жили в совершенно непригодных для жизни и необитаемых местах, во многих сотнях километров от ближайших населенных пунктов. Жили в неприметных землянках в окружении только своих собак, с которыми они кочевали с места на место и охотились. По непонятному для меня плану, время от времени, из райсовета приходили заявки, по которым я летал к ним с чаем, продуктами, порохом и боеприпасами. А они сдавали представителю райсовета, который был с нами, с документальным оформлением, пушнину, в основном, соболя…

О них ходили разговоры, что у них были проблемы с законом, что некоторые из них, таким образом, скрываются от чьей-то мести и т. д.

Говорили еще, что среди них есть и военные преступники со времен Второй мировой войны.

Однажды, я разговорился с одним из них, жившим примерно в 100 км западнее низовья реки Раучуа. Его точка называлась «Шаламова изба», хотя там никакой избы не было. Ее заменяла землянка, вырытая

в виде пещеры в обрыве над правым берегом какой-то безымянной речушки. Он рассказал, как он охотится, готовит еду, питается, пережидает пургу, в случае, если она застает его в дороге. Тогда он ложится под перевернутыми нартами, а собаки ложатся сверху со всех сторон…

Когда мы прилетели к нему через несколько месяцев ни его, ни его собак не оказалось на месте. Летом, когда растаял снег, его нашли геологи, убитым выстрелом в голову. Очевидно, кто-то его выследил и там…

Километрах в 25-30 к югу от мыса Кибера и острова Шалаурова отшельническую жизнь вел и средних лет чукча. Его имя переводилось, как «Бегущий по сугробам». Там же, недалеко, находилась и знаменитая в истории освоения Севера, «Шалаурова изба».

Во время разговора с ним, он постоянно бегал вокруг так, что мне, стоя на месте, приходилось все время поворачиваться. По какой-то причине, он ко мне относился как-то по-особенному душевно.

Остров Шалаурова

В один из последних моих прилетов, я привез на эту точку В. Е-ва, которого планировал оставить на этом виде работ. Узнав, что я собрался уезжать на «материк», «Бегущий» чуть не расплакался и решил подарить мне огромную шкуру белого медведя. Зная, что их отстрел запрещен, я конечно же, от такого подарка отказался …

Через год, уже в Ереване, мне рассказали, что после моего отъезда, у «Бегущего» побывал В. Е-в и взял у него эту шкуру, якобы для меня. А сам упаковал ее в контейнер и сдал в морском порту для отправки в домой, Молдавию.

Летом, с началом морской навигации, этот контейнер «поплыл» во Владивосток, а оттуда, по железной дороге, «поехал» в Кишинев. Когда поезд с этим контейнером двигался по берегу озера Байкал, случился оползень и вагон с контейнером свалился в воду.

В. Е-в, на основании перевозочных документов, получил за свой контейнер полагающуюся сумму страховки. Но, через 3 месяца, этот злополучный контейнер был извлечен из воды, и шкура белого медведя в нем была обнаружена. Теперь уже, против В. Е-ва, несмотря на то, что он всячески открещивался от нее, было возбуждено судебное дело и его стали «терзать» следователи…

Те, кто мне это рассказывал, считали, что В. Е-ва кто-то покарал «свыше».

КИИ ГА, мой дипломный проект и Патент на изобретение

КИИ ГА – Киевский институт инженеров гражданской авиации, на учебу в который я поступил еще в 1960 г. В связи с моим переводом в Певек и невозможностью продолжения учебы, я был вынужден взять, так называемый, академический отпуск.

Начиная с 1963 г, я начал ездить в УКП, учебно-консультационные пункты, к которым меня прикреплял КИИ ГА, и участвовать в учебных сессиях. Это были УКП в Якутске, Хабаровске и, наконец в Магадане. Пятый и шестой курсы я заканчивал в Иркутском УКП, где провел 2 раза по 2 месяца.

В сентябре 1969 г. я уже выехал в Киев на дипломный проект и его защиту.

Тему проекта, «Расчет взлетных характеристик самолета с двумя ТРД с отклонением вектора тяги», мне предложил Арташес Мелконович Мхитарян, заведующий кафедрой аэродинамики КИИ ГА.

С ним вместе я должен был представить и проект механизма для поворота вектора тяги.

По его словам, за эту тему в последние 10 лет никто не брался и, в случае удачи, она вызовет большой интерес не только в КИИ ГА.

А. М. Мхитарян был видным ученым, инженером-механиком, доктором технических наук, профессором, заслуженным деятелем науки Украинской ССР и горячим патриотом Армении.

А. М. Мхитарян

Он являлся основателем научной школы, которая создала аэродинамический комплекс в составе двух аэродинамических труб третьего поколения для реактивной авиации.

Рассказывали, что после запуска Асуанской ГЭС, в Египте, из тела ее плотины, по непонятной причине, стали вырываться куски бетона. Специалисты определили, что это происходит вследствие явления кавитации, возникшей из-за просчетов в ее профилировании. Тогда проектировщики и обратились за помощью к А. М. Мхитаряну, который сделал им предложения по перепрофилированию этой плотины, после чего кавитация на ней прекратились.

Для проекта я выбрал самолет, аналогичный по своим весовым и тактико-техническим характеристикам самолету Ту-104Б с 2-мя двигателями РД-3М тягой в 9500 кг.

Но случилось так, что из отведенных мне на проект 6 месяцев, я в течение 4 месяцев не мог найти решение одной трудной проблемы, из-за чего не мог продвинуться дальше его заголовка.

Проблема заключалась в том, что, при повороте вектора тяги двигателей различными способами, нарушалась продольная балансировка самолета и возникал большой кабрирующий момент. Для его компенсации, в одном из вариантов, хвостовой стабилизатор самолета должен был, по площади, стать больше основного крыла!

Чтобы облегчить расчеты, я попытался составить дифференциальное уравнение сил и моментов, возникающих вокруг центра тяжести самолета, при повороте вектора тяги. Но не смог.

Не помогла мне и книга, К. К. Пономарева, «Составление и решение дифференциальных уравнений», купленная мной в этих целях. Не смогли помочь и аспиранты А. М. Мхитаряна, к которому я обратился за помощью. Пришлось их обсчитывать самому, «вручную», с помощью клавишного арифмометра ВК-1 и логарифмической линейки. Обсчитывать через каждый 1 градус поворота вектора тяги. А это было более 800 вычислений для построения лишь одной балансировочной кривой…

И вдруг, меня осенило.

Я нашел решение, при котором двигатели, при повороте вектора тяги, обеспечивали балансировку самолета собственным весом. Кроме того, я определил оптимальный угол поворота вектора тяги для энерговооруженности самолета 0,25, соответствующей Ту-104Б.

А в результате, при прочих равных условиях, длина разбега самолета сократилась с 1600 м, как у серийного Ту-104Б, до 600 м.

В оставшиеся до срока защиты диплома 2 месяца я почти не спал. Ежедневно, без выходных, я проводил за расчетами, оформлением проекта и чертежами по 18 – 20 часов. В последние 2 недели я был вынужден вызвать на помощь в оформлении чертежей механизма поворота, брата, Рафаэля Асатуряна, инженера – конструктора Чаренцаванского машиностроительного завода в Армении.

Во вторник, 16 февраля 1971 г, состоялась защита моего дипломного проекта.

Благодаря «рекламе» А. М. Мхитаряна, зал, где она проходила, был переполнен.

Защита прошла более, чем успешно: по ее результатам мне была выставлена оценка «отлично» …

18 февраля 1971 г. мне был вручен диплом об окончании КИИ ГА № 102201.

По какой-то причине, возможно случайно, на защите моего диплома оказался и тогдашний начальник Армянского УГА, Никита Аветисович Асикян, поздравлявший меня с успехом особо тепло.

Через полгода мне довелось принимать у него пост начальника Армянского УГА.

А. М. Мхитарян, после вручения мне диплома, вернул мне и весь мой проект, с тем чтобы я, через год снова приехал к ним в КИИ ГА, уже на защиту кандидатской, а то и, минуя ее, сразу докторской диссертации на ту же тему. Он сказал, что мне будет достаточно лишь дополнить проект тем самым, пресловутым, дифференциальным уравнением.

Мне это предложение понравилось, и я решил продолжить работу в этом направлении. Но...

Но вскоре мне уже было не до этого: я был назначен на должность начальника Армянского управления гражданской авиации.

Вскоре, на одной из коллегий МГА, Министр Б. П. Бугаев устроил разнос тогдашнему начальнику Белорусского УГА за защиту им кандидатской диссертации и потребовал, чтобы никто из начальников управлений этим больше не занимался…

Но и без того, во все годы работы на посту начальника Армянского УГА я был загружен настолько, что у меня не оставалось времени заняться продвижением своего проекта.

Однако и после ухода с этого поста в 1987 г. все мои жизненные перипетии не позволяли этим заняться вплоть до 2018 г., когда мне «стукнуло» уже 80 лет.

Но на протяжении всех этих лет я продолжал отслеживать, как в мире развивается идея поворота вектора тяги двигателей самолетов, с целью улучшения их взлетно-посадочных характеристик. Дальше всего по этой теме продвинулись США, в особенности на самолете – конвертоплане Bell V-22 Osprey, выпускающемся серийно и являющемся на 2018 г самым распространенным в мире. В горизонтальном полете он может развивать скорость до 463 км/ч, а в вертикальном — до 185 км/ч. Osprey оснащен двумя двигателями Rolls-Royce T406.

Важной особенностью Bell V-22 Osprey является то, что его поперечная ось, относительно которой производится поворот вектора тяги двигателей, проходит вблизи его центра тяжести (ЦТ). Это позволяет, при повороте вектора тяги, избежать возникновения неуравновешенных продольных моментов сил, которые сложно каким-либо образом компенсировать. Поэтому, на сегодня, Bell V-22 Osprey используется только в военных целях, когда в каждом полете его полезная загрузка размещается таким образом, что центр тяжести самолета всегда находится в расчетной точке. При этом, стоит по какой-либо

Конвертоплан Bell V-22 Osprey

причине лишь немного нарушить эту центровку, как конвертоплан становится неуправляемым и происходит авиакатастрофа...

На многих современных боевых самолетах – истребителях также имеется возможность управления вектором тяги двигателей. Но и здесь этот вектор поворачивается вблизи ЦТ и на продольную балансировку самолета не влияет.

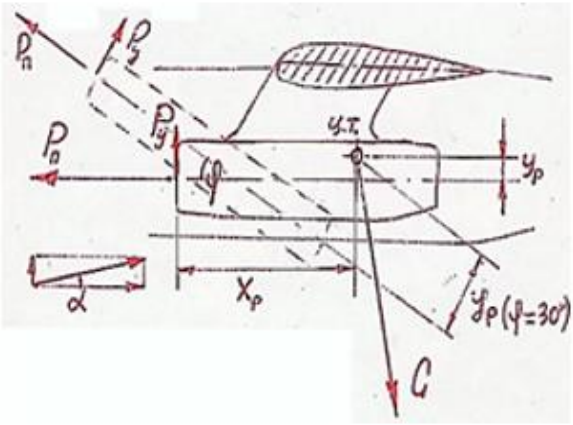


Схема поворота двигателя самолета со смещением его ЦТ вперед

Для гражданской авиации, чьи самолеты имеют широкий диапазон центровок, превышающий 15 – 20% средней аэродинамической хорды (САХ), такой способ поворота вектора тяги неприемлем. Дело в том, что при крайних значениях ЦТ самолетов ГА, площадь их хвостового горизонтального оперения, стабилизатора, становится недостаточной.

Эта проблема может быть разрешена путем синхронного и эквивалентного перемещения ЦТ самолета, одновременно с процессом поворота вектора тяги двигателей с таким расчетом, чтобы исходная балансировка самолета оставалась неизменной.

В моем дипломном проекте была исследована эффективность перемещения ЦТ самолета, с использованием веса его двигателей, которые, одновременно с поворотом относительно их поперечной оси, перемещаются вперед и, соответственно, перемещают вперед и ЦТ всего самолета. В процессе этого перемещения, плечи моментов сил тяги двигателей относительно ЦТ меняются таким образом, что продольная балансировка самолета сохраняется в заданных пределах.

Несмотря на кажущуюся простоту идеи, использовать вес самих двигателей для смещения ЦТ самолета вперед в целях сохранения его исходной балансировки, она оставалась не реализованной до последнего времени. В 2017 г, учитывая бренность нашего существования и опасаясь, что эта идея может умереть вместе со мной, я решил ее запатентовать и обратился в одну из московских организаций России, занимающихся этим делом.

И вот ее заключение:

Проведенный предварительный информационный поиск по совокупности существенных признаков независимых пунктов формулы не выявил технических решений известных из уровня техники, которые может противопоставить экспертиза по условию патентоспособности изобретения «Новизна» (см. ст. 1350 ГК РФ).

Также не выявлено очевидных парных решений, из которых можно очевидным образом, путем замены некоторых элементов, собрать заявленную совокупность признаков независимых пунктов формулы. Следовательно, заявленное техническое решение соответствует условию патентоспособности изобретения «Изобретательский уровень» (см. ст. 1350 ГК РФ).

Заявленное техническое решение соответствует критерию изобретения «Промышленная применимость» (см. ст. 1350 ГК РФ).

ВЫВОД: Предлагаемое техническое решение, охарактеризованное формулой, соответствует всем условиям патентоспособности изобретения (см. п.1 и п.2 ст.1350 ГК РФ).

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ПАТЕНТ

НА ИЗОБРЕТЕНИЕ

№ 2684813

Узел подвешивания и регулирования угла вектора тяги двигателя

Патентообладатель: *Атбашьян Дмитрий (AM)*

Автор: *Атбашьян Дмитрий (AM)*

Заявка № 2018106125
Приоритет изобретения 19 февраля 2018 г.
Дата государственной регистрации в Государственном реестре изобретений Российской Федерации 15 апреля 2019 г.
Срок действия исключительного права на изобретение истекает 19 февраля 2038 г.

Руководитель Федеральной службы по интеллектуальной собственности

Г.П. Ивлиев

Следовательно, предлагаемое техническое решение может быть оформлено в качестве заявки на изобретение и защищено патентом, поскольку относится к объекту интеллектуальной собственности «изобретение» и предварительно отвечает всем условиям патентоспособности изобретения, предусмотренным ст. 1350 ГК РФ.

В соответствии с этим заключением, мне и был оформлен Патент на изобретение №2684813 от 15 апреля 2019 г.

Кадровый «конвейер» в действии

Занимаясь дипломной работой в Киеве, я переживал за семью, остававшуюся в Певеке.

– «Там полярная ночь и холод, а ты тут с бумажками ковыряешься!» – думал я сам о себе.

И мысль о необходимости переезда на «материк» меня не покидала. Но попав, с назначением командиром 151 ЛО в «номенклатуру ЦК», я был вынужден считаться и с этим.

У меня было 2 выбора: 1 - остаться в ГА или 2 - перейти на работу в другое ведомство.

Второй вариант возник как-то сам собой.

Представители КБ О. К. Антонова предложили мне перейти к ним, закончить школу летчиков-испытателей и подключиться к испытаниям, только что появившегося Ан-124 «Руслан». Я даже съездил к ним ознакомиться с условиями перевода. Тогда они предложили мне и новую квартиру на Брест-Литовском шоссе, в Киеве.

Буквально через неделю, поджидавшие меня в здании КИИ ГА люди, сделали мне аналогичное предложение с переходом на работу летчика-испытателя в подмосковном Жуковском. И тоже, с предоставлением квартиры там же, которую кстати, в один из приездов в Москву, я осмотрел.

Сергей П. Мамичев

Но оба эти варианта мне не нравились тем, что я должен был уходить из ГА, из «Аэрофлота».

За 12 лет, прошедших после окончания летного училища, «Аэрофлот» стал для меня родным. Я успел в нем обрасти друзьями и знакомыми. Мне не хотелось со всем этим расставаться, и я решил воспользоваться предложениями Минавиапромовцев только в крайнем случае.

На протяжении всего времени моего пребывания в Киеве меня несколько раз вызывали к начальнику Управления руководящих кадров МГА Сергею Петровичу Мамичеву.

При первом знакомстве встреча растянулась на 1,5 часа. Мы беседовали с ним в его кабинете, один на один. К концу встречи мне уже казалось, что я нахожусь на экзамене у опытного преподавателя, который хочет выяснить «до дна», насколько я владею его предметом. Но С. П. Мамичев не ограничивал себя тематикой одного предмета.

С близких мне вопросов организации летной, технической и коммерческой эксплуатации воздушных судов, он переключался на управление воздушным движением, а с них на экономику и финансы гражданской авиации, эксплуатацию наземных сооружений, строительство и капитальный ремонт, порядок работы с кадрами…

Чувствовалось, что я имею дело с профессионалом, опытным и знающим жизнь человеком. который знает свое дело не хуже, чем я свое.

В конце встречи он предложил мне, по окончании КИИ ГА и защиты диплома занять освобождающуюся должность командира Сеймчанского ОАО в Магаданском УГА.

Я отказался, ссылаясь на желание уехать с Севера в Европейскую часть страны, остаться на летной работе и переучиться на современную, реактивную технику.

На этом мы расстались, но после этого я побывал, по вызову С. П. Мамичева, в его кабинете, еще несколько раз.

Теперь уже разговоры пошли об Армянском управлении ГА. Я отказывался.

Однажды, устав от его неизменной, как мне казалось, профессиональной, учтивой вежливости, я резким тоном сказал ему, что мне эти наши разговоры надоели и я, вероятно, вообще уйду из гражданской авиации.

Он извинился и попросил, чтобы и я вошел в его положение. Он всего лишь выполняет свои обязанности и, по положению, не имеет права переместить меня, по номенклатуре, на должность ниже командира ЛО. Только вверх! Только вперед!

- «Вот если бы у вас был, хотя бы один выговор, я бы имел право пойти вам навстречу!» – сказал он.

В ответ, я его попросил больше меня к себе не вызывать.

- «Я снова поеду в Певек и постараюсь там заработать какое-нибудь взыскание! А там, посмотрим!» - ответил я и мы расстались…

Во время встреч с С. П. Мамичевым, людьми из антоновского КБ и Жуковского, меня не покидало чувство, что моей персоной кто-то незримо занимается, заботится о моем деловом и карьерном росте, что в этом огромном государстве, СССР, каждый на учете и до каждого у него есть дело.

И этот незримый, «кто-то», не является конкретным человеком, или организацией. Так устроено само государство. Вернее, сама система, механизм работы с кадрами.

А кадры, начиная со средней школы, пионерской и комсомольской организаций, системы высшего и среднего профессионального образования, воспитываются, или по-современному, программируются, на максимальную отдачу, будущую пользу государству и обществу.

И весь этот механизм, как «конвейер» наклоненный вверх, работает «на автопилоте» настолько четко, что нуждается лишь в эпизодической корректировке…

В пятницу, 19 февраля 1971 г., на второй день после вручения мне диплома об окончании КИИ ГА, мне неожиданно позвонил С. П. Мамичев. Спросил о моих ближайших планах. Я ответил, что собираюсь домой, в Певек и, очевидно, в воскресенье – понедельник вылечу в Магадан, через Москву.

Он предложил мне, при нахождении в Москве, зайти к нему в понедельник, 22 февраля.

Во время наших прошлых встреч, после моего категорического отказа от должности начальника Армянского управления ГА, он мне предлагал там и другие должности. Но все они были заняты действующими лицами, и я отказывался:

- «На живое место не пойду!»

В понедельник, 22 февраля я опять был на приеме у С. П. Мамичева, в его кабинете.

На этот раз, он мне сообщил, что в Армении, уже более полугода, свободна должность начальника летно-штурманского отдела (ЛШО) управления и он предлагает ее мне. Я спросил о возможности моего немедленного переучивания на Ту-134, которые недавно начали поступать в Армению. Он ответил положительно, и я согласился.

Эта встреча оказалась судьбоносной. Она определила всю мою будущую биографию на многие годы вперед.

И опять Чукотка

25 февраля 1971 г., в Апапельгино, в кругу семьи и друзей, я уже отмечал день своего рождения.

Школа в Апапельгино и Светлана с Кариночкой

Мой приезд совпал с началом подготовки 151 летного отряда к весенне-летней навигации, и я с первого дня выхода на работу занялся планами, технической учебой, тренировками, проверками и прочими хлопотами.

Я старался «закруглить» все текущие и запланированные дела таким образом, чтобы оставить за собой минимум нерешенных проблем.

Полярное сияние

До моего начальства уже дошли разговоры о моем скором отъезде в Армению, и оно тоже старалось использовать меня по максимуму.

С Ю. Ризе и В. Е-вым, на Ан-2, я побывал везде, куда они еще не летали. Особое внимание мы уделили полетам на самолете с рентгеновской установкой по программам Бориса Потаповича Кучеренко, с которым я постарался сблизить Юру Ризе.

Сочетая «полезное с приятным», я полетал по всем точкам, оставившим особый след в памяти. И в том числе, слетал на остров «4-х столбовой».

Остров 4-х столбовой

Я обожал летать на этот остров.

4-х столбовой был единственным обитаемым островом, в группе из 6-ти Медвежьих островов, расположенных примерно в 120 км. севернее устья реки Колыма, в открытом океане. Относительно аэропорта Певек, остров находился в 325 км северо-западнее, с генеральным курсом 290 градусов. Летать сюда на Ан-2 было возможно только тогда, когда море было покрыто льдом и только на лыжном шасси.

Никаких средств для радионавигации на 4-х столбовом не было. Его площадь составляла всего, около 16 кв. км, найти этот крохотный островок в океане было очень сложно и приходилось для этого использовать весь мой арсенал навыков и способов самолетовождения, накопленный на Севере. В том числе и опыт моряков: мы всегда брали с собой еще и мощный морской бинокль. Его мы использовали на заключительном этапе полета, высматривая с удаления в 30-40 км. знаменитые «столбы» – огромные гранитные кекуры, которыми славился остров. Зимой они выглядели ледяными.

Все эти обстоятельства увеличивали наш профессиональный интерес к полету и, при удаче, приносили дополнительное удовлетворение.

Садились мы на лед небольшой бухточки, напротив домика полярников, который они сами называли «Поляркой». Мы им привозили почту, кассеты с новыми кинофильмами, продукты, медикаменты и все прочее, что они заказывали себе по радио и было необходимо для жизни в отрыве от цивилизации.

Узнав, что это наша последняя встреча, полярники – молодая супружеская пара и 4 холостяка, устроили с нами чаепитие.

После этого я попросил свозить нас, со вторым пилотом и сопровождающим от Госкогидромета, к столбам на вездеходе.

Остров 4-х столбовой. Полярка

Они ответили, что примерно за полкилометра до столбов местность завалена большими каменными глыбами, которые не сможет преодолеть даже наш гусеничный вездеход, и нам придется идти пешком.

Мы согласились и поехали.

Эти последние 500-600 метров оказались не по зубам не только вездеходу. Мы потратили на них больше часа. Наши ноги в унтах, постоянно проваливались в снег между обледенелыми валунами, а в лицо дул, при минус 47 градусов, сильный ветер. К тому же, мы поднимались вверх, к вершине холма.

На острове 4-х столбовом

От больших физических нагрузок я вспотел и расстегнул ворот меховой куртки В результате, этот пот, вместе с паром от дыхания, тут же замерзали, и я подхватил сильную простуду и кашель. Этот кашель потом меня мучил еще полгода, уже в Ереване.

Но зато мы добрались до основания одного из «столбов», где нас и сфотографировал моей камерой, издалека, водитель вездехода…

Завершение чукотской «эпопеи»

За время моего полугодового отсутствия, в летном отряде жизнь шла своим чередом. Возникали и решались одни проблемы, появлялись новые.

На командно-летных должностях во 2-й АЭ успешно и ответственно работали В. Зеркалов – в Билибино, Ю. Ризе и В. Е-ев в Певеке, а в 3-й АЭ четко работали В. Бикетов и поступивший к нам на работу вместе с первым вертолетом Ми-6 А. Анисимов. В этих подразделениях организация летной работы оставалась на достаточном для безопасности полетов уровне.

Но в 1-й АЭ, после моего отъезда в Киев, было много пропущенных сроков тренировочных и контрольно-проверочных полетов, не выполнялись планы по технической учебе, по вводу в строй молодых командиров кораблей и т. д. Летные командиры увлеклись личными полетами и откровенно «тянули резину» в ожидании моего приезда. К тому же, и они сами имели просроченные тренировки и проверки техники пилотирования.

Так что, едва успев толком ознакомиться с текущими делами в своем 151 летном отряде и побывать в понедельник, 1 марта, на общеотрядном разборе, мне пришлось заняться проблемами 1-й АЭ.

В марте – начале апреля 1971 г. я налетал на Ил-14, 96 час. 45 мин, а на Ан-2 лишь 8 час 05 мин.

Как и на Ан-2, многие полеты на Ил-14 я выполнял, понимая, что скоро, вся моя северная эпопея уйдет в прошлое, и я старался в эти последние полтора месяца побывать во всех своих памятных местах.

В четверг, 8 апреля, ко мне поступил приказ по МГА о катастрофе самолета Ил-14 в Белоруссии. Причиной этой катастрофы была ошибка экипажа в технике пилотирования самолета при посадке с одним работающим двигателем.

Аэродром Певек с МК посадки 345 градусов

Дело в том, при посадке самолета с двумя исправными двигателями, после уборки газа, оба винта переходят на малый шаг и интенсивно тормозят самолет в воздухе и после приземления. Но если один из винтов находится во «флюгере», он почти не создает аэродинамического сопротивления полету, и длина «холостого» пролета по глиссаде, а также длина пробега после посадки

увеличиваются. Экипаж в Белоруссии этого не учел, допустил на посадке большой перелет, выкатился за пределы ВПП, свалился в овраг и разбился. Пассажиры и экипаж погибли.

В приказе МГА требовалось всему летному составу, летающему на Ил-14 предоставить тренировку в посадке с реально выключенным одним двигателем.

Со дня на день ожидался приказ Начальника МУ ГА о моем откомандировании в Армению. но командир Чаунского ОАО Н. И. Амбросов попросил меня, успеть выполнить требования приказа МГА.

Поскольку экипажи Ил-14 были в постоянных разлетах, я в 3-4 приема провел теоретические занятия со всеми, с изучением аэродинамики одномоторных полетов и соответствующих разделов РЛЭ самолета.

После всего этого, мы приступили к аэродромным тренировкам.

13 апреля шел третий день тренировочных полетов. Со мной, на борту было 5 командиров кораблей. Это было нарушением: разрешалось брать на такую тренировку не более 2-х, но я торопился.

С каждым из командиров я выполнял один показательный полет, после чего они выполняли, в зависимости от их успешности, 2- 4 полета.

В тот день стояла прекрасная погода, со стороны моря дул легкий, боковой ветер, силой 5-7 м/сек, точно, как на приведенном выше фото.

Для лучшего усвоения программы я каждому командиру давал посадку с выключенным двигателем, с боковым ветром, как с подветренной, так и наветренной стороны.

Все шло хорошо, пока не подошла очередь А. Д-ко. Летное дело ему давалось с трудом и все, включая меня, это знали. Поэтому я выполнил с ним 2 показательных полета, при боковом ветре с обоих сторон. Казалось, он все усвоил, но в первом же полете допустил несколько неприемлемых ошибок. Пришлось давать ему дополнительные полеты. Наконец на 6-ом полете у него все получилось в приемлемых пределах. Я ему предложил, для закрепления успеха, выполнить еще один, 7-й полет.

Весь этот полет у А. Д-ко проходил без единой помарки. Я наблюдал за ним с удовлетворением. Но на высоте около 50 м, когда мы приближались к мосту через речку Апапельгин (см. фото), я заметил, что двое ребятишек, на плотике из нескольких досок сплавляются к морю, и течением их уже заносит под мост. Опасаясь за их жизнь, я немедленно связался с диспетчером с просьбой направить за детьми автомашину аварийно-спасательной службы.

Пока я переговаривался с диспетчером, мы подошли к точке выравнивания и А. Д-ко, как положено, начал «прибирать» газ и тянуть штурвал «на себя», создавая посадочный угол тангажа…

И в этот момент, вдруг, сработала звуковая сигнализация убранного положения шасси!

Этого я никак не ожидал, ведь секунду назад, казалось, все у нас шло так штатно! После этой, последней посадки в Певеке, я собирался домой, чтобы уже готовиться к отлету, и вдруг, такой поворот!

Миллисекунды летели и надо было что-то делать…

А вдруг, у нас все в порядке и срабатывание звуковой сигнализации было ложным?

Сигнализация шасси Ил-14

Я заглянул за штурвальную колонку, где внизу правой доски приборов находились стрелочные указатели положения ног шасси и их световая сигнализация.

Если у этих индикаторов стрелки вверху - шасси убрано, внизу - шасси выпущено.

Под ними находятся сигнализирующие лампы. Если горят:

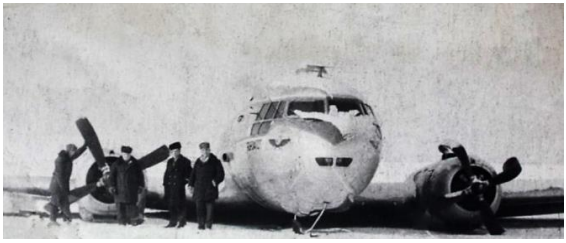
- красные - шасси убрано,
- желтые - шасси в промежуточном положении,
- зеленые - шасси выпущено.

Но все 3 стрелки указателей показывали на «шасси убраны» и, вместо зеленых, горели красные лампочки…

У меня оставалось 2 выхода:

1) сесть на ВПП с убранными шасси;
2) попытаться уйти на 2-й круг.

Согласно РЛЭ, условиями возможности ухода на 2-й круг, в нашем случае, были высота полета не ниже 50 м. и скорость полета не ниже 200 км/час.



Ил-14 после посадки с убранными шасси – но это не мы!

А у нас, по факту, высота была 5 м., а скорость 180 км/час.

Так что, выбора не оставалось: только посадка на «брюхо».

Но посадка с убранным шасси означала неприемлемые повреждения самолета и двигателей, расследования, разборы, наказания и т. п. Все это пронеслось у меня в голове в одно мгновение…

И я, импульсивно, дал работающему, правому двигателю взлетный режим и взял управление на себя. Самолет, оставаясь на высоте около 5 м. «сел на воздушную подушку» и прекратил снижение.

Из-за малой скорости полета, эффективность хвостового руля поворота была недостаточной. Поэтому, несмотря на его полное отклонение вправо, самолет начал плавный разворот влево, куда его заворачивал правый, работающий мотор. В то же время, отклоненный руль поворота увеличивал лобовое сопротивление и тормозил скорость полета…

Запуск выключенного, левого двигателя, исключался. При попытке сделать это, его воздушный винт вышел бы из флюгерного положения, лобовое сопротивление бы резко возросло, и мы бы упали в воду.

Для разгона скорости полета, оставалась одна возможность – уборка закрылков. Но, согласно РЛЭ, для этого была необходима скорость, не менее 220 км/час, иначе самолет «провалится».

Я решил попробовать уборку закрылков не одним движением, по РЛЭ, а мелкими «порциями», по 5 градусов. И у нас получилось! Скорость начала расти, мы запустили и второй двигатель, набрали высоту, выполнили нормальный заход и посадку.

Все это время, А. Д-ко, находясь в состоянии ступора, сидел «ни живой, ни мертвый», при полной отрешенности от окружающего.

Остальные командиры, наблюдавшие весь этот полет сзади, просили прекратить тренировку. Но я, после короткого разбора на земле, видя переживания А. Д-ко, который уже явно вышел из своего «парализованного» состояния, решил закончить ее нормально.

Анапельгино, 1970

Мы выполнили еще 3 полета, из которых в 2-х А. Д-ко действовал безукоризненно…

Так завершилась моя «чукотская эпопея».

На другой день, я получил расчет в бухгалтерии, сдал дела, попрощался с начальством и друзьями.

Отдельно я зашел к Н. Амбросову, поблагодарил за совместную работу и доверие ко мне, «за науку» и, насколько смог, деликатно посоветовал быть разборчивее с приближенными, вхожими в его дом, в особенности, со спиртным.

Зашел и к замполиту, Н. Г. Перевалову. Просил беречь Н. И. Амбросова.

Прощание с Чукоткой

16 апреля 1971 г приказом Начальника МУ ГА от 16.04.71 № 16/л я был откомандирован в распоряжение Армянского УГА для дальнейшей работы.

Аэропорт Апапельгино. Прощальное фото

Утром, 15 апреля, в четверг по разрешению Н. И. Амбросова, я с семьей вылетел в Магадан, находясь за штурвалом Ил-14. После взлета с курсом 165 градусов, я сделал над ставшим для нас с супругой и детьми родным Апапаельгино 2 прощальных круга.

Пройдясь над поселком на малой высоте, я помахал крыльями всем друзьям, кто оставался на земле, внизу и в прошлом, увозя с собой добрую память о них и надеясь на такую же память о себе…

Братишка-летчик

В 1964 г. после безвременной кончины мамы, ушедшей от нас в возрасте 44-х лет, я должен был позаботиться о младшем брате, Асатуряне Арташесе, только что окончившем среднюю школу.

Ему понравилась идея поступить в то же Сасовское летное училище, в котором учился и я. Пока мама была жива, она не допускала и мысли об этом, хотела, чтобы и он, как и наш средний брат Рафаэль, стал «инженер-бала».

Арташес, 1961

Медицинскую комиссию и вступительные экзамены он прошел успешно и был принят на 1-й курс. В 1967 г. он успешно закончил учебу и был выпущен, с квалификацией «Пилот 4 класса гражданской авиации»

Здесь в Сасово он прошел и весь курс побочных «наук», что и я, 8 лет тому назад: 2-х этажные койки в казарме на 200 человек, знаменитая «челузовская» каша с червями, строительные, хозяйственные и сельскохозяйственные работы, военная муштра…

Но только я все это «имел» 2 года, а ему уже пришлось учиться здесь 3 полных курса.

Я заранее попросил начальника отдела кадров МУГА В. Семенову, чтобы она помогла ему попасть к нам, в Чаунский ОАО. Она потом, смеясь рассказывала, как ее просьбе удивились в Сасово: ни один из его выпускников 1967 г. не хотел бы поехать на Чукотку, а тут сам просится…

Вскоре, до меня стали доходить разговоры, что Артем, как его все называли, летать любит и летает хорошо. Мне это было приятно слышать.

Я с ним слетал 3-4 раза, пока он набирал свою первую тысячу часов на право повышения до 3 класса пилота ГА, необходимых для ввода в строй командиром самолета Ан-2. Мне понравилось, как он летал, спокойно и уверенно. Как он летал и потом, всю жизнь.

Арташес, пилот 3 класса, командир самолета Ан-2

Однажды, когда у нас гостил наш «дед», Асатурян Георгий Акопович, мы втроем слетали на озеро Орлиное, порыбачить. Но 3-х метровый бур, с которым мы хотели добраться до воды, так и не смог проколоть лед до конца, и мы вернулись в Певек, лишь с приятными воспоминаниями о полете.

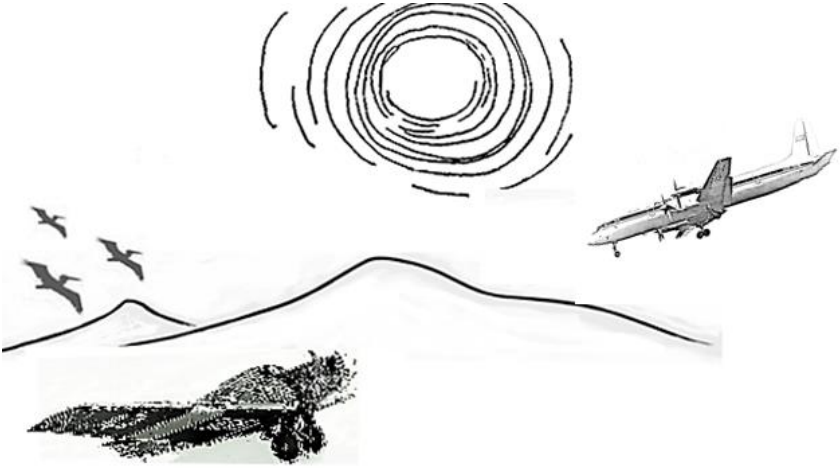
В 1972 г. Артем перевелся в Армянское УГА на должность командира самолета Ан-2. Его северный налет позволял ему переучиться на самолет Як-40, с которого он начал свой путь в «большой авиации».

Полетав на Як-40 вторым пилотом, а затем и командиром корабля, он окончательно окреп, как летчик, стал пилотом второго класса. Школа, которую он прошел на «Яках», летая по нашим горным аэропортам, пригодилась ему впоследствии, когда он перешел на Ту-154.

Ту-154 стал для Артема основным самолетом на многие годы. На нем он летал по всему СССР, в Европу и страны Ближнего Востока. На нем он стал пилотом 1-го класса, уважаемым и авторитетным среди всего летного состава Армянского УГА.

По долгу службы мне доводилось летать с ним и на Ту-154. При этом я старался быть предельно придирчивым как к его технике пилотирования, так и к тому, как он обеспечивал выполнение членами экипажа установленной РЛЭ технологии работы.

Но каждый раз он заслуживал самых высоких оценок…



АВИАЦИЯ В АРМЕНИИ
1911 – 1971 гг.

АВИАЦИЯ В АРМЕНИИ. НАЧАЛО И ПРОДОЛЖЕНИЕ

24 апреля 1911 г. Военное министерство России представило в Государственную думу проект формирования авиационных отрядов в Киеве, Новогеоргиевске, Гродно, Чите, Спасском и ***Карсе.***

23 мая 1912 г. этот проект получил силу закона, и история авиации в Армении стартовала.

В 1914 г. с началом Первой мировой войны многие полки российской армии, действующие против Турции на территории тогдашней Армении, подкреплялись авиационными отрядами, включающими самолеты и аэростаты. Полеты выполнялись с аэродромов, расположенных вблизи Карса, Александрополя, Баш-Апарана, Воронцовки и Басаргечара.

Карсский авиаотряд. Арам Рафаэлянц

В 1918 г. в Карсский авиаотряд поступил на службу будущий известный авиаконструктор Арам Рафаэлянц. Здесь он вместе с Г. Ервандяном и приехавшим туда позднее А. Гуляном не только учил своих коллег авиационному делу, но и всесторонне готовил их к борьбе за советскую власть. Здешние авиаторы во главе с Гуляном, Ервандяном и Рафаэлянцем были в числе тех, кто в ходе восстания в мае 1920 заняли по заданию Ревкома Армении местную железнодорожную станцию и внесли этим свой вклад в установление 29 ноября 1920 г. в Армении власти Советов. Уже 3 декабря 1920 г. Рафаэлянц и Гулян, объединив авиаторов Эривани (Еревана) и Карса в один отряд, добровольно влились в ряды Красной Армии. Гулян был назначен командиром отряда, а Рафаэлянц – его комиссаром.

Арам Рафаэлянц

Армянский авиаотряд после переучивания в Москве освоил новые самолеты.

Рафаэлянц, по заданию армянского правительства, получил эвакуированные в Москву во время турецких погромов сокровища монастыря Эчмиадзина и музеев Армении, а также вывезенные в Ростов 2 вагона с ценностями армянского народа, доставил все это в Ереван и передал правительственной комиссии во главе с известным художником Мартиросом Сарьяном.

Самолет Рафаэлянца ПР-5 «Лимузин»

В 1922 г. А. Рафаэлянц поступил в Московскую Академию Воздушного Флота им. Н.Е. Жуковского, где построил авиетку РАФ-1 (1925) и легкий самолет РАФ-2, совершивший перелеты из Москвы в Одессу и Берлин (1927). В 1933-41 он создавал модификации самолета Р-5 Н.Н. Поликарпова. На пассажирском варианте ПР-5 этого самолета – «Лимузин» летчик В.С. Молоков совершил перелет Москва – остров Диксон (1935). А. Рафаэлянц спроектировал и построил легкие пассажирские самолеты Раф-П и Раф-И бис, По-12 (1939) и др.

В 1933 г. на основе военного самолета П-5 он спроектировал По-2 — гражданский самолет, который был до 1940-х годов основным гражданским самолетом СССР.

В те годы уже были начаты исследования для проектирования самолетов с укороченной взлетной дистанцией и вертикального взлета и посадки. И в 1935 году А. Рафаелянц был назначен главным конструктором в Бюро по строительству самолетов с вертикальным взлетом Центрального аэродинамического института СССР.

Для создания реактивных самолетов с вертикальными взлетом и посадкой необходимо, чтобы тяговооруженность двигателя превосходила взлетную массу машины. Добиваясь такого соотношения, нужно решить многие задачи – в частности, получить очень небольшие величины взлетной и посадочной скоростей. Однако обеспечение устойчивости и управляемости самолета на малых скоростях весьма проблематично. Обычные аэродинамические рули и элероны здесь непригодны, потому что необходимое для их работы обтекание воздухом возникает только при высокой скорости.

«Турболет» над Тушино

Летающая лаборатория, получившая название «турболет», была построена в 1955 г. конструкторским бюро Летно-испытательного института в Жуковском. Это уникальное сооружение предназначалось для исследования особенностей динамики и управляемости СВВП при вертикальном взлете, висении на переходных режимах и при выполнении вертикальной посадки, а также в полете с приближенными к около нулевым значениям скоростями.

Научным руководителем этих работ являлся В.Н. Матвеев, ведущим инженером А.И. Квашнин, главным конструктором турболета А. Рафаэлянц, ведущим летчиком-испытателем Ю.А. Гарнаев. Облетывал аппарат в 1957 г. летчик-испытатель Г.Н. Захаров.

Серьезной проблемой оставалось недостаточные устойчивость и управляемость турболета. Малейшая допущенная пилотом неточность - и аппарат мог опрокинуться. Весьма опасался этого Ю.А. Гарнаев, которому поручили испытывать «летающий стенд». Полеты выполнялись на незначительной высоте, поэтому о применении парашюта не могло быть и речи.

Турболет не имел ни фюзеляжа, ни крыльев, ни винта. Вся конструкция -сварная ферма, посередине которой находился двигатель и кабина пилота. Его устойчивость в воздухе обеспечивали газовые и струйные рули, управлять которыми оказалось не так-то просто.

Делая шаг за шагом в освоении турболета, Гарнаев подготовился к демонстрационному полету на воздушном параде в Тушино в 1958 г. Турболет произвел на очевидцев его передвижений неизгладимое впечатление. Странное сооружение, извергая раскаленный поток газов, выпрыгнуло из облака пыли и зависло в воздухе. Аппарат медленно наклонялся в разные стороны, делая полный оборот вокруг вертикальной оси. Затем, подавшись вперед, с увеличивающейся скоростью удалился в другой конец летного поля...

Результаты исследований, проведенных на «летающем стенде», были использованы при создании первого отечественного самолета вертикального взлета и посадки Як-36.

Армянские имена среди первых российских авиаторов

Среди пионеров авиации начала 20 века были и армянские имена. Многим из них не довелось прямо участвовать в становлении авиации в Армении. Но, несомненно, все они служили примером для подражания армянской молодежи, благодаря им она шла в авиацию, приумножая ряды армянских авиаторов.

Это воздухоплаватель с 1902 г. Александр Топчиев, который в 1913 г. пересел на самолет. Это и Артем Кациян - участник первых авиационных соревнований в Германии в 1909 г. Широко были известны на заре авиации и имена Арменака Саркисова, Александра Слепяна, Тевоса Манучарова.

Во всем авиационном мире знали тогда и имя Константина Арцеулова – прославленного русского летчика, внука великого художника-мариниста Ивана (Ованеса) Айвазовского.

Константин Арцеулов

Он родился 17(29) мая 1891 г. в Крыму, в Ялте, в семье всемирно известного художника-мариниста Ивана Константиновича Айвазовского. Учился в Морском кадетском корпусе (1906—1908), затем работал на авиационном заводе С. Щетинина в Петербурге, одновременно учился в летной школе и занимался планеризмом. На планерах собственной конструкции поднимался в воздух. В 1911 получил диплом пилота-авиатора. В 1912- инструктор в Севастопольском аэроклубе.

Константин Арцеулов

В 1914 г. начинается Первая мировая война, и 23-летний Константин уходит на фронт. Служит в кавалерии, награжден тремя орденами. В 1915 г. переведен в военную Севастопольскую (Качинскую) школу авиации и получает соответствующее звание военного летчика.

Служит во фронтовом разведывательном авиаотряде, где также со временем удостаивается орденов – Св.Анны и Св. Владимира 4-й степени. Вот тогда-то на Качинском аэродроме «безумный прапорщик», как его тогда называли курсанты, Константин Арцеулов, выполнил впервые опасную и фактически запрещенную руководством училища фигуру высшего пилотажа – «штопор». ...Это событие произошло в 11 часов утра 24 сентября 1916 г. Самолет "Ньюпор-21" оторвался от земли и набрал высоту 2000 метров. Машина, управляемая Арцеуловым, послушно вошла в штопор после сваливания на крыло и, выполнив три витка, по воле летчика перешла в крутое пикирование. В том же полете Арцеулов повторил штопор, сделав уже 5 витков.

К. Арцеулов у трофейного “Альбатроса»

Доказав возможность вывода самолета из «штопора», он затем успешно обучил ему всех курсантов, будучи назначен с сентября этого же года руководителем класса истребителей Севастопольской военной школы. И не раз потом с его легкой руки русские летчики в ходе боя смело

заходили в «штопор», чем буквально ошеломляли и дезорганизовывали немецких авиаторов.

Во время одного из вылетов (а летал Арцеулов больше всех, по несколько вылетов в день, пока в это не вмешалось высшее командование) он встретил в воздухе возле аэродрома германский "Альбатрос С.III". Завязался бой и Арцеулов этот "Альбатрос" подбил. Самолет немного пострадал при падении. Но механики и мотористы быстро его отремонтировали. На этом трофейном "Альбатросе" К. К Арцеулов совершал смелые полеты на разведку в расположение противника и привозил ценные данные перед готовящемся наступлением нашей армии. Немцы какое - то время принимали его за своего, зато свои, при возвращении и перелете линии фронта, частенько, открывали беглый огонь.

Он воевал дерзко, самоотверженно. Находясь в действующей армии немногим более года, совершил свыше 210 боевых вылетов, провел десятки воздушных схваток. За мужество и отвагу Арцеулов был удостоен 5-ти воинских орденов. Его имя стоит в одном ряду с именами выдающихся российских летчиков-асов Первой мировой войны, таких как А. Казаков, Е. Крутень, В. Ткачев...

После Октябрьской революции К. К Арцеулов продолжал готовить кадры военных летчиков (одним из его учеников был Валерий Чкалов), испытывал самолеты, как, например, в 1923 году, первый советский истребитель –- моноплан ИЛ-400 конструкции Н. Н. Поликарпова.

В 1927 году К. К. Арцеулов переходит в Гражданскую авиацию, называемую тогда "Добролет", для выполнения очень сложных аэрофотосъемок на огромной территории СССР. С 1927 по 1933 годы он ежегодно улетал на своем изрядно потрепанном самолете типа "Юнкерс-21" в далекие экспедиции, где провел аэрофотосъемку для составления более точных карт Предуралья, а также в Западной Сибири, Удмуртии. Проводил съемку в Курганской и Омской областях, а затем в районе пролегания будущей трассы Туркситба, в Вахшской долине.

Позднее он ведет разведку ледовой обстановки в северной части Азовского моря и принимает участие в операции по спасению рыбаков с оторвавшейся льдины. Летчик высочайшего класса, летающий на самолетах 50 различных типов и имеющий свыше 6000 часов налета, он был полон сил и планов, и неожиданно все рухнуло...

Близился 1933 год – очень сложный год в его жизни. Руководство страны присуждает ему высшее летное звание того времени – звание заслуженного летчика СССР, но через короткое время оно же отстраняет его навсегда от полетов, от любимой работы, от неба, припомнив вдруг что-то из его дореволюционного прошлого… Родившегося 42 года назад на теплом Черном море, его отправляют на поселение к далекому и студеному Белому морю.

Бывший летчик-испытатель №1, учитель и друг таких выдающихся конструкторов-авиаторов, как С. П. Королев, А. С. Яковлев, О. К. Антонов, он становится в забытом Богом северном порту капитаном маленького буксира.

Вот когда неудавшемуся некогда гардемарину пригодилась, наконец, и морская наука… А буксир под его руководством стал одним из лучших по дисциплине, порядку и внешнему виду.

К. Арцеулов и академик С. Королев

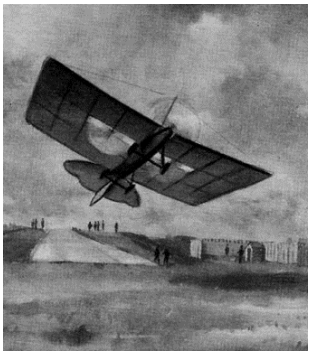


Рисунок К. Арцеулова «Взлет самолета Можайского»

В 1937 году он был полностью реабилитирован и освобожден. Уже после войны К. К Арцеулов возвращается в Москву. Он реабилитирован. Его ждет преподавательская деятельность в одном из самых престижных вузов СССР – в МАИ – Московском авиационном институте.

С того времени К. К. Арцеулов, внук художника, сам стал профессиональным художником.

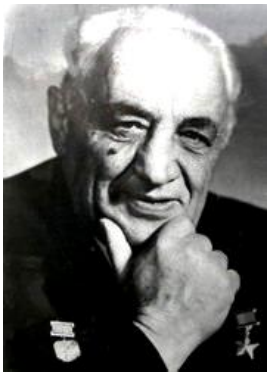
Среди летчиков-армян, прославленных в первые десятилетия СССР, особо нужно отметить и Сергея Худякова (Арменака Ханферянца), будущего маршала авиации СССР (1944), а также заслуженного летчика-испытателя, героя Советского Союза Рафаила Каприеляна.

Рафаил Каприелян

Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель, многократный рекордсмен мира Рафаил Иванович (Овнанович) Каприелян родился 5 мая 1909 г. в Нагорном Карабахе, в Шуши, в семье врача. Семья его родителей жила сначала в Баку, а в 1935 г. переехала в Ереван. Здесь именем его отца, основателя педиатрии в Армении, Овнана Амбарцумовича Каприеляна названа детская клиника в районе сквера Абовяна.

В 1932 г. Р. И. Каприелян окончил Институт гражданской авиации и стал инженером-эксплуатационником. После этого, он в 1934 г. прошел курс обучения в Батайской авиашколе гражданской авиации и стал одним из первых в СССР инженер - пилотов.

В предвоенные годы Р. Каприелян работал в Московском управлении ГА, где тесно подружился с известным на всю гражданскую авиацию СССР пилотом Н. П. Шебановым и летал по всей Сибири и Дальнему Востоку, Средней Азии. Изучил многие типы транспортных самолетов, освоил полеты ночью и в сложных метеоусловиях. В 1937 г. в гражданскую авиацию поступил новый самолет ХАИ-1. Р. И. Каприелян под руководством летчика-испытателя А. И. Восканова первым в Аэрофлоте освоил полеты на этом самолете и накануне 20-летия Октябрьской революции совершил перелет из Москвы в Ташкент и обратно. Полет в один конец длился 10 часов 20 минут. В то время это было выдающимся достижением.



Рафаил Каприелян

В 1938 г. Р. Каприелян в сложных условиях высокогорья доставлял в Китай грузы. С апреля 1941 г. Р. Каприелян - командир авиаотряда, который вскоре становится лучшим в Аэрофлоте.

В начале Великой Отечественной войны, зимой 1941 г, когда враг подошел к Москве, Р. Каприелян ночью, по многу часов, летал вокруг Москвы на самолете Ли-2 с дополнительными баками с горючим, разведывая расположение вражеских сил.

Р. Каприелян был одним из первых, если не первым, кто начал ночные полеты в глубокий тыл германских войск, доставляя туда разведчиков. Полеты проходили, зачастую, в сложных метеорологических условиях, при бездействующих средствах радионавигации и при сильном противодействии средств противовоздушной обороны противника. Особо сложными и опасными выдались полеты в предместья Берлина и Вены, в первые же ночи только что наступившего, 42-го года. Очень скоро вся оккупированная Европа превратилась для Р. Каприеляна в зону текущей боевой работы.

28 января 1942 г. при возвращении из очередного полета самолет Р. И. Каприеляна обледенел, стал неуправляем и упал в районе Кривого Рога, занятого фашистами. Трое из экипажа чудом остались живы, из них двое были тяжело ранены и вскоре попали в фашистский лагерь для военнопленных в г. Николаеве. В нем Р. Каприелян провел мучительных 6 месяцев. Но никакие пытки и истязания не сломили его волю. Здесь он вел подпольную работу, дважды пытался бежать, но неудачно. Сидя в карцере, он 21 день ждал смертного приговора. 13 августа 1942 г. Р. Каприеляна и других летчиков фашисты отправили в лагерь смерти в Майданек. Группа, которую возглавил Р. Каприелян, ночью в пути взломала доски дверей вагона и 33 летчика на ходу выпрыгнули в темноту.

Фашисты открыли огонь, но лес уже скрыл беглецов в районе станции Клевань у г. Ровно. Вскоре они встретились с партизанами.

Партизаны об экипаже Р. Каприеляна сообщили по радио в Москву. 23 октября 1942 г. за ним прилетел Герой Советского Союза П. Ф. Еромасов, который посадил самолет на поляне у партизан, в 8 километрах от немецкого гарнизона, и доставил экипаж в Москву.

Здесь, после долгих проверок, он получил новое боевое назначение. С февраля 1944 г. до конца войны авиатранспортный полк Р. И. Каприеляна совершил большое число боевых и оперативных вылетов, выполняя особые задания Генштаба Красной Армии. Сам Р. Каприелян совершил более 110 боевых и много оперативных вылетов к линии фронта.

24 июня 1945 г. Р. И. Каприелян участвовал в параде Победы, выполняя с самолета фейерверк над Красной площадью Москвы.

С 1947 г. Р. И. Каприелян - летчик-испытатель. В первый же год работы он принял участие в государственных испытаниях нового советского стратегического бомбардировщика Ту-4. Во время очередной посадки одна из 3-х опор шасси самолета не выпускалась. С земли ему поступила команда покинуть самолет. Но Р. Каприелян решил спасти машину, выработать горючее и совершить посадку на одну боковую и носовую стойки шасси. Блестяще посадив опытный экземпляр самолета, он проявил героизм и высочайший профессионализм. В его московской квартире висел большой фотоснимок самолета Ту-4 с надписью «*Рафаилу Ивановичу Каприеляну в память о совместной работе и о первой блестяще выполненной посадке этого самолета на одну ногу. А. Н. Туполев*».

Стратегический бомбардировщик Ту-4

В 1953 г. Р. И. Каприелян был переведен в КБ генерального конструктора М. Л. Миля, где проработал 13 лет, из них 12 - шеф-летчиком-испытателем. Когда в самом начале работ А. Н. Туполев впервые приехал на аэродром знакомиться с вертолетной техникой, он был потрясен и произнес фразу, сразу ставшую крылатой среди летчиков: «*Лучше тигрицу в зубы целовать, чем летать на вертолете*».

За время работы в КБ М. Л. Миля Р. И. Каприелян стал основоположником практической методики летных испытаний, подготовил группу молодых летчиков-испытателей вертолетов, в том числе Гургена Карапетяна, который позже сменил Р. И. Каприеляна, так же став шеф-летчиком-

испытателем. Многие из учеников Р. И. Каприеляна стали Героями Советского Союза и заслуженными летчиками-испытателями СССР.

Едва ли не все новые вертолеты, созданные за многие годы конструкторским бюро, которым руководил М. Л. Миль, были испытаны Р. Каприеляном. Он испытал и дал путевку в небо вертолетам Ми-1, Ми-2, Ми-4, Ми-6, Ми-8, Ми-10, многие из которых по своим летно-техническим качествам и грузоподъемности превосходили зарубежные серийные вертолеты такого же типа.

В 1956 г. началась борьба за мировые авиационные рекорды. На вертолетах Ми-8 установлено 11 мировых рекордов, 8 из которых – на счету Р. И. Каприеляна. Мировые рекорды устанавливали также Гурген Карапетян и Николай Митинян. В 1969 г. Комитет по делам спорта при Совете Министров СССР присвоил Р. И. Каприеляну звание мастера спорта международного класса.

Вертолет – кран Ми-10К

В 1961 г. Р. И. Каприеляну одному из первых в СССР было присвоено звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Он награжден двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, двумя орденами Красной звезды, орденом «Знак Почета», медалями СССР.

В честь 30-летия Победы над гитлеровской Германией Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1975 г. за героические подвиги в годы Великой Отечественной войны и испытание новых вертолетов в послевоенное время, проявленное при этом мужество и героизм заслуженный летчик-испытатель СССР Рафаил Иванович Каприелян был удостоен звания Героя Советского Союза.

Сергей Худяков

Сергей Александрович Худяков, он же Арменак Артемьевич Ханферянц – первый из армян, кто в годы Великой Отечественной войны получил маршальское звание - 19 августа 1944 года.

Арменак Ханферянц родился 7 января 1902 года в селе Мец Таглар – ныне село Мец Тагер, Гадрутского района, Нагорно-Карабахской Республики).

В годы Великой Отечественной войны С. А. Худяков был начальником штаба ВВС Западного фронта, командующим 1-й воздушной армией, начальником штаба ВВС Красной Армии. В октябре 1941 г. ему присвоено звание генерал – майора, 1 марта 1943 г. – генерал-лейтенанта, в октябре того же года – генерал-полковника авиации.

В августе 1944 г. ему было присвоено высокое звание – маршал авиации. С. А. Худяков особенно отличился в организации действий

Арменак Ханферянц (Сергей Худяков)

авиации в битве под Москвой, в Курской битве, в битве за Днепр, Висло-Одерской операции, в битве за Берлин. Он в качестве военного эксперта был в составе советской делегации на Крымской конференции трех великих держав (Ялта, февраль 1945 г.), а с января по июнь 1945 г. был главным редактором журнала "Вестник воздушного флота".

В июне 1945 г. маршал авиации С. А. Худяков назначается командующим 12-й воздушной армией Забайкальского фронта, а с 9 августа по 2 сентября 1945 г. активно участвует в разгроме японских милитаристов на Дальнем Востоке. "Как и на фронтах с фашистской Германией, маршал Худяков в войне с империалистической Японией проявил высокие качества авиационного военачальника, возросшее оперативно-тактическое мастерство. Все операции, разработанные им, были успешно выполнены, – отмечает генерал-майор А. А. Казарьян. – В Маньчжурской операции 12-я воздушная армия под командованием маршала авиации С. А. Худякова широко использовала десантирование личного состава мотострелковых частей с посадкой самолетов на вражеские аэродромы. Тем самым авиационные дивизии впервые выполнили функции своеобразных передовых отрядов в наступлении. В то время это считалось новинкой в боевой практике нашей авиации".

Маршал С. Худяков (слева) на Крымской конференции, 1945

О летной квалификации командарма Худякова лучше всего говорят слова его личного шеф-пилота, полковника Вениамина Малафеева:

«Немногие знают, что Сергей Александрович был прирожденным летчиком. Он обладал всеми качествами пилота: решительностью, смелостью, находчивостью, отвагой, мужеством. В какой бы сложной обстановке он ни находился, никогда не терялся и быстро находил правильное решение. До конца своей службы не бросал летной практики, несмотря на свою занятость по службе, ответственные посты, высокое

звание. Сергей Александрович обладал прекрасными штурманскими способностями и абсолютной зрительной памятью. Стоило ему лишь раз пролететь по какому-то маршруту, в следующий раз он мог лететь без карты. Не имея никаких инструкций, маршал авиации Худяков за четыре дня самостоятельно изучил и освоил новый американский боевой истребитель «Кингкобра». Видавшие виды и бывалые летчики высказывали мнение о том, что только высокоодаренные летчики вылетают самостоятельно на новом самолете без тренировочных полетов с инструктором».

В 1943-ем ему была поручена организация воздушного перелета советской делегации на Тегеранскую конференцию. Он грамотно и с честью выполнил боевое задание Верховного командования.

Родина высоко оценила большие заслуги маршала авиации С. А. Худякова, наградив его восемью боевыми наградами: орденом Ленина, Красного Знамени, Суворова 1-й и 2-й степеней, двумя орденами Кутузова 1-й степени и двумя орденами Красной Звезды, медалью "XX лет РККА" и т. д.

После окончания Второй мировой войны 14 декабря 1945 года С. А. Худяков был неожиданно арестован. Следствие длилось более 4 лет. 18 апреля 1950 г. С. А. Худяков - А. А. Ханферянц предстал перед Военной коллегией Верховного суда СССР. Его обвинили в измене Родине, шпионаже и приговорили к высшей мере наказания - расстрелу.

Трагичной оказалась судьба семьи маршала. Его жена и двое сыновей, как "члены семьи изменника Родины", были арестованы 13 января 1946 г. и высланы в Сибирь. Только после смерти И. В. Сталина и принятия в 1953 году всеобщей амнистии семья маршала вернулась из ссылки.

«Закавиа». Предвоенные и военные годы

10 мая 1923 г. – дата начала развития гражданской авиации Армении в составе акционерного общества Закавиа и дата начала первых пассажирских полетов между Тбилиси и Ереваном (ныне аэропорт Эребуни). Несколько ранее – 17 марта 1923 года, в СССР учреждается первое коммерческое производственное предприятие гражданской авиации – российский «Добролет». Вслед за ним возникла аналогичная организация в Украине – «Укрвоздухпуть».

Самолет «Юнкерс 13»

Гражданский воздушный флот (ГВФ) создавался в форме акционерных обществ, в основном, на добровольные взносы трудовых коллективов и граждан.

Вначале в ГВФ использовались зарубежные самолеты - "Юнкерсы" и "Фоккеры", а вскоре были созданы и отечественные.

Руководство "Добролета", "Укрвоздухпути" и "Закавиа" – первых отечественных авиакомпаний, предшественников единого советского Аэрофлота, – не очень берегло нервную систему своих клиентов. В инструкции пассажирам, например, было сказано:

– «После взлета необходимо следить за колесами, и если колесо останется на земле или оторвется в воздухе, нужно поставить в известность об этом летчика». И далее: «Категорически запрещается прикасаться руками к тросам, проходящим по потолку багажного отделения, а также заходить в багажное отделение за туалетом (грозит катастрофой!)».

Самолет К-5

В то время не только у нас, но и в других странах всерьез рассматривалась возможность обеспечения каждого пассажира парашютом.

Развитие экономики Армении создавало предпосылки и для развития авиаперевозок пассажиров, почты и грузов. А это требовало и соответствующей материально-технической базы. В 1930 г, в ответ на обращение правительства Армении, правительство СССР выделило средства на обустройство в 1931 г. аэродрома (ныне «Эребуни»), действующего южнее г. Еревана.

18 июня 1933 г. отсюда начались пробные, а с 1 августа 1933 г. и регулярные полеты между Ереваном и Тбилиси на самолетах К-5. До конца года из Еревана в Тбилиси и обратно было перевезено 309 пассажиров, 15 тонн почты, 42 тонны груза. Официальное открытие аэродрома состоялось после окончания всех строительных и монтажных работ 25 декабря 1933 г. Он и стал базовым аэропортом «Южный» на многие годы вперед.

Самолет У-2

Первым командиром Ереванского авиапредприятия с 1931г. был Гегам Гарибджанян. К концу 1933 г. встал вопрос об организации отряда. И 3 января 1934 г. командиром созданного 221 отряда назначается тот же Гегам Гарибджанян. Вслед за этим создается 222 транспортный отряд. В 1937-1941 годах руководство авиапредприятием осуществлял Аркадий Фарманян. Оба они оставили большой след в истории авиации Армении.

Летные кадры в то время черпались из воспитанников аэроклуба Еревана, которые, становясь гражданскими летчиками, составляли костяк и основу дальнейшего развития гражданской авиации (ГА) Армении. Самолетный парк состоял из самолетов Р-5, ПР-5, У-2.

В 1938 г на базе Закавказского управления были образованы самостоятельные Грузинское и Азербайджанское управления ГВФ.

При этом, 30 сентября 1938 г. армянский авиаотряд, базировавшийся в Ереване, выделился в самостоятельное авиапредприятие в составе ГВФ СССР.

Изменяется номер отряда – теперь он 35-й отряд, которому придаются все аэропорты на территории Армении.

С началом Великой отечественной войны основная часть отряда, возглавляемая Фарманяном, летный и технический состав, поступила в распоряжение Закавказского военного округа (ЗакВО) и была отправлена на фронт. Не всем суждено было дожить до Победы. В войне погибли Аркадий Фарманян, Сурен Манукян, Левон Никогосян и многие другие. Часть отряда во главе с Михаилом Паракшиевым и Гургеном Мурадяном была направлена в Иран, в г.Тавриз, где осуществляла полеты в интересах группы советских войск в Иране.

В 1941-1946 годах 35-м отрядом в Ереване командовал Григорий Глушко.

После Великой Отечественной войны

Вернулось с войны всего 112 человек. Практически все с наградами, орденами и медалями. Среди них были летчики Шаварш Саркисян, Оник Давтян, Мамикон Григорян, Мамикон Ханзратян, Норайр Чилингарян, Цолак Мовсесян, Шаварш Восканян, Гурген Багдасаров, Левон Погосов. Из технического состава – Каракуюмчян, Шагинян, Сурен Барсегян, Карлен Товмасян и другие.

Самолет Ан-2

В 1946 г. командиром отряда назначается Шаварш Восканян, который руководил им до 1949 г.

Трудным было восстановление гражданской авиации Армении. В 1949 г. отряд преобразуется в Армянскую отдельную авиагруппу, в состав которой входили 35-я транспортная авиаэскадрилья и 36-я авиаэскадрилья специального применения.

Руководителем авиагруппы назначается, известный на весь ГВФ СССР, Вардан Симонян. Впоследствии он становится начальником Московского управления ГВФ, а позже, начальником Главного агентства воздушных сообщений ГВФ и строит московский городской аэровокзал.

Михаил Паракшиев

В 1952 г. ему наследует Михаил Карпович Паракшиев, который успешно руководит армянской авиацией до 1961 г. – в сложное время организационных перемен.

В 1954 г. вновь возрождается Закавказское управление ГВФ. Однако, в 1956 г. это решение упраздняется.

С 1962 г. стараниями А. Паракшиева, Армянская отдельная авиагруппа становится Армянским управлением ГВФ, а со временем, вместе с преобразованием ГВФ в ГА, Армянским управлением гражданской авиации (АУГА).

С первых послевоенных лет в Армении эксплуатировались самолеты одномоторные, поршневые Ан-2 и двухмоторные поршневые, 24-местные самолеты Ли-2, которые уже в 1946 г летали в Кафан.

В 50-е годы в Армении появились, лучшие тогда, двухмоторные, поршневые самолеты Ил-12, а потом и Ил-14. Они летали из Еревана по всем направлениям и могли перевозить 28-32 пассажиров в Москву с двумя промежуточными посадками и, до появления Ил-18, были основой воздушного парка АУГА.

Самолет Ли-2

При М. Паракшиеве в марте 1958 г. был утвержден генеральный план строительства нового аэропорта «Западный», а 5 мая 1961 г. аэропорт принял первых пассажиров.

Никита Асикян

С 1961 г. до 1971 г. руководство управлением переходит к Никите Аветисовичу Асикяну.

Вместе с его назначением в Армению приходит реактивная авиация: с 1 июля 1961г. тут началась эксплуатация турбовинтовых, среднемагистральных, 100-местных самолетов ИЛ-18, которые дали огромный толчок авиаперевозкам по всем направлениям за пределы Армении и СССР. Их численность постепенно была доведена до 16 единиц, и на них приходилось в 1970 г около 85% общего объема перевозок АУГА.

На самолетах Ил-18 с 1969 г. впервые начались и регулярные рейсы за рубеж, в Бейрут и Алеппо.

С 1970 г. в АУГА начали поступать новейшие на то время 76-местные, 2-х двигательные, турбореактивные самолеты Ту-134. Перед переводом в Армению это было одним из радующих меня обстоятельств,

так как о переучивании на этот самолет я мечтал, еще летая на Ан-2 и Ил-14 на Чукотке.

Перебраться на него с Ил-18 в Армении было достаточно сложно и престижно, но вот что писал о Ту-134 пилот Г. С. Вилкинсон. Англия, Бюро исследования катастроф. 28 мая 1971 г.:

Самолет Ил-14

… -«Отсутствие центрального пульта приводит к тому, что различные органы управления, как основные, так и второстепенные, разбросаны по кабине. Расположение вспомогательных электроприборов и положение панели выключателей в дополнение к этому делает очевидным, что третий член экипажа необходим для нормального полета, так как самолет не может эксплуатироваться нормально менее чем тремя членами экипажа»;

Самолет Ил-18

«…Скорости, употребляемые при заходе на посадку, значительно выше чем, для примера, у Боинга-707-320 и, очевидно, что потребная полоса больше. Какие-либо формы аэродинамических тормозов реально необходимы для того, чтобы дать пилоту возможность более быстрого снижения с больших высот» - и в заключение –

… «Ссылаясь на уровень искусства в проектировании самолетов и получения летных характеристик, как это достигнуто в Европе и США, можно сказать, что самолет Ту-134А – это старомодный самолет как в аэродинамике, так и в конструкции.

Это не такой тип самолета, который может допустить даже маленькие ошибки безнаказанно близко от земли и может при определенных обстоятельствах целиком зависеть от пилотов.

Самолет Ту-134А

Величина усилий управления и слабая его эффективность может сделать задачу пилота довольно трудной, когда относительно большое изменение в глиссаде требуется при выполнении последних ступеней захода на посадку.

…Обзор из кабины летчиков действительно плохой по сравнению с любыми другими самолетами. В дождь это еще больше ухудшается».

Несколько слов из истории вдогонку…

Работая в Магадане и на Чукотке, я всегда интересовался делами в авиации Армении. Основным источником информации о ней были тогда приказы по ГУ ГВФ, впоследствии МГА, которые регулярно до нас доходили и изучались на всех разборах полетов.

Каждый раз, когда в этих приказах заходила речь об Армении, я напрягался, ожидая услышать известие об очередном летном происшествии, или опасной предпосылке к нему, которые, к сожалению, случались здесь часто. При этом все участники разбора, как по команде, оборачивались и смотрели на меня, как мне казалось, с укоризной.

Но в 1961 г, однажды нам был зачитан приказ, вызвавший у меня чувство гордости за Армению и армянских летчиков. Это был приказ о подвиге, который совершил Эдуард Бахшинян, сумевший с риском для жизни предотвратить попытку угона за границу самолета Як-12 тремя бандитами, исколовшими его несколькими ударами ножа.

Эдик Бахшинян, после этого случая, стал самым популярным армянином в гражданской авиации СССР, затмив своим именем даже начальника управления Н. А. Асикяна.

Спустя годы, уже в 2004 г, в одном из первых номеров журнала «авиация Армении», ко дню рождения Э. Бахшиняна, мы опубликовали материал о нем и истории самолета Як-12, взятый из журнала «Гражданская авиация СССР».

ПАМЯТИ ТОВАРИЩА
Судьба человека и судьба самолета

Особое место в истории отечественного и зарубежного самолетостроения по праву занимает легкомоторная авиация, которая сыграла большую роль как в формировании конструкторских сил, так и в воспитании летных кадров для военного и гражданского воздушного флотов. Именно через легкомоторную авиацию пришли в авиацию большую и даже космонавтику выдающиеся конструкторы О. Антонов, С. Ильюшин, А. Яковлев, создатель космической техники С. Королев, видный советский аэродинамик В. Пышнов и многие другие.

По своим летным качествам и конструктивной разработке наши маломощные крылатые машины не уступали лучшим заграничным легкомоторным самолетам. К примеру, поликарповский «небесный тихоход» По-2 по длительности производства и универсальности применения не имел себе равных в мировой авиации. Учебно-спортивный самолет А. Яковлева Як-18 нашел широкое применение не только в нашей стране, но и за рубежом.

Любопытно, что коллизиям, связанным с рождением и эксплуатацией некоторых легкомоторных самолетов, мог бы «позавидовать» и иной авиалайнер. Так, сюжетом для детективной повести могла бы стать история создания Александром Сергеевичем Яковлевым моноплана Як-12, хорошо известного авиаспециалистам и любителям авиации, совершившего первый полет 20 октября 1947 года. Как это было принято в оные годы, рождение скромного моноплана было связано с именем Сталина. А было так.

Увидев в трофейной кинохронике, как Гитлеру в его альпийскую резиденцию почту доставлял маленький самолетик, спускавшийся почти отвесно меж крутых гор, Сталин обратился к конструктору Яковлеву с вопросом: а нельзя ли и нашим конструкторам создать самолет, который тоже мог бы садиться в горных ущельях, например, в Боржомском? Сталин знал, что Яковлев много лет занимается легкомоторными самолетами, а потому сможет оперативно построить крылатую машину, которая, не требуя аэродромов, могла бы широко использоваться в народном хозяйства.

У Яковлева, конечно, были на этот случай несколько «домашних заготовок», и он в кратчайшие срок построил такой «крылатый автомобиль», который получил название Як-12.

50 шагов вождя

В сентябре 1951 года Сталин уехал в отпуск на Кавказ на дачу в район Цхалтубо и пожелал, чтобы на самолетах Як-12 ему ежедневно доставляли газеты и почту.

Надо сказать, что дача находилась в воронкообразной лощине среди высоких и крутых гор. Сталин отмерил шагами перед домом площадку в полсотню метров, но... когда прилетел летчик на Як-12, приземлиться ему там не удалось – горы слишком круты, и планировать в воронкообразном ущелье было невозможно. Тогда спешно был послан вертолет Миля, который, опускаясь почти вертикально, благополучно приземлился.

Сталин возмутился: «Мне же сам Яковлев говорил, что для взлета и посадки Як-12 требуется всего 50 метров!..»

Но беда, верно говорят, одна не ходит. С Як-12 случилось еще одно ЧП. Одна из машин, предоставленная в распоряжение сыну вождя Василию Сталину, была поставлена в план полетов. На ней два генерала, друзья Василия, задумали отправиться на охоту. На обратном пути после успешной охоты пилот на взлете допустил ошибку, и самолет попал

в аварию. Никто не пострадал, но информация была срочно отправлена в Цхалтубо. Яковлеву позвонил Берия и сообщил, что решил «разобраться с теми, кто вводит вождя в заблуждение». Як-12 тут же был снят с производства.

Яковлев прекрасно понимал, что расправившись с самолетом, Берия сделал все возможное, чтобы «разобраться» и с конструктором. Однако на Президиуме Совета Министров тогдашний заместитель министра авиационной промышленности П. Дементьев поддержал Яковлева, заявив что никаких рекламаций на недостатки и дефекты самолета Як-12 из министерства и ВВС не поступало – все считают, что самолет хороший. Но Берия непреклонен: «Все равно, самолет с производства мы снимаем», – отрезал он.

Прошло два года. В марте 1953 года умер Сталин, в июле арестовали Берия, а в сентябре Яковлев неожиданно был вызван к Булганину в Министерство обороны на улице Фрунзе. В приемной ожидали главком ВВС Жигарев, главком ПВО Вершинин, Дементьев, другие чиновники. Через несколько минут адъютант предложил войти в кабинет министра.

«Булганин, два года назад поддержавший приговор Берии моему самолету, – вспоминал А. Яковлев, – встретил нас за длинным столом и предложил садиться. И сразу же, без всяких предисловий с приятной улыбкой заявил:

– Ну, как, Александр Сергеевич? А ведь говорят, что Як-12 – хорошая машина!

Я был потрясен и промолчал.

– Как, — обратился Булганин к Жигареву и Дементьеву, – хорошая?

– Хорошая, Николай Александрович, – ответили они оба в один голос.

– Так в чем же дело! Восстановим производство Як-12?

Все присутствовавшие, в том числе и Вершинин, поддержали это предложение.

– Ну, все ясно, – сказал Булганин. – Подготовьте с участием Яковлева решение правительства о восстановлении в серийном производстве самолета Як-12, – обратился он к Дементьеву».

Схватка в воздухе

... 25 лет эксплуатировался в Аэрофлоте Як-12. Сколько спас жизней этот самолет с красным крестом на борту, сколько доставил писем и посылок, служа почтальоном, сколько спас посевов, выполняя авиахимработы. Взлетала и садилась эта машина на площадки, речные косы, лесные поляны длиной в те самые пятьдесят шагов, которые обозначил в своем задании Сталин.

С легкомоторным монопланом Яковлева связано также событие, навсегда занесенное в летопись Аэрофлота.

... В сентябре 1961 года молодой пилот Армянской отдельной авиагруппы Эдик Бахшинян, недавний курсант Краснокутского летного училища, вел по местной воздушной линии самолет Як-12, имея на борту трех пассажиров. Неожиданно «пассажиры» набросились на пилота, пытаясь силой оружия заставить его перелететь через государственную границу. Но ни смертельная опасность, ни тяжелые ножевые раны, полученные Бахшиняном, не сломили его волю. Истекая кровью, проявляя поразительное мужество и находчивость, пилот развернул самолет в сторону аэропорта и стал резко снижаться. Террористы растерялись, не зная, что делать и как заставить пилота летать в нужном им направлении. Да и времени не оставалось... Опомнились они только после того, как самолет приземлился.

Эдик Бахшинян

Подвиг молодого пилота Аэрофлота был отмечен орденом Красного Знамени, его имя занесли в Книгу почета ЦК ВЛКСМ, на примере Бахшиняна воспитывали не только курсантов его родного Краснокутского летного училища, но и всю молодежь Аэрофлота. Впоследствии Эдик стал Героем Соцтруда.

Много лет спустя я спросил Бахшиняна, что же помогло ему выйти победителем в смертельной схватке с преступниками?

Опытный летчик, налетавший только на Ту-154 не одну тысячу часов, неожиданно для меня ответил: «Вера в свой самолет. Легкий в управлении, безопасный, с простой посадкой и малой посадочной скоростью. Все эти качества Як-12, можно сказать, и «обезоружили» бандитов. В считанный секунды я развернул самолет в сторону аэропорта и бросил его чуть–ли не в штопор... На другой машине мне вряд ли удалось такое снижение, такая стремительная посадка...».

(Борис ОРЛОВ, по материалам ВТ)

1971 год – трудный выбор и трудные решения

Объемы авиаперевозок в 1970 г. в АУГА достигали 0,9 млрд пассажиро-километров и 100 млн. тонно-километров.

Однако результаты 1970 г. уже никого не удовлетворяли. Коэффициент подвижности населения Армении превышал средний для СССР в 2 раза, темпы развития ее экономики были также наивысшими в СССР. Это привело к возникновению большого неудовлетворенного спроса на авиаперевозки, тормозило развитие страны и вызывало недовольство населения.

К тому же, в последние несколько лет, в Армянском управлении ГА были большие проблемы с обеспечением безопасности полетов,

отразившиеся в ряде тяжелых, резонансных авиационных происшествий, которые произошли с самолетами АУГА.

Наш основной самолет – Ил-18 устаревал морально и физически. На коллегиях в МГА уже вовсю обсуждали грядущую в Аэрофлоте техническую революцию, с внедрением в эксплуатацию советского среднемагистрального самолета нового поколения. Это были Ил-72 и его конкурент Ту-154, который оказался победителем. Их разработки велись уже с середины 1960-х годов.

А эти самолеты требовали новых подходов к подготовке летных и технических кадров, а также новой наземной материально-технической базы.

На коллегиях Министерства гражданской авиации (МГА СССР), в которых я стал регулярно участвовать, я чувствовал себя отстающим учеником и понимал, что в ближайшем будущем будет решаться судьба нашего управления, быть ему или не быть. Ведь 1-й опытный экземпляр Ту-154 с бортовым номером СССР-85000 был построен еще в 1966 году.

А у нас в это время происходили опаснейшие нарушения безопасности полетов, которые были на слуху всего Аэрофлота. Они свидетельствовали о том, что общий уровень профессиональной подготовки летного и технического персонала авиапредприятий отстает от требований времени и не позволяет планировать освоение новой техники.

Вызывали большие нарекания со стороны МГА СССР и других контролирующих органов низкий уровень организации летной работы, технического и коммерческого обеспечения, слабая технологическая и трудовая дисциплина в летных и производственных коллективах.

Бросалось в глаза резкое отставание в развитии материально-технической базы. На всю Армению был всего лишь один аэродром с искусственным, асфальтобетонным покрытием – в аэропорту «Западный» (ныне «Звартноц»). Да и тот имел большие ограничения по длине и несущей способности ВПП, а значит и весу принимаемых самолетов.

Вся территория исторического, бездействующего ереванского аэродрома «Южный», за ненадобностью, была передана городским властям под застройку.

На местных воздушных линиях, где не было ни одной ВПП с искусственным покрытием, на грунтовые аэродромы, могли летать только морально устаревшие к этому времени 43 самолета Ан-2.

Они же использовались и на авиационно-химических работах. Зачастую, на одних и тех же, пропахших ядами самолетах, после демонтажа химической аппаратуры, продолжали перевозить и пассажиров.

Еще в управлении оставались 10 устарелых поршневых самолетов Ил-14 и 6 турбовинтовых, двухмоторных, 52-местных самолетов Ан-24, к которым я относился с большим недоверием еще с Севера.

Эксплуатация самолетов Ан-24 в АУГА началась С конца 60-х годов. Однако, они показали себя в условиях Армении не с лучшей стороны. Летом, в условиях жары, в камеры сгорания их двигателей впрыскивалась вода. С одной стороны, она понижала в них запредельную температуру продуктов горения, а с другой, увеличивала их весовой заряд и, соответственно, мощность двигателя. Но это помогало незначительно. Было странно наблюдать, как на взлете этот самолет с ревом, превышающим звук моторов гигантского Ту-114, еле разбегался и отрывался лишь в конце ВПП.

Самолет Ан-24

В январе-апреле 1972 г. мы их вывели из эксплуатации и сдали в другие управления.

В Армении, с особенностями ее рельефа и народного хозяйства, практически не было вертолетной авиации: лишь 1 легкий вертолет Ми-2 выполнял разовые, срочные полеты в различных целях.

Вертолет Ми-2

На фоне бурного развития «Аэрофлота», внедрения в эксплуатацию современных газотурбинных самолетов, в том числе и для местных авиалиний, строительства по всему СССР новых аэропортов и аэровокзалов, было очевидно, что гражданская авиация Армении находится в состоянии стагнации и нуждается в серьезной модернизации.

Иначе могло возникнуть необратимое отставание от среднеотраслевых по СССР количественных и качественных показателей, а растущий в республике спрос на авиаперевозки мог бы быть передан на развитие других, конкурирующих управлений гражданской авиации СССР.

Больнее всего эта стагнация сказывалась в летной службе. В последние годы, с прекращением роста численности самолетов Ил-18, в АУГА стабилизировалась и численность летающего на нем летного состава. Вместе с этим прекратилось и продвижение пилотов по специфической «летной», карьерной лестнице: с низшего типа воздушных судов на высший, со вторых пилотов в командиры и далее, на командно-летные должности. Прекратился и обычный для них рост классности, от пилота 4-3-го до пилота 1-го класса.

К тому же, в службе возникла своеобразная кастовая система.

Небольшая группа приближенных к начальству, «маститых» летчиков, в основном из ветеранов, пользовалась правами летать туда и столько, «куда и сколько хочется».

Низшая «каста», в основном, молодежь, прозябала на Ан-2, где на 43 самолета Ан-2 было около 40 командиров, за каждым из которых были закреплены по 2-3 вторых пилота.

Командиры самолетов АН-2 налетывали за год 400-500 летных часов, а вторым пилотам доставалось лишь по 150-200. Для того, чтобы налетать первую 1000 часов и получить продвижение по службе им приходилось ждать по 6-7 лет на мизерной заработной плате.

Несколько лучшее положение было у летного состава, летающего на Ил-14 и Ан-24. Но и на этих самолетах с дальнейшим продвижением в летной карьере был полный застой. Здесь тоже на 1-го командира приходилось по 2-3 и даже больше вторых пилотов.

А главной причиной всех этих проблем был застой с ростом налета часов на морально устаревших Ил-18 и, как следствие, отсутствие потребности в притоке новых летчиков.

В то же время все понимали, что летная работа – «молодежный вид спорта», летная биография, чаще всего, ограничивалась 50-55 годами и никому не хотелось эти годы терять.

Я понимал, что со всем этим нужно что-то делать и, вероятнее всего, нужно начать техническое «перевооружение» АУГА, и начинать это снизу, чтобы вывести из застоя летную молодежь.

АРМЕНИЯ.
Авиация после 1971 г.

После 13 лет работы на Крайнем Севере, тогда еще СССР, (моей страны), я оказался в Армении. Это произошло 16 апреля 1971 г.

Ранее здесь я побывал дважды: в первый раз, сроком 2-3 дня, еще в октябре 1957 г., будучи в отпуске, из Сасовского летного училища, по просьбе курсанта - первогодки, Эрнеста Григоряна. Цель - проведать его родителей и рассказать им о его учебе и житье - бытье.

Во второй раз я был в Ереване, около 1 недели, летом 1967 г, при поступлении в жилищный строительный кооператив.

Остальные мои знания об Армении ограничивались информацией из доступной литературы и учебников.

13 октября 1958 г. по окончании летного училища я прибыл на работу Магаданскую отдельную авиагруппу ГВФ, в 150 летный отряд (п. Анадырь) на должность пилота самолета ЯК-12.

После переучивания на самолет АН-2, с 1 января 1959 г. был переведен в 185 объединенный авиаотряд (г. Магадан), где летал вторым пилотом, а затем командиром самолета Ан-2.

25 января 1961 г. я был откомандирован в Певекскую отдельную авиаэскадрилью, впоследствии Чаунский объединенный авиаотряд. Здесь я проработал по 16 апреля 1971 г. в качестве командира самолета Ан-2, командира звена и эскадрильи самолетов Ан-2, а затем командира корабля Ил-14, командира эскадрильи самолетов Ил-14 и командира 151 летного отряда Магаданского управления ГА.

Перевод в Армению

К 1971 г. переезд «на материк», по многим причинам, для меня и моей семьи стал особо актуален. Поскольку командиры летных отрядов в то время входили в номенклатуру ЦК КПСС, это осложнило процесс перевода и ограничило возможность выбора мест перевода.

После длительных согласований, в отделе руководящих кадров МГА (С. П. Мамичев), 16.04.1971 г, я оказался в Армянском УГА (АУГА). Мне предлагалось получить здесь назначение на должность начальника управления, но я категорически отказался и 20.04.1971 г. был назначен начальником летно-штурманского отдела (ЛШО), с обещанием скорейшего переучивания в этой должности на Ту-134.

Однако сразу поехать на переучивание у меня не получилось: более двух месяцев я провозился с Инструкцией по организации полетов (ИПП) на местных воздушных линиях (МВЛ), составленной кем-то с грубейшими ошибками. Знакомился с командно-летным составом, организацией летной работы и управления воздушным движением. Летал на Ил-14, в качестве пилота-инструктора, или рядового командира корабля.

17 июня 1971 г. я был вызван в МГА к Н. Г. Ковтюху – заместителю Министра ГА по безопасности полетов для защиты уже новой, Инструкции по организации полетов (ИПП) на местных воздушных линиях Армении.

Николай Григорьевич Ковтюх с первой же минуты встречи заявил мне, что тема ИПП МВЛ АУ ГА лишь прикрытие для основной причины вызова в МГА – я должен дать согласие на свое назначение на должность начальника АУ ГА. Я, вновь, в категорической форме, отказался…

Но через полчаса на эту же тему со мной уже беседовал заместитель Министра по работе с кадрами Алексей Николаевич Усков, который, в том числе, говорил мне, что своим отказом я подведу и его, и многих других в МГА...

Несмотря на мои энергичные протесты, то же самое предложение мне было поставлено на начавшемся вскоре заседании Коллегии МГА. Я заявил, что к этой должности не готов, и вновь отказался от этого предложения.

Это вызвало бурную реакцию Коллегии. Обсуждение вопроса, начавшееся утром, было продолжено и после перерыва на обед. При этом меня несколько раз поднимали с места и требовали объяснений.

Вынужденный говорить, я мотивировал свой отказ, главным образом тем, что слабо разбираюсь в финансово-хозяйственных вопросах, поскольку до этого работал лишь командиром летного отряда в Певеке, правда, иногда исполняя обязанности командира объединенного авиаотряда. ...

- «Объем моих знаний в экономике, финансах и строительстве ограничивается лишь программой Киевского ИИ ГА, правда, учился я там честно…К тому же, я почти не разговариваю на армянском языке», - говорил я и продолжал:

- «Однако основная причина моего отказа заключается в том, что я считаю основной обязанностью начальника УГА работу с кадрами, а в Армении я никого не знаю».

- «Чтобы Вы, товарищ Министр, не подумали, что я отказываюсь от этой должности из скромности, я нескромно заявляю здесь, что никто из здесь присутствующих не знает летную работу лучше меня. Это относится даже к Вашему заместителю по летной работе».

- «И второе: если бы Вы мне предложили возглавить Магаданское, Якутское или Дальневосточное УГА, я бы еще подумал: ведь там я знаю очень многих, если не всех», - заявил я.

Это мое заявление вызвало новую волну дебатов. Многие выступающие критиковали Н. Ковтюха, А. Ускова, С. Мамичева и других работников УК МГА в недостатках по работе с кадрами вообще и в предложении по укреплению (как они говорили) руководства Армянского УГА, в частности.

В конце дня, уже в районе 16 часов, Министр, Б. П. Бугаев, несколько раз до этого пытавшийся по-своему повлиять на ситуацию и, видимо, исчерпавший лимит терпения, стукнул кулаком по столу так, что на нем подпрыгнул стакан с водой и заявил:

- «…То, что он (то есть я) не знает кадры в Армении, наоборот, хорошо: он начнет там свою работу с нуля и ко всем там будет относиться одинаково. А, если в течение ближайших 2-х лет, кто-либо из вас (показывая рукой на членов коллегии), на него пожалуется, вину за его упущения буду возлагать на вас!»

Борис Павлович Бугаев

Далее, обращаясь ко мне, Министр продолжил:

- «А вы задержитесь в МГА на 15 дней и получите от всех начальников управлений МГА необходимые инструкции и инструктивные материалы.

Уедете только после того, как почувствуете себя готовым…»

После этого заявления вопрос был закрыт, и в тот же день, 17.06.1971 г. я был назначен на должность начальника АУГА. Получив на Коллегии МГА невиданный карт-бланш, я почувствовал к себе огромное доверие Министра, а в себе огромное уважение к личности Министра и огромную ответственность…

Впоследствии, в Армении этот карт-бланш породил слухи о дальнем родстве моей супруги, Светланы, с Б. П. Бугаевым…

Как и требовал Министр, я задержался в МГА на две недели. За это время я побывал во всех его управлениях, познакомился со всем начальством и узнал, что именно каждый из них ждет от меня в будущем. А заодно узнал, чем может быть каждый из них полезен для Армении в будущем...

Политотделы

Пока я «дорастал» до своей должности в Москве, местные власти в Ереване подобрали мне начальника политотдела. Им оказался Жильберт Хачатурович Топчян. Так случилось, что до его назначения нас даже не познакомили. В день, когда я летел «домой», в Ереван, он летел в Москву и наши самолеты разминулись в воздухе...

За время пребывания в Москве из личных наблюдений и по разговорам я прочувствовал всесилие тогдашнего Политуправления МГА во главе с генерал-лейтенантом А. Безбородовым. Это всесилие проявилось и в том, что назначение Ж. Топчяна на пост начальника политотдела было произведено без согласования со мной. А ведь в авиации он был полным профаном.

В дальнейшем это осложнило наши с ним взаимоотношения, вплоть до антагонизма. Ж. Топчян, например, мог несколько часов просидеть молча на заседании Совета управления при обсуждении вопросов,

в которых ничего не понимал и, уже после голосования по принятому решению, вдруг заявить, что он выступает «против».

- «Против чего? Вы хоть можете повторить, против чего голосуете?» - переспросил я его однажды, под всеобщий смех.

К лету 1972 г. негатив в наших отношениях уже приблизился к «критической массе». Я понимал, что, вероятно Ж. Топчяна в Политуправлении МГА «запрограммировали» на роль «Фурманова при Чапаеве», пытался как-то заинтересовать его своими планами, ведь вне службы он был обычным, доброжелательным, порядочным человеком, но...

...Но однажды, в июльский день 1972 г, после взлета Ил-18 со 100 пассажирами на борту у самолета отказал один из 4-х двигателей. Экипажу удалось, в условиях жары и болтанки, при предельном полетном весе благополучно произвести посадку в «Звартноце».

Коллеги по руководству АУГА. Лето 1971 г.

Я очень волновался за благополучный исход этого полета, встретил экипаж с Ж. Топчяном (на фото, в центре, в костюме) на стоянке аэропорта и поблагодарил командира за проявленную выдержку и профессионализм. Командир и экипаж возбужденно докладывали о подробностях отказа двигателя и перипетиях всего полета...

Как, вдруг, в разговор вмешался Ж. Топчян и со словами:

- … «Коммунисты так не поступают! Вы должны были выполнить задание в любом случае!», потребовал у командира, сдать ему его партбилет.

Это переполнило чашу моего терпения, и я отправил в МГА свое первое представление о несоответствии своего подчиненного занимаемой должности.

Отношения, подобные моим с Ж. Топчяном, были типичными и для других управлений ГА, проистекали они откуда-то «сверху» и «достали» многих в МГА - они подрывали принцип единоначалия. Министр Б. Бугаев сумел добиться реорганизации Политуправления в Москве в Управление по политико-воспитательной работе и политотделов на местах – в Отделы по политико-воспитательной работе, УПВР и ОПВР, соответственно.

Мои коллеги из других управлений ГА говорили по этому поводу, что только за эту реорганизацию Б. Бугаев заслуживает памятника при жизни...

А пока я продолжил знакомство с управлением, его кадрами и экономикой, определял «точки роста» и очередность задач…

Начало работы в Армении

Главное впечатление от первых дней в Армении: напряженные ожидания.

Ожидания моих стартовых шагов «наверху» и среди местных, районных властей; ожидания от руководителей управления, подразделений и служб, рядовых авиаработников, ожидания простых пассажиров и клиентуры...

Поскольку наша кооперативная квартира была еще не достроена, мне приходилось с женой и родственницей ночевать в рабочем кабинете, в здании управления. Поэтому с первым светом я уже был за письменным столом и изучал документы, досье по кадрам, знакомился с почтой. С 9.30 утра принимал посетителей, в основном, приглашенных.

Старался избежать в знакомстве с кадрами стихийности и бессистемности с тем, чтобы не они, а я решал, с кем встречаться и о чем беседовать.

В течение дня ездил в ереванские аэропорты «Западный», будущий «Звартноц» и «Южный», «Эребуни», знакомился с работой служб и рядовыми работниками, изучал и систематизировал всю накопленную информацию, а также систематизировал заботы и запросы работников.

Они в корне отличались от забот и запросов моих северных подчиненных и начальства, поскольку там были совершенно иными формы и размеры оплаты труда - в Заполярье на зарплату действовал тройной повышающий коэффициент, и все копили деньги на будущую жизнь на «материке». Там, сиюминутно, никого не интересовали «дом, машина и дача» , которые были мечтой, или приоритетами здесь, в Армении.

Были отличия и в ментальности работников.

В Певеке я в работе сталкивался с разницей в ментальности между ленинградцами, москвичами и людьми из российской глубинки.

Здесь же бросались в глаза осознание многими своей национальной идентичности, которую нельзя позорить, другой темперамент и предприимчивость, другие межличностные отношения.

Одновременно были заметны и склонность к упрощенчеству, и более короткий горизонт планирования будущего, а также проявления местничества и землячества. Бросались в глаза и абсолютная трезвость на службе и, вообще, другая культура пития и застолья.

Из-за неполного владения нюансами русского, в особенности технического языка, были проблемы и с пониманием смысла многих руководящих документов и, в том числе, даже руководств по правилам и порядку эксплуатации техники и самолетов.

Антон Ервандович Кочинян в судьбе нашей авиации. 1971 г.

Практически с первых дней работы в Армнии я начал знакомство с материально-технической базой армянской гражданской авиации.

Еще летая на Ан-2 и Ил-14 по всему СССР, я видел, как эта база развивалась повсюду, в особенности, в последние годы, с поступлением на эксплуатацию самолетов Ту-104 и другой современной техники. Поэтому, в Армении, мне было с чем сравнивать наше наземное хозяйство и поражаться его убожеству.

На всю республику у нас действовал единственный аэропорт с искусственной ВПП (взлетно-посадочной полосой) - «Западный», будущий «Звартноц». Но эта ВПП, по длине – 3150 м и прочности покрытия, могла принимать только самолеты Ил-18 и меньшие. К тому же она располагалась под большим углом в 70 – 80 градусов к господствующим здесь северовосточным ветрам, дующим со стороны озера Севан силой 15 – 17 м/сек, которые, в особенности в летние месяцы, были запредельными для полетов легких самолетов.

Его аэронавигационное, средств связи и светосигнальное оборудование не соответствовали существующим, минимальным, даже по тем временам, требованиям. В аэропорту все технические службы обеспечения полетов и управления движением самолетов располагались в малопригодных, примитивных помещениях, неудобных для его персонала.

Территория аэропорта «Южный» - впоследствии «Эребуни» - самого первого аэропорта г. Еревана и места зарождения армянской гражданской авиации, уже была сдана Ереванскому городскому совету под застройку. Между тем, направление его ВПП совпадало с направлением местной «розы ветров» и было благоприятным для продолжающихся еще отсюда полетов самолетам Ан-2. Но их собирались перебазировать в «Западный», где в этих целях уже была подобрана будущая площадка в восточном конце аэродрома, пересекающая под большим углом направление ее.ВПП.

В «Южном» же еще сохранялась с давних пор металлическая ВПП, но она давно уже проржавела и пришла в полную негодность настолько, что не могла использоваться даже самолетами Ан-2. Впоследствии, металл с этой ВПП демонтировался и использоался при изготовлении периметрового ограждения ереванских и других аэродромов.

Аэродром в Ленинакане (Гюмри) для самолетов Ан-2 представлял из себя запущенное травяное поле с единственным домиком «на все случаи жизни» и для сторожевой охраны.

При первой же ознакомительной встрече с Первым секретарем ЦК КП Армении Антоном Ервандовичем Кочиняном, докладывая ему о состоянии дел и моих планах по развитию авиации в республике,

я встретил с его стороны их полное понимание и одобрение. Мне удалось убедить его в необходимости возрождения аэропорта «Южный» в качестве базового для местных воздушных линий. Доводами к этому были не только его оптимальное расположение по «розе ветров», но и опасность организации полетов самолетов, с большой разницей в скоростях полета, на одном аэродроме в «Западном», да еще и на пересекающихся курсах. Кроме того, я обратил его внимание и на его военное значение и настоятельную необходимость иметь в Ереване второй, запасной аэродром.

Антон Ервандович Кочинян

Здесь же я обосновал как экономическую, так и военную необходимость создания в Армении второго базового аэропорта в Ленинакане.

А. Е. Кочинян, на этой встрече, не только поддержал все мои предложения и планы, но и, относительно аэропорта «Южный», выдал соответствующие распоряжения Председателю Ереванского горисполкома и в другие министерства и ведомства.

- «Делайте все так, как считаете нужным», - выдал он мне напоследок.

В последующие годы он неизменно поддерживал все мои планы и начинания и даже как-то полетал со мной в кабине самолета Ан-2 более 4-х часов, при выборе новой территории для строительства аэропорта Горис, где требовались его вмешательство и распоряжения местному руководству.

К сожалению, в дальнейшем, при новом руководстве Армении, я лишился такой поддержки. К примеру, создание аэропортов в Ленинакане и других городах республики, в 1987 году, когда меня «уходили» с поста начальника Армянского управления ГА, даже было включено в перечень моих «преступных» прегрешений с такими формулировками, что я опасался и уголовного преследования.

1971 г. Группировки и групповщина в Армянском УГА

Поскольку многие вокруг знали друг друга издавна и даже с детства, а то и были родственниками, в коллективах, на этой почве, возникали «группировки», в том числе и по криминальным интересам.

Были 3-4 группировки, которые занимались контрабандной перевозкой, в основном из Бейрута, «дефицитных» товаров и их реализацией на черном рынке.

Группировка из числа высшего руководства администрации и профсоюза спекулировала квартирами - по 15-20 квартир в год.

Другая группа наживалась на взятках при приеме на работу и продвижении по службе, направлении на переучивание на высшую технику, из авиационных инженеров в бортмеханики и т. п…

Естественно, была группа лиц, наживающихся на спекуляции дефицитными авиабилетами. Этой болезнью страдала вся гражданская авиация СССР. Борьба с ней, в основном, это борьба с дефицитом, чем я и занимался все годы, в том числе, увеличивая возможности парка самолетов числом и размерами самолетов, вплоть до 350-местных аэробусов Ил-86.

А еще в АУГА процветала коррупция, в которой доходы извлекались из права подписи и печати на том или ином документе...

Здесь нет смысла называть имена тех или иных фигурантов этих группировок, поскольку из них в живых уже остались немногие, как и почти все на приведенной выше фотографии 1971 г.

Об умерших либо хорошо, либо никак...

Были и другие «промыслы».

Однажды, в августе 1971 г. меня вызвал к себе министр Б. Бугаев и дал мне на ознакомление, шифровку из ЦК КПСС, под грифом «Совершенно секретно».

В левом, верхнем углу стояла резолюция, подписанная самим Л. Брежневым, адресованная членам Политбюро и, последнему в списке, моему Министру Б. Бугаеву:

- «Когда же вы наведете порядок в Армении?».

А смысл беспорядка заключался в том, что стюардессы АУГА при полетах в Бейрут занимаются спекуляцией и предоставлением, за плату интимных услуг пассажирам в полете, а потом и в гостинице.

- «Неужели это тема, достойная внимания Генсека?» - подумал я.

Указывались и фамилии членов летных экипажей, которые с помощью местных дельцов доставали и контрабандно перевозили, в основном, золотые украшения и бижутерию. Все они имели допуски к секретной информации и, это общение, согласно шифровке, ... «могло привести к ее утечке».

- «Сколько тебе нужно времени для решения этих проблем?» - спросил Министр. И продолжил:

- «Я бы мог просто этот рейс у вас отобрать и передать ЦУ МВС, Шереметьевцам, но это ударит по твоему авторитету».

Я попросил срок в один месяц и пообещал доложить обо всем Первому секретарю ЦК КП Армении.

У Антона Кочиняна, мой доклад вызвал гнев в отношении тогдашнего председателя КГБ, посмевшего доложить обо всем этом в Москву без его ведома.

Через месяц его перевели из Армении в российскую глубинку.

А я, в свою очередь, «закрутил гайки» таким образом, что эти нарушения были прекращены «досрочно». Впоследствии я смог, в течение полутора – двух лет, полностью обновить кадровый состав стюардесс на местных девушек вместо приглашенных, в основном, из Украины.

Службе, для размещения, были выделены лучшие помещения, там была организована своя парикмахерская, художественная самодеятельность, выпуск стенгазет, активизирована комсомольская организация и, в целом, вся общественная жизнь. В то же время я выявил лиц, причастных к проведению, среди забеременевших случайно девушек подпольных абортов, и предупредил их об уголовном преследовании. С другой стороны, пообещал, в таких случаях, выделять этим девушкам, вне очереди, однокомнатные квартиры. Благо такая возможность вскоре у нас появилась, за счет высвобождаемых нашими работниками, получающих более просторное жилье, маломерных квартир…

Вскоре служба была признана образцовой во всей гражданской авиации СССР. И вся эта работа проводилась под непосредственным началом начальника службы Розы Павловны Саядян, энтузиазм которой заслужил ей достойные уважение и авторитет…

В течение первых 5 – 6 месяцев работы мне удалось очистить управление от всех криминальных группировок и, в основном, положить конец коррупции.

О коррупции

Я считал, что централизованное управление – главный признак, причина, коррупции. А она, в свою очередь, становится причиной многих других бед и болезней в обществе в целом или, даже, в относительно небольшой организации, основанной на государственной собственности.

Поскольку я, находясь в вершине управленческой пирамиды АУГА, как тогда было принято говорить, «не брал», то победить коррупцию мне не стоило больших усилий. Они сводились, в основном, в устранении от руководства зараженных коррупцией людей.

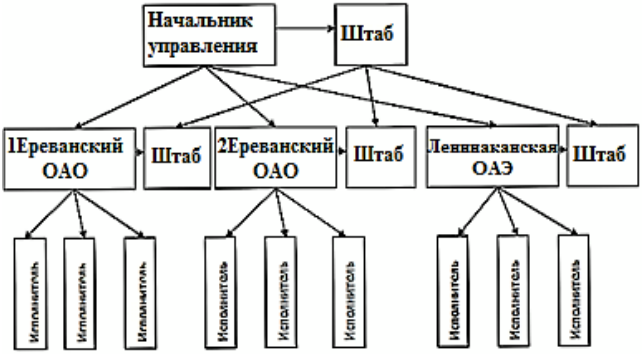
Стоила, правда, больших нервов «война» с «вышестоящими партийными органами», которые могли влиять на мою кадровую политику и практику через существующую систему номенклатур. При этой системе освобождение, или назначение на должности, находящиеся в их номенклатуре, я должен был производить по согласованию с секретарями райкомов, горкомов, а то и с ЦК КПА.

Но, однажды, через несколько лет работы в Армении я заметил, что эти «органы» уже оставили меня в покое. Вскоре, практически везде, особенно на «хлебных» местах, где деньги из карманов пассажиров, клиентуры и простых граждан, переходили в карман государства, или, наоборот, материализовывались на стройках, приобретении оборудования и т. д., работали честные и преданные делу люди.

При централизации управления все нити управления организацией и, тем более, страной, находятся в руках одного человека или узкой группы лиц. А эти лица имеют возможность безвозмездно отказывать или «за мзду» ставить свои разрешительные подписи под тем или иным документом, за которым обращаются люди, занятые реальным производством или бизнесом.

В свою очередь, степень централизации властных полномочий зависит от типа структуры управления. Как известно, в зависимости от характера связей выделяются несколько основных типов организационных структур управления: линейная, функциональная, линейно-штабная, матричная, дивизионная, множественная и другие.

В свое время я много занимался этой тематикой и добивался в МГА замены, так называемой, линейно-штабной структуры, по которой было выстроено наше Армянское управление на структуру, лишенную ее недостатков. К их числу, в теории и на практике, относились при самых высоких требованиях к высшему руководству, принимающему решения:



Линейно-штабная структура Армянского УГА

- недостаточно четкое разделение ответственности в руководящих звеньях, так как готовящий решение не участвует в его реализации;
- тенденция к чрезмерной централизации;
- увеличение штатов за счет штатных структур;
- нечеткость процедур принятия решений.

Но главной проблемой в нашем управлении я считал его чрезмерную зависимость от личных качеств руководителя. В том числе и, по так называемой, «коррупционной составляющей».

Как известно, коррупция – это использование должностным лицом своих властных полномочий и доверенных ему прав, а также связанных с этим официальным статусом авторитета, возможностей, связей в целях личной выгоды.

На эту тему сегодня издается масса литературы. Например, прочитанные мною:

1. Обухов Д.П Механизм нейтрализации коррупции в органах государственного управления

2. Дамаскин О.В. Коррупция: состояние, причины, противодействие

3. Дронов Р.В. Коррупция – угроза национальной безопасности России.

3. Коррупция в мире и международная стратегия борьбы с ней.

4. Костенников М.В., Куракин А.В. Предупреждение коррупции в системе государственной службы: учебное пособие.

5. Руссо Ж.Ж. Об общественном договоре.

Из этих книг, можно узнать, что коррупция процветала еще во времена египетских фараонов, в Ассирии, Иудее, Греции и других странах. Важный импульс к осмыслению коррупции дают труды Никколо Макиавелли. Коррупцию он сравнивал с болезнью, например, с чахоткой. «Вначале ее трудно распознать, но легче лечить. Если же она запущена, то ее легко распознать, но излечить трудно».

И еще. «Начиная с конца XVIII века, на Западе, в отношении общества к коррупции наступил перелом. Либеральные преобразования проходили под лозунгом, что государственная власть существует для блага людей ей подвластных, и поэтому подданные содержат правительство в обмен на неукоснительное соблюдение чиновниками законов. В частности, согласно Конституции США, принятой в 1787 г., получение взятки является одним из двух явным образом упомянутых преступлений, за которые Президенту США может быть объявлен импичмент».

Сегодняшняя наука даже определяет оптимальный уровень коррупции, при которой затраты на борьбу с ней могут превысить пользу от ее искоренения.

Еще говорят, что «чрезмерное увлечение борьбой с коррупцией в ущерб устранению ее причин способно лишить административную систему гибкости, а население гражданских свобод».

Коррупция и нравственность в обществе

Пролистав некоторые из перечисленных выше «трудов», я не нашел в них слово «нравственность», которое считаю главным для профилактики этого явления.

На воспитание нравственности в СССР была направлена деятельность пионерской, комсомольской организаций, литература и искусство.

Наш Министр Б. П. Бугаев не раз, разбирая проявленное каким-либо начальником корыстолюбие, говорил, что у него от родителей и с детства сохранились лишь «хватательные рефлексы».

И всем на этом разборе бывало стыдно, а этот начальник там же расставался со своей должностью.

С наступлением горбачевской «перестройки» все эти ценности стали размываться.

Я постоянно думал, что в случае моего ухода с поста начальника управления, последствия могут быть самыми разрушительными. Дважды пытался реорганизовать его структуру, с децентрализацией управления по рыночным принципам, но…

Но противостоять своим опасениям не смог. Следом шло новое поколение людей, с другими нравственными установками. Настали времена, когда слово «честный» стало нарицательным.

А «оптимального уровня коррупции» пока не достигли ни в одной из стран бывшего СССР.

Но достижим ли он вообще?

О «спекулянтах» и «спекуляции»

К этим людям и явлению, так называемым «спекулянтам» и «спекуляции», у меня было двойственное отношение. С одной стороны, они занимались, как мне казалось, чем-то предосудительным, чего бы я не смог делать, а с другой я понимал, что в своем большинстве для них это вынужденный «бизнес».

Иногда Н. Оганов докладывал мне, что кто-то (имен называть не буду) везет из Еревана в Ленинград цветы или во Львов ремешки для наручных часов и там их продает, а обратно привозит и реализует какой-либо «дефицит» – по выражению Аркадия Райкина.

Я тут же переспрашивал, сообщил ли он об этом «наверх».

Если нет, спрашивал, приносит ли он вред своим «бизнесом» государству?

Если нет, предлагал, либо оставить «спекулянта» в покое, либо ограничиться беседой. Ведь он не только имеет дополнительный заработок, но и приносит пользу, если не государству, то обществу. В том числе и тем, что сглаживает «разность потенциалов» в уровне его благосостояния, которые могут навредить и обществу, и государству.

Николай Джавадович, как правило, соглашался...

Ведь среди «спекулянтов» были и матери-одиночки, и молодые специалисты, и просто хорошие старательные работники, с низкой зарплатой, в том числе бортпроводники.

Некоторые из них в 1990-2000-е годы стали успешными, известными в Армении, бизнесменами.

Перестройка стиля управления

С ближайшим окружением в команде управленцев АУГА я проводил работу, направленную на рост исполнительской дисциплины и чувства личной ответственности. В том числе организовывал обучение основам теории управления. Организовал жесткий контроль за исполнением даже, казалось бы, малозначащих поручений. Мне в этом помогали мои помощники, вначале Николай Арташесович. Ординян, а впоследствии Виктор Андреевич Мазиев.

Результаты этой работы стали проявляться в первые же месяцы. При этом за собой я чувствовал ответственность за то, как я исполняю функции не только диспетчера и координатора, но и роль, в терминологии радиотехники, «задающего генератора» …

Для повышения своей личной компетентности, эффективности и целенаправленности, я перечитал много литературы по структурам и механизмам управления, в том числе и, доступных в те времена, книг на английском языке.

Поскольку я считал своим слабым местом знание основ хозяйственной деятельности, а аэропорты мне представлялись небольшими городками, со всеми их инфраструктурными атрибутами, сетями и финансами, я подробно изучил и специальное учебное пособие «Экономика городского хозяйства».

С участием моих заместителей и начальников отделов управления были разработаны и утверждены программы развития всех аэропортов республики, технического перевооружения авиапредприятий, профессионального роста авиационного персонала и социально-экономического развития коллективов авиаработников с определением конкретных сроков исполнения и ответственных лиц. Эти программы, каждая в свое время, обосновывались и защищались как на республиканском, так и во всех инстанциях общесоюзного уровня. При этом в их основу закладывались сейсмичность и приграничное, уязвимое в военном отношении расположение Армении, а также потребности ее экономики и населения.

Все 4 компонента процесса управления: планирование, организация, мотивация и контроль – постоянно находились в сфере внимании руководства, что позволяло системно и комплексно достигать всех поставленных целей.

Постепенно в руководстве управления сложилась команда, соответствующая этим целям. В ее составе, в разное время, трудились заместители начальника управления и руководители служб Рафаэл Киракосян и Олег Мурадян, Борис Пилипосян и Андрей Бабаян, Акоп Пилосян и Сурен Азатян, Владимир Кочарян и Юрий Мнацаканов, Николай Оганов, Яков Рстакян, Мельс Григорян, Валентина Полякова и Виктор Мазиев,

Антонина Лебедева и Юрий Вартанян, Степан Сукиасян, Григорий Унанов и Грач Петросян, Рафаел Бадалян, Самвел Казарян и другие. Авиапредприятиями, летными и инженерными подразделениями руководили Цолак Мовсесян, Левон Муразян, Эдуард Папикян, Григорий Сагателян, Миран Хачатрян, Завен Буюкян, Горишхан Карапетян, Артур Агаджанов, Григорий Варданян, Михаил Паракшиев и другие.

Правда некоторые из них не оправдали себя в своих должностях и были заменены, но эти замены бывали понятны большинству авиаторов республики.

В первую очередь был проведен углубленный анализ состояния и возможностей кадрового потенциала управления. Он показал застой в профессиональном росте молодого летного состава, застрявшего на самолетах Ан-2 и Ил-14. То же самое происходило в инженерно-авиационных и других службах, где все остановилось на устарелом оборудовании и где, при переизбытке персонала, не хватало дипломированных авиационных специалистов. Все это порождало нездоровую атмосферу в коллективах, было нетерпимым и требовало немедленного реагирования. Не зря писал Антон Макаренко в своей «Педагогической поэме», что «остановка для коллектива – смерти подобна».

На основе этого анализа, в приоритетном порядке, были разработаны, утверждены Советом управления и начали реализовываться планы технического перевооружения АУГА и переподготовки кадров.

Проблемы с безопасностью полетов

В то же время меня не покидало чувство неудовлетворенности тем, как у нас организована летная работа и обеспечивается управление воздушным движением самолетов. Не нравилась мне и организация работы в инженерно-авиационной службе, а также в службе радионавигации и связи.

А ведь именно от результатов и качества работы этих служб зависела безопасность полетов в АУГА. Мне не нравились не только уровень теоретической подготовки летного и инженерно-технического персонала этих важнейших служб, но и сама ментальность большинства людей в их коллективах.

На их служебных разборах, в основном, обсуждались информация и приказы по различным случаям нарушений трудовой и технологической дисциплины, а также авиационным происшествиям в других управлениях ГА по всему СССР и за рубежом. А многочисленные собственные недостатки либо замалчивались, либо рассматривались поверхностно.

Упрощенчество и зазнайство казались мне свойством, если не всех, то многих руководителей служб и подразделений, а также командиров летных экипажей.

Мешало и то, что большинство работников АУГА состояли друг с другом в приятельских или даже родственных отношениях и всячески старались, каким-либо образом, не затронуть взаимного самолюбия. А я себя, среди них, зачастую, чувствовал «чужеродным элементом», пытающимся сломать их вековые традиции, находясь при этом, по их убеждению, на более низком профессиональном уровне.

- «Приехал сюда какой-то «чукотский парень», летающий на архаичном Ил-14, и собирается нас тут учить, как надо жить» …

Ил-14 в аэропорту "Западный"

Мне казалось, что так обо мне говорили за спиной, во время перерывов на разборах и собраниях, в которых я участвовал.

Я становился сам собой только тогда, когда летал. Весь летный состав эскадрильи самолетов Ил-14, очень скоро меня зауважал, хотя и здесь поначалу ко мне ощущалась настороженность.

Между тем я понимал, что все мои наблюдения свидетельствуют о неблагополучии в АУГА с безопасностью полетов – важнейшем качественном показателе не только работы, но и самой жизни всех его коллективов. Ее нельзя потрогать, увидеть, или услышать.

Она, как строгий неумолимый судья, всегда незримо присутствует в кабине каждого самолета, летящего в воздухе или передвигающегося по земле.

Она всегда стоит за спиной диспетчера службы движения, инженера или авиатехника, исполняющих свои обязанности на рабочем месте. И она всегда готова их наказать за малейшее нарушение или оплошность. Ее невозможно, как было принято указывать в приказах по МГА, «поднять» и «повысить», не занимаясь повышением уровня теоретической подготовки и практических навыков персонала, в особенности, летных экипажей.

В этих целях я бы непременно летал с ними лично, как это делал в Певеке, но, для начала, мне нужно было самому их «догонять».

Уже несколько лет, как я увлекался вопросами психофизиологии летного труда. Мне хотелось все знания и опыт, приобретенные из различных источников и личной практики, применить и в Армении, добиться чтобы наша гражданская авиация стала бы образцом по безопасности полетов.

Авиация и шахматы

Говорят, шахматы развивают в человеке способности к объективному анализу ситуации, правильной оценке угроз противника – партнера по партии- и хладнокровному анализу своих возможностей…

В этом, летчики похожи на шахматистов. Каждый полет как шахматная партия, в которой, однако, цена проигрыша неизмеримо выше, чем в шахматном турнире.

В каждом полете летчику нужно сопоставлять с угрозами не только свои, человеческие возможности, как шахматисту, но и возможности воздушного судна, возможности членов своего экипажа, диспетчеров службы движения и всех других служб обеспечения полетов…

В этом смысле летчик является как бы автоматом в управляющем контуре с обратной связью, непрерывно вырабатывающим в полете управляющие сигналы, пропорциональные разности между заданными и текущими параметрами полета.

Но, в отличие от автоматов с жесткой или изодромной обратной связью и «железными нервами», пилоту «ничто человеческое не чуждо». Как и шахматист, он может волноваться и совершать ошибки. Как и у шахматиста, чем выше его квалификация, тем реже он ошибается.

Правда, «цена ошибки» у пилота и шахматиста несопоставимо различается…

С началом массовой эксплуатации в СССР самолетов Ту-154, в тогдашнем Аэрофлоте, было проведено исследование уровня психофизиологической напряженности командиров кораблей во время захода на посадку. Оказалось, что на ее заключительном этапе, на высоте принятия решения и ниже, артериальное давление у них поднималось до 206 мм. рт. ст., а пульс достигал 180 ударов в минуту.

Но это было в среднем. У опытных командиров, с большим налетом часов, эти показатели были ниже, у новичков – повыше.

К тому же у пилота, как у любого человека, имеются чисто физиологические характеристики, не зависящие от уровня его теоретической или практической подготовки, налета часов или степени тренированности.

От момента времени, когда какое-либо изображение, например, приборной доски самолета попадает на сетчатку глаз пилота, до момента идентификации этого изображения в его мозге, проходит около 0,21 секунды. Таким образом, мы все, как и пилоты, видим все окружающее в прошлом, с опозданием на 0,21 секунду. Для самолета, в особенности, находящегося в режиме маневрирования, когда все текущие параметры полета быстро изменяются, это очень большой промежуток времени.

В человеческом организме информация, передаваемая по нервному волокну, представляет из себя нервные импульсы, которые возникают на дендритах или на клетке и распространяются с большой скоростью.

Они модулированы по частоте, в зависимости от силы вызвавшего их раздражения и, если оно превышает какой-то порог, нервное волокно может оказаться полностью заполненным этими импульсами, после чего усиление раздражителя восприниматься и передаваться не может. Это относится, например, к болевому порогу, с которым сталкивались многие.

В свою очередь, нервный импульс – это волна возбуждения, которая распространятся по нервному волокну в ответ на раздражение нейронов. Эта волна и передает информацию от рецепторов в центральную нервную систему и от нее к исполнительным органам – рукам, ногам и т. д.

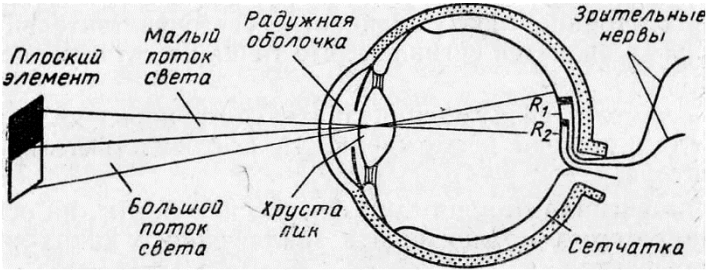


Схема устройства глаза:
R1, R2 - Светочувствительные рецепторы

Таким образом, можно считать, что при передаче информации по нервному волокну природа применила частотную модуляцию. Известно, что частотная модуляция, в отличие от амплитудной, выгодно отличается высокой помехозащищенностью и способностью передавать большой объем информации в короткий промежуток времени.

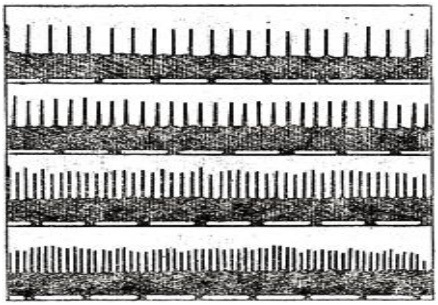
В то же время, амплитудная модуляция сигналов, широко применяемая, например, для коротких, средних и длинных радиоволн в наших радиоприемниках, имея массу преимуществ, постоянно «засоряется» помехами, и не годится для передачи информации по человеческим нервным волокнам.

В книге Карла Штейнбуха «Автомат и человек» нерв, образно и чисто условно, сравнивается с бикфордовым шнуром, который поджигается чувствительным рецептором. После воспламенения этот «шнур» примерно в течение одной миллисекунды уже более не восприимчив к «поджиганию», а затем, «отдохнув», он вновь готов к «воспламенению». Чем сильнее сигнал, попадающий на рецептор, тем быстрее следуют последующие «воспламенения». Таким образом, по скорости, с которой «воспламенения» следуют одно за другим, на отдаленном конце нерва можно определить силу сигнала, который попадает на рецептор.

На самом деле, разумеется, никакого «бикфордова шнура» нет. При возбуждении нерва в нем происходит временный взаимный обмен местами, сквозь мембрану, ионов калия и натрия. И Карл Штейнбух подробно описывает весь этот процесс. Однако сути явления это не меняет

Но «бикфордов шнур» у человека, хоть он летчик, хоть шахматист, может «поджигаться» не только чувствительными рецепторами, но и эмоциональным напряжением в стрессовых ситуациях. Одновременно, возможности этого «шнура» пропускать информацию от физиологических источников ограничиваются.

При этом у пилота может наступить заторможенное состояние, схожее со ступором, или сопором, когда он перестает адекватно реагировать на изменяющуюся обстановку в самолете и вокруг него. Ну, а шахматист за шахматной доской, в этом же состоянии, может не замечать самых явных угроз противника и самых очевидных ответных ходов.



Токи возбуждения (потоки нервных импульсов) проходящие по одному и тому же нервному волокну при различной силе входного возбуждающего воздействия (не дискретная частотно-импульсная модуляция).

Однако у пилота, который прошел нормальную школу профессиональной и психологической подготовки, а главное, и хорошую практику у грамотного пилота-инструктора, такое состояние не наступит никогда. Тут и проявляется пресловутый «человеческий фактор», о котором вспоминают, в основном, тогда, когда нужно объяснить причину какого-либо авиационного происшествия с трагическим исходом.

Но никто не замечает и/или не придает значения массе случаев, когда полет мог бы закончиться авиакатастрофой, но благодаря высокой выучке и хладнокровию пилотов, все заканчивалось благополучно. А ведь происходило это именно благодаря тому же «человеческому фактору»!

Примером сказанному может послужить несостоявшаяся осенью 1971 г авиакатастрофа Ил-18 Армянского УГА в Ростове, где вторым пилотом летел Саша Паракшиев.

Саша Паракшиев

Саша Паракшиев был сыном одного из патриархов армянской гражданской авиации, одного из наиболее известных армянских летчиков, Михаила Карповича Паракшиева. От него он унаследовал не только самое ответственное отношение к выбранной профессии пилота, но, очевидно, и генетическую предрасположенность к ней.

Осенью 1971 г. экипаж командира корабля Г., одного из ветеранов Второй мировой войны, бывшего боевого летчика, должен был выполнить рейсовый полет из Ростова в Ереван. Саша Паракшиев в этом экипаже летел в качестве второго пилота.

На взлете, во время разбега и набора скорости, перед подъемом передней ноги, Г. почувствовал, что рули самолета застопорены и самолет неуправляем. Прерывать взлет было опасно, длины ВПП не хватило бы для остановки самолета. А продолжать полет было невозможно.

А. М. Паракшиев

В экипаже возникло замешательство, на грани паники...

Саша Паракшиев понял, что командир, во время исполнения «Карты обязательных проверок» перед полетом, пропустил пункт об отключении механизма стопорения рулей самолета. Этот механизм включается после полета и заруливания на стоянку, на время до следующего полета.

На крики бортмеханика о расстопорении рулей командир не реагировал. Оценив обстановку, Саша Паракшиев понял, что командир «отключился» от полета, и взял управление на себя. Он приказал бортмеханику расстопорить рули, не обращая внимания на командира. Тот, перегнувшись к левому пульту за креслом командира, открыл его крышку с двумя тумблерами стопорения рулей и в течение нескольких секунд удерживал их нажатыми, пока рули не «развязались».

В течение этих 4-5 секунд самолет разогнался до скорости, значительно превышающей расчетную скорость отрыва, но оторвать переднюю ногу шасси от земли Саше удалось лишь у самого конца ВПП.

Взлетали они в направлении многоэтажных жилых домов, и Саша с большим трудом смог увести самолет от лобового столкновения с ними…

На протяжении всего этого «взлета» командир безучастно смотрел вперед, ничего не замечая…Из этого состояния он вышел минут через 8-10, после того, как самолет набрал более 3600 м. высоты.

Саша Паракшиев этим полетом доказал, что он уже созрел до права летать в левом, командирском кресле самолета Ил-18, и вскоре, по окончании всех установленных программ летной подготовки и сдачи зачетов, стал одним из самых молодых командиров кораблей в Армянском УГА.

Впереди его ждала богатая летная карьера и освоение самолета Ту-154, на котором он, без помарок, отлетал многие тысячи летных часов…

Проблемы, проблемы… После Ростова

Описанный выше взлет самолета Ил-18 в Ростове, едва не закончившийся авиакатастрофой, был квалифицирован в МГА как опасная предпосылка к летному происшествию.

Этот случай не только перепугал жителей домов, над головами которых пролетел наш Ил-18, но и «прогремел» на весь авиационный мир.

Хладнокровным профессионализмом Александра Паракшиева восхищались все, с кем мне доводилось общаться. «Отключку» и «ступор» командира корабля Г. объясняли его возрастом и зазнайством, а мне сочувствовали.

Как обычно, это продолжалось до очередного, нового происшествия в Аэрофлоте, которое переключило общее внимание нашего авиационного сообщества на себя. После этого наше ростовское стало забываться. И я остался один со своими проблемами.

А проблем было много.

Совсем недавно случай, подобный ростовскому и связанный с неисполнением «Карты обязательных проверок» перед полетом, едва не произошел во Внуково. Там, наш Ил-18 взлетал от «крестовины» – места пересечения двух ВПП в направлении города и тоже с застопоренными рулями. И, если бы экипаж командира Р. Будуряна не обнаружил это в самом начале разбега, исход их «взлета» мог бы быть катастрофическим. Но, вовремя спохватившись, они прервали разбег в самом начале и запросили у диспетчера разрешения взлетать с начала ВПП. После этого они перерулили на точку нового старта, попутно расстопорили рули и произвели нормальный взлет…

Ил-18

А еще раньше, 31 декабря 1970 г., «Карта обязательных проверок» не была выполнена нашим экипажем в Ленинграде, где эта небрежность закончилась авиакатастрофой. Далее цитирую выдержку из Акта комиссии по ее расследованию.

… «Комиссия отметила, что время 1 мин. 10 сек. между разрешением занять исполнительный старт и докладом о готовности к взлету – значительно меньше, чем требуется для исполнения контрольной карты обязательных проверок. Было обнаружено, что радиовысотомер, АЗС МСРП-12 и ПОС самолета и двигателей – выключены (должны быть включены перед взлетом), а АЗС механизма стопорения рулей и главный выключатель запуска двигателей – включены (должны быть выключены). Закрылки обнаружены в убранном положении, а характер движения самолета показывал, что они были в убранном положении с начала полета. Экипаж, вероятно, рассчитывая успеть домой до Нового Года, проявил спешку и допустил нарушения при подготовке к взлету – не выполнив требования РЛЭ и контрольной карты обязательных проверок, в результате чего производил взлет с убранными закрылками,

а также допустил дальнейшие ошибки в технике пилотирования. Происшествию могло способствовать снижение располагаемой тяги двигателей из-за возможного обледенения ВНА при невключенном обогревателе» ... Здесь, «ВНА» означает «Входной направляющий аппарат» двигателя, через который в него засасывается воздух, обеспечивающий его работу.

Нельзя сказать, что подобными нарушениями летной дисциплины грешили только армянские экипажи. Ниже приводится описание одного из них, похожее на наше ростовское.

… «27 августа 1966 г. авария самолета Ил-18В, аэропорт Талаги (Архангельск).

При чтении контрольной карты при подготовке к взлету, экипаж пропустил пункт об отключении механизма стопорения руля высоты. Это обнаружилось во время разбега. Вместо немедленного прекращения взлета экипаж попытался расстопорить руль, тем самым упустив возможность для безопасной остановки ВС в пределах ВПП. Самолет выкатился с ВПП на грунт. Правая опора шасси сбила сигнальный фонарь и разрушилась. Столкнувшись с другими препятствиями, самолет получил значительные повреждения и загорелся. Пожар был быстро ликвидирован, экипаж и пассажиры покинули борт. Самолет восстановлению не подлежал. На борту было 110 пассажиров, никто не пострадал».

Но с учетом и других громких происшествий, происходивших у нас почти регулярно, такое положение было неприемлемым. На это мне неоднократно указывали и на коллегиях МГА, и лично Министр Б. П. Бугаев. Я ему отвечал, что мне трудно бороться даже с такими примитивными нарушениями технологической дисциплины в работе летных экипажей, как пунктуальное выполнение контрольной карты обязательных проверок перед полетом. Ведь я, имея допуск к полетам лишь только на Ил-14, не могу с ними летать на Ил-18, или Ту-134 и полноценно участвовать в разборах полетов.

Свято выполнять «Контрольную карту» перед полетом меня приучили с «младых ногтей», еще в Магадане, когда я только начинал летать на Ан-2. «Подушка, стремянка, двери, барограф» – вот и вся карта для этого самолета, но я ее вызубрил как «отче наш» и помню всю жизнь.

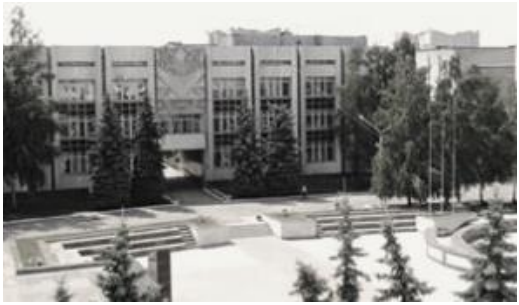
И мне было трудно понять, как можно пренебрегать этой «Картой» на таких серьезных самолетах, как наши…

Переучивание на Ту-134

В начале апреля 1972 г., наконец, у меня появилось «окно» в текущих делах для поездки в Ульяновскую ШВЛП и прохождения обучения по курсу командира корабля на самолет Ту-134.

Министр Б. Бугаев разрешил мне отсутствовать на службе 2 недели.

Весь теоретический курс обучения я прошел в Ереване, самостоятельно, и в Ульяновск прибыл накануне дня, когда слушатели очередного курса должны были сдавать первые экзамены и зачеты. Их и последующие экзамены я сдавал с ними вместе с утра, а во вторые половины нескольких дней «летал» на тренажере.



Учебный корпус Ульяновской ШВЛП

Через неделю с зачетами и экзаменами было покончено: по всем теоретическим дисциплинам и тренажерной подготовке я получил положительные оценки и допуск к летной тренировке, которую по договоренности с руководством ШВЛП, я должен был пройти в Ереване. Туда я улетел в ближайшую субботу, а уже в понедельник, в Ереван прилетел Ту-134 с инструкторским экипажем.

Я переживал, что после поршневого, тихоходного Ил-14, у меня будут трудности с Ту-134, но этот самолет оказался настолько доступным и понятным, что на 12-й день, со дня начала переучивания, я уже летал на нем самостоятельно. Не зря летчики называли его «летающей партой».

Ту-134 – первый урок

В мае 1972 г. в Ульяновской ШВЛП, во время сдачи зачетов и экзаменов об окончании теоретического курса обучения на Ту-134, я получил свой первый урок на новом для себя типе самолета.

Все экзамены здесь проходили в той же аудитории, где изучался соответствующий предмет обучения. Как правило, я первым вытягивал свой экзаменационный билет и, минут через 20-25, выходил из учебного класса со сданным экзаменом. Остальные слушатели все это время частью работали над своими билетами, частью ждали своей очереди. Но, минут через 30-40, после меня все они весело выходили, с заполненными «зачетками» об успешно сданном экзамене. Как выяснилось, экзамены за них «сдавали бутылки» числом, равным числу экзаменующихся....

И так было почти со всеми учебными дисциплинами, в том числе и имеющими непосредственное отношение к безопасности полетов.

Я был потрясен. После того, как я полгода учился на Ан-2 и после последнего, в 1963 г, полугодового переучивания на Ил-14, многое в этом деле изменилось. И главное: ШВЛП нельзя доверять. Я решил, развивать в Армении собственную учебную базу и во всех последующих процессах освоениях новой техники лично контролировать полноту и качество обучения, а заодно и способности будущих кадров летной службы…

Ту-134 – второй урок

Официально, допуск к производственным полетам на Ту-134, причем, сразу же при предельном метеорологическом минимуме, мне был оформлен в МГА 19 сентября 1972 г.

– «Должны же мы кому-то доверять! Я слышал о вас и знаю, что вы никогда не станете прыгать выше своей головы!» – сказал мне, «шлепая» соответствующий штамп в моем пилотском свидетельстве, заместитель начальника Управления летной службы МГА В. В. Денисов…

Но В. Денисов меня переоценил.

В четверг, 21 сентября 1972 г, я выполнял свой первый самостоятельный полет на Ту-134 с пассажирами в Сочи. Полет туда прошел без приключений, но обратный вылет оттуда мне запомнился на всю жизнь.

Жара в Сочи стояла за плюс 35 градусов. Я конечно же знал, что она ухудшает взлетные характеристики у самолетов с турбореактивными двигателями больше, чем у поршневых, с воздушными винтами. Но не представлял, что это может быть в такой степени.

При посадке пассажиров в самолет, я обратил внимание, что все они несут с собой большие коробки с фруктами и сумки с вещами, значительно выходящими по весу и габаритам за нормативы ручной клади. Но думал, что нашей реактивной «тушке» все будет нипочем!

Однако при взлете оказалось, что это далеко не так, и наша «тушка» очень даже боится жары.

На разбеге скорость самолета довольно резво дошла до 220 км/час, а дальше уже росла очень неохотно. Когда я вдруг увидел перед собой конец полосы, а за ней сухое травяное поле, скорость едва достигла 240 км/час. А по расчету, перед подъемом передней ноги, нужна была скорость 265 км/час.

Но выбора у меня не было. Памятуя о запасах по скорости, заложенным в расчет параметров взлета, я потянул штурвал на себя…

За концом полосы было около 400 м ровной поверхности, а затем наш курс пересекала железнодорожная насыпь со столбами электрической контактной сети. И когда мы, в считанных метрах, пронеслись над ними, я пережил несколько неприятных секунд…

И получил второй наглядный урок на новой для меня технике.

Ту-134. Рейс 902

22 июня 1974 г. на самолете Ту-134 № 65975, в качестве командира корабля, я выполнял ночной полет рейсом № 902 в Москву. Полет проходил на высоте 10000 м, сверх облаков.

Свет в кабине я не включал, и видимость за бортом была прекрасной. Небо было ясное, горизонт не просматривался, но впереди – слева, в направлении Ленинграда, где в это время года были белые ночи, светилась розовая заря.

Мы уже вышли из воздушной зоны Минвод и установили связь с диспетчером Ростова.

Вдруг я заметил, что заря на северо-востоке, которая до этого устойчиво держалась примерно под углом 15 градусов впереди – слева, движется вправо, уже пересекла наш курс и продолжает движение. При этом два основных и один резервный авиагоризонты показывали горизонтальный полет, без кренов. По внутренней связи (СПУ) я спросил у нашего штурмана, Бориса Мовсесяна, какой у нас курс полета. Он должен был равен 340 градусов. Борис ответил:

- «340 градусов»

- «И не меняется?» – переспросил я.

- «Не меняется. Командир, а в чем дело? У нас все нормально…» – отозвался он.

Но в меня вселилась тревога: не может же быть, чтобы мы летели прямолинейно, а под нами поворачивался весь земной шар!

Едва я стал выяснять для себя причину явного разворота самолета влево, как нас вызвал ростовский диспетчер:

- «975-й вы куда курс держите?»

- «На Морозовскую и далее на Москву», – ответил я.

- «Вы выходите на Миллерово, немедленно отверните вправо на 90 градусов, до выхода на трассу. Выход я подскажу!» – потребовал диспетчер.

Тут я заметил, что и скорость полета нашего самолета по «толстой стрелке» упала уже с 520 км/час до 450 км/час, а число «М» (Маха) с 0,82 до 0,75 и обе продолжают падать.

«Толстая стрелка» показывает «приборную» скорость, с которой встречный поток набегает на самолет и держит его в воздухе. По мере набора высоты и разрежения воздуха, при одной и той же «приборной» скорости, начинается рост «истинной» скорости, «по тонкой» стрелке, а вместе с этим и «числа М», показывающего в процентах истинную скорость полета к скорости звука, на этой высоте и фактической температуре воздуха. На высоте 10000 м, при скорости 520 км/час по «толстой стрелке», «тонкая стрелка» показывает, примерно, 860-880 км/час.

Но как развернуть самолет, если для этого нужно создать правый крен, а авиагоризонты стоят на 0 и не шевелятся?

Указатель поворота и скольжения застыл в крайнем левом положении, и я ему не доверял. Но тут я вспомнил о «бычьем глазе» – самом безотказном приборе в кабине, магнитном компасе КИ-13, с которым я познакомился еще на По-2, в то время еще КИ-11.

КИ-13, "Бычий глаз"

Но на По-2 и других самолетах он стоял «перед носом» пилота, и его было видно всегда, а на Ту-134, КИ-13 был установлен в штурманской рубке и только в поле зрения нашего штурмана.

"Бычий глаз" представлял из себя небольшую полусферу, заполненную незамерзающим лигроином, в котором на острой игле вращалась магнитная картушка, оцифрованная от 0 до 360 градусов, показывая в прозрачном окне курс полета. Но она могла так поворачиваться лишь до кренов самолета не более 17 градусов, после чего она цеплялась краем за корпус КИ-13 и останавливалась.

Поскольку наш "Бычий глаз" был в застывшем состоянии, я сделал вывод, что мы разворачиваемся влево с креном более 17 градусов, а начало падения скорости полета означало, что этот крен уже превысил 30 градусов и надо действовать энергично.

Я отключил автопилот, но рули не «развязались». Пришлось попросить второго пилота Володю Нагапетяна помогать мне. С ним, вдвоем, нам удалось повернуть штурвал вправо, а штурману я дал задание доложить мне момент начала вращения картушки КИ-13. Авиагоризонты пришли в движение и стали показывать нарастающий правый крен.

Наконец, штурман доложил, что картушка КИ-13 сорвалась с места.

- «Значит наш левый крен стал меньше 17-ти градусов» – понял я и попросил его доложить, когда она застынет снова. А когда Борис доложил и об этом, мы с Володей дали штурвал в обратную сторону настолько, чтобы КИ-13 продолжал показывать курс, поворачиваясь вправо вместе с самолетом и означая, что наш правый крен не превышает 15-17 градусов.

При этом все 3 авиагоризонта дружно показывали правый крен около 40-45 градусов.

Эшелон 10000 м. мы удерживали по вариометру и высотомеру.

Наконец курс полета по КИ-13 достиг 60 градусов, и мы под углом 80 градусов стали приближаться к трассе, о чем нас уведомил диспетчер. После этого, действуя аналогично, мы вывели самолет на расчетный

курс 340 градусов и продолжили полет, определяя горизонтальное положение самолета по вспомогательным приборам.

Авиагоризонты, при этом, оставались в положении правого крена в 25-30 градусов. Однако через некоторое время я заметил, что они, почти одновременно, начали выправляться.

Кабина пилотов Ту-134

- «Ага, жидкостная маятниковая коррекция работает штатно и устанавливает авиагоризонты в нормальное положение»,- решили мы, и настроение у нас начало подниматься.

Жидкостная маятниковая коррекция авиагоризонта является специальным переключателем, чувствительным датчиком которого является герметический сосуд 8, частично заполненный токопроводящей жидкостью 6. В его верхней части имеются электроды 1-4. Между ними имеется центральный электрод 5. В жидкости плавает воздушный пузырь 7, который полностью покрывает центральный электрод и частично – остальные.

Перед вылетом, когда авиагоризонт перед включением произвольно наклонен, воздушный пузырь оголяет один из боковых электродов, это нарушает равновесие в течении токов, при этом включается соответствующий миниатюрный, корректирующий электромотор, который поворачивает платформу с гироскопом авиагоризонта в горизонтальное положение.

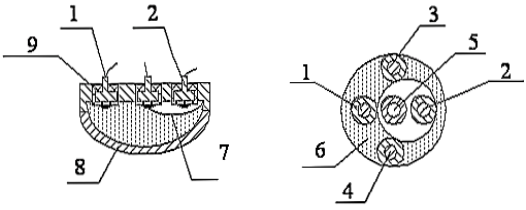


Схема жидкостного маятникового датчика

После установки авиагоризонта в горизонтальное положение, электрическое сопротивление между центральным электродом 5 и боковыми электродами 1-4 выравнивается, ток рассогласования исчезает, и коррекция авиагоризонта прекращается.

Дальше мы летели в ручном режиме: опасаясь повторения случившегося, я не включал БСУ-ЗП, автопилот самолета. Авиагоризонты работали четко, но управление самолетом оставалось затяжеленным.

Здесь мы осознали, что чуть не повторили полугодовой давности, катастрофу Ил-18 №75408 под Верхней Хавой, и теперешняя неповоротливость нашего самолета казалась нам мелочью.

Рубеж начала снижения для захода на посадку в аэропорту Домодедово был над Октябрьским, примерно в 200 км. Кое-как довернувшись влево, в район последнего разворота на посадочный курс 317 градусов, мы приступили к снижению до высоты 600 м. Нам оставалось, при подходе к створу ВПП, довернуть самолет вправо, с учетом угла сноса, на угол около 30 градусов.

И тут начались наши финальные приключения.

Сначала, на поворот штурвала самолет не реагировал, потом лениво кренился и менял курс, а после, отказывался выходить из крена и продолжал разворот. Мы проворачивались по курсу дальше, чем нужно, и начинали поворот в обратном направлении, одновременно снижаясь по глиссаде.

Так было и на эшелоне, но одно дело там, на высоте 10000 м, а другое – у земли, над взлетно-посадочной полосой, где можно по ней и концом крыла «чиркнуть»!

Уже над самой ВПП я никак не мог убрать газ и приземлиться, так как самолет все время находился либо в крене, либо под углом к оси полосы. Наконец, «промазав» почти ее половину, я поймал момент и кое-как «приткнул» самолет к бетонке.

При первом же толчке от посадки, рули «развязались» и повели себя, как ни в чем не бывало. А мы, пока рулили на место стоянки, «простили» самолету все его недавние «шалости» и решили лететь на нем «домой», в Ереван.

В Ереван мы летели, не включая автопилот, в ручном режиме, без приключений.

А здесь выяснилось, что бригада специалистов из Москвы, которая проводила у нас доработки автопилотов БСУ-ЗП на всем парке самолетов Ту-134, вчера допустила ошибку, поставив в его электрической схеме сопротивление на несколько Ом больше положенного…

Учебно-тренировочная база АУГА

Создавать, а затем и развивать учебную и тренажерную базу АУГА, несмотря на категорический запрет МГА, я начал с самого начала своей работы в Армении.

В 1974 г, на месте питомника сторожевых собак, которые в те времена охраняли территории многих аэропортов СССР, как и нашего аэропорта «Западный» («Звартноц»), было начато и через год закончено

строительство нового корпуса УТО (учебно-тренировочного отряда), который действует и поныне.

Строилось оно по проекту, разработанному нашими специалистами ОКС (отдела капитального строительства) по схеме, которую я вычертил лично. Работали на стройке все 16 человек, рабочих РСУ (ремонтно-строительного участка) аэропорта. Именно этот РСУ со временем был развит нами до полноценного треста «Армавиаремстрой» с 3000 рабочих и мощной производственной базой.

В то время строительство новых УТО в СССР было запрещено: было решение сконцентрировать всю учебно-тренировочную базу МГА в одном месте – в Ульяновске. По анонимному сигналу, во время строительства, в Ереван на проверку приехала целая группа во главе с двумя заместителями министра. Я выступил на коллегии МГА против такого решения, мотивируя это тем, что ответственность за профессиональную подготовку летного персонала с руководителей на местах никто и никогда не снимет, но без учебной базы их оставить могут...

В кабине тренажера Ту-154

В итоге, за это внеплановое, самовольное строительство, на заседании Коллегии мне крепко досталось. Однако здания ломать не стали…

В то же время, вместе с усложнением авиатехники, требования к уровню профессиональной подготовки летного и инженерно-технического персонала продолжали расти.

Впервые в СССР самолеты Ту-154 были оборудованы автоматическими системами устойчивости и управляемости (АБСУ Ту-154) и другими системами, которые используются и на современных самолетах третьего поколения, правда, на другой элементной базе. Их изучение составляло одно из главных затруднений в переподготовке летного состава, но было необходимо для правильного понимания поведения самолета на всех эксплуатационных режимах.

Поэтому, знанию принципиального устройства и грамотной эксплуатации этих систем придавалось особое значение.

Большое внимание уделялось практической аэродинамике самолетов, особенностям их поведения на углах атаки, близких к критическим и на переходных режимах полета. Занятия по этим дисциплинам проводились с использованием материалов, полученных в ОКБ им. Туполева по результатам летных испытаний самолетов. Большое значение придавалось и знанию пилотажно-навигационного оборудования, высотной, топливной и других систем. Учебные классы УТО были оборудованы разрезами двигателей, действующими макетами самолетных систем,

другими наглядными пособиями и современной проекционной аппаратурой.

Помимо здания УТО, учебные классы были оборудованы и в специально спроектированных и построенных зданиях и помещениях летных подразделений, совмещенных с тренажерными комплексами. Проектные решения для таких зданий я «подсмотрел» в США, в Нью Йорке, в 1974 г, при посещении летно-технического центра Pan American. Причем, работавшие в них методисты и инструкторы оставались в подчинении командира УТО, что обеспечивало независимость их суждений и оценок качества подготовки летчиков от командно-летного состава производственных предприятий и даже служб АУГА, поскольку командир УТО напрямую подчинялся только мне.

По всем эксплуатируемым в АУГА типам воздушных судов имелись комплексные тренажеры (КТС), на которых с летным составом проводились регулярные тренировки, особенно по нештатным и аварийным ситуациям в полете.

В содружестве с НПО «Агат», выпускающем в Армении тренажеры для экипажей атомных подводных лодок (Генеральный директор Левон Михайлович Асоян), впервые в СССР, на комплексных тренажерах КТС Ту-154, в летно-методическом центре АУГА были применены компьютерные технологии.

Президент ICAO,
Ассад Котейт в Ереване,

По свидетельству члена коллегии МГА В. Саморукова такое было сделано впервые в мире.

С этими достижениями прилетали знакомиться не только руководство МГА, но и Президент, а за ним и Генеральный секретарь ICAO. Президент ICAO, Ассад Котейт, пригласил меня на работу в Монреаль, в аппарат ICAO, с целью внедрения этого опыта по миру...

Высок был уровень преподавания и в УТО, где работали такие энтузиасты, как Сарухан Айрапетович Вартанян (аэродинамика), Вардкез Георгиевич Карапетян, (начальник штаба) Альберт Осипович Арутюнян (метеорология) и др.

В результате, за четверть века эксплуатации Ту-154 и Ту-134 в Армении, на этих самолетах, по вине летного персонала АУГА, не было ни одного тяжелого авиационного происшествия. Наоборот, были случаи отказа авиатехники, которые могли бы закончиться тяжелыми последствиями, но благодаря высокой выучке летных экипажей, оставались лишь в категории «предпосылок к авиационным происшествиям».

И опять «человеческий фактор» – катастрофа в Аммане

30 июня 1973 г. наш экипаж в составе командира воздушного судна (КВС) К. А. Коштояна, проверяющего, заместителя командира 279 летного отряда Э. М. Григоряна, второго пилота Л. С. Манукяна, штурмана Ф. Г. Амбарцумяня, бортмеханика Г. М. Амирбекяна и бортрадиста Г. Г. Гегамяна, выполнял рейс SU-512 по маршруту Амман – Бейрут – Ереван – Москва.

В салоне работала стюардесса С. А. Манучарова. Всего на борту находились 78 пассажиров: 66 взрослых и 12 детей.

По материалам расследования:

… «Взлет в аэропорту Амман был начат в 13:37 местного времени с ВПП 24. Пилотировал с левого сиденья Э. М. Григорян. КВС К. А. Коштоян занимал правое сиденье.

После прохождения самолетом расчетной скорости V1 = 252 км/час, по докладу штурмана, на скорости 265 км/ч, Э. М. Григорян оторвал переднюю стойку шасси от бетона, о чем также доложил штурман. Но тут Григорян, как ему показалось, увидел, что приборная скорость быстро упала с 265 до 240 км/ч, поэтому вскрикнул: *«Что это такое!»*, а через несколько секунд: *«Отказ двигателя!»*, после чего принял решение прекращать взлет. В 500–550 метрах до конца ВПП был задействован реверс тяги двигателей. Самолет выкатился за пределы ВПП до крутого оврага и продолжил движение по его склону, сталкиваясь с деревьями и столбами. В конце пробега он врезался носовой частью в одноэтажный жилой дом из железобетона, остановился и разрушился.

Погибли штурман, бортрадист и семь человек в доме (трое взрослых и четверо детей).

Пассажиры получили легкие травмы или не пострадали.

Кабина штурмана и фюзеляж самолета разрушились. Передняя часть самолета полностью находилась внутри разрушенного дома. Незначительный очаг пожара в подпольной части туалетов был быстро ликвидирован пожарной командой.

Фактическая погода на момент происшествия: ветер 280°, 18 узлов, температура воздуха на аэродроме +28°С, ясно, видимость более 10 км, давление 691 мм рт. ст.

…Комиссия, расследовавшая авиакатастрофу, пришла к выводу, что она произошла из-за прекращения взлета проверяющим на скорости, близкой к скорости отрыва, вследствие ошибочного, субъективного восприятия им уменьшения показания прибора скорости в процессе взлета.

В момент происшествия в Аммане наблюдалось частичное солнечное затмение. Комиссия поручила провести исследование влияния солнечного затмения на психофизиологическое состояние человека в момент принятия им ответственного решения.

На запрос комиссии, институт медико-биологических проблем дал заключение, что солнечное затмение может быть причиной нарушения текущей деятельности пилота, т.к. изменение силы освещения оказывает негативное влияние:

а) в качестве внешнего тормоза (повышает общее напряжение организма, нарушает текущую деятельность);

б) в качестве причины, изменяет уровень общего тонуса организма, в частности мышечной системы. Изменение световых факторов сопровождает изменение мышечного тонуса, что переводит активность на несколько новый уровень. Заученные действия в таком случае могут оказаться менее адекватными требованиям ситуации».

…Мне не верилось в адекватность этого заключения комиссии по расследованию авиакатастрофы. Но какого-либо другого ее объяснения, не говоря об оправдании, на ум не приходило.

Катастрофа Ту-134А 65688 в Аммане

Нужно же как-то объяснить, почему и как опытный экипаж, на исправном самолете, в условиях прекрасной погоды совершил, одно за другим, столько ошибочных действий, закончившихся гибелью людей в самолете и на земле.

Что до меня, как пилота, то она поражала своей невероятной нелепостью и дилетантизмом. Я бы ни за что не прерывал взлет, даже если бы двигатель отказал на самом деле. Ведь скорость V1 = 252 км/час, так называемая «скорость принятия решения», уже была пройдена, после нее взлет должен продолжаться в любом случае! Для продолжения взлета, было достаточно и скорости 240 км/час, которая, как он говорил, показалась Э. Григоряну. Тем более, что элементарный расчет по формулам аэродинамики показывал, что в тех условиях самолет бы мог лететь даже на скорости 225 км/час.

А как руководитель управления я никак не мог определиться с тем, какие меры профилактики мне нужно определить и реализовать, чтобы такое не повторялось впредь. Ничего, кроме новых учебных занятий по теории и практике полетов и новых летных тренировок на ум не приходило.

Очевидно, то же самое испытывал и Министр Б. П. Бугаев, к которому я был вызван, перед тем, как он должен был подписать свой приказ по этому происшествию.

При обсуждении всех перипетий этого взлета, я постарался вывести Э. Григоряна и К. Коштояна, хотя бы из-под уголовной ответственности.

При этом, я показал ему ряд нестыковок в Руководстве по летной эксплуатации, РЛЭ Ту-134, которые хоть как-то оправдывали их действия в тот день. Все-таки согласившись с моими доводами, Б. П. Бугаев в конце сказал «как летчик – летчику»:

- «Кишка тонка у них летать на таком самолете. Я отрывал его на испытаниях в Душанбе, в жару, даже на скорости 220 километров в час!»

- «Так это же были Вы, Борис Павлович, и на испытаниях, а тут рядовые пилоты в рядовом рейсе!», ответил я и на этом вопросы к нашему экипажу были закрыты.

Б. Бугаев переключился на вызванного к нам с экземпляром РЛЭ Ту-134 заместителя Министра по летной службе Б. Грубия и потребовал доработать это РЛЭ с учетом нашего разговора.

В отношении Э. Григоряна было решено ограничиться освобождением его от летной работы.

Ваган Гургенович

Ваган Гургенович Месропян работал в Армянском управлении ГА бортинженером-инспектором Инспекции по безопасности полетов.

Представляясь, он называл себя просто: «Ваник». Зачастую, по одному ему известным критериям, он шутливо называл кого то, о ком заходил разговор, «крупным специалистом». В результате кличка «Крупный специалист» закрепилась, среди его друзей, за ним самим. И надо сказать, она на самом деле реально отражала его знания самолетов, их систем и двигателей, а также правил и ограничений их эксплуатации на земле и в воздухе. Ниже приводятся 2 эпизода из жизни «крупного специалиста», показывающие его профессиональную подготовку и умение действовать в аварийной обстановке.

В. Г. Месропян и Ту-134

С Ваганом Гургеновичем меня связывала многолетняя совместная работа в управлении, которая после моего ухода с должности начальника АУ ГА перешла в дружеские отношения.

В начале освоения мною самолета Ту-134, учитывая скорость, с которой я на него переучился, я решил, что должен летать с В. Месропяном. И не ошибся.

…Однажды, в конце сентября 1972 г, после окончания рабочего дня, я выполнял один из своих первых полетов в Москву. В. Месропян дремал в пассажирском салоне. На высоте, около 3000 м. мы обнаружили, что кабина самолета «не надувается» и высота в ней растет одновременно с забортной.

Убедившись, что мы сами не разберемся с ситуацией и дело может кончиться вынужденной посадкой в Ереване, я послал нашего бортинженера за В. Месропяном.

- «Спокуха, ребята!» – сказал он, вбегая в кабину – «Сейчас разберемся!»

Я уменьшил вертикальную скорость набора высоты, чтобы высота в кабине не превысила предельные 4000 м, а Ваник, перегнувшись через кресло второго пилота, начал манипулировать тумблерами высотной системы. Закрыв заслонки отбора воздуха от двигателей, он ее полностью выключил, а потом перезапустил, таким образом, чтобы наддув воздуха в кабине не «ударил по ушам». И у него все получилось!

… В середине февраля 1973 г, экипаж В. И. Кузьменко выполнял утренний рейс в Москву. Перед выходом из воздушной зоны Минеральных вод, на высоте 10000 м, у них загорелись красные лампы отказа обоих генераторов и перехода на электрическое питание от аккумуляторов. Согласно РЛЭ самолета, этого питания должно было хватить на 20 минут полета. Вернуться в Минводы и произвести посадку на аэродроме они не успевали и В. Кузьменко решил сесть на подобранную с воздуха площадку.

При этом аккумуляторов хватало лишь на питание приборов, некоторых аварийных систем и ведение связи. Но выпуск закрылков, которые позволяли уменьшить скорость полета перед посадкой, от аккумуляторов был невозможен.

Как только нам сообщили об аварийной ситуации на борту самолета В. Кузьменко, мы с Ваником собрали экипаж и на резервном Ту-134 вылетели в Минводы.

Там нас поджидало все районное партийное и советское начальство, руководство КГБ и МВД на нескольких вездеходах УАЗ-469. У них на руках была телеграмма из Москвы, что я назначен председателем комиссии по расследованию этого летного происшествия, и они должны будут выполнять все мои указания по обеспечению поиска и спасения людей с нашего Ту-134.

Не теряя времени, мы выехали в район предполагаемой посадки самолета, о котором нам доложил руководитель полетов аэропорта. После 2-х часов езды по снегам и бездорожью за лесопосадкой мы увидели верхнюю часть хвостового киля самолета.

- «Хвост цел!» – решили мы.

По мере приближения показывались все новые части самолета. Наконец, показался и весь самолет.

- «Самолет цел!» – обрадовались мы.

Подъехав ближе, к нашей неописуемой радости, мы увидели у самолета и живых людей!

Самолет стоял, зарывшись в снег по самое «брюхо» на большом белом поле, окруженном высокими лесопосадками. Было непонятно, как В. Кузьменко, при убранных закрылках и скорости полета перед посадкой 330 км/час, умудрился, не зацепив за деревья, сесть буквально в 100 м сразу за одной из линий лесонасаждений и использовать для пробега и торможения практически всю длину поля.

Несмотря на пережитое, пассажиры были оживленны, если не сказать, веселы.

Всех их мы рассадили по автобусам, которые, после вызова, приехали к нам буквально в течение 30-40 минут, увезли в аэропорт и через пару часов отправили в Москву попутными рейсами. От полета не отказался никто!

Оставшись одни, мы с местными властями разработали план действий для эвакуации самолета. Согласно этому плану, в течение нескольких дней, тут должны были раскатать тракторами и бульдозерами в снегу взлетную полосу, с которой он должен был перелететь в Минводы.

Здесь пригодился и мой северный опыт, который я приобрел, наблюдая каждую зиму, как раскатывали взлетные полосы на Колыме и Чукотке.

Будущую ВПП было решено проложить по колее в снегу, оставленном нашим самолетом при посадке. Ведь ее выбирал с воздуха экипаж.

Я разрисовал на листе бумаги все геометрические параметры ВПП, длину – 2 400 м и ширину – 40 м и работа на месте началась в тот же день. Труднее всего оказалось найти бревно, нужного веса и длины, которое должны были тащить за волокушей для разравнивания снежных комков и брустверов.

Мы торопились, так как боялись оттепели, которая бы разрушила наш «аэродром» и вынудила бы оставить самолет здесь до следующей зимы. Уже на 5-й день непрерывных работ импровизированная ВПП была готова.

По сделанным расчетам, вдоль ее левой обочины, в поле зрения командира корабля, вбили колышки с сигнальными флажками, обозначающими скорость, которую самолет на взлете должен был достичь при разбеге, поравнявшись с ними, а также флажок, обозначающий рубеж, после которого, в случае если самолет не наберет расчетную скорость, взлет должен быть прекращен.

Одновременно бригада наших инженеров и техников готовила к полету и самолет. Ею руководил наш главный инженер, Б. Н. Пилипосян.

Все эти дни В. Г. Месропян хлопотал у самолета, занимаясь расследованием причин отказа генераторов и контролем его подготовки к полету. Он же занимался и оформлением официальных документов, связанных с расследованием авиационного происшествия.

Я собирался сам взлететь на нашем самолете и перегнать его в Минводы. Но вечером, накануне дня вылета, к нам прибыл Начальник инспекции по безопасности полетов МГА Юрий Алексеевич Новиков, а с ним и экипаж летчиков-испытателей, во главе с Вячеславом Дмитриевичем Поповым.

Ю. А. Новиков вручил мне приказ, подписанный и. о. Министра гражданской авиации, генерал-полковником Алексеем Николаевичем Катричем, согласно которому он, Ю. А. Новиков назначался Председателем комиссии по расследованию авиационного происшествия, а я становился его заместителем. К нему же перешли и мои полномочия на месте принимать все необходимые решения по ликвидации его последствий.

Вместе с этим мне пришлось передать А. А. Попову и все мои расчеты для взлета с указанием значений флажков по обочине взлетной полосы.

В день вылета, с утра, мы все были у самолета. А. А. Попов решил взять с собой в полет и В. Г. Месропяна.

Наши инженера провели полную предполетную подготовку самолета, в том числе, по указанию Б. Н. Пилипосяна, вымыли горячей водой все колеса шасси.

Ю. А. Новиков

Температура воздуха у земли уже была плюсовой, но не превышала расчетных значений, и я был уверен в безопасности взлета В. Д. Попова. Самолет разогнался и легко оторвавшись от земли взял курс на Минводы. Мы тоже, в своих УАЗах, поблагодарив местных районных руководителей и рабочих, отправились в том же направлении.

Я ехал с Ю. А. Новиковым в одном автомобиле. Он почему-то решил, что я огорчен тем, что за штурвалом взлетевшего Ту-134 оказался вместо меня В. Д. Попов.

В утешение Ю. А. Новиков говорил мне, что мне как начальнику управления не пристало делать то, чем положено заниматься рядовому летному составу.

- «Иначе подумают, что у вас нет своих летчиков, и вы вынуждены делать их работу», – говорил он.

- «Кроме того, если не дай Бог, с самолетом что-нибудь случится, скажут: «все понятно, начальство летать не может, вот и поломало самолет», – продолжал он.

- «Ну и что же может сегодня случиться с нашим самолетом, с чем бы я не справился?» – спросил я.

- «Ну, например, на посадке могут лопнуть все колеса шасси», – ответил он.

- «Так не бывает», – возразил я – «Только на основных стойках шасси имеется 8 колес!»

Подъезжая к аэропорту Минвод, еще издалека мы обратили внимание на то, что на ВПП стоит без движения какой-то Ту-134, возможно даже, что и наш. Кроме того, он стоит неестественно высоко.

Оказалось, что это и был наш самолет, у которого при приземлении лопнули все 8 колес на двух основных тележках шасси!

А сейчас самолет стоит на домкратах и ему меняют все эти колеса.

По рассказу В. Д. Попова, взлет и полет на высоте 600 м. до Минвод у них прошел нормально, но при посадке, в момент касания ВПП, они почувствовали резкий бросок самолета в сторону бокового ограждения аэродрома. Для того, чтобы удержаться на ВПП, он быстро опустил переднюю ногу, но поскольку механизм ее поворота стоял в полетном положении, +/- 8 градусов, ее эффективности, для удержания самолета в пределах полосы было недостаточно.

В этот момент, В. Г. Месропян, мгновенно сориентировавшись в ситуации, переключил электрический тумблер управления передней ногой в рулежное положение, с углами ее поворота +/- 55 градусов. Благодаря этому, В. Д. Попову удалось удержать самолет в пределах ВПП.

В. Г. Месропян за пультом Ту-154

Получилось, что благодаря грамотным и своевременным действиям В. Г. Месропяна было предотвращено тяжелое летное происшествие с неизвестными последствиями. Ведь боковое бетонное ограждение аэропорта Минводы было совсем близко, всего в 150 м. от обочины ВПП.

После всего случившегося я по достоинству оценил решение Ю. А. Новикова поручить перегонку самолета В. Д. Попову. Оно мне уже показалось мудрым.

- «Видите?» – спросил он, показывая на самолет – «Были бы вы за его штурвалом, пришлось бы вам несколько месяцев оправдываться в своей невиновности. А сейчас скажут, что если уж у летчика-испытателя так произошло, значит так и должно было случиться!» – и продолжил:

- «А без вашего Месропяна, даже у Попова ничего бы не получилось!».

А виноват был во всех этих перипетиях наш Б. Н. Пилипосян, вымывший колеса Ту-134 перед вылетом водой. Она замерзла в тормозных дисках после взлета, где с высоты 300-400 м. была минусовая температура,

чем и нарушила работу автоматов юза системы торможения. А это и привело к тому, что все пневматики колес шасси самолета стерлись при первом же касании бетона ВПП…

В. Г. Месропян в числе первых освоил и новый, на то время, для Армянского управления ГА самолет Ту-154, и нам довелось полетать вместе на нем не одну сотню часов. Нам с Ваником есть, что вспоминать и о том, как мы его осваивали и как разрабатывали методики полетов на Ту-154, которые потом были приняты во всем Аэрофлоте СССР…

Авиакатастрофа под Воронежем

Проблемами с организацией и безопасностью полетов в нашем управлении я занимался ежедневно и старался делать на этом направлении все возможное.

Был значительно усилен контроль выполнения каждого полета за счет анализа носителей полетной информации («черных ящиков»). Я произвел и кадровые изменения, начав со своего заместителя по организации летной работы. В летных подразделениях стало больше внимания уделяться технической учебе и проверке знаний аэродинамики, конструкции самолетов, двигателей и правил их эксплуатации.

Как результат, показатели безопасности полетов АУГА постепенно росли. Количество предпосылок к летным происшествиям в каждом отчетном периоде сокращалось. Сокращалось и число выявленных по расшифровкам отклонений и нарушений параметров полета и правил эксплуатации авиатехники.

Но я стремился к тому, чтобы безопасность полетов у нас поддерживалась, как бы, «в рабочем порядке», когда все, от кого она зависит, спокойно делают, каждый свое дело, а в итоге мы имеем стабильно высокие показатели.

Однако до такой стабильности предстояло пройти еще большой путь.

5 марта 1976 г. должен был состояться разлет из Москвы делегатов закончившегося XXV съезда КПСС. Накануне, 4 марта я, как и другие начальники управлений, был вызван в МГА на специальный инструктаж. В Москву я летел на Ил-18, которым управлял экипаж командира корабля Н. И. Пономарева с проверяющим, пилотом-инструктором 3 АЭ, 279 летного отряда, В. М. Согомоняном, в составе:

Второй пилот – Сергей Георгиевич Кантаржян;
Штурман – Альберт Варданович Погосян
Штурман-стажер – Рифат Закиулович Халиулин
Бортмеханик – Спартак Овакович Манукян
Бортрадист – Игорь Иванович Абрамчук
Бортпроводники:
Сусанна Сааковна Татевосян

Сережа Срапионович Багдасарян
Тамара Константиновна Тимофеева
Татьяна Александровна Архипова.

Этот экипаж должен был остаться в Москве на завтра с тем, чтобы выполнить на следующий день регулярный рейс №909 из Домодедова в Ереван.

Переночевав в профилактории аэропорта, рано утром 5 марта 1976 г., я собрался в Москву. Ко мне решил присоединиться и Владимир Мкртичевич Согомонян – Заслуженный пилот СССР. Из аэропорта Домодедово в город мы с ним ехали рядом в рейсовом автобусе, обсуждая в том числе преимущества самолетов Ил-18 и Ту-134. В. Согомонян, «болельщик» Ил-18-го, говорил, что сумеет «посадить его из любого положения». А я ему возражал, что в полетах бывают и безвыходные ситуации…

Освободившись от дел в МГА, я первым же рейсом вылетел в Ереван. А наш экипаж, в тот же день, после многочасовой задержки рейса, вызванной разлетом делегатов съезда и суматохой в аэропорту Домодедово, в 23 часа 59 минут вылетел на Ереван. На борту находилось 100 пассажиров, в том числе 1 ребенок.

Полет выполнялся на высоте 7800 м, при высоте верхней границы 10-балльной облачности 7500 м, а ее нижняя кромка была у самой земли.

Через 10-15 минут после занятия эшелона полета 7800 м, уже на связи с диспетчером воронежской воздушной зоны, с борта самолета на землю поступило первое тревожное сообщение…

Примерно в 2 часа 20 минут, по местному времени, в ночь на 6 марта, меня разбудил телефонный звонок и меня срочно вызвали в ДСУ (диспетчерская служба управления).

Связавшись с ЦДС МГА, я узнал, что наш Ил-18 №75408, выполнявший рей 909 из Москвы, находясь в Воронежской воздушной зоне, пропал с экранов радиолокаторов и мне надлежит срочно прибыть в Москву. Еще мне сообщили, что для расследования этого авиационного происшествия создана Государственная комиссия под председательством Александра Ивановича Охонского, Героя Социалистического Труда, известного и авторитетного в СССР человека, а я назначен его заместителем.

А. И. Охонский

Я срочно вылетел в Москву.

Рано утром, 6 марта, мы вместе с А. Охонским и специалистами МГА уже были в Воронеже, и через некоторое время первыми оказались на месте авиакатастрофы. Это было большое, покрытое толстым слоем снега, поле у околицы села Вехняя Хава, в 46 км. западнее аэропорта Воронеж.

Место, где самолет вошел в землю, представляло из себя невысокий, покрытый снегом холм из больших кусков грунта, которые, казалось, при ударе самолета поднялись в воздух, а затем снова опустились назад.

Через несколько дней, после расшифровки МСРР-12 («черных ящиков»), было установлено, что 6 марта,

… «в 00:58 в равнинной местности на западной окраине села Верхняя Хава самолет столкнулся с землей, полностью разрушился и взорвался. Столкновение с землей произошло с углом пикирования около 70°, с креном 5-10°, в поле, в 150 м от окраины села. Разброс обломков составил 390х120 м с азимутом 220°. Основная масса конструкции самолета находилась на глубине 2-14 м непосредственно на месте падения».

Весь снег в азимуте 220°, на протяжении почти 400 м. был окрашен в красный цвет, в начале ярко, а к концу все слабее. Это было ужасное зрелище, и мы все понимали его причину.

После осмотра места происшествия, я сказал А. Охонскому, что очевидно, все остатки самолета находятся в этом месте и нужно начинать их извлечение и все остальные следственные действия. Он согласился со мной, но не полностью, считая, что отдельные части самолета могут быть разбросаны по большой территории…

Мы дали указания присутствующим на месте районным властям по организации раскопок, складирования извлеченного и организации оцепления и охраны всей территории разброса обломков самолета. После этого мы вернулись в Воронеж.

В воронежском аэропорту, в присутствии членов комиссии, мы заслушали радиообмен между нашим экипажем и диспетчером В. Удаловым с магнитофона, который был арестован утром, до нашего выезда к месту катастрофы. Связь с борта вели попеременно Н. Пономарев и В. Согомонян.

00 часов 53 мин. 53 сек. (борт) – Воронеж, падаем.
00.55.59 (диспетчер) – Слушаю.
00.56.03 (борт) – Падаем.
00.56.08 (диспетчер) – Не понял.
00.56.10 (борт) – 408-й падает.
00.56.14 (диспетчер) – Что-что?
00.56.16 (борт) – Отказали приборы.
00.56.19 (диспетчер) – Под вами никого нет, высота ваша.
...00.57.37 (борт) – Потеряли высоту... отказали все приборы

В дальнейшем экипаж неоднократно информировал диспетчера об изменении высоты и скорости и отказе пилотажных приборов. На высоте 1100 м экипаж доложил: «Скорость растет, падаем», после чего связь с ним прекратилась.

Фактическая погода в районе аэропорта Воронеж и Верхней Хавы с 23:50 по 01:20 была: облачность 10 баллов высотой 240-270 м, снег, метель, дымка, видимость 1500-2000 м, ветер 90° 8-11 м/с, на эшелоне 7 800 м ветер 45 км/ч 150°. Верхняя граница облачности 3000-4000 м.

На второй день к работе нашей комиссии подключилась большая группа экспертов из МАП (Министерство авиационной промышленности) во главе с А. Я. Кутеповым, заместителем Главного конструктора, фактическим «автором» самолета Ил-18, Героем Социалистического Труда. Он оказался напористым, энергичным и уверенным в себе человеком. С ним было трудно не только спорить, но и говорить. Он приехал с готовой версией катастрофы: наш самолет был случайно сбит системой ПВО воронежского района.

А. Я. Кутепов

Здесь, якобы, стоят на вооружении ракеты, которые срабатывают автоматически, таким образом, в падении нашего Ил-18 никто не виноват.

А обломки самолета нужно искать по всей области с вертолета.

Я категорически выступил против такой версии и сказал, что, судя по имеющейся информации, а это осмотр места катастрофы и радиообмен экипаж – диспетчер, весь самолет лежит в одной точке у села Верхняя Хава. А причина катастрофы, вероятнее всего в отказе пилотажных приборов, как и сообщил экипаж…

Тем не менее, на другой и в последующие дни, вертолет Ми-2 начал поиски частей самолета вдоль маршрута его полета. Причем, эту работу должно были оплачивать Армянское управление.

На другой день, как я и предсказывал, на месте раскопок, извлекли из грунта хвостовой БАНО – самолетный сигнальный огонь. Я окончательно убедился в своей версии и потребовал прекратить бесполезные полеты вертолета и еще раз отказался их оплачивать. Наконец, А. Охонский согласился со мной и эти полеты были прекращены.

Работы по извлечению из-под земли остатков конструкции самолета шли быстрыми темпами. Все детали самолета и обломки его конструкции мы складывали на отдельной площадке, с тем, чтобы впоследствии выложить их так, как они находились в самолете. А детали и агрегаты БРЭО – бортового радиоэлектронного и приборного оборудования складывали отдельно, рядом.

Но когда появились останки жертв катастрофы, возникли проблемы, которые нам помогли решить опытные судмедэксперты. Их помощь

была тем более важна, что уже на 2-й день работ возле нас появились и первые родственники погибших…

Все эти дни с утра мы работали на месте катастрофы, а вечером, в аэропорту обсуждали их итоги и версии, которые на них строились. Через неделю у нас появились и материалы расшифровок МСРП-12. По ним была выстроена траектория снижения самолета, вплоть до столкновения с землей. Оказалось, что пилоты, находясь в облаках, ночью, все время пытались вывести самолет в нормальный полет, но самолет выписывал в воздухе самые немыслимые фигуры. При этом, когда он имел крены около 90°, или находился в перевернутом положении, он стремительно снижался с большими вертикальными скоростями, а когда, случайно, оказывался в нормальном положении, самолет с большой перегрузкой, + 4-5 g взмывал вверх…

Это повторилось несколько раз, но каждый раз максимальная высота, которую набирал самолет после очередного взмывания, становилась все ниже. В последний раз он набрал 1100 м и снова перешел на пикирование… И в этом месте с борта, голосом В. Согомоняна, поступило последнее сообщение:

- «Потеряли высоту... отказали все приборы»

На 3-й день раскопок, я обнаружил, что вокруг кучи с БРЭО, собрались кольцом человек 10 – 12 в одинаковых черных пальто и шапках. Они время от времени украдкой извлекали из этой кучи какие-то детали и прятали в своих карманах. Я предложил им немедленно вытряхнуть их и вернуть все на место. Вызвав к себе представителей КГБ и МВД СССР, из числа многих, с кем мы перезнакомились в эти дни, я попросил усилить охрану обоих площадок с самолетными деталями и агрегатами.

В тот же день я вызвал из Еревана человек 8-10 своих людей, из инженерно-авиационной службы, которым поручил контролировать и эти площадки, а заодно и служащих КГБ и МВД.

Тем временем, по вечерам на заседаниях комиссии, шли ожесточенные споры вокруг версий о причине катастрофы и виновных. Специалисты ГосНИИ ГА сумели воссоздать почти полную картину ее возникновения и развития.

Я все более убедительно отстаивал версию, что в этом трагическом полете имел место полный отказ всех гироскопических приборов, отражающих пространственное положение самолета.

Представители же МАП, во главе с А. Я. Кутеповым, убедившись в несостоятельности версии о том, что самолет, якобы, был сбит средствами ПВО, переключились на поиски вины экипажа. Они вели себя напористо, если не сказать нагло, так как будто за ними стояли какие-то государственные интересы.

Я чувствовал, что и А. И. Охонский на их стороне.

А когда меня вдруг, на месте раскопок подозвали к телефону ВЧ-связи, протянутому непосредственно туда, и со мной заговорил сам Министр Б. П. Бугаев, я понял, что свою позицию я должен изменить и «сдаваться в плен» А. Я. Кутепову.

Однако я напомнил Министру, как на одной из коллегий он говорил о необходимости доработки всего парка Ил-18 в СССР системой контроля за работой авиагоризонтов и что до настоящего времени, в этом направлении, почти ничего не сделано.

- «Поэтому я считаю основной причиной катастрофы полный отказ гироскопических приборов, а ее основным виновником МАП», – доложил я.

- «Ну что же, можешь продолжать расследование по такой версии, но постарайся добиться, чтобы не обвинили нас, Аэрофлот» – заключил он.

В тот же вечер, во время перерыва в работе комиссии, ко мне подошел молодой парень, восточной внешности, которого я давно «вычислил» как одного из КГБ. Мы с ним отошли в сторону, и он мне сообщил, что я «стою на правильном пути» и, что «МАП-овцы вчера вечером говорили о некомпетентности всех представителей Аэрофлота в комиссии, в которой «соображаете» только вы и, что вас необходимо каким-то образом изолировать от технической информации по расследованию».

Я понял, что КГБ здесь не «дремлет» и записывает все разговоры в гостинице где мы проживали.

Еще я понял, что таким же образом проинформирован и секретарь ЦК КП Армении Карлен Амаякович Гамбарян, находившийся с нами в Воронеже и взявший на себя функцию работы с продолжающими прибывать родственниками погибших.

А еще я понимал, что в случае доказательства вины экипажа и на этот раз, на истории большой армянской авиации можно будет поставить

точку: Ил-18 уже сходили со сцены, а выходивший на его замену Ту-154 летчикам АУГА не доверят.

Но я был уверен на 100%, что причиной катастрофы стал отказ основного преобразователя тока для питания авиагоризонтов, а переход на резервный преобразователь, на Ил-18 никак сигнализировался. В результате, в ту ночь, без ведома экипажа самолет мог бы лететь только на одном, резервном электропитании авиагоризонта. А его отказ, в свою очередь и привел к потере экипажем пространственного положения самолета, отказу автопилота и вводу самолета в неуправляемое падение.

Эту версию я и отстаивал на всех заседаниях комиссии.

И именно эта версия подтвердилась в результате расследования катастрофы, была признана всей комиссией окончательной и зафиксирована в итоговом акте. Теперь в МГА причин «по недоверию» к нам на пути освоения самолетов Ту-154 не осталось.

Однако МАП оставался при своем мнении и продолжал попытки свалить вину за катастрофу на экипаж. По его заключению, *«Причиной летного происшествия является потеря пространственной ориентировки экипажем из-за обесточивания питания 36 В, 400 Гц основных авиагоризонтов и неправильного включения экипажем перед полетом или переключения во время полета резервного авиагоризонта АГД-1 на питание основных авиагоризонтов и неиспользование при этом возможности пилотирования по другим пилотажным приборам.*

Причину прекращения питания однозначно установить не удалось. Наиболее вероятными причинами могли быть:

а) непреднамеренное выключение АЗР-70 питания преобразователей ПТ-1000ЦС на ЦРШ бортрадиста;

б) обрыв минусового провода на участке от КПР-9 до корпуса самолета при питании сети 36 В от резервного преобразователя ПТ-1000ЦС;

в) обрыв и попадание на корпус одного конца провода ЭПТ-10 резервного преобразователя ПТ-1000ЦС.

В нарушение РЛЭ экипаж произвел в полете переключение питания резервного авиагоризонта АГД-1, а также его ручное арретирование при нахождении самолета в крене 30-40°, что привело к искажениям показаний АГД-1 по крену и тангажу и затруднило действия по восстановлению пространственной ориентировки».

Мало того, согласно заключению МАП, *«причину неиспользования экипажем визуальной ориентировки, возможной в условиях данной погоды, для вывода самолета из создавшегося положения установить не удалось».*

И это ночью, при погоде: облачность высотой 240-270 м, 10 баллов, метель, снег, видимость 1500-2000 м, дымка, ветер 8-11 м/с, 90 градусов, на эшелоне 7800 м ветер 150 градусов, 45 км/ч.

Я был уверен, что при малейшей возможности наш экипаж не упустил бы случая перехода на визуальный полет. Что же касается чисто пилотажных качеств армянских пилотов, так называемых «моторных навыков», то в воздухе их всегда отличали цепкость, предприимчивость, хорошее «чувство самолета» и быстрая реакция.

Но по своему внутреннему убеждению я все же считал, что в том роковом полете на развитие аварийной ситуации повлияла и одна из «вредных привычек» армянских экипажей: сразу после выхода на эшелон включать в кабине «люстру» – верхнее общее освещение. При этом, они отключали УФО – лампы ультрафиолетового облучения приборов, люминесцирующих благодаря этому в темноте. В результате, экипаж не мог видеть естественный горизонт, который, возможно, в ту ночь просматривался. Ведь полет проходил на 300 м. выше облаков.

Эта привычка основывалась на убеждении летчиков о влиянии УФО на мужское здоровье, и я с первого дня боролся с ней. Но добился не включения света в ночном полете лишь в своем присутствии.

Памятник на месте катастрофы. 2011 г.

В 2011 году, на средства армянской общины, в районе катастрофы был установлен созданный по эскизам Генриха Гуланяна монумент, где арка вокруг армянского хачкара служит как бы оправой для него. На стелах, слева и справа от арки, увековечены имена погибших в этой катастрофе.

Курсы повышения квалификации

В ноябре 1974 г, меня отправили на курсы повышения квалификации при МИИ ГА или, как говорили, «Курсы высшего управленческого персонала», организованные по инициативе самого А. Н. Косыгина, Председателя Совета Министров СССР.

Слушатели первых «Курсов высшего управленческого персонала» ГА СССР

К тому времени я уже увлекался теорией информации и всем, что имело отношение к новомодному словечку «кибернетика», и читал по этой тематике все, что мне попадало на глаза. В том числе Норберта Винера, Уильяма Эшби и Клода Шеннона.

Но больше всего тогда меня поразили работы Анри Ампера, придумавшего, еще в 1830-х годах, сам термин «кибернетика», и о котором, казалось, мне уже было известно все еще со школы.

Поэтому эти курсы и новые знания, которые я мог там получить, мне были интересны.

Лекции нам читали только известные деятели КПСС и государства, знающие и авторитетные ученые. В их числе был даже Николай Иванович Савинкин, многолетний и всесильный заведующий Отделом административных органов ЦК КПСС.

Павел Бунич

Помимо науки, они говорили и на темы, о которых не принято было тогда говорить и оценки в которых, зачастую, не соответствовали официальным. Все наши лекторы позволяли нам быть свободными в выборе вопросов...

Среди них выделялся глубиной, историчностью и научной обоснованностью своих суждений, Павел Григорьевич Бунич – известный в то время своим свободомыслием, если не оппозиционностью, ученый-экономист. Во времена жесткой централизации управления и планирования он говорил нам о преимуществах рыночной экономики.

Мы понимали, что это шло от самого А. Н. Косыгина, и говорили между собой о возможных переменах в жизни страны.

Часто, на его лекциях, особенно в вопросах регулирования экономики, я видел аналогии с Теорией автоматического регулирования-«ТАР», знаменитой среди студентов КИИ ГА.

Это повышало в моих глазах убеждение в научной обоснованности того, что говорил П. Бунич.

По прошествии лет, в конце 80-х и в 90-е годы, оценивая происходящее в СССР, а потом в России и Армении, я часто возвращался к тому, что узнал на этих курсах и из лекций П. Бунича.

На Курсах нам говорили и о предстоящей компьютеризации процессов планирования и управления, показали во Внуково, на заводе 400 ГА (директора Испиряна) первую АСУ управления заводом…

Проект развития воздушных линий и аэропортов Армении

По окончании учебы на Курсах, мы должны были выполнить зачетный проект. Я выбрал тему развития местных воздушных линий Армении. Я его выполнил на основе новых, полученных на Курсах знаний и, конечно же, с учетом своего прошлого опыта. Мой проект был довольно высоко оценен и стал, в дальнейшем, программой развития МВЛ Армении на много лет вперед.

Этот проект я доложил А. Кочиняну – 1-му секретарю ЦК КП Армении. Тот оценил проект как фантастику, но одобрил. Правда только устно.

Тогда же он распорядился вернуть в собственность АУГА аэропорт «Южный», ныне «Эребуни», как базовый для будущей авиации МВЛ и моего проекта. К тому времени, «Южный» со всеми его объектами вне территории аэропорта был в собственности Ереванского горсовета, который проектировал там застройку жилищными кварталами.

Реализация проекта развития МВЛ Армении требовала больших капитальных вложений, а очередная пятилетка уже началась и все планы по ней уже были сверстаны. А я не хотел терять время и «искал» средства для финансирования этого проекта как в Москве, так и в Армении. Ко всеобщему удивлению, с помощью А. Кочиняна и Госплана Армении (М. Аллахвердян), в основном, мне это удавалось...

Как то, я узнал, что один из участков шоссе Ереван – Октемберян, на случай военного времени, построен как аэродром. Посчитав, что из этой информации можно извлечь пользу, я сел и написал письмо в Министерство обороны СССР (МО) с предложением, впредь, средства, которые они расходуют на эти и подобные цели, направлять на строительство аэродромов для местных воздушных линий. В письме я обосновал бесполезность этих участков шоссе и выгоды, которые может иметь МО СССР и мы, если мое предложение будет принято.

Поднялся скандал. С одной стороны, меня ругали за то, что я нарушил субординацию, обратившись в МО СССР, «через голову» своего министра. А с другой – за то, что я раскрыл «сверхсекретную» информацию в своем письме, отправив его обычной почтой. Приехавшим ко мне из Москвы с этими претензиями генералам, я ответил, что все эти «секреты» про аэродром я узнал от пассажиров курсирующих там автобусов, а им посоветовал забыть опыт фашистской Германии войны 1941-1945 г по обустройству в Германии таких аэродромов, потому что сейчас вместо «мессершидтов» и «Яков», летают реактивные МиГи…

Ругал меня и Министр Б. П. Бугаев, но зато он понял, что на аэродромы наших местных линий я буду добывать средства из любых возможных источников и впоследствии закрывал глаза на «шалости» в этих целях, о которых будет рассказано ниже. Основным источником этих средств были отчисления на капитальный ремонт, которыми мы могли распоряжаться относительно свободно. По мере развития материально-технической базы АУГА, пропорционально росли и эти отчисления… Но вести капитальное строительство за их счет в те времена, категорически запрещалось и было уголовно наказуемым. Но нам помогало МГА.

Коллеги по руководству АУГА. Лето 1971 г.

Дело в том, что планы по капитальному строительству, в целом, по МГА ежегодно не выполнялись. Поэтому, в конце каждого года, МГА, вне плана, выделяло нам большие суммы за счет отстающих управлений. А мы, с моим заместителем по капитальному строительству и эксплуатации наземных сооружений (ЗНУ по КС и ЭНС) Акопом Багратовичем Пилосяном (второй справа, в первом ряду на групповом фото выше), в «содружестве» со Стройбанком Армении, в лице 1-го заместителя его Председателя Ивана Яковлевича Семенова, переводили деньги с капремонта, то есть из Госбанка, через который тогда финансировался капремонт, на капстроительство.

В результате, в отдельные годы, мы, по сумме освоенных капиталовложений, опережали даже Украину…

В новые, постсоветские времена, И. Я. Семенов возглавлял русскую общину в Армении, членом которой я был и участвовал во всех ее мероприятиях.

Он искренне любил Армению и всячески способствовал дружбе народов России и Армении. В течение ряда лет он проводил «раскопки» в различных архивах, написал и смог издать замечательный труд – книгу «Русские в Армении». В этом деле, я, как мог, помогал ему...

Моя дружба с Иваном Яковлевичем продолжалась вплоть до его кончины 16.11.2015 г.

Иногда, при строительстве, за счет средств капремонта особо крупных объектов, например, комплекса АС УВД, опасаясь криминального преследования, я обращался ко 2-му секретарю ЦК КП Армении П. П. Анисимову:

– «Строй свою АС УВД и не бойся, в крайнем случае исключим из партии и все», – говорил он.

Таким образом были построены или реконструированы ВПП в «Звартноце», «Эребуни», «Ленинакане», все объекты и системы централизованной заправки самолетов горючим, здания авиационно-технических баз, все объекты учебно-тренировочного центра и служебно-административные здания, здание медсанчасти, введены в действие многочисленные объекты аэронавигационного обеспечения полетов и т. д.

Совет управления

Заседания Совета управления у нас проходили еженедельно, по вторникам, с тем, чтобы все «начальство» имело время, в понедельник, разобраться с делами после выходных.

В первый вторник каждого нового месяца заседание Совета управления бывало расширенным. В нем участвовали начальники аэропортов, командиры летных отрядов, руководители крупных служб и другие работники «с мест», по отдельным приглашениям.

Я придавал Совету большое значение, старался поднимать выше его авторитет и обсуждал на нем даже те вопросы, по которым сам бы мог принять решение в пять минут.

В первомм ряду, слева направо, заместители начальника АУГА, члены Совета управления, Ю. Мнацаканов, О. Мурадян, С. Азатян, В. Кочарян, 1974

«Идея тогда становится материальной силой, когда она овладевает массами», -сказал кто-то из великих.

Совет управления служил именно для реализации этой базовой и принципиальной для меня мысли. Через него все нужные планы доводились до осознания всеми исполнителями и шли дальше «в народ», и чем глубже, тем лучше они потом выполнялись.

Члены Совета, после принятия к реализации очередного проекта, чувствовали себя его соавторами и «болели» за него не меньше моего. Многие рядовые работники на местах также становились «болельщиками» этих планов и, как могли, помогали во всем, что от них зависело.

Я старался держать в курсе дел, обсуждаемых на Совете, также и руководство ЦК КП Армении, Правительство и Госплан республики.

Часто Совет служил в АУГА и высшим контрольным органом. Он же служил и своеобразным «судом чести» в отношении лиц командно-руководящего состава, допустивших какие-либо неблаговидные проступки. В случаях, когда они признавались несовместимыми с авторитетом поста, который занимало это лицо и, если этот проступок наносил, по мнению членов Совета, ущерб авторитету самого Совета или руководства управления, Совет выносил решение о несовместимости его с занимаемой должностью.

В состав Совета входили, по должности, все заместители начальника управления и руководители нескольких ведущих отделов: политико-воспитательной работы, летно-штурманского, планово-экономического, финансового, кадров, ЭРТОС и воздушного движения, капитального строительства и эксплуатации наземных сооружений, а также начальник инспекции по безопасности полетов.

В. А. Кочарян и Ю. Г. Мнацаканов

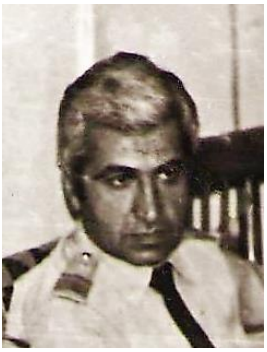
Владимир Кочарян

Владимир Аршавирович Кочарян и Юрий Герасимович Мнацаканов многие годы, попеременно, работавшие зарубежными представителями «Аэрофлота» СССР, практически на началах ротации, работали в АУГА первыми заместителями начальника управления по производству. Они же и были заместителями Председателя Совета управления.

В те годы не допускалось пребывание наших специалистов за рубежом более 3-х лет подряд, и их ротация была обязательной. Это побуждало их к предельной осторожности на работе в СССР, чтобы ничто не помешало их очередной командировке. Но, с другой стороны, за рубежом они приобретали бесценный опыт, который я старался использовать у себя.

Использовал я и их обостренное чувство опасности и осторожности во всем, зачастую отдавая на их суждение сомнительные проекты...

За многие годы совместной работы, В. Кочарян ни разу не дал мне повода усомниться в его чистоплотности, в смысле стремления к наживе любой ценой, и наши отношения со временем стали доверительными.



Юрий Мнацаканов

С ним я летал в 1993 г в Москву разбираться с причинами задолженности Армянских авиалиний (ААЛ) России, тогда как все оказалось наоборот, поскольку там присваивалась вся выручка от продаж ААЛ на территории России…

С ним я совершил тогда же визиты в США, Голландию и Францию, где были подписаны важные для авиации Армении соглашения и документы, в том числе, о вступлении в ICAO.

Со дня организации Национальной авиационной ассоциации (НАА), В. Кочарян оставался в ней моим заместителем и участвовал во всех ее проектах.

С Ю. Мнацакановым, все его годы работы в России и за рубежом, мы не общались.

В 2013 г, с подачи В. Кочаряна, мы стали встречаться на обсуждениях проблемных вопросов нашей ГА в Общественном совете и других местах. При этом я старался не вспоминать, по крайней мере, внешне, о проблемных сторонах наших с ним отношений в прошлом.

Аналогично вел себя и Ю. Мнацаканов.

Он включился в работу против «открытого неба» в Армении, но, посчитав ее бесперспективной, постепенно, снова отошел в сторону…

А. Б. Пилосян

Акоп Багратович Пилосян был человеком, который полностью возместил все мои пробелы в знаниях и опыте, относящиеся к строительству и эксплуатации всего, что стоит на земле и обеспечивает полеты воздушных судов, а также в вопросах финансово-хозяйственной деятельности авиапредприятий. То есть он компенсировал мне именно те мои проблемы, которыми я мотивировал свой отказ от предлагаемой мне должности начальника АУГА на памятной коллегии МГА 17 июня 1971 г., с которой все началось...

Аэродромное дело он знал, как никто, с кем я общался до него. Еще бы, еще до 1941 г. он получил высшее образование по этому профилю и, с начала Великой отечественной войны, он уже строил аэродромы. Зачастую, они доставались наступающим немецким войскам.

Акоп Пилосян

Как то, я спросил его, убил ли он за всю войну хотя бы одного фашиста?

- «Еще как убил! До сих пор я его вижу во сне, просыпаюсь и не могу уснуть! Однажды, на очередном полевом аэродроме, который мы даже не успели сдать своим, зазвучала тревога: немецкие танки появились на его границе! Все побежали к автомобилям – грузовикам ЗиС-5, чтобы срочно покинуть территорию аэродрома и не оказаться в плену.

Уже находясь в кузове грузовика, я вспомнил, что забыл в блиндаже секретную карту. Я постучал по крыше кабинки водителя, чтобы тот подождал, спрыгнул и побежал в блиндаж за картой.

Когда я выскочил из блиндажа наверх, грузовика с нашими уже не было, а я столкнулся лицом к лицу с немцем, с автоматом наперевес. Ему стоило нажать на курок и меня бы не стало. Моя винтовка – «трехлинейка», образца 1891 г, висела у меня за плечом… Столкнувшись лицом к лицу, мы оба оторопели от неожиданности. А потом побросали оружие на землю и начали драться. Во время драки, я начал душить соперника, и вся его агония прошла на моих глазах. Прошло много лет, но у меня все еще стоят перед глазами и эта драка, и эта агония...»

За его ясную, несмотря на возраст, память, А. Пилосяна прозвали «ходячей энциклопедией». Со всего города ему звонили по разным вопросам и он, без запинки, называл относящиеся к этим вопросам постановления СНК СССР 1920-1930 годов, их номера и содержание...

Акоп Багратович был родом из Карса. Мечтал побывать там, по завету своего отца, но этой мечте не суждено было сбыться. Акоп Багратович скончался 21 мая 1974 г.

С. С. Азатян

Сурен С. Азатян

Его заместил Сурен Саакович Азатян (на фото выше, третий слева) – военно-морской подполковник, участвовавший в строительстве базы подводных лодок в Северо-Двинске, полигона для испытания водородной бомбы на Новой Земле и других ответственных объектов в СССР.

Кстати, во время этого самого испытательного взрыва он находился в бункере рядом с Андреем Сахаровым и слышал его разговоры Н. С. Хрущевым, когда А. Сахаров просил того о разрешении уменьшить мощность предстоящего взрыва, из-за угрозы возникновения необратимой реакции окисления азота атмосферы

Земли, с катастрофическими последствиями для всего живого на Земле. Но Н. Хрущев настоял на своем.

По словам С. Азатяна, после подрыва водородной бомбы, был момент, когда вспыхнуло все небо и, казалось, опасения А. Сахарова начали сбываться. Все в бункере пережили большой стресс, сам А. Сахаров после этого начал заикаться, а впоследствии, стал пацифистом.

В последние годы службы С. Азатян работал на военном аэродроме Мерия, в Грузии. Так что, в 1973 г. он прибыл к нам, имея определенное представление об авиации и очень быстро вошел в курс наших строительных дел. А по части эксплуатации наземных сооружений, знания соответствующих наставлений ГА и прочей нормативной базы ему помогли наши Самвел Казарян, Рудольф Саркисян, Микаел Амиян, Шабоник Баласанян, Лариса Сергиенко и др. Все они не жалели ни своих сил, ни времени ради общего дела и внесли каждый свой вклад в развитие материально-технической базы Армянского управления ГА.

С первых недель моей работы в Армении, я задался целью создать собственную, мощную, строительную организацию. С А. Пилосяном наш ремонтно-строительный участок с 14 рабочими мы довели до Управления, где работали уже около 150 человек. А с С. Азатяном это Управление нам удалось довести, организационно и по объемам работ, до ремонтно-строительного треста «Армавиаремстрой», нового юридического лица с более, чем 3000 работающих.

Зная толк в строительных механизмах, машинах, станках и оборудовании, С. Азатян помог оптимально укомплектовать трест всем этим. В результате, мы своими силами изготавливали даже мебель, аэропортовые кресла, стойки и прочее технологическое оборудование для всех наших предприятий.

После Кафана, Гориса и Джермука практически все наши новые аэропорты, строящиеся здания и сооружения, включая «Звартноц», Эребуни, Ленинакан (Гюмри) прошли «через руки» Сурена Сааковича. Он же и обеспечивал грамотную эксплуатацию и содержание всего нашего наземного хозяйства.

Не все бывало, при этом, гладко , случались и сбои, и аварии, и разного рода чрезвычайные происшествия.

Однажды, примерно через полгода, после пуска «Звартноца» в эксплуатацию, уже в июле 1981 г, по приезде в аэропорт, мне в нос ударил резкий запах нечистот. Оказалось, что его причиной был отказ насосов, которые перекачивали их из здания АВК (аэровокзального комплекса) и всего аэропорта на общегородскую очистительную станцию, расположенную на удалении около 7 км и на 40 м выше аэропорта. Вследствие этого все фекальные массы, закачанные в трубу ранее, хлынули назад и заполнили помещение насосной, расположенной в специальном котловане, в 300 м. от здания АВК. Сурен Саакович растолкал стоявших в нере-

шительности рабочих, не желавших лезть в эту вонючую жижу, и спустился в нее сам. Стоя в ней по пояс, он наклонился и закрутил задвижку магистральной трубы, чем и прекратил ее дальнейшее поступление в помещение…

Через несколько дней нас с ним вызвали на заседание республиканского Народного контроля и устроили разнос обоим, а Сурену Сааковичу объявили выговор. В своем ответном выступлении я, в резкой форме, высказал все, что думал об этом «народном» контроле, и стал на защиту С. Азатяна. На что Сурен Саакович, перехватив разговор, заявил:

- «Дмитрий Александрович, спасибо за то, как Вы оцениваете мою работу. Ваше мнение обо мне дороже того, что здесь говорили эти бездельники!» – после чего мы оба, при полном молчании присутствующих, покинули их...

О. Г. Мурадян

На приведенной выше групповой фотографии, вторым слева стоит Олег Гургенович Мурадян – мой заместитель по организации летной работы, сокращенно ЗНУ по ОЛР.

Я его заприметил еще в 1972 г, когда начинал летать на Ту-134. К тому времени, О. Мурадян уже стал летать на «Тушке» – так называли этот самолет летчики в своем кругу – пилотом-инструктором. Он летал очень уверенно, спокойно, инициативно, я бы сказал – предприимчиво. И, что особенно мне импонировало, лаконично. Это значит, что он оказывал на органы управления самолетом минимальное воздействие в смысле количества и амплитуды их отклонений.

Олег Г. Мурадян

Я всегда настолько ценил лаконичность при ручном управлении самолетом, что предлагал ГосНИИ ГА и пытался сам разработать программу для ее количественной оценки.

Эта была бы программа для расшифровки полетной информации, которая, методами интегрального исчисления, определяла бы размеры площадей между горизонтальной осью и кривыми, описывающими величины и длительности отклонений рулей над и под ней. Чем меньше эти площади, тем лаконичнее, увереннее, надежнее и экономичнее техника пилотирования самолетом. Экономичнее в прямом и переносном смысле: ведь каждое отклонение рулей самолета приводит к росту лобового сопротивления его полету, а вместе с тем и росту расхода авиатоплива. Но мне это не удалось, а в ГосНИИ ГА не смогли или не захотели этого делать.

О. Мурадяна, от его предшественников, отличала и высокая дисциплина не только в смысле исполнительности, но и соблюдения требований документов, регламентирующих летную работу, а также требований технологии летной эксплуатации воздушных судов, или, как мы тогда говорили, соблюдения технологической дисциплины в пилотской кабине и в воздухе, и на земле.

В то время я добивался унификации в технологиях работы в кабине всех членов летных экипажей с тем, чтобы каждый из них четко выполнял свои функции, независимо от того, в чьем экипаже он летит, и отменить, так называемые, тренировки «на слетанность», которые тогда официально, по правилам МГА, практиковались.

Огромные проблемы мне предстояли в Армении и в преодолении, печально традиционного для наших авиаторов, отставания в теоретической подготовке и знании требований различных наставлений и других документов, относящихся не только к летной, но и технической служб, воздушного движения и других служб, связанных напрямую с обеспечением безопасности полетов. Порой этими документами открыто пренебрегали, и даже считали это проявлением творческого отношения к своим и общим обязанностям.

Один пример.

Однажды ко мне зашел очень амбициозный второй пилот Ил-18 Н. и заявил, что его незаслуженно «зажимают» и не вводят в строй командиром корабля. При этом он называл имена высокопоставленных лиц, его покровителей.

Я предложил ему ответить на несколько вопросов из аэродинамики и других теоретических дисциплин, знания о которых пилоты приобретают еще в летном училище. После того, как он не смог, даже, написать самую популярную формулу подъемной силы, я дал ему лист бумаги, где написал 1/2 + 1/2 =... и попросил приписать ответ. Он, дописал ...= 2/4 (!).

Пришлось его отстранить от полетов полностью. Вскоре он переехал из Армении в Прибалтику, где и продолжил свою летную карьеру.

Предшественники О. Мурадяна на посту ЗНУ по ОЛР этим вопросам не придавали должного значения, и по моему мнению, все это отрицательно сказывалось на безопасности полетов.

Убедившись при личном общении и в полетах с ним, что он сможет настойчиво и последовательно заниматься всеми этими проблемами, я добился назначения О. Мурадяна на должность своего заместителя по ОЛР.

И не ошибся.

В течение ряда лет мы с ним последовательно работали над повышением уровня профессиональных знаний, качества и надежности пилотирования, тренированности к действиям при отказах авиатехники, повышения технологической дисциплины и единообразия, стандартизации в работе членов летных экипажей и бортпроводников. Практически

весь летный состав был охвачен заочным обучением в Ленинградской академии, Киевском и Рижском институтах инженеров ГА и других высших учебных заведениях ГА СССР.

В УТО и ЛМЦ (учебно-тренировочном отряде и летно-методических центрах) работали наиболее подготовленные специалисты и опытные пилоты. Некоторых из них я выискивал в других учебных заведениях, в том числе ВВС СССР. По всем 3-м, основным, типам воздушных судов действовали самые современные в то время, компьютеризированные тренажерные комплексы…

...11 мая 1985 г, наш Ту-154 под управлением Петроса Багдасаряна и Рафаэля Мелконяна, со 164 пассажирами на борту, вылетел из «Звартноца» на Москву.

Сразу после взлета, на борту возникла аварийная ситуация, вызванная пожаром на двигателе №3 (правом). Экипаж, своими четкими действиями, выключил этот двигатель, потушил пожар и произвел благополучную посадку на аэродроме вылета.

Экипаж был награжден государственными орденами СССР.

Незадолго до этого, точно такая же ситуация возникла на ТУ-154, вылетевшем из Красноярска. Но здесь, экипаж, вместо аварийного двигателя №3, выключил исправный двигатель №1 (левый) и применил к нему систему пожаротушения. Оставшись с одним работающим двигателем, с огромным трудом, экипажу удалось выполнить заход на посадку и выйти на предпосадочную прямую. Правый двигатель, тем временем, продолжал гореть, пламя с него проникло в фюзеляж и вывело из строя систему управления самолетом. Произошла катастрофа, в которой погибли все…

В процессе расследования этой катастрофы, начальник Красноярского управления ГА А. Т. Халин вызвал из ГосНИИ ГА экипаж летчиков-испытателей, который, на тренажере Ту-154, должен был промоделировать тот трагический полет. Сразу, после взлета, А. Т. Халин дал команду ввести экипажу пожар на левом двигателе и, одновременно, громко стукнул по правому борту тренажера резиновой дубинкой… Как он и ожидал, экипаж отключил правый исправный двигатель и принялся тушить в нем пожар (!)

Этим самым, А. Т. Халин доказал недостатки в индикации приборов и эргономики Ту-154, что, впрочем, вызывало много нареканий всего летного состава.

Однако наш экипаж, в такой же ситуации справился и этот факт еще раз подтвердил высокий уровень профессиональной подготовки летных экипажей Армянского управления ГА.

Подобные примеры высокой профессиональной подготовки, время от времени, становились известными на всю гражданскую авиацию и в отношении нашей инженерно-авиационной службы.

В результате, к 1986 году авторитет АУГА возрос настолько, что нам был доверен лидер тогдашней гражданской авиации СССР, 350-местный самолет-аэробус, Ил-86.

Из МГА все чаще просили меня выделять летные экипажи и инженерно-технический персонал для ответственных командировок за рубеж.

Во всем этом была немалая заслуга и О. Г. Мурадяна. Но все же он иногда оказывался в хвосте событий. Возможно, виною этому был его чересчур спокойный, флегматичный характер.

Б. Н. Пилипосян

Борис Наполеонович Пилипосян, ко времени моего приезда в Армению, работал заместителем начальника АУГА – Главным инженером.

Он, несомненно, был самым «продвинутым» в руководстве управления, обладал обширными инженерными знаниями, определенными начальными знаниями в информатике (которой в то время, как будто, и не было).

Б. Пилипосян, 1973

Всегда энергичный, позитивный, он обладал еще и даром убеждения.

Все это делало его несомненным лидером и непререкаемым авторитетом в инженерно-авиационной службе (ИАС) управления.

Но однажды, в мае 1971 г, еще в мою бытность начальником ЛШО, в аэропорту «Южный», будущем «Эребуни», из-за сильных перебоев в работе двигателя, сразу после взлета, совершил вынужденную посадку самолет Ан-2.

На месте я нашел в топливе, слитом из карбюратора, шелуху от семечек подсолнуха. Казалось бы, на этом можно было бы расследование и закончить. Но занимавшийся этим, вместе со мной, заместитель Б. Пилипосяна – Варткес Георгиевич Карапетян, опираясь на давление своего шефа, пытался свалить вину за вынужденную посадку на экипаж. Мне это категорически не нравилось, как не понравилась в этом расследовании и роль самого Б. Пилипосяна.

В итоге все же нашли виновного – заправщика, который заправляя самолет, сидя на его крыле, рядом с заправочной горловиной, щелкал семечки.

В свою очередь недосмотрел и выпускающий авиатехник.

Казалось, правда была доказана, вопрос закрыт, но неприятные мысли о руководстве ИАС остались.

Б. Пилипосян блестяще показал свою эрудицию в вопросах, связанных с АСУ (автоматизированными системами управления), которыми я начал заниматься с первых дней работы в Армении. В особенности, мне

понравилась его компетентность при переговорах с делегацией из ГДР – самой передовой среди социалистических стран по этим вопросам, с которой мы договаривались о передаче нам некоторых технологий и продаже вычислительного оборудования.

Мне нравилось, что он работал над кандидатской диссертацией. Но ее тема – порошковая металлургия- с трудом вписывалась в мое понимание пользы этой темы для нас и гражданской авиации.

Однако все между нами шло хорошо, пока до меня не дошла информация о коррупции в ИАС, в форме получения взяток с авиаинженеров и техников, желающих поехать на переподготовку по курсу бортинженеров или бортмехаников. Кроме того, Б. Пилипосян заставлял подчиненных участвовать в постановке опытов и проведении лабораторных работ для нужд его диссертации.

Я был вынужден действовать и подготовил представление в МГА об освобождении Б. Пилипосяна от занимаемой должности. Перед тем, как его отправить по адресу, я пригласил Б. Пилипосяна на беседу и дал ему на ознакомление это самое представление, с просьбой расписаться об этом.

К моему изумлению, прочитав его, Б. Пилипосян заявил устно и записал на обратной стороне моего представления, что он ознакомился с ним и согласен с его выводами. Но, одновременно, попросил меня дать ему месячный срок на поиск новой работы и трудоустройства. А весь этот месяц. хранить это представление в сейфе и, лишь по окончании этого срока, дать ему ход.

Таким образом, Б. Пилипосян, с 1973 г, на многие годы, перебрался на работу в ГосНИИ ГА, а в последствии уехал на постоянное жительство в США...

Мне казалось, он должен был затаить на меня обиду и избегать встреч со мной. Но, в последующем, мы с ним неоднократно пересекались и по служебным, и по личным делам. И всегда он демонстрировал ко мне самое дружеское отношение. А когда, уже позже, он прилетал из Америки в Ереван, даже на несколько дней, один из своих первых визитов он совершал ко мне в гости...

А. Г. Бабаян. А. М. Агаджанов

Б. Пилипосяна сменил вернувшийся из заграничной командировки, Андрей Гаспарович Бабаян. Инженерно-авиационная служба под его руководством из года в год, росла по всем количественным и качественным показателям. Происходило это спокойно и планомерно.

Мы с ним оба делали упор на рост уровня профессиональной подготовки и технологической дисциплины в службах и цехах, на внедрение средств объективного контроля, подбор и расстановку кадров по их профессиональным качествам и дисциплине, отношениям с людьми и порядочности.

Все руководящие посты в авиационно-технических базах (АТБ), постепенно, были очищены от лиц, замеченных в коррупционных делах.

С А. Бабаяном (в центре) и А. Агаджановым. 1982

Так, во главе АТБ 1-го Ереванского авиапредприятия («Звартноц») в 1979 г. был поставлен Артур Маркарарович Агаджанов – честный, грамотный, дисциплинированный и организованный выпускник Рижского института ГА. Его уважали в коллективе за эти качества. При нем, его АТБ доверили самолет Ил-86. В 1983 г, ему, единственному среди авиаторов, было присвоено почетное звание «Заслуженный инженер Армянской ССР»

Была проведена большая работа по расширению производственных площадей. В АТБ аэропорта «Звартноц» они более, чем удвоились и были благоустроены. Здесь началось возведение уникального ангара на 2 самолета Ил-86, которое, к сожалению, после моего ухода с поста начальника АУГА, было остановлено... В аэропорту «Эребуни» АТБ была благоустроена и расширена более чем в 3 раза. Нормальные условия для работы были созданы и для ИАС аэропорта Ленинакан («Гюмри»)

Г. Л. Сагателян

Георгий Левонович Сагателян многие годы проработал командиром 279 летного отряда в Первом Ереванском авиапредприятии (аэропорт «Звартноц»).

Георгий Сагателян

Он не имел высшего авиационного образования, был историком и, относительно, слабо знал русский язык. Многие его высказывания в общении, когда он использовал русский и армянский одновременно, иногда и в выступлениях на разборах, надолго запоминались и вызывали смех. Но это бывал беззлобный смех: в основном, его любили в коллективе за порядочность, трудолюбие, доброе отношение ко всем подчиненным, ответственность за состояние дел в летном отряде.

И все это, при высочайшей требовательности к самому себе…

Мы с ним были в первой группе переучивающихся на Ту-154 в Ульяновской ШВЛП. Он считал себя обязанным по всем предметам и на каждом занятии, получать только пятерки. В том числе, и по летной практике.

В то время я решил отлетать программу ввода в строй со всем командно–летным составом лично. И Г. Сагателян был одним из моих первых «клиентов». Но и я сам, хоть и летал на Ту-154 уже вполне уверенно, многих нюансов этого самолета еще не знал.

…Первый рейс с ним, по программе «ввода в строй», я собирался выполнить в Москву. Но перед этим, нам, по той же программе, было необходимо произвести 2 – 3 полета «по кругу», над аэродромом.

До вылета в рейс оставалось немного времени, уже шла регистрация пассажиров, но я рассчитывал успеть. По прибытии на самолет, оказалось, что на него не успели загрузить балласт – 2-3 тонны груза в передний багажник и, поэтому, центровка у самолета недопустимо задняя. Но времени уже было в обрез, и я решил лететь без балласта. Проблемы начались уже при страгивании с места: управление передней ногой включалось только в движении и при резких нажатиях на тормоза так, чтобы самолет «клевал» носом и обжимал соответствующий, концевой переключатель на передней стойке шасси.

Но одной этой проблемой мы не обошлись.

Первый полет «по кругу» был ознакомительным, и я должен был его выполнить сам. Все шло прекрасно вплоть до пред-посадочного выравнивания и уборки «газа». Самолет, почему-то, ни за что «не хотел» приземляться в расчетной точке и продолжал лететь на воздушной «подушке» еще, лишних 700 – 800 м. После того, как во втором полете, к моему стыду, все повторилось, я понял, что причиной всему является задняя центровка. Хвостовой стабилизатор, который, при нормальной центровке, «пашет» вниз, увеличивая полную массу самолета, в тех полетах создавал дополнительную подъемную силу и не давал самолету сесть…

Однако нет худа без добра: с одной стороны, я лучше узнал самолет, а с другой, появилась новая тема для теоретических занятий по аэродинамике Ту-154...

А вот пример, характеризующий Г. Сагателяна, как руководителя.

У нас летал на Ту-154 второй пилот Юрий Г. Д-ов. В то время, как другие его одногодки и однокашники становились командирами кораблей, он засиделся вторым пилотом так долго, что даже пошли разговоры о том, что его, русского, «зажимают». Однажды Юрия «подсунули» мне в рейс, на проверку. При снижении по пред-посадочной глиссаде в Горьком (Нижний Новгород), ночью, на высоте 30-35 м. он, внезапно, убрал «газы» и толкнул штурвал вперед. Самолет стал катастрофически «проседать», и мы едва не «упали», не долетая до полосы 500-600 м. Я еле успел выхватить управление самолетом и дать всем трем двигателям

взлетный режим и мы, в процессе роста оборотов двигателей, сели на «зебру», в самом начале полосы…

- «Мне показалось, что мы идем высоко, и будет большой перелет», – оправдывался он потом. Уже потом, через год, я узнал, что у него какой-то непорядок с ночным зрением.

Но тогда я ему назначил еще 100 часов тренировок в рейсовых условиях. Затем с ним снова летали на проверки, в том числе и я.

И вот настал день его первого самостоятельного полета. В 6:30 утра я по внутреннему телефону, установленному в моей квартире, позвонил Г. Сагателяну, в рабочий кабинет. И он ответил, что сидел на работе и следил по всем каналам, как проходит полет Юрия Д-ова.

Он сказал, что знает, зачем я ему звонил и продолжил:

- «…данни момент Д-ов заход э анум Кольцоваюм. Погодан вочинч, нижни кромкен hарур метра, видимость ерек hазар метр, боковой khамин вецh метрэ, зато сцеплениан зеро hинг э».

(В данный момент, Д-в заходит на посадку в Кольцово. Погода там ничего, нижняя кромка облаков 100 м, видимость 3000 м, боковой ветер 6 м/сек, зато коэффициент сцепления 0,5)

Я, конечно же, все понял, хоть и посмеялся в душе над его русско-армянским…

Таков был Георгий Левонович Сагателян. Через лет 15, я его как-то встретил на одной из станций ереванского метро. Хлопнул его по плечу и спросил: как жизнь?

- «Э-э-э Димитри Александри`ч»,- с ударением на последнем слоге, ответил он, «…эс жизниюм кянк чи тессанк…» (в этой жизни, жизни не повидали).

С. В. Максимов и Р. Т. Есаян

Весной 1980 г, на совместной с МАП коллегии МГА ,обсуждалась тема нового самолета для местных авиалиний, взамен Ан-2, которым должен был стать двухмоторный, турбовинтовой Ан-28. Его испытания начались еще в 1975 г, но по каким-то причинам, растянулись на несколько лет.

На коллегии говорили о готовящемся решении передать производство этих самолетов Польше. Будучи заинтересован в этом самолете, которым я хотел заменить наши Ан-2, я выступил на этой коллегии с двумя предложениями.

Во-первых, ни в коем случае не отдавать его на серийное производство в Польшу или в Чехословакию:

- «Самолеты Ан-2, которые мы получаем от них во Львове, приходят с массой дефектов…У поляков хорошо получается торговля, в Чехословакии могут делать хорошие кофточки и костюмы, ну и пусть себе занимаются этими делами, а самолеты мы должны производить сами», –

говорил я. Мне потом за это выступление досталось от Министра, хотя я чувствовал, что оно было ему по душе.

Во-вторых, я попросил государственные испытания Ан-28 ускорить и направить для этого опытный самолет в Армению, как наиболее заинтересованную республику.

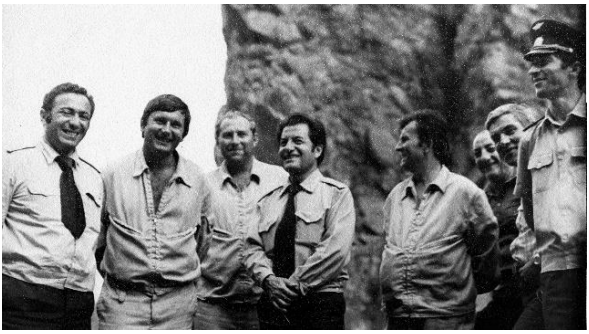
Самолет Ан-28

Через пару месяцев, в Ереван прилетел первый, опытный экземпляр Ан-28. На самолете стояла КЗА – контрольно-записывающая аппаратура и он проходил заводские испытания. Командовал экипажем летчик – испытатель Сергей Владимирович Максимов.

Я решил принять участие в испытаниях, пообещав С. Максимову показать ему, как я подбирал площадки для посадки на Ан-2 на Севере во втором режиме полета (на закритическом угле атаки) и попробовать эту методику на Ан-28.

Еще мы с ним решили облетать на Ан-28 все наши аэродромы и временные площадки.

Поскольку я не мог постоянно отсутствовать в рабочем кабинете, я решил подключить к этим полетам и О. Мурадяна – моего заместителя по организации летной работы.



С летчиками-испытателями Ан-28 в Кафане. Первый слева Р.Т. Есаян, рядом – командир экипажа С. В. Максимов, замыкает справа – начальник аэропорта А.Г. Арутюнян. 1980

И вот, первый, ознакомительный, полет в «зону» над аэродромом ДОСААФ Арзни. Мне с первых секунд полета машина понравилась настолько, что захотелось на ней сделать «бочку». Я сообщил об этом С. Максимову, который занимал в кабине правое пилотское сиденье. Он ответил, что Ан-28 – машина двухмоторная, транспортная и на высший пилотаж не рассчитана. Однако на мою повторную просьбу ответил добром, но просил проделать эту «бочку» за облаками, чтобы не видели с земли.

На мое счастье, над Арзни оказался приличный по размерам «блин» облачности, и мы направились туда. Перед тем, как начать «крутить

бочку», С. Максимов распорядился выключить КЗА, а мне напомнил, что в перевернутом полете, действие руля высоты будет обратным…

И я, предварительно разогнавшись до 310-320 км/час, приступил. Машина вела себя изумительно, «шла» за рулями и «газом» не хуже спортивного Як-18.

После «правой бочки», я сделал и левую, по окончании которой оглянулся назад, в пассажирскую кабину, посмотреть, какое впечатление все это произвело на остальной экипаж и, главное, на О. Мурадяна, который сидел в пассажирском кресле, во втором ряду.

К своему изумлению, я увидел, что он спит (!).

Да ему все «до лампочки», подумал я, и все мои восторги ему не понять…

С другой стороны, я подумал, что не зря все время, при выполнении «бочек» следил за стрелкой перегрузки на АУАСП: все прошло так «гладко», что О. Мурадян ничего и не почувствовал.

После этого полета О. Мурадян еще пару раз опоздал на вылет, и мы с С. Максимовым дожидались его у самолета. «Как гастролер»,- пришло мне в голову, и мое терпение на этом исчерпалось.

После этих опозданий я решил заменить его на более молодого и «любознательного» командира корабля ЯК-40, хорошего, «цепкого» летчика, Рубика Есаяна.

С этого, как я думаю, и началась карьера будущего заслуженного летчика-испытателя, Героя России, Рубена Татевосовича Есаяна. Я ему готовил другую карьеру, но он оставался верен своей мечте, которая у него, как видно, возникла именно в те дни, когда мы с ним, поочередно, летали на испытаниях Ан-28.

Рубен Т. Есаян

При первой возможности, по окончании этих полетов, я его отправил работать в Анголу, с условием, что по возвращении он будет работать у нас начальником летно-штурманского отдела (ЛШО).

Должность начальника ЛШО была самой проблемной в управлении. Дело в том, что заработная плата по этой должности получалась даже меньшей, чем у вторых пилотов, а ведь на нее назначались кандидаты из числа самых опытных и грамотных лиц командно-летного состава.

Направляя его в заграничную командировку, где оплата в 2-3 раза превышала ту, что можно было бы иметь в СССР, я взял с Р. Есаяна обещание, по возвращении, заступить на должность начальника ЛШО и, как минимум, два года

не говорить о заработной плате. В дополнение ко всему, я обещал ему переучивание на Ту-134…

Однако ни командировка в Анголу, ни переучивание на Ту-134, ни орден Дружбы народов, полученный им весной 1985 г по моему представлению, не удержали его в Армении: в 1986 г. он смог перебраться в ГосНИИ ГА и стал летчиком-испытателем.

Правда, двухгодичный «срок» в Армении он отбыл...

Будучи Героем России, известным на всю страну человеком, он не забывал свою Родину: Армению и Карабах.

Р. Есаян в Степанакерте. 2011

В Ленинакане (Гюмри) он испытывал Ту-334, на Севане – Бе-200, часто прилетал в Ереван к матери, друзьям.

На протяжении всех лет, после его переезда в Москву, мы с ним поддерживали дружеские отношения.

Я посещал его в Москве, он бывал у меня в Степанакерте, в мою бытность там начальником УГА НКР.

Во время его приездов в Степанакерт, я устраивал встречи Р. Есаяна с работниками всех служб аэропорта и «АРЦАТС», мы с ним ходили по его территории и ангарам, в том числе с самолетами СН-701.

Побывали мы с ним и на приеме у Президента НКР Б. С. Саакяна

В Москве Р. Есаян познакомил меня со специалистами и руководством институтов ФГУП ГосНИИ «Аэронавигация», ГосНИИ ГА и ООО «НППФ Спектр».

На приеме у Президента НКР Б. Саакяна

С генеральным директором «НППФ Спектр» О. И. Завалишиным 10 августа 2010 г. мною был подписан контракт на поставку, монтаж, наладку и обучение персонала системы спутниковой навигации и захода на посадку в Степанакерте ЛККС-А-2000 (российский GBAS).

С руководством ГосНИИ «Аэронавигация», в лице директора С. Г. Пятко, я от имени Национальной авиационной ассоциации (НАА) 30 сентября 2010 г. заключил договор на выполнение

научно-исследовательской работы (НИР): «Анализ и корректировка предложений Управления гражданской авиации Нагорно-Карабахской республики по схемам захода на посадку на аэродроме Степанакерт и определение эксплуатационных ограничений».

В качестве заместителя генерального директора – начальника летно-испытательного центра ГосНИИ ГА, Р. Есаян помог мне и с валидацией учебных программ и материалов для учебного центра, проводя их через рассмотрение на Летно-методическом совете ГосНИИ, а также и других случаях.

Судьба же летчика-испытателя С. В. Максимова оказалась трагической. 10 февраля 1995 г. при выполнении испытаний самолета Ан-70 с ним столкнулся самолет Ан-72, производивший киносъемку работы механизации крыла испытуемого Ан-70. В результате, Ан-70 С. В. Максимова потерял управление и в отвесном пикировании столкнулся с землей. Погиб весь экипаж.

Аэропорт Ленинакан (Гюмри)

Летом 1971 г., через месяц после моего вступления в должность, по моей просьбе в Ереван прибыл начальник управления капитального строительства УКС МГА Александр Сергеевич Журавлев.

С ним я познакомился еще до приезда в Ереван, сразу после своего утверждения на коллегии МГА 17.06.71 г, при посещении всех его управлений, как того потребовал министр, Б. П. Бугаев.

Тогда, понимая значение для Армении аэропорта во втором городе республики, мы договорились с ним, что он изучит свои возможности по его строительству и приедет со своими предложениями.

Во вторник, 3 августа 1971 г, мы с ним побывали у первого заместителя председателя Совета Министров Армянской ССР. Я ему изложил свои соображения о необходимости создания аэропорта в Ленинакане. Первый зампред спросил, каким образом мы думаем найти средства для финансирования его строительства.

А. С. Журавлев ответил, что это может сделать МГА из своих резервов. Однако, поскольку в планах МГА на предстоящую 5-летку, этой стройки не было, для решения вопросов в Госплане СССР, ему необходимо обращение в МГА от Правительства Армении с соответствующей просьбой и согласием на участие в этом проекте на условиях «фифти – фифти». При этом МГА возьмет на себя все 100% затрат, а упоминание о «фифти – фифти» нужно лишь для видимости, чтобы помочь провести вопрос в Госплане СССР.

Первый зампред спросил:

– «А что означает выражение «фифти – фифти»?

А. С. Журавлев, получивший свое образование в Англии и часто, по привычке, употреблявший английские словечки, ответил:

– «На дипломатическом языке, это означает «пополам – на пополам». Но, повторяю, все затраты на строительство и обустройство аэропорта в Ленинакане МГА возьмет на себя, а Ваше письмо нужно лишь для того, чтобы показать Вашу заинтересованность в проекте».

В этом месте Первый зампред встал и заявил:

– «У меня с вами никакой дипломатии не будет. Нужен вам этот аэропорт – идите и стройте!»

Когда мы вышли, А. С. Журавлев рассказал мне, как он не любит иметь дело с моим руководством в Армении и что он приехал в Ереван только ради меня…

Вечером он гостил у меня дома, читал наизусть стихи С. Есенина, М. Лермонтова, М. Ахматовой…

На другой день мы с ним условились о наших дальнейших шагах.

Сразу после отъезда А. С. Журавлева я выехал в Ленинакан, где «положил на бумагу» примерное расположение будущей ВПП и остальных зданий, а также других сооружений, которые предстояло нам строить здесь в ближайшие несколько лет. В заключение, в тот же день, я проторил своим автомобилем в травяном покрытии летного поля колею. Вернувшись в Ереван, я в тот же день выполнил на Ил-14 несколько рекогносцировочных полетов сюда с посадками на эту колею.

На другой и в последующие дни я выполнил сюда еще около 10-12 полетов. В результате, для будущей ВПП, были подобраны взлетно-посадочные курсы 19 -199 градусов и ложе таким образом, чтобы с одной стороны исключить полеты над городом, а с другой, чтобы траектории снижения на посадку и набора высоты, после взлета, проходили параллельно государственной границе с Турцией. Была учтена и господствующая здесь «роза ветров».

Через месяц, по согласованию с А. С. Журавлевым, сюда прибыла проектно-изыскательская группа из «Аэропроекта» и началась разработка проектно-сметной документации.

1-й Ту-134 в Ленинакане, 1976 г.

Проект был разработан таким образом, что первые 1500 м. будущего, почти 4-х километрового аэродрома, располагались на пересеченной, каменистой местности, требующей при строительстве дорогостоящих и сложных взрывных работ. А ровная, «гладкая» часть летного поля была оставлена «на вырост», с тем, чтобы мы, позже, могли бы удлинять ВПП до длины 3400-3600 м. своими силами.

Работы по развитию аэродрома и его ВПП, продолжались здесь вплоть до 1987 г. Однако, сразу после готовности первых 1500 м. полосы, уже в 1972 г. сюда уже начали летать Як-40.

В дальнейшем, по мере ее удлинения и усиления, ввода в действие нового аэровокзального комплекса и выполнения технических рейсов, отсюда начали летать и более тяжелые 76-местные самолеты Ту-134 и 164-местные Ту-154, связав Ленинакан с Москвой и другими городами СССР.

Новый АВК в Ленинакане, 1977

В 1987 г. аэродром был уже способен принимать и такие тяжелые машины, как 350-местный аэробус Ил-86 и грузовой Ил-76.

В 1985 г., вне планов МГА, аэродром был дооснащен новейшей навигационной курсоглиссадной системой СП-68, современным чехословацким светосигнальным оборудованием и диспетчерским посадочным радиолокатором (ДПРЛ), радио-дальномерным и другим оборудованием, которое позволяло принимать самолеты ночью и в сложных метеорологических условиях. Вся его инфраструктура соответствовала всем современным требованиям.

Интерьер АВК «Ленинакан»

Свои возможности аэропорт Ленинакан – Гюмри, в полной мере, показал в дни землетрясения 1988 г, принимая самолеты всех типов со всего мира.

Его строительство и развитие, как, впрочем, и на большинстве других объектов по республике, финансировались, в основном, за счет средств капитального ремонта. В конце каждого года, за счет невыполнения планов по капитальному строительству в целом по гражданской авиации СССР, по согласованию с МГА, А. С. Журавлевым и заместителем министра Л. С. Свечниковым, производился перевод источников этих средств на статью капитальное строительство, что было по тем временам грубым нарушением финансовой дисциплины. Однако контролирующие органы ограничивались в отношении меня и руководства АУГА дисциплинарными взысканиями и лишением ежегодных денежных

премий, так называемой «13-й зарплаты», понимая, что «цель оправдывает средства». Тем не менее, это требовало большого нервного напряжения.

Зато в отдельные годы общая сумма освоенных средств на развитие материально-технической базы Армянского управления превышало сумму капитальных вложений в гражданскую авиацию Украины.

В 1977 г. в Ленинакане был введен в действие и новый аэровокзальный комплекс (АВК), отличающийся высокой технологичностью, сейсмостойкостью, удобством для пассажиров и клиентуры, а также для работы всех служб аэропорта, располагающихся здесь же в отдельной зоне.

Авторами АВК были молодые архитекторы: Мушегян Г.Н., Асратян Р.Г., Христафорян Л.Ш. и конструкторы: Тосунян Э.Н., Татевосян В.Г. – все из института «Армгоспроект». В том же 1977 г, АВК «Ленинакан» получил Диплом всесоюзного смотра молодых архитекторов СССР.

Кадры специалистов аэропорта Ленинакан

В Ленинакане с 1971 г. велись работы по созданию, практически с нуля, материально-технической базы будущего аэропорта и авиапредприятия.

Параллельно, вместе с руководством города (Мурад Мурадян, Донара Арутюнян, Эмиль Киракосян), мы здесь провели ряд встреч с учащимися старших классов средних школ, будущими выпускниками, а также с их родителями.

Мурад Мурадян

На этих собраниях говорилось о планах создания и развития в Ленинакане аэропорта и необходимости, в этих целях, собственных кадров авиаспециалистов. Там же рассказывалось и о существующих в СССР средних и высших авиационных учебных заведениях (ВУЗы), куда им можно будет сдавать вступительные экзамены, не выезжая из Армении. Всем им гарантировалось поступление туда без взяток в обмен на их обещание, по окончании учебы, вернуться на работу в Ленинакан.

Надо добавить, взяточничество при поступлении в ВУЗы в те времена уже процветало, а из Еревана специалистов перевести на работу в Ленинакан было невозможно...

С началом работы нового аэропорта туда "вахтовым" методом командировались все ведущие специалисты ереванских авиапредприятий, которые на месте, за дополнительную опдату одновременно обеспечивали и работу аэропорта, и стажировку прибывающих выпускников.

При этом их заработная плата по основному месту работы в Ереване сохранялась.

Они же и несли ответственность за них в течение одного года, в последующем. Такая система подготовки кадров оправдала себя полностью. Тогда это называлось «наставничеством». И эта практика применялась во всех остальных аэропортах Армении.

Вскоре, здесь была организована Ленинаканская отдельная авиаэскадрилья (ЛОАЭ), которая на правах самостоятельного авиапредприятия эксплуатировала самолеты Ту-134 и Як-40.

Ее первым командиром стал Горишхан Карапетян.

К этому времени ЛОАЭ уже была полностью укомплектована собственными специалистами высокой квалификации. И всем из них, по решению городских властей, предоставлялись квартиры в новых жилых домах. Правда не обходилось и без казусов. Некоторые бывшие студенты, среди которых за годы совместной учебы накопились проблемы, продолжали их разрешать уже в Ленинакане и даже, иногда, отказывались жить в одном здании…

Работа с кадрами в АУГА

Пример подготовки «с нуля» авиационного персонала для Ленинакана – лишь один из эпизодов в большой работе по созданию в Армении национальных авиационных кадров.

Начиная с 1972 г., эта работа проводилась системно, на основе специальных годовых и перспективных планов. Особое значение придавалось летной службе. Отсутствие компьютеров в то время компенсировалось ручным, помесячным расчетом продвижения по программам летной подготовки каждого пилота и члена экипажей, с учетом планового и фактического налета часов, а также результатов проверок их уровня подготовки.

На очных отделениях практически всех высших и средних авиационных учебных заведений СССР учились сотни студентов из Армении. В одном только Киевском институте инженеров гражданской авиации (КИИ ГА), на всех его 4-х курсах, непрерывно обучалось 305-310 студентов – третья по численности после россиян и украинцев «диаспора» в институте. Она же была и одной из самых активных и организованных в институте.

Ее лелеял и пестовал знаменитый Арташес Мелконович Мхитарян, доктор, профессор, автор многих трудов, разработок и учебников в области аэро-гидродинамики.

Он многие годы возглавлял в КИИГА факультет аэродинамики, был большим патриотом Армении. Именно на его кафедре и под его руководством в 1971 г я выполнил и защитил свой дипломный проект «Расчет взлетных характеристик самолета с отклоняемым вектором тяги

двигателей». Теперь же, давнее знакомство с ним очень помогло мне с организацией обучения в КИИ ГА наших будущих инженеров.

Для их поддержки, с 29 ноября 1980 г. и ежегодно к этой дате, в КИИ ГА прибывал «десант» из 15-20 деятелей культуры Армении, который в институтском 800-местном дворце культуры давал 3-х дневные бесплатные концерты, организовываемые студентами-армянами. В разные годы там побывали поэтесса Сильва Капутикян, композиторы Эдвард Мирзоян, Роберт Амирханян, Мартин Вартазарян, Александр Арутюнян, певица Эрна Юзбашян и другие.

С А. М. Мелконяном. Ереван, 1982

А в целом, ежегодно из всех этих авиационных учебных заведений СССР в Армению прибывали до 600 будущих авиаспециалистов.

Естественно, все они были "полуфабрикатами" и лишь через несколько лет работы под присмотром старших специалистов, достигали зрелости и права на ответственные виды работ.

Кроме того, после 1972 г. почти все летчики и специалисты управления, со средним специальным техническим образованием, были вовлечены на заочное обучение в высших авиационных учебных заведениях СССР.

Так, на протяжении ряда лет, планомерно создавались и воспитывались национальные, профессиональные кадры авиаторов – главное богатство и основной потенциал гражданской авиации Армении. К 1985 г., по всем принятым тогда качественным показателям ее кадровый потенциал оценивался как один из наивысших в СССР. Это и послужило основанием доверить авиаторам Армении освоение самого большого и ответственного в то время самолета – 350-местного аэробуса Ил-86. Самолеты ИЛ-86, например, так и не смогли получить ни Украина, ни Грузия, ни Азербайджан, ни Белоруссия…

АУГА стало одним из немногих в СССР, на 100% укомплектованным национальными кадрами. Это впоследствии сказалось и на результатах 1-й карабахской войны, в которой летчики АУГА принимали самое активное участие. Численность работников АУГА с 1971 по 1987 г возросла более чем в 2 раза. При этом объемы работ возросли в 5 раз, и по всем качественным экономическим показателям АУГА в течение ряда лет занимало первые места в МГА СССР.

К сожалению, несмотря на, в целом, правильную кадровую политику, работа с кадрами не избежала ошибок и «вынужденных посадок», при которых на отдельные должности попадали не наиболее достойные. При всей своей стройности, существовавшая в те времена номенклатурная система продвижения кадров имела и свою оборотную сторону. Основным ее недостатком была медлительность системы при необходимости срочной замены того или иного «номенклатурного» лица, не оправдавшего себя в новой должности. При этом вину за «неудовлетворительный подбор кадров» и, как следствие, «текучесть кадров» возлагали на руководство данной организации.

С недостатками этой «системы», к сожалению, иногда приходилось считаться, в особенности при назначениях на «хлебные», как тогда говорили, места. Многие должности в то время были или в номенклатуре райкома, горкома, или ЦК КП Армении, а то и ЦК КПСС. Интриги, уговоры и даже угрозы, порождаемые «системой», зачастую, отнимали много времени и стоили больших нервов.

Мой заместитель по режиму, светлой памяти, Николай Джавадович Оганов – действующий полковник КГБ, в недавнем прошлом начальник управления кадров КГБ Армении и секретарь его организации КПСС, как-то сформулировал наболевшую и у него мысль:

– «Наша родная партия, Дмитрий Александрович, вопреки теории Дарвина, изобрела систему отрицательной селекции кадров» …

В основном, против нее удавалось устоять, но иногда бывали назначения, которые впоследствии вызывали разочарование и горечь. Н. Оганов, как мог, ограждал меня от этой системы «в верхах» ее иерархии, старался создавать условия для спокойной работы…

Николай Д. Оганов

Но основные трудности в подборе и расстановке кадров создавала неправильная мотивация труда, в результате чего нарушался один из важнейших принципов теории управления: «подчиненный должен хотеть того же, что и хочет начальник, иначе он превращается в погонщика мулов» – это приблизительная цитата из одной переводной с английского книги, которые в то время изредка попадали на прилавки книжных магазинов.

Дело в том, что в условиях централизованного управления кадровый рост, сопровождавшийся резким ростом ответственности, не сопровождался адекватным ростом доходов у вновь назначенного руководителя. А в гражданской авиации, даже бывало наоборот – рост по службе сопровождался снижением заработной платы. Так, например, моя общая заработная плата была ниже, чем даже у вторых

пилотов тех самолетов, на которых я тренировал и вводил в строй будущих командиров кораблей и летных командиров. Заработная плата моих заместителей и начальников служб была еще ниже. Зачастую, классные летчики или специалисты, после повышения по службе и получения два-три раза новой заработной платы, писали заявления об их переводе на прежние должности. Так поступил и Рубен Есаян, будущий заслуженный летчик-испытатель, Герой России, так же поступил и Петрос Багдасарян, и другие.

Но были и случаи, когда грамотные и скромные на прежней работе специалисты, попадая в ту же ситуацию, неожиданно становились алчными и неразборчивыми в средствах людьми, готовыми предать ради денег и авиацию, и коллег, и друзей.

Зато в новые времена, уже при «демократических» и «рыночных» порядках, именно они оказались «ко двору» у «прихватизаторов» армянской гражданской авиации. Однако, все же, более 90% руководителей АУГА всех звеньев служили авиации и Армении бескорыстно.

А я разрывался между служебными обязанностями и любовью к полетам, в особенности, в качестве рядового командира корабля. Причем летал, в среднем, в 2 раза больше оплачиваемого лимита часов, как говорил в то время один из юмористов, «в свободное от работы время».

Трест «Армавиаремстрой»

АВК «Эребуни» – достаточно сложный и ответственный объект, строил собственный трест «Армавиаремстрой», входящий в состав АУГА на правах самостоятельного предприятия.

Территория треста «Армавиаремстрой» в Google, 2009 г.
В левом, нижнем углу – здание Учебно-тренировочного центра.

Трест начинался с 16 аэродромных рабочих в 1971 г. и с упрека Министра ГА на коллегии по итогам 1971 строительного года:

– «… у вас процентов плана больше, чем его сумма в рублях, и тот вы умудрились не выполнить» (план АУГА по капитальному строительству в 75 000 руб. был выполнен на 80%).

С этой коллегии у меня возникла стойкая идея создания собственной, мощной строительной организации. С приходом в 1973 г. в АУГА нового заместителя начальника управления по капитальному строи-

тельству и эксплуатации наземных сооружений (ЗНУ КС и ЭНС) Сурена Сааковича Азатяна, профессионального военного строителя, полковника, эта идея начала интенсивно воплощаться в конкретные станки и строительное оборудование, которые закупались из всех доступных средств финансирования. В основном, это были средства статьи на развитие производства, но там, где их не хватало, привлекались и другие источники.

Уже в 1973 г. небольшой ремонтно-строительный участок – РСУ преобразился в ремонтно-строительное управление, тоже именуемое как РСУ, но в нем уже работало около 100 рабочих. Этому РСУ уже был под силу такой объект, как здание нового УТО, построенное в 1974 г.

Но АУГА развивалось, строительные аппетиты росли, подрядчиков не хватало, а те, что были, работали отвратительно и разворовывали строительные материалы.

Так, 17-ти метровые железобетонные балки перекрытия кровли АВК Ленинакана, который строил трест Ленстрой, по моему требованию, заливались бетоном повторно 3 раза, поскольку анализы керна из этих балок, который проводил в Ереване С. Азатян, показывал недостачу в бетоне до 50% цемента.

Можно представить, что бы осталось от этого здания после известного землетрясения 1988 г, если бы первые балки в нем остались без переделок.

При строительстве ВПП в Джермуке разворовывался ценный битум (трест «Армтрансстрой»).

Для сокрытия этого на середине работ подрядчик стройку остановил, якобы потому, что для аэродрома в принципе неправильно выбрано место, и полеты туда будут невозможны.

Разбирательство длилось несколько месяцев, под сомнением оказалась сама компетентность лица, выбравшего площадку для аэродрома, т. е. меня.

И опять цена вопроса – время и нервы. Пришлось даже представлять в ГосНИИ ГА доказательные материалы и детальные расчеты по аэронавигации в районе аэродрома.

В итоге, ВПП была достроена, но необходимость в собственной мощной, ответственной строительной организации стала очевидной.

В 1975 г, после длительных согласований с МГА, сложных переговоров и переписки с другими центральными органами в Москве, АУГА получило разрешение на регистрацию в своем составе нового юридического лица – треста «Армавиаремстрой». С его созданием объемы строительно-монтажных и ремонтных работ на объектах гражданской авиации Армении возросли в разы. Строились и объекты производственного назначения, и жилье, и объекты социально-культурного назначения.

АВК Сухуми, построенный трестом «Армавиаремстрой»

Трест располагал большой и развитой промышленной базой, где производилось все – вплоть до мебели. Численность работающих в тресте достигла 3000 человек.

Тогда же, по просьбе МГА, трест взялся за строительство всего комплекса аэропорта в Евлахе (Азербайджан), где министр Бугаев избирался депутатом ВС СССР.

Было решено все конструкции аэропортовых зданий изготавливать в Ереване, отвозить их на место и там собирать. Для этого требовалось большое количество разнообразной, в том числе дефицитной подъемно-транспортной и автотракторной техники.

В результате, в Госплане СССР, тресту был занаряжен почти весь годовой фонд поставок такой техники, планируемый всему МГА.

С этого времени «Армавиаремстрой» стал вторым в системе МГА, после «Авиастроя», трестом по счету. Но по своим возможностям он во многом его превосходил. Ему поручались работы даже в Москве, а также в других регионах СССР. В том числе в г. Славутич (Чернобыль), аэровокзал в Сухуми, санаторий Аэрофлота в Крыму, аварийно-спасательная станция в Сочи и т.д.

Модернизация базовых аэропортов

Но главное, наш трест «Армавиаремстрой» дал возможность реализации в Армении всех планов развития аэропортов как столичных, так и местных воздушных линий, а также их инфраструктуры.

Так, со вводом в строй АВК «Звартноц», при участии специализированного института была спроектирована и построена этим трестом первая в СССР отечественная, компьютеризированная ЦЗС – система централизованной заправки самолетов на местах стоянок самолетов вокруг аэровокзального комплекса (АВК). Система обошлась в 1,2 млн. руб., в то время как зарубежные ЦЗС такой же мощности стоили около 12 млн. долларов США.

Помимо этого, в 1984-86 г. аэродром «Звартноц» был полностью реконструирован: его ВПП удлинена на 750 м. и усилена под самолеты любого веса и класса. Здесь были проведены работы по перепрофилированию всей аэродромной территории, объемом 350 тыс. куб. м. грунта, которые требовала новейшая в то время отечественная система СП-70 – аналог зарубежной системы ILS. Она была адаптирована под бортовое оборудование западных самолетов и давала возможность приема, как

советских, так и западных самолетов по метеорологическому минимуму категории II ICAO. Эта система (комплект № 2) была установлена в «Звартноце» впервые в СССР: по вине московского треста «Авиастрой» ее комплект № 1 был задействован в столичном «Шереметьеве» лишь через год.

Удлинению ВПП предшествовала трудная задача убедить Правительство в необходимости отвода аэропорту «Звартноц» дополнительных 24 га земель – сплошных виноградников.

Огни аэродрома

Зная настроения в ЦК КП Армении, в Правительстве и среди общественности, премьер-министр Фадей Саркисян накануне заседания предупредил меня, что завтра меня ждет проигрыш и что он сам будет среди критиков.

Но то, что произошло на заседании Правительства на другой день, оказалось за пределами самых трудных ожиданий: глядя на развешанные перед ними листы чертежей и «не видя их», большинство присутствующих полностью отвергло проект.

«Звартноц» сравнивали с «ножом, воткнутым в грудь Араратской долины» и даже предлагали перенести весь аэропорт на другое место. Но обиднее всего высказался сам Фадей Саркисян, намекая на то, что я приезжий и никогда до этого не жил в Армении:

Здание системы «Старт»

- «… вы не понимаете, как дорога для настоящего армянина земля».

Однако после заседания он, уже в разговоре один на один, говорил в оправдание своих слов:

- «…зато теперь я знаю всех противников и поработаю с каждым отдельно, через месяц этот проект пройдет на ура».

А я, в свою очередь, изучив вопрос более глубоко, нашел в МГА возможность установки светосигнальных огней приближения к ВПП не по, принятой тогда в СССР, «системе Калверта», а по системе ALPA ATA, распространенной в США и требовавшей почти в 2 раза меньше территории.

Через месяц вопрос землеотвода на заседании Правительства был решен. Тем более, что на этот раз уже испрашивалось у него не 24, а 12 га.

Житейская мудрость, деловая хватка и «дипломатические» приемы в работе Ф. Саркисяна всегда вызывали мое восхищение и еще не раз потом помогали в решении моих проблем.

Так, например, он «добыл» тогда же для удлиняемой ВПП целый железнодорожный состав дефицитного кварцевого песка высокого качества.

После установки СП-70 и завершения работ в 1986 г. по реконструкции ВПП, на ней было смонтировано новейшее светосигнальное оборудование ОМИ-2.

Теперь «Звартноц» стал 4-м аэропортом в СССР – вслед за московскими Шереметьево, Домодедово и аэропортом Мин. Воды, сертифицированным по второй категории ICAO, позволяющем принимать самолеты при вертикальной видимости 30 м. и горизонтальной видимости 400 м. по этим огням.

Запуск объекта АС УВД «Старт» 23.04.1985

Одновременно, здесь шли работы по вводу в действие компьютеризированной системы управления воздушным движением «Старт»: строилось специальное здание, защищенное от электромагнитных импульсов из космоса (была «холодная» война), строились помещения для новой радиолокационной станции «Иртыш», проводились коммуникации, монтировалось оборудование.

Параллельно будущий технический персонал и авиадиспетчеры проходили обучение в специальных учебных центрах СССР.

РЛС «Иртыш» системы «Старт»

Система «Старт» с ее самой современной, цифровой РЛС «Иртыш» обеспечивала одновременное автоматизированное управление 40 самолетами в воздухе. Все ее диспетчерские пульты имели «синтетические» (компьютерные) экраны, свободные от посторонних сигналов и не нуждающиеся, как прежде, в затемнении помещения. В диспетчерском зале, отделанном декоративным камнем и материалами, было светло и комфортно.

Впервые здесь появились девушки-диспетчеры, что положительно сказалось на профессионализме, дисциплине и внешнем виде мужчин.

Здесь же нам удалось усадить в едином зале за пульты управления полетами не только наших, «гражданских», но и военных диспетчеров.

В 1985 г. в Ленинаканском аэропорту был установлен «юбилейный» – 300-й комплект ДРЛ (диспетчерский радиолокатор), произведенный в Чехословакии для СССР. По этому случаю, позиция для ДРЛ, его помещения и подъездная дорога по требованию МГА были выполнены по тогдашним нормам «образцового объекта».

По случаю его пуска в Гюмри прибыла делегация МИД ЧССР, завода-производителя с группой журналистов, а также представители МГА. На асфальтированной широкой площадке, рядом с новым ДРЛ, был организован многолюдный митинг, в котором, наряду с гостями и нами участвовали и выступили ветераны прошлой войны, воевавшие в Чехословакии, Затем состоялся банкет, организованный руководством Ленинакана (Донара Арутюнян, Эмиль Киракосян).

Донара Арутюнян

На этом банкете была заключена договоренность с директорами чешских заводов, производящих радиотехническое и светосигнальное оборудование для СССР, о прямой сверхплановой поставке в Армению двух светосигнальных систем – для «Звартноца» и Ленинакана- и одной, новейшей по тем временам, курсоглиссадной системы СП-68, аналога СП-70, но с более «скромными» параметрами.

Когда 7 вагонов с этим оборудованием пересекли границу СССР, МГА от неожиданности оказалось в щекотливом положении, но все же, после не очень приятных для меня, «воспитательных», разговоров, оплатило 1,5 млн. руб. его стоимости.

Именно ввод в действие перечисленных систем и позволил сделать аэропорты «Звартноц» и «Гюмри» практически всепогодными, что в 1988 г. так пригодилось после Спитакского землетрясения, когда в Армению летели тысячи самолетов со всего мира, а под управлением армянских диспетчеров и системы «Старт» одновременно находилось 30-35 воздушных судов.

ТРЛК-11

В 1987 г. в н. п. Чобанкара был установлен первый в СССР трассовый радиолокационный комплекс ТРЛК-11, с дальностью действия до 450 км, способный определять геометрическую высоту полета самолетов не по их бортовым ответчикам вторичной локации, но автономно, после обработки отраженного от самолета сигнала. Стоимость комплекса

превышала 1,2 млн. руб. Его пуск имел принципиальное значение не только для обеспечения полетов самолетов гражданской авиации, но и в военных целях.

Его отличала высокая экологичность, и он должен был заменить собой РЛС первого поколения П-37, установленные в Чобанкаре на небольших грунтовых пригорках и облучающие вокруг все живое.

В 1988 году он не работал, был частично разграблен и простоял так еще ряд лет в бездействии.

А ведь работа этого комплекса предотвратила бы две авиакатастрофы самолетов с гуманитарными грузами в районе Еревана и Ленинакана, которые произошли из-за ошибок экипажей в использовании барометрических высотомеров. Однако с моим уходом из руководства АУГА, ТРЛК-11 стал вдруг никому не нужен.

Вообще же все это оборудование «доставать» стоило больших трудов. Ведь аэропорты Армении были не из самых главных в СССР. Все работы по модернизации аэропортов Армении велись вне общесоюзных планов и за счет капитального ремонта, под угрозой наказания (об этом уже говорилось).

Но и тут наш трест был одним из козырей в переговорах с МГА, которое зачастую, при недоработках и отставании от выполнения планов подрядных работ общесоюзным трестом «Авиастрой» и других подрядных организаций, вынуждено бывало обращаться за моей помощью.

Катастрофа самолета Як-40 в Ленинакане

19 апреля 1983 г. самолет Як-40 Ленинаканской отдельной авиаэскадрильи (ЛОАЭ) с бортовым обозначением СССР 87291 выполнял рейс Е-46 по маршруту Волгоград – Нальчик – Ленинакан.

Пилотировал его экипаж, командиром (КВС) которого был Роман Багдасарян со вторым пилотом Александром Саакяном и бортмехаником Ашотом Григоряном.

В 17:07 их Як-40 вылетел из аэропорта Нальчика и после набора высоты занял эшелон 6600 метров. На его борту находились 4 члена экипажа и 17 пассажиров.

После пролета Кисловодска самолет уклонился вправо, о чем экипаж был предупрежден диспетчером Минводовского районного центра, и к моменту пролета Гори, он вышел на ЛЗП (линию заданного пути) и в 17:53 связался с диспетчером Тбилисского районного центра (РЦ Тбилиси), которому доложил о пролете Гори на эшелоне 6600 метров.

Тбилисский диспетчер подтвердил пролет Гори и дал указание занять высоту 5700 метров по расчету. Далее по пути к Ленинакану экипаж, очевидно обходя опасные метеоявления, периодически менял курс полета, который в результате уменьшился со 185° до 130°. Это привело к уклонению самолета влево от трассы на 28 километров.

Тбилисский диспетчер движение самолета не контролировал и указаний о необходимости выхода на ЛЗП не давал. Впоследствии выяснилось, что он в это время был увлечен телевизором, где транслировался ответственный футбольный матч тбилисского «Динамо».

В 18:02 пилоты доложили диспетчеру РЦ Тбилиси о выходе из зоны по расчету на высоте 5700 метров. На самом деле, самолет находился в этот момент не в 100 (расчетное расстояние выхода), а в 57 километрах от Тбилиси и левее трассы на 28 километров, при этом до рубежа передачи УВД оставалось еще 39 километров. Однако Тбилисский диспетчер по какой-то причине наш экипаж не поправил.

В 18:03 экипаж перешел на связь с диспетчером подхода Ленинаканского аэропорта и доложил о входе в зону, хотя на самом деле был еще в 87 километрах от него и на 29 километров левее трассы и находился в Тбилисской воздушной зоне.

Через полторы минуты, после первой связи с Ленинаканским диспетчером, экипаж Як-40 запросил свое местонахождение, на что диспетчер сообщил азимут 30° и что на экране радиолокатора самолета не видно. Это могло означать, что экипаж значительно уклонился влево от линии пути, однако и Ленинаканский диспетчер не стал применять мер, чтобы вывести их на трассу.

Несмотря на то, что пилоты не знали, где они на самом деле находятся, они вскоре доложили о пролете контрольного рубежа 21 километр и что есть условия для визуального полета.

В ответ, диспетчер подхода разрешил им снижаться до высоты 3300 метров на РНТ (радионавигационную точку) аэропорта Ленинакан. Снижаясь до указанной высоты, экипаж при этом не вывел самолет на привод аэродрома и не использовал, комплексно все возможные бортовые и наземные радиотехнические системы навигации (РТС).

Небо в это время было покрыто кучевыми облаками высотой 600—1000 метров и с верхней кромкой 7—8 километров, видимость более 10 километров, а вершины гор частично закрывало облаками. В процессе снижения экипаж доложил о проходе высоты 3600 метров, на что диспетчер подхода дал указание перейти на связь с диспетчером круга, обязанности которого он же сам [диспетчер подхода] и выполнял. По-прежнему не видя самолет на экране радиолокатора, он тем не менее разрешил экипажу снижаться до высоты 900 метров к третьему развороту.

При этом, для себя, отсутствие самолета на экране он объяснил тем, что он временно находится в, так называемой, обычной «воронке» слепой видимости, прямо над радиолокатором.

Фактически же в этот момент самолет находился в 40 километрах от аэропорта, но экипаж в 18:08 после получения разрешения на снижение, доложил о пролете РНТ аэропорта, хотя на самом деле находился в стороне.

При этом экипаж не обманывал диспетчера, так как радиокомпас в кабине на самом деле показал пролет РНТ. Но это был ложный пролет, который случается вследствие, так называемого, «горного эффекта», эффекта переотражения радиоволн в горах. Его жертвой, в прошлом и неоднократно, мог быть и я сам еще тогда, когда летал на Ил-14 по Чукотке, и из-за которого погиб в Заливе Креста мой северный товарищ Юра Иванушкин.

Получив «добро» от диспетчера и ничего дурного не ожидая, экипаж начал выполнять маневр захода на посадку. В этих целях он приступил к правому развороту с креном 13°.

На курсе 178° и высоте 2523 метров, со скоростью 330 км/час, в 18:09 по московскому времени, (в 19:09 по местному времени), самолет врезался в склон горы Шиштепе, высотой 2836 метров в 41 километре северо-восточнее Ленинаканского аэропорта.

От удара самолет полностью разрушился и все находящиеся на его борту 4 члена экипаж и 17 пассажиров погибли.

Заход Солнца, в этот день, был в 19:48 по местному времени, то есть через 39 минут после авиакатастрофы. Поэтому к поискам пропавшего самолета мы смогли приступить лишь на утро следующего дня. После ночного анализа всей имеющийся на то время информации, мы практически сразу же направились на вертолете к горе Шиштепе, где и обнаружили наш погибший самолет.

В тот же день к работе комиссии подключились, прибывшие из Москвы, высокопоставленные лица из Инспекции по безопасности полетов МГА и Госавианадзора СССР.

Мы обратили их внимание на то, что, как выяснилось, дислоцированная в Тбилиси часть ПВО СССР с момента пересечения Главного Кавказского хребта нашим Як-40 и до его столкновения с горой полностью контролировала его полет и ее диспетчеры могли бы предотвратить авиакатастрофу. Но в силу своей «секретности» (от кого?), или головотяпства, они этого не сделали…

Правда, на следующее утро, эта самая ПВО все же подсказала, где нам искать погибший самолет.

Однако наши московские «гости» обладали «правом решающего голоса», и по результатам расследования авиакатастрофы вынесли следующее «Заключение»:

- «Катастрофа самолета Як-40 произошла по причине грубого нарушения диспетчерами службы УВД и экипажем ВС НПП ГА-78 Инструкции по производству полетов на аэродром Ленинакан, что привело к преждевременному снижению самолета вне схемы аэродрома и его столкновению со склоном горы».

…Эта авиакатастрофа еще раз высветила давнишнюю проблему советской авиации, заключающуюся в том, что в нашем небе были два

«хозяина»: служба движения гражданской авиации и соответствующие службы сил ПВО и ВВС СССР. При всем тогдашнем несовершенстве средств связи и коммуникаций, наверху, в Москве, никак не могли договориться о должном взаимодействии этих служб. Даже каналы УКВ связи, выделенные для работы гражданской и военной авиации, были разные и нам категорически запрещали выходить в эфир на «военных» частотах.

Я всегда помнил, что я пережил в, далеком уже, 1966 году, когда, при вылете из аэропорта Бухты Привидения, на самолете Ил-14, во второй половине разбега, внезапно увидел взлетающий мне навстречу, в лоб, самолет МиГ-17 из базирующегося здесь полка ПВО.

Тогда, гражданский и военный диспетчеры, «не ведая, что творят», разрешили нам взлет одновременно с разных концов взлетной полосы навстречу друг другу. И тогда мне чудом удалось избежать лобового столкновения с МиГом. На всех разборах, я докладывал начальству об этом инциденте и докладывал о настоятельной необходимости слияния, или, хотя бы, размещения этих обеих служб в единых залах управления полетами. Но ни тогда, ни по прошествии многих лет, все разговоры на эту тему были безрезультатны и подобные инциденты продолжали повторяться.

Так, например, летом 1981 года, когда я выполнял полет на Ту-154 из Еревана в Киев, в Ростовской воздушной зоне диспетчер дал указание нам с высоты 8 400 м. занимать эшелон 11 100 метров, и одновременно, встречному Ту-154 снижаться до 10 100 метров. В тот день мы чудом не столкнулись с ним лоб в лоб, когда я, увидев его в последний момент, успел резко отдать штурвал от себя вперед, и мы проскочили под ним буквально в считанных, если не сантиметрах, то в метрах.

Позже, как мне удалось выяснить, военные видели все это, но, как всегда, не вмешивались.

Теперь же, будучи начальником управления гражданской авиации, я вновь поднял эти вопросы, как на заседаниях коллегии МГА в Москве, так и на регулярных встречах с руководством военной авиации в ЗакВО (Закавказский военный округ) в Тбилиси.

После всех этих и других перипетий, усадить наших и военных диспетчеров в едином зале УВД нам удалось лишь в 1985 г с вводом в действие автоматизированной системы «Старт».

Структура воздушного пространства и организация управления воздушным движением

С первых дней начала моей работы в Армении, по требованию Николая Григорьевича Ковтюха, председателя работавшей тогда в АУГА комиссии Министерства гражданской авиации, я занялся работой по реструктурированию и совершенствованию всего воздушного пространства Армении и районов аэродромов.

В первую очередь, мною была разработана и утверждена в МГА Инструкция по производству полетов на местных воздушных линиях (МВЛ). Затем я занялся «Инструкцией по использованию воздушного пространства Республики Армения», инструкциями по производству полетов на аэродромах «Звартноц», «Эребуни», «Ленинакан», «Кафан», «Джермук» и других. Были пересчитаны и оптимизированы все траектории полетов самолетов при заходе на посадку и выходу из района аэродромов после взлета с учетом различных отказов авиатехники, в том числе, при отказах всех двигателей с безопасным приземлением на определенных расчетами площадках.

Одно только понижение высоты входа в глиссаду для аэродрома «Звартноц» с 800 м до 400 м. дало, при этом, экономию до 40% топлива, расходуемого на заходе и посадке самолетов.

В свое время, в годы работы на Чукотке, я приобрел большой опыт в проведении необходимых расчетов и разработке подобных инструкций для всех временных и постоянных посадочных площадок, а также приписных аэродромов, на которые выполняли полеты самолеты Чаунского ОАО (объединенного авиаотряда). Теперь, в Армении, этот опыт помог мне выполнять эту работу быстро и качественно.

Ко времени моего перевода в Армению, в 1971 г. Ереванскую воздушную зону связывал с внешним миром единственный выходной воздушный коридор – Ереван-Севан-Акстафа и далее либо налево – на Тбилиси, либо направо – на Баку. Через Акстафу проходили и международные трассы Тбилиси – граница СССР с Ираном (Ордубад, где стоял радиопривод) и реже, прямо – на Дербент.

Ордубад находился на территории Нахичеванской АССР. Ее воздушное пространство входило тогда в состав Ереванской воздушной зоны. Во время своей первой поездки в Мегри я решил, что, с учетом возможных политических перемен, будет надежнее перенести находящуюся там радио-приводную станцию на территорию Армении.

Эта работа была выполнена в короткие сроки, и последующие события подтвердили ее правильность и своевременность.

Коридор Ереван-Севан-Акстафа был одним из наиболее опасных в Закавказье. Самолеты в нем летали на встречных курсах с «переменным профилем»: вылетевшие из Еревана набирали высоту, а прилетающие, наоборот, снижались. Это требовало большого внимания диспетчеров, но опасные сближения самолетов здесь происходили регулярно.

Положение усугублялось и тем, что часто этот коридор пересекали самолеты боевой авиации без радиосвязи. С появлением Як-40 и возросшей интенсивностью полетов положение еще более усложнилось.

С 1972 г. я вел с командованием ЗакВО (Закавказского военного округа) трудные, безуспешные переговоры об открытии новых коридоров.

Но однажды, летом 1974 г, едва успев «перепрыгнуть» над самолетом МиГ-23, пересекавший в районе Акстафы курс Ту-134, на котором я летел в качестве командира корабля, я добился серьезного разбирательства в Тбилиси по этому инциденту.

В нем впервые участвовал прославленный генерал-полковник, Герой Советского Союза Григорий Устинович Дольников – новый командующий 34-й воздушной армией Закавказского военного округа СССР.

Переговоры напоминали игру в пинг-понг: каждое мое новое письменное предложение, подкрепленное навигационными расчетами и чертежами, подчиненные Г. Дольникову генералы уносили куда-то и через полчаса возвращались с возражениями, которые тут же, на столе Г. Дольникова, мною снова и снова опровергались...

Григорий Дольников

Наконец, убедившись в несостоятельности их возражений, Г. Дольников, стукнув кулаком по столу, приказал подчиненным выполнить все наши требования.

Так в Ереванской воздушной зоне появился новый коридор №1 – гора Ачкасар (граница с Грузией) – Ленинакан – В. Талин – Октемберян – Ереван.

Новый коридор, в основном, использовался как входной, а прежний, через Севан – как выходной. Впервые в Ереванской воздушной зоне нам удалось развести встречные потоки движения самолетов, упростить и обезопасить воздушное движение.

Но вскоре случай помог с открытием еще одного важнейшего воздушного коридора

…Весной 1987 г, среди ночи меня разбудил телефонный звонок РП (руководитель полетов) А. Манавазяна. Он докладывал, что у входного воздушного коридора, вблизи границы СССР в районе Мегри, «крутится» иностранный самолет, чей экипаж на плохом английском и вне принятой авиационной фразеологии, о чем-то возбужденно просит. Но из всего потока слов от «иностранца» были разборчивы лишь только:

- «...military aircraft, military aircraft…!».

Идет война межу Ираном и Ираком, подумал я, возможно иранский боевой самолет не пропускает их дальше, в сторону Ирака и, не задумываясь о последствиях, ответил:

– «Ну что еще может просить этот самолет, кроме разрешения на посадку в Ереване? Дайте ему согласие на вход в нашу зону и посадку и сообщите мне о его реакции».

Через несколько секунд РП сообщил, что «…иностранец» обрадовался и идет к нам».

Наутро начался грандиозный телефонный скандал по «ВЧ» (закрытой правительственной связи): звонили из Москвы большие генералы от ПВО, пограничников, министерства обороны, МГА. Не слушали никаких доводов и не выбирали цензурных выражений:

– «…Кто ты такой? …кто тебе разрешил открыть границу СССР? Да тебя посадить мало» – и т. д.

Наконец позвонил сам Борис Бугаев – Министр Гражданской авиации.

Объяснив ему спокойно суть дела, я предложил извлечь из него выгоду для Аэрофлота. Для этого нужно перенести международную трассу, которая огибая южные границы СССР, проходила в воздушном пространстве Ирана и Ирака, воюющих друг с другом с 1980 г, на территорию СССР. А именно – открыть новый маршрут Эрзерум – Ереван и далее по существующим международным трассам. При этом вся выручка за использование воздушного пространства пополнит бюджет СССР, а не бюджеты воюющих Ирана и Ирака.

Сразу после этого разговора тон звонков из Москвы стал благожелательным, и я получил «добро» на дальнейшие действия по реализации этой идеи.

Вскоре из Турции прибыла делегация во главе с Генеральным директором департамента гражданской авиации. С ним прибыли и начальники турецких аэропортов Ван, Эрзерум и Карс. Их приезд вызвал в Ереване небывалый ажиотаж. Меня вызывали и в Правительство, и «на ковер» к «Первому» в ЦК КП Армении за то же «самоуправство», которое московское начальство уже «проглотило».

Турок разместили на закрытой, государственной даче, всячески охраняли, но от кого? Везде, где мы появлялись с турками, к ним было самое спокойное отношение. А они все время просили нас показывать им город и его окрестности.

Когда же мы по просьбе старшего турка побывали в Ереванском оперном театре, на концерте О. Чекиджяна, он, к моему изумлению, даже подпевал на армянском какой – то арии из оперы «Ануш». Я даже заподозрил в нем армянина.

Для обмена информацией между нашими центрами УВД я предложил использовать линию высоковольтной электропередачи, по которой из Армении в Турцию экспортировалось электричество. И это предложение, после непонятных колебаний нашей стороны, было в конце концов, принято.

После согласования с турками некоторых других организационных, технических и воздушно-правовых вопросов и подписания необходимых документов, воздушное пространство Армении пополнилось еще одной

международной трассой и соответствующим воздушным коридором для входа и выхода на эту трассу самолетам из Еревана.

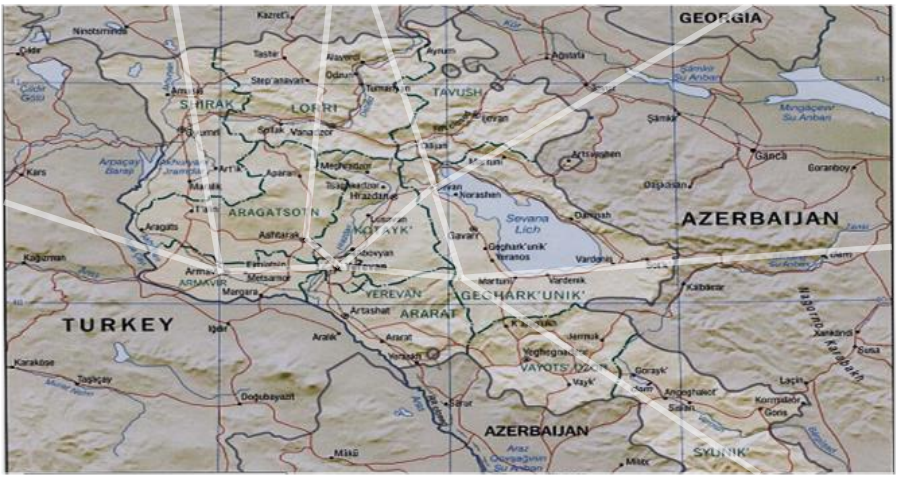


Схема воздушных коридоров Армении в 1987 г.

Постепенно, число входных/выходных воздушных коридоров в Ереванской воздушной зоне было доведено до пяти. Они позволили полностью обеспечить движение самолетов во всех направлениях, упростить и обезопасить работу диспетчеров служб движения аэропортов Армении, многократно повысить экономическую эффективность и безопасность использования воздушного пространства.

Григорий Дольников: как Герою Советского Союза удалось не опьянеть на допросе в гестапо

Сегодня имя этого Героя Советского Союза практически позабыто. А между тем есть версия, что именно он стал прототипом главного героя из рассказа Шолохова «Судьба человека». Впрочем, некоторые эпизоды из жизни Григория Дольникова настолько удивительны, что каждый из них мог бы стать отдельным романом. Например, в годы войны Дольников попал в плен и во время допроса в гестапо выпил 3 стакана водки. При этом летчик сумел не опьянеть.

Воздушные сражения и плен

Григорий Устинович Дольников родился в 1923 году в белорусской деревне Сахаровка. Как указано в издании «Гордость Советской Белоруссии», в юности Дольников занимался в Минском аэроклубе, который и дал ему путевку в небо. В 1943 году Григорий окончил Батайскую военную авиационную школу пилотов, после чего был направлен на Южный фронт, в 9-ю гвардейскую истребительную авиадивизию. В конце сентября того же года Дольников сбил сразу 3 немецких самолета. Патроны закончились, и летчик решил пойти на таран четвертого самолета. Он уже уходил в сторону от поверженного «юнкерса», когда оказался под вражеским огнем.

Машина Дольникова загорелась, он выпрыгнул с парашютом и при приземлении потерял сознание. Очнулся летчик, как утверждают авторы книги «В гремящем небе Кубани», В. В. Козлов и К. А. Обойщиков, от града ударов: его избивали немцы. Били Дольникова в том числе и по израненной ноге. Известный авиационный политработник А. Г. Рытов в своих мемуарах писал, что Григория Устиновича, назвавшегося Соколовым, долго истязали эсэсовцы. Когда травмированная нога распухла, пленного все-таки отправили в вознесенскую больницу. Операцию делали без наркоза: Дольникова просто привязали к столу, а рот заткнули полотенцем.

Допрос в гестапо и побег из лагеря

Однако это далеко не все испытания, через которые довелось пройти Григорию Дольникову. Еще до помещения в больницу героя отправили на допрос в гестапо. Как вспоминал сам Дольников в своих мемуарах «Летит стальная эскадрилья», гестаповцы предложили советскому летчику выпить за победу Германии и налили рюмку водки. Однако Дольников потребовал целый стакан и со словами «За победу!» осушил его до дна. При этом, несмотря на голод, от закуски он отказался. «Русские после первой не закусывают!» – сказал Григорий Устинович. Выпив второй стакан спиртного, Дольников заявил, что русские и перед смертью не закусывают. После этого гестаповец протянул летчику третий стакан.

Тем не менее Григорий Дольников сумел устоять на ногах и даже не опьянел. Впоследствии, когда летчика спрашивали о том, как такое могло произойти, он всегда отвечал: «Подтверждаю, что ни Соколов, ни я в ту минуту не опьянели: мы пили, под дулом автомата». Действительно за спиной Дольникова все это время стоял немецкий автоматчик. Григорий Устинович выжил чудом не только в тот день. После того, как его поместили в концлагерь, он несколько раз пытался бежать. Удачей закончилась только четвертая попытка, в результате которой Дольников оказался в партизанском отряде.

«ЗВАРТНОЦ»
и
«ЭРЕБУНИ»

«Звартноц»

Через несколько дней после моего назначения, в июне 1971 г, я был вызван в Госстрой Армении для участия в презентации шести проектов аэровокзального комплекса для аэропорта «Западный» – главного аэропорта республики. На ней, вместе с Первым секретарем ЦК КП Армении А. Кочиняном, присутствовало и все остальное руководство республики.

Выслушав у макетов и чертежей доклады всех авторов проектов, А. Кочинян предложил мне прокомментировать их. Выслушав и меня, он дал им всем общую оценку, как «студенческие проекты», и попросил выделить среди них два, как наиболее близкие своему назначению. Один из маститых авторов, академик, в ответ на мою критику, заметил, что на таких сооружениях нужно показывать миру архитектурные традиции народа. Но я ответил, что во времена зарождения этих традиций авиации еще не было и что лучшей традицией было бы гибкое реагирование на прогресс в мире вообще и в авиации, в частности.

А. Кочиняну мой ответ понравился. Чтобы не обидеть академика, он перевел разговор в шутливую форму, однако в заключение, уже серьезно, дал указание объединить в одну мастерскую двух, названных мною лучшими, авторских коллективов и продолжить проектирование комплекса под моим контролем. Так в одной мастерской объединились талантливые архитекторы А. Тарханян, С. Хачикян, Л. Черкезян, Ж. Шехлян и конструктор С. Багдасарян. Начались частые взаимные консультации проектировщиков и авиаторов...

Артур Тарханян

В феврале 1972 г. я, в составе делегации, посетил в ФРГ аэропорты в городах Кельн-Бонн, Франкфурт-на-Майне, в которых еще шло строительство, и Мюнхен. Министр гражданской авиации СССР Б. П. Бугаев рекомендовал мне перед поездкой изучить идеи и решения, заложенные в аэровокзалы Кельна-Бонна и Франкфурта.

Увиденное здесь произвело переворот в моих представлениях об аэропортостроении. «***Форма должна соответствовать содержанию!*** Нужно выстроить на бумаге технологические линии, а потом обнести их стенами!»

Вернувшись в Ереван, я привез с собой чемодан, набитый чертежами, полученными с помощью руководства авиакомпании «Люфтганза» от строителей этих аэропортов. После перевода их на русский язык, проектировщики будущего «Звартноца» получили настоящее методическое пособие, заряд новых идей и технологических решений. В итоге, единодушно

было концептуально решено отказаться от традиционной формы аэровокзала в виде «коробки», и найти формы, максимально отвечающие требованиям технологии работы аэропорта. Аэропорт «Кельн-Бонн» – то что нам надо – решили все. И уже в апреле я, от имени «Армгоспроекта», представил Б. Бугаеву чертежи и макет аэровокзала, где от центрального корпуса влево и вправо, под равными углами отходили две галереи к двум 6-ти лучевым звездам – терминалам, вокруг которых, у каждого луча, стояли макеты 12-ти самолетов.

Аэропорт Кельн-Бонн

Б. Бугаев проект забраковал.

- «Зачем вы, в христианской стране, выстраиваете звезды Давида? И, второе, зачем так удлиняете и запутываете путь от автомобиля к самолету? Ведь здесь, сквозь центральный корпус и по галерее, будет не менее 200 м, а у нас ведь нет движущихся лент-тротуаров, как в Германии… Поэтому, предлагаю изменить количество лучей звезды и провести кольцевую автодорогу между лучами и треугольными терминалами, к которым они примыкают...»

Когда, на следующий день, я рассказывал эту историю проектировщикам, Артур Тарханян заявил, что, в этом случае, и сами лучи не нужны и предложил слить их в одно общее кольцо. И тут же, фломастером нарисовал схему будущего аэровокзала, которая и стала генеральной.

Таким образом, Б. Бугаев невольно стал «соавтором» концепции проекта.

В институте «Армгоспроект»

В 1978 г. в составе делегации «Аэрофлота» я побывал и на строительстве Терминала 1 в парижском аэропорту им. Шарля Де Голля. Знакомство с «внутренностями» терминала, его автором – Полем Андре, технологиями и средствами обслуживания пассажиров, багажа и, в особенности, с компьютерной системой «Gaetan» автоматизированного управления аэропортом, стали также источниками ряда идей.

Один из участников проектирования и строительства Терминала 1 – мсье Викарио, как мы его звали, вместе с сопредседателем советско-французской комиссии по экономическому и техническому сотрудничеству в области авиации, Франсуа и его заместителем – Рожинским, дважды побывал в Ереване, на строившемся в то время «Звартноце». Здесь Викарио, походив по стройке, однажды произнес, что «теперь он понял ошибки в проектировании парижского Терминала 1». Здесь же, он сделал ряд предложений, учтенных при проектировании «Звартноца», которое продолжалось и в процессе строительства.

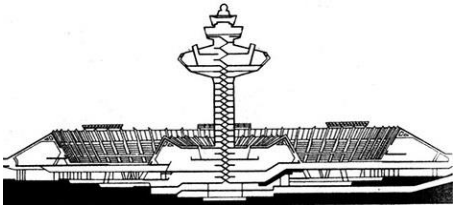


Схема аэровокзального комплекса(АВК) «Звартноц»

Основными требованиями к будущему аэровокзальному комплексу (АВК) были назначены его функциональность, лаконичность, минимальную площадь внешних поверхностей при максимальных внутренних объемах, возможность без перестройки принимать в будущем воздушные суда любых размеров, экономичность по стоимости и простоту организации строительно-монтажных работ.

Этим требованиям полностью соответствовала круглая в плане форма комплекса.

Продолжение наклонных линий, образующих его внешнее кольцо, пересекались в вершине центральной башни, высотой 61 м, в диспетчерском зале. Отсюда без всяких технических средств, просматривались весь перрон и территория аэродрома. Этим облегчалась координация работы всех 22 служб, готовящих самолет к вылету, а также управление движением самолетов на земле.

Аэровокзальный комплекс (АВК) «Звартноц»

Отлетающие пассажиры рассредоточивались во внешнем кольцевом зале длиною 504 м, разбитом на 7 зон.

Расстояние «от порога автомобиля до порога самолета» в «Звартноце» было самым коротким в мире. При этом порог автомобиля, регистрационная стойка, транспортер приема багажа и самолет находились на одной линии. Так что пассажир и его багаж все время двигались в одном направлении, что исключало возможность засылки багажа не по адресу. Это делало ненужными

сложные системы сортировки багажа, как в других аэровокзалах с традиционной технологической схемой.

Прибывающие пассажиры, по специальным галереям, проходили в центр комплекса, где находились 3 сектора выдачи багажа, зона встречи, зал ожидания, служебные и другие помещения. Здесь тоже багаж, двигаясь, как и пассажир, все время к центру, попадал на транспортерный круг, расположенный напротив прибывшего самолета.

Ресторан аэропорта находился в вершине башни, ниже диспетчерского зала. Отсюда открывалась панорама всего аэропорта и Араратской долины.

У комплекса одновременно могли готовиться к вылету или разгружаться 14 самолетов, вместимостью 150-200 пассажиров, или 7 аэробусов на 350-400 мест каждый. Его мощность была рассчитана на 2100 пассажиров в час.

Зал отправления АВК «Звартноц»

Кольцевая компоновка терминала позволяла принимать к своим «причалам» воздушные суда любых мыслимых размеров. Достаточно было лишь отодвигать их от здания терминала вглубь перрона, как длина фронтальной, кольцевой линии, огибающей места стоянки самолетов, увеличивалась на 2πR, где R – радиус от центра здания до места стоянки. Таким образом, отодвинув самолет всего на 1 м, можно было, по правилам геометрии, увеличить общую длину окружности фронта мест стоянок самолетов на 6,28 м.

Комплекс проектировался под внутрисоюзные рейсы по СССР. В нем не предусматривались таможенный и пограничный контроль. В этих целях была предусмотрена возможность его расширения на перрон новым кольцевым объемом (вариант «Сатурн»), поглощающим выступающие из него 7 залов-накопителей. Поэтому и лифты-транспортеры для отправки багажа приобретались в варианте, который позволял использовать их также для приема багажа и подъема его вверх.

Кроме того, проектом были заложены избыточные объемы под внешним кольцом, где можно было организовать для отлетающих пассажиров проведение более половины предполетных процедур.

Для проверки проекта АВК «Звартноц» на прочность и сейсмостойкость, учитывая его уникальность и сложность, он был отправлен в Москву, на ревизию к авторам проекта Останкинской телебашни.

Те полностью подтвердили правильность инженерных расчетов и наличие заложенных в проект, часто чрезмерных, запасов прочности.

А в целях обеспечения жесткого контроля качества строительных материалов и технологии строительных работ было решено не создавать Дирекцию строящегося объекта, оставив функции Заказчика за управлением ГА.

В 1985 г АВК «Звартноц» получил Государственную премию Армении в области архитектуры.

О «Звартноце» в 2013 г.

Аэровокзальный комплекс, действовавший в аэропорту «Звартноц» с 1980 г., с самого начала проектировался под обслуживание внутренних рейсов в СССР. Поэтому в нем не предусматривались помещения и технологические линии, необходимые для приема и выпуска международных рейсов: пунктов пограничного и таможенного контроля, транзитных залов для авиапассажиров без паспортных виз, зон длительного отдыха, беспошлинной торговли и пр.

В то же время все его объемно-планировочные и архитектурные решения были выполнены из расчета возможности относительно простой модернизации комплекса под все требования международной гражданской авиации. В этих целях предусматривалось использовать площади под кольцевой частью здания, что позволяло более чем удвоить полезные площади и создать новые помещения для прибывающих и транзитных авиапассажиров.

Выступающие из «кольца» 7 «накопителей» для пассажиров, прошедших регистрацию на вылет внутренними рейсами, предусматривалось развить в сторону перрона на 15-18 м и оборудовать здесь, за зоной регистрации авиабилетов, недостающие зоны пограничного и таможенного контроля, а также залы – накопители краткосрочного отдыха и беспошлинной торговли. Кольцевое пространство между накопителями предполагалось использовать для обустройства дополнительного «кольца», расширяющего залы для отлетающих пассажиров и провожающих в сторону аэродромного перрона.

Весь этот проект назывался «Сатурн» и стоил ~60 млн. USD.

С потенциальными инвесторами модернизации «Звартноца» я встречался еще в 1992 г.

Но «Звартноцу» было уготовано иное...

Новый пассажирский терминал «Звартноца». Из публикаций СМИ в Армении

Новый пассажирский терминал международного аэропорта «Звартноц» открылся в Ереване 16 сентября 2011 г. В нем число регистрационных стоек для отлетающих пассажиров увеличено с 21 до 42, а число таможенных пунктов – с 12 до 25, задействованы два транспортера

для багажа прибывающих пассажиров вместо одного, работающего в старом аэровокзале, а также киоски самостоятельной регистрации пассажиров – self-check.

Площадь нового терминала составляет 34 тыс. кв. м. (в прошлом – 20 тыс. кв. м). Имеются правительственные и VIP залы, раздельные для зон вылета и прилета автомобильные стоянки, площадью более 2 тыс. кв. м. Общий объем инвестиций в 2008-2011 годах составил $ 160 млн. (прежний обошелся в 35 млн. руб.).

Комплекс спроектирован согласно всем международным нормам, с возможностью ежегодно обслуживать 3,5 млн. пассажиров (в конце 1980-х годов «Звартноц» обслуживал более 5 млн. пассажиров в год).

«Звартноц» является единственным международным аэропортом на Кавказе, соответствующим рейтингу Р.

Строительство нового терминала велось в рамках кредитного соглашения между компанией «Международные аэропорты – Армения», управляющей аэропортом «Звартноц», и тремя структурами – Европейским Банком реконструкции и развития (EBRD), Азиатским банком развития и Германской корпорации по инвестициям и развитию (DEG).

Собственником компании является нью-йоркская холдинговая компания, 100% акций которой принадлежат гражданину Аргентины армянского происхождения, известному предпринимателю Эдуардо Эрнекяну.

Новый «Звартноц». И в то же самое время…

Однако ни самые современные строительные и отделочные материалы, ни эффектный внешний вид и интерьеры, технологическое оборудование, удобства для пользователей и персонала, не помогут в будущем компенсировать главную ошибку в принятых объемно – пространственных и планировочных решениях: аэровокзальный комплекс построен по устаревшей, так называемой «линейной» схеме.

«Звартноц». Новый терминал

«Звартноц». Интерьер

Прежняя «кольцевая» компоновка терминала позволяла принимать к своим «причалам» воздушные суда любых мыслимых размеров. Для этого достаточно было лишь отодвигать их от здания терминала вглубь перрона.

Места же стоянок самолетов перед новым терминалом выстроены в одну

линию, их фронт и, соответственно, габариты самолетов на стоянках ограничены размерами самого здания.

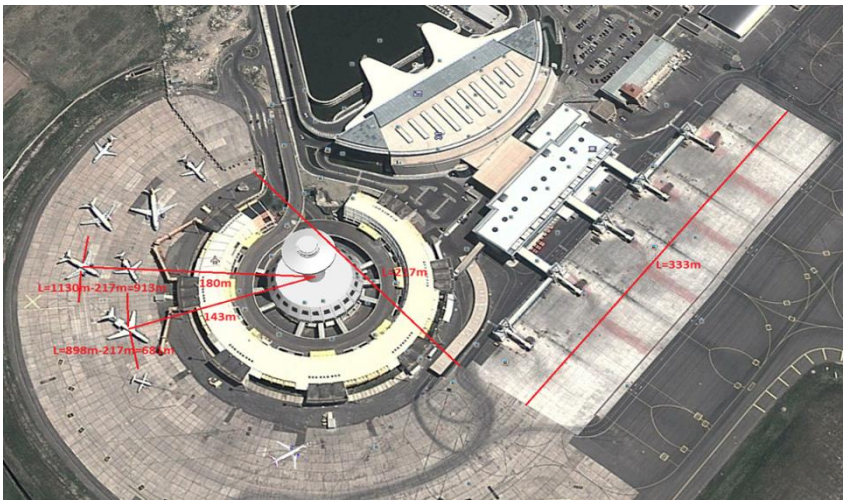
Эта схема проявит свою ущербность при первой же попытке принять здесь аэробусы типа А-380, о скором появлении которых проектировщикам нового терминала было заведомо известно.

Геометрические параметры самолетов Ил-86, с длиной фюзеляжа 59,94 м и размахом крыла 48,06 м, были расчетными при проектировании старого, кольцевого терминала «Звартноца». Даже высота полов относительно перрона аэропорта в его зале отправления была подобрана равной высоте пола в салоне Ил-86 (4,5 м). И на всех 14 местах стоянок вокруг этого терминала могли, с соблюдением всех норм, свободно размещаться 14 самолетов Ил-86.

Длина же самолета А-380 равна 73 м, размах крыльев 79,8 м. Следовательно, чтобы разместить несколько А-380 у кольца «Звартноца» достаточно было бы отодвинуть их места стоянок во внешнюю сторону на некоторое расстояние, которое нетрудно подсчитать. Размеры перрона вокруг терминала, в этом случае, легко увеличить.

Так (см. рис.), при постановке самолетов на удалении 180 м от центра здания, т. е. при R = 180 м, длина окружности, огибающей места стоянок самолетов, L = 2πR = 6,28 х 180 м = 1130 м. За вычетом «мертвой зоны» в 217 м, создаваемой по большей части «звартноцовским» новостроем, ее длина равна 915 м. и может быть увеличена еще больше, в то время, как длина фронта мест стоянок перед прямоугольным терминалом не может превышать 333 м.

Это вполне гармонизировалось с общими планами развития аэропорта «Звартноц» в будущем, в том числе и с проектом «Сатурн».



Со вводом в эксплуатацию нового терминала наиболее оптимальным решением было бы не разрушать «Звартноц», а использовать его в качестве терминала для транзитных пассажиров, улетающих из Еревана на Восток (Сибирь России, Средняя Азия, Китай, Монголия, Япония, Корея и т.д.) стыковочными рейсами. Круглое здание для этих целей подходит идеально, хотя и потребует некоторых затрат, которые, впрочем, были бы дешевле стоимости сноса здания, не говоря уже о стоимости строительства нового терминала…

Это позволило бы превратить аэропорт в хаб (Hub – на английском) и значительно увеличить количество обрабатываемых рейсов, с одновременным снижением тарифов на все виды обслуживания в аэропорту.

Такие предложения поступали от Аэрофлота, KLM, японцев (предлагавших льготные кредиты в 1% годовых на 25 лет, с отсрочкой на 10 лет) и других в начале 1990-х годов, но…

Кроме того, возможно выделение 1-2 секций этого терминала для обслуживания местных воздушных линий, или всего терминала для других рейсов – например по СНГ – не требующих проведения таможенных и пограничных операций. Это тем более актуально при бездействии в этих целях аэропорта «Эребуни» и в связи со вступлением Армении в Таможенный союз с Россией, Беларусью и Казахстаном.

Ведь пассажиры из этих стран не будут проходить в Армении таможенного и паспортного контроля. Следовательно, они не могут пользоваться и новым терминалом «Звартноца», так как смешивать в одном помещении «стерильных» пассажиров с пассажирами, не прошедшими таможенного и паспортного контроля, категорически недопустимо.

Что касается прочности здания, то, во-первых, оно покоится на коренных, монолитных туфовых породах, залегающих на глубине до 14 м. и, во-вторых, оно прошло экспертизу на прочность и сейсмическую устойчивость в Москве у проектировщиков Останкинской телебашни. Те дали заключение, что в проект «Звартноца» заложены двойные – тройные запасы прочности, против действовавших в то время СНиПов, по которым и была возведена Останкинская телебашня.

«Эребуни»

К 1971 г., еще до моего приезда в Армению, аэропорт «Южный» – впоследствии «Эребуни» – самый первый аэропорт г. Еревана и место зарождения армянской гражданской авиации, был закрыт, а его территория сдана Ереванскому городскому совету под застройку.

Панорама аэропорта «Эребуни»

Мне удалось убедить Первого секретаря ЦК КП Армении Антона Кочиняна в необходимости возрождения этого аэропорта в качестве базового для местных воздушных линий. Доводами к этому были его оптимальное расположение по «розе ветров», важное для небольших самолетов, опасность полетов самолетов с большой разницей в скорости полета на одном аэродроме, а также, его военное значение и настоятельная необходимость Армении иметь второй, запасной аэродром.

Уже в 1972 г. здесь стали базироваться самолеты Як-40, численность которых со-временем достигла 25 единиц, а также вертолеты Ми-8. Годовой налет самолетов Як-40 достигал 24-25 тысяч часов.

АВК «Эребуни»

Из Эребуни, только на самолетах Як-40, по всем местным авиалиниям и союзным авиалиниям, протяженностью до 1500 км выполнялись ежегодно 13-14 тысяч рейсов, а в отдельные дни, до 150 рейсов.

В 1980 г. здесь был введен в действие новый АВК «Эребуни». Так же, как и в Гюмри и Звартноце, потоки отлетающих и прибывающих пассажиров в нем были разделены и применялись сходные со Звартноцом технологии работы служб организации перевозок и обслуживания пассажиров. АВК имел мощность 300 пассажиров в час и полностью соответствовал растущим объемам работы аэропорта.

Григор О. Асратян

С его вводом в строй улучшились и условия работы не только служб аэропорта, но и руководства 2-го Ереванского авиапредприятия, которые до этого ютились в полуразрушенных помещениях, построенных еще в 1930-1940 гг.

Доходило до курьезов: рядом со старым аэровокзалом росло дерево, чьи корни развились под его фундаментом настолько, что по зданию пошли опасные трещины. В ответ на письмо с просьбой о разрешении спилить это дерево, от руководства города, а тогда его возглавлял знаменитый Григорий Асратян, пришел ответ за его подписью, что это дерево ценнее, чем само здание аэровокзала.

Поэтому лучше «снести аэровокзал и оставить дерево в покое».

Авторский коллектив проекта АВК, как и в «Звартноце», и в «Гюмри», был из института «Армгоспроект». Это были архитекторы:

Асратян Р.Г.и Христафорян Л.Ш. и конструкторы Тосунян Э.Н. и Баграмян И.Г. Причем, главным архитектором был Асратян Р.Г. – сын председателя Ереванского горисполкома Асратяна Г.И., того самого, который не разрешил в свое время срубить, упомянутое выше «злополучное» дерево.

В 1987 г, в Софии (Болгария) АВК «Эребуни» получил Диплом всемирного бьеннале по архитектуре.

В 1985 г на ВПП аэродрома «Эребуни» были смонтировано новое светосигнальное оборудование и установлена курсоглиссадная система для инструментального захода на посадку самолетов в сложных метеоусловиях. С этого времени «Эребуни» стал полнокровным аэропортом, в котором кипела жизнь.

Бренды «Звартноц» и «Эребуни»

На протяжении нескольких лет в АУГА периодически поступали жалобы иногородних авиапассажиров об их опозданиях на свои рейсы из-за путаницы, в особенности среди таксистов, вызываемой названиями Ереванских аэропортов «Западный» и «Южный».

Местные жители их называли соответственно «Паракар» и «Старый» или «Маленький». В связи с этим я обратился в ЦК КП Армении» о переименовании этих аэропортов. Для «Южного» было предложено древнее название Еревана – «Эребуни», а для «Западного» три наименования: «Паракар», «Арбат» и «Звартноц» – на выбор, по названиям соседних с аэропортом сел. Наименование «Эребуни» было одобрено с первого предложения, а «Звартноц» был выбран поскольку, по мнению специалистов, «Арбат» и «Паракар» имели неармянские корни.

МГА в переименовании аэропортов отказало, мотивируя отказом Госкомитета по картографии и высокой «ценой вопроса» – нужно было менять названия аэропортов не только в полетных картах, но и в расписаниях полетов самолетов, различной бланковой и рекламной документации.

29 ноября 1980 г, на торжественное открытие «Звартноца» прибыла делегация МГА во главе с 1-м заместителем министра ГА Б. Панюковым и заместителем министра по режиму, генералом КГБ Н. Ратниковым.

Мы с высокими гостями, ожидая приезда 1-го секретаря ЦК КП Армении Карена Демирчяна с Председателем СМ Фадеем Саркисяном, стояли у дорожного указателя, в 50-100 м до нового АВК, с надписью: «Аэропорт Западный».

Карен С. Демирчян

Накануне Ф. Саркисян предупредил меня, что:

- «…Первый…будет тебя крепко критиковать, но ты терпи!»

Так и случилось. К. Демирчян едва только вышел из автомобиля, не обращая внимания на ожидающих его гостей, обрушился на меня:

- «…это что за название аэропорта ты придумал – «Западный», хорошо хоть догадался не назвать его Western...политически правильнее его назвать «Северный» – на севере находится Россия – друг Армении…ты ничего не понимаешь в политике…» и т. д.

Фадей Т. Саркисян

Лишь после этого он «заметил» гостей, поздоровался с ними, и церемония открытия АВК продолжилась.

Заместители министра спросили меня о причинах инцидента, а по окончании церемонии и отъезда К. Демирчяна, попросили показать им Звартноц – село и исторический памятник – в 5-6 км западнее аэропорта.

Во время экскурсии по развалинам Звартноца Н. Ратников неожиданно спросил у девушки-гида о значении слова «Звартноц».

Та не задумываясь, ответила: «Храм бдящих сил». Было заметно, как поморщился такой атеист и противник религиозности, как Н. Ратников.

Здесь уже пришлось вмешаться мне и пояснить, что девушка не очень правильно ответила, истинный смысл слова нужно искать в армянском слове «зварт» и женском имени «Звард», которые означают пробуждение, несут светлый, радостный смысл…

Через месяц из Москвы пришло разрешение на использования для обоих Ереванских аэропортов их новых наименований – «Звартноц» и «Эребуни».

Вскоре АВК «Звартноц» приобрел широкую известность, как образец советского "модернизма", в особенности после того, как на его фоне и внутри него была снята сцена марша роботов в польском детском фильме «Путешествия пана Кляксы» (1986).

АВК «Звартноц», благодаря своей необычной форме, выступает в фильме в качестве сказочного острова изобретателей.

Аэропорты местных воздушных линий

Аэропорт Кафан

В июле 1971 г., примерно через 20 дней после моего назначения на должность начальника Армянского управления гражданской авиации, ко мне зашел 1-й секретарь Кафанского райкома КПСС, первое лицо района, Рафаэль Арменакович Минасян. Он рассказал, как в ответ на обещание прежнего руководства гражданской авиации Армении открыть воздушное сообщение Кафана с Ереваном на более современной авиатехнике, чем самолет Ан-2, все население города безвозмездно приняло участие в строительстве взлетно-посадочной полосы на территории их аэродрома.

Это была настоящая народная стройка, на которой работал и он сам – Р. Минасян. Но по ее завершению от идеи полетов в Кафан руководство управления отказалось из-за неприемлемо сложного рельефа вокруг аэродрома. А это, по словам Р. Минасяна, отрицательно влияет на сам авторитет не только руководства района, но и на авторитет КПСС и советской власти.

Окрестности аэродрома Кафан Вдали – перевал на Мегри.

Кроме того, отсутствие регулярной воздушной связи с Ереваном препятствует развитию района и его промышленности, является одной из причин эмиграции населения.

На следующий день мы с Р. Минасяном вылетели в Кафан на самолете Ан-2. Несмотря на действительно сложный рельеф, я убедился, что при выполнении определенных дополнительных условий, летать сюда возможно.

Кафан ненамного сложнее некоторых чукотских аэродромов – «Билибино», «Пламенной», «Амгуэмы» и других, куда я летал на Ил-14 еще совсем недавно. Но, на мое предложение одному из летных начальников, ветерану армянской авиации, слетать в Кафан вместе на Ил-14, тот ответил, что «ему пока жить не надоело».

Это охладило мой первоначальный порыв, но все же, уже через неделю, я со своим экипажем вылетел туда на Ил-14, без этого ветерана, в качестве командира корабля, с рекогносцировочными целями.

Дело в том, что скорость полета Ил-14 при маневрировании в районе аэродрома – 250 км/час и на предпосадочной глиссаде – 220 км/час соответствовали самолету Як-40, на который уже был «взят прицел». Необходимо было убедиться в принципиальной возможности полетов в Кафан на Як-40.

В этих целях я планировал выполнить в Кафане три захода на посадку с уходом на «второй круг» последовательно с высоты 200, 100 и

50 м. Эти полеты показали, что крутизна глиссады снижения на посадку и набора высоты после взлета с обратным курсом здесь вполне приемлемы даже для неповоротливого Ил-14. Однако в 3-ем полете уход на «второй круг» с 50 м. оказался невозможен: у Ил-14 не хватало «мощи» для выхода из котловины, в которой находился аэродром. Пришлось садиться.

К этому времени на аэродром сбежался весь город. Несколько тысяч человек запрудили все вокруг и сразу кинулись к остановившемуся самолету.

Экипаж, вместе со мной, из пилотской кабины самолета вынесли на руках, как, наверное, выносили космонавтов.

На стихийном митинге я твердо пообещал, что сюда уже в будущем году будут летать более энерговооруженные и динамичные Як-40.

Р. А. Минасян, 1971

Но до этого придется принять ряд мер безопасности: городским властям необходимо устроить «ловушку» для самолетов в конце аэродрома, на случай их выкатывания после посадки, а АУГА – оснастить аэродром радионавигационными средствами.

Встреча 1-го Як-40 в Кафане, в день авиации СССР, 18.08.72

После митинга, моему экипажу устроили автомобильную экскурсию по району. Во время одной из остановок Р. Минасян предложил всем выйти и помочиться на лежащий у дороги черный каменный блок.

На мое возражение, что я в данный момент не испытываю такой потребности, Р. Минасян ответил, что под этим камнем лежит, предатель армянского народа, Васак (Аварайрская битва с персами в древности) и что эта процедура – святая традиция для местного населения.

Пришлось подчиниться. И испытать гордость за принадлежность такому уникальному народу: ведь, наверное, никто в мире не хранит таким образом память о своих предателях.

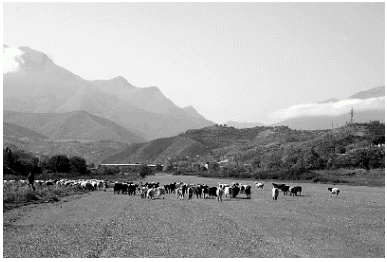
Тут же подумалось о сложных судьбах армян и их праве на уважение у других народов, хотя бы и по причине такой исторической памяти...

К весне 1972 г. все минимальные требования по радионавигационному обеспечению полетов и обустройству аэродрома были обеспечены,

вопросы согласования с МГА СССР порядка организации полетов в Кафан решены. После этого сюда прибыл первый Як-40 с летчиками-испытателями, которые в нескольких десятках полетов показали во всевозможных отказах авиатехники и ошибках экипажей, что сюда можно летать безопасно.

Таким образом, Кафан стал одним из первых аэропортов Армении для регулярных полетов Як-40. Вскоре здесь, непосредственно под траекторией снижения на посадку, на горе, в створе с аэродромом, были установлены диспетчерский радиолокатор и устроен КДП – командно-диспетчерский пункт со всем необходимым метеорологическим и другим оборудованием.

А в 1973 г. в Кафане была установлена и курсо-глиссадная система посадки. Причем, впервые в мире, по моему решению, ее курсовой маяк был установлен под углом к взлетно-посадочной полосе, в безопасном направлении, а глиссадный маяк стоял на стандартной позиции: самолеты снижались в долине по курсу и глиссаде и, при выходе из облаков, с определенной высоты доворачивали влево, на посадочный курс, продолжая сохранять глиссаду снижения. Это позволило понизить здесь метеорологический минимум и сделать полеты Як-40 в Кафан регулярными.



Аэродром «Кафан», 2013 г.

Вскоре количество рейсов в Кафан достигло 10-12, а в «футбольные» дни в Ереване, до 16 рейсов в день. За многие годы работы этого аэропорта здесь безаварийно выполнены десятки тысяч полетов, подтвердивших правильность всех принятых в свое время организационно-технических решений. А ведь Кафан, наряду с Ошем в Киргизии, считался одним из сложнейших аэропортов в СССР.

К сожалению, после 1990 г, вначале по объективным причинам: карабахская война и дефицит авиатоплива, а затем и по вине новых авиационных властей, аэропорт Кафан, как и все другие аэропорты местных воздушных линий Армении, прекратил работу и пришел в запустение…

После Кафана

Пример Кафана оказался заразительным: всем вдруг захотелось иметь такой же аэродром в своем районе. И отовсюду, от местных властей, стали поступать соответствующие предложения. Очередность их строительства по Армении, зачастую, зависела от «пробивных» возможностей руководителей районов. Но, в общем, удавалось и придерживаться принятой в самом начале стратегии: сначала Ленинакан, потом стратегически и экономически важный юго-восток Армении, курортные и туристические зоны, а затем и остальные пункты.

Мегри

Летом 1972 г. ко мне в кабинет вошел академик Армянской академии наук Алис Марджанян и передал мне просьбу Президента АН Виктора Амбарцумяна сделать доклад «Аэропорт в Мегри» на выездной сессии АН, которая состоится в Мегри через 2 дня.

Все мои возражения о том, что «там нет аэропорта» и что «даже вертолету, который вылетал в Мегри по санитарному заданию, пришлось там долго крутиться, пока он с трудом подобрал пятачок для посадки» – настолько в Мегри сложный, непригодный для авиации рельеф, не помогали. Ответом было лишь, что «…вот, у вас доклад, почти, уже готов, …вот так и скажете».

В. Бикетов (слева) и В. Коротынский – первые вертолетчики на Ми-8 в Армении

Надо признать, Мегри была единственная точка в Армении, где я к тому времени еще не побывал. Досадуя на себя за это, назавтра я вылетел туда на первом полученном к тому времени вертолете Ми-8 с бывшим своим подчиненным, товарищем по Чукотке и совместной учебе в институте, В. Бикетовым, имея полную заправку и дополнительный бак с горючим.

Весь день прошел в поисках с воздуха подходящего места с многочисленными посадками и прикидками.

Наконец созрело решение: аэродром можно построить только там, где он сейчас находится, но это потребует неприемлемого объема земляных работ и финансовых затрат.

Назавтра, на сессии АН Армении, доклад об этом был сделан, а через пару недель, к своему удивлению, я получил Постановление Правительства «Вопросы Мегринского района», где мне поручалось заняться и аэродромом в Мегри. Так в то время решались вопросы.

Перевал между Кафаном и Мегри

А еще через несколько дней, по предложению заместителя Председателя Правительства, светлой памяти Карлена Гамбаряна мы выехали в Мегри на автомобиле.

Здесь, на месте будущего аэропорта, К. Гамбарян собрал местное руководство района и Агаракского медно-молибденового комбината и организовал обсуждение проблем, связанных с реализацией решения.

Получив от главного маркшейдера комбината карты геодезической съемки местности, мы выехали обратно.

А еще через несколько дней, в том же составе, все снова собрались на том же месте. Руководство комбината получило от меня назад те же карты, где я, самолично, уже вычертил куда и как теперь им будет необходимо отсыпать пустую породу, вынимаемую из рудного месторождения, для подготовки площадки под аэродром. Опыт работы с такими картами я приобрел еще при работе с геологами, на Севере Чукотки.

Разговор шел среди «лунного пейзажа», не верилось, что все это получится.

Мегри. Здесь будет аэродром. Вид с вертолета.

Однако, эту идею поддержал и Министр цветной металлургии СССР Петр Ломако, который уменьшил плановую прибыль комбината на 1 млн. рублей в год для покрытия расходов на удлинение маршрутов езды гигантских самосвалов БелАЗ из карьера к местам отвала горной породы, и дело пошло.

За почти 15 лет здесь были выровнены горы и долины, под ложе будущего аэропорта отсыпаны более 35 млн. кубометров грунта. Мегри в этом смысле «чемпион мира». Ведь для строительства известного японского аэропорта «Нарита» было отсыпано «всего лишь» около 5 млн. кубометров.

Не дожидаясь конца земляных – вернее «каменных» – работ, на этой насыпи началось проектирование будущей ВПП, зданий и сооружений будущего аэропорта. А вскоре начались работы и по их строительству. В результате, в 1985 г. аэропорт Мегри был готов к приему самолетов.

Однако зарегистрировать аэродром в установленном порядке оказалось едва ли не сложнее его строительства: в свое время, руководство ПВО ЗакВО в Тбилиси отказало мне в визировании карты с нанесенным на нее генеральным планом будущего аэродрома. Время не ждало, и все 15 лет работы здесь шли без этой подписи. За это время в Тбилиси сменилось несколько поколений военных начальников, но все они от этой, ставшей уже злополучной, подписи отказывались.

Как только об этой проблеме зашел разговор на одном из очередных разборов в АУГА, в МГА пошла очередная «анонимка».

На ее «расследование» тут же прибыла комиссия МГА из 12 человек под председательством заместителя министра, генерала Н. Быкова и 7 членов коллегии МГА, в том числе начальники Глав. ПЭУ В. Соломатин, УОТиЗ Т. Темкина и другие.

На другой день после их прибытия мы с комиссией вылетели на Як-40 в Кафан, где нас поджидал Ми-8 Тофика Алавердяна. На этом вертолете все вылетели в направлении Мегри.

Уже через 10-15 минут полета, в районе Каджарана, вертолет оказался в сложном положении, зажатым со всех сторон высокими, уже заснеженными горами, а сверху – низкими осенними облаками. Я, хорошо знавший местность, сидя в носовом фонаре вертолета, помогал Т. Аллавердяну найти просвет между нижней кромкой сплошной облачности и хребтом, разделяющим Мегринский и Кафанский районы.

Т. Алавердян

Пройдя перевал через подходящий просвет, вертолет нырнул вниз, в направлении открывшегося глазам русла попутной речки, с вертикальной скоростью 10-15 м/сек и вскоре сел на площадке аэродрома Мегри.

Члены комиссии были под большим впечатлением от пережитых «воздушных приключений». Кое-кого укачало от «болтанки», но на способности критического отношения к строительству здесь аэродрома это не отразилось.

В критический момент я обратился к генералу Н. Быкову:

- «Товарищ генерал, в этом котловане – показав рукой на карьер Мегринского комбината – добывается 40% советского молибдена. А эта река – показал на Аракс – является границей СССР, от которого район изолирован горами, которые мы пролетели. Вам, как военному, наверное, лучше других понятно, как легко Мегри может быть отрезан от страны без этого аэродрома…»

Аэропорт Мегри, Google, 2009 г.

Выслушав этот и другие мои доводы об экономическом, социальном и оборонном значении аэродрома, все со мною согласились, и тема «анонимки» была исчерпана.

А еще, через несколько месяцев, при встрече в аэропорту «Звартноц» прибывающих в Ереван на очередной военный совет делегаций Грузии, Азербайджана и ЗакВО, с моей подачи, Первый секретарь ЦК КП Армении, К. С. Демирчян заставил командующего ПВО генерала Федерякова поставить и последнюю, недостающую подпись на карте согласований, расстеленной на капоте автомобиля, здесь же, на перроне аэродрома...

Горис

Летом 1973 г, Первый секретарь ЦК КП Армении Антон Кочинян согласился рассмотреть на месте предложение мое о переносе на новое место аэропорта Горис, поскольку его старая территория была мала и не позволяла аэропорту развиваться.

Аэровокзал «Горис» в 2013 г.

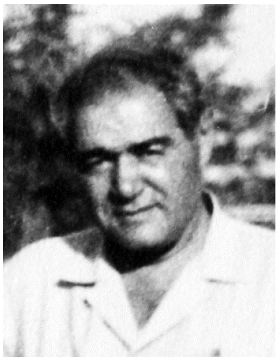
Мы с ним вылетели на место на самолете Ан-2, который пилотировал я сам. А. Кочинян находился при этом в кабине, между нами, пилотами, устроившись на металлической струбцине для стопорения рулей самолета во время стоянки.

После облета старой и новой территорий, имитации полетов по будущим траекториям для Як-40 и нескольких приземлений, ситуация стала предельно понятной.

Сразу после последней посадки, уже на месте будущего аэродрома, А. Кочинян отдал все необходимые распоряжения прибывшему руководству района, и в течение нескольких дней, все документы по новому землеотводу были готовы.

Таков был стиль работы А. Кочиняна, его доступность, простота общения и умение вникать в детали вызывали уважение.

Через месяц в Горисе специалистами «Армгоспроекта» во главе с Левоном Хачатряном начались проектно-изыскательские работы. В них участвовали и руководство управления и его служб, которые компенсировали проектировщикам слабое знание авиационной специфики.



Акоп Пилосян

После выбора ложа для строительства будущей ВПП (взлетно-посадочной полосы), я заметил в стороне группу местных стариков, которые что-то возбужденно обсуждали.

Мой заместитель по строительству и эксплуатации наземных сооружений, Акоп Багратович Пилосян, ветеран авиации и ветеран Второй мировой войны, объяснил в чем дело. Оказывается, старцев волновала судьба единственного дерева в поле зрения вокруг. Оно росло точно на оси будущей ВПП и попадало под нож бульдозера.

По преданию, под этим деревом отдыхал сам Давид Бек – герой армянского эпоса. И, якобы, под ним всегда прохладно.

Вскоре выяснилась и причина прохлады: наощупь почва под деревом оказалась необычайно холодной. Очевидно, под деревом, неглубоко, был холодный родник.

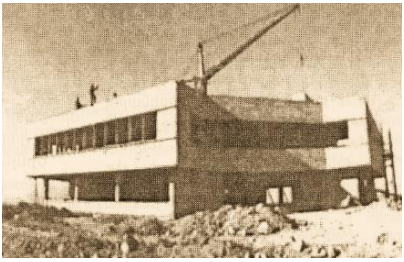
Я предложил Л. Хачатряну перенести ВПП в сторону и спасти дерево. Тот ответил, что если это станет известно, то «…нас могут и в тюрьму посадить», так как перенос ВПП в сторону приведет к увеличению объемов земляных работ и удорожанию проекта на 350 тыс. рублей.

- «Но если из нас троих с А. Б. Пилосяном никто этого не сделает, то это нарушение останется нашим секретом», – ответил я. К счастью, мы не проболтались и все обошлось, а это дерево – старый дуб – так и осталось украшением пейзажа и местом отдыха.

Вскоре здесь началось бурное строительство ВПП, аэровокзала и других сооружений аэропорта. Уже в 1977 г. сюда начали летать Як-40. Вскоре число ежедневных рейсов в Горис было доведено до 8.

Сисиан

Через год, в 1978 г., был принят на эксплуатацию, как и в Горисе, комплексно отстроенный на новом месте аэропорт Сисиан. Он имел много противников как в руководстве Армении, в том числе и Карена Демирчяна, к тому времени сменившего А. Кочиняна, так и в Госплане СССР.



Строительство АВК «Сисиан»

Для включения проекта в титульный список на строительство, пришлось ждать ухода в отпуск его главного недоброжелателя в Госплане СССР, заслуженного человека, ветерана Великой Отечественной войны, орденоносца, К., который каждый раз, завидев меня с Сисианскими бумагами, восклицал:

- «...опять ты заявился со своими «сиськами». хватит вам, в Армении, строить все новые и новые аэропорты!..»

Щорс Давтян

Но он имел и самого своего горячего болельщика в лице 1-го секретаря райкома КПСС Щорса Давтяна, который много сделал для аэропорта на всех этапах продвижения его проекта, строительства и ввода в эксплуатацию.

Аэропорты Гориса и Сисиана, которые разделяли всего лишь 28 км, служили резервом один другому, поскольку по многолетним наблюдениям никогда не бывали закрыты по метеоусловиям одновременно. Это было важ-

но, учитывая, что к местным достопримечательностям – Татев, «Чертов мост», горячие минеральные источники и другим, планировался большой поток туристов, в том числе и зарубежных.

Аэродром на новой территории имел открытые воздушные подходы с обоими курсами посадки. Сисиан, по погодным условиям, в отличие от Гориса, практически, круглый год был открыт и служил надежным запасным аэродромом для всех полетов в регионе.

В особенности, это пригодилось для обеспечения полетов во время карабахской войны. Тогда именно сюда «плюхнулся» подбитый азербайджанцами горящий ЯК-40 командира М. Андреасяна с пассажирами.

В 90-х годах он был передан в ведение вооруженных сил Армении, благодаря чему сохранился лучше других аэропортов.

Джермук

«Кто не видел в жизни мук, поезжайте все в Джермук», – эта поговорка была популярна среди отдыхающих Джермука до ввода в действие нового аэропорта и начала полетов сюда самолетов Як-40.

Как и Кафан, Джермук оказался «крепким орешком».

Главные проблемы его для авиации состояли в стесненности воздушных подходов и большой высоте (2070 м) над уровнем моря. Площадка, подобранная под ВПП, была на 700 м. короче требуемой для Як-40 на такой высоте. К тому же она имела большой геометрический уклон: ее северный конец был выше южного на 40 м.

1-й технический рейс в Джермук, июль 1976. Слева – журналист Роберт Меликсетян

Но именно этот уклон и помог в решении проблемы длины аэродрома – при посадке «на уклон» самолет быстро тормозился, а при разбеге для взлета «под уклон» – быстрее набирал нужную скорость.

Стесненность же воздушных подходов была компенсирована, как тогда говорили, «эквивалентными» мерами в Инструкции по производству полетов. После ее защиты в ГосНИИ ГА и МГА и окончания строительно-монтажных работ летом 1976 г. аэропорт Джермук вступил в действие.

Сюда выполнялось до 8-10 пассажирских рейсов в день на Як-40 с продолжительностью полета в один конец в 20-25 минут.

В те годы среди ученых шла оживленная дискуссия о происхождении нефти. Одни, традиционно, утверждали, что она имеет органическое происхождение и является продуктом гниения и брожения доисторической растительности, произраставшей некогда на нашей планете.

Но в 70-х годах появилась и новая теория о ее естественном, минеральном происхождении, в результате сложных химических реакций в глубинах земной коры. И эта новая теория опиралась, в том числе на обнаруженные в минеральной воде «Джермук» простейшие белки, чем объясняли ее чудодейственные лечебные свойства.

Аэровокзал «Джермук», 2013 г.

В связи с объявлением Джермука всесоюзной здравницей, Армянским управлением ГА было инициировано предложение о строительстве аэродрома на новом месте и под многоместные магистральные самолеты, способные связать Джермук с Москвой напрямую. В начале 1980-х гг. здесь были проведены соответствующие изыскания и подготовлен аван-проект.

Летом 1986 г. мы на вертолете с руководящими работниками Госплана СССР В. Бирюковым и Д. Зотовым и Госплана Армении М. Аллахвердяном, Г. Манасаряном и И. Бутаевым, а также Армянской железной дороги А. Кандиляном на борту, вылетели из Еревана в направлении Варденис – Джермук. Рассматривался проект прокладки железной дороги из Зода, на северо-восточном берегу Севана, до Джермука.

После приземления на предлагаемой для строительства нового аэропорта площадке, расположенной на холмистом плато выше и севернее города Джермук, его аван-проект был доложен мною на месте и получил предварительное одобрение.

Однако этим все и закончилось: после моего ухода в августе 1987 г. с поста начальника АУГА этим вопросом больше не занимались.

Ноемберян

То же самое случилось и с проектом строительства аэропорта под тяжелые грузовые самолеты Ил-76 в Ноемберяне. Здесь, после нашумевшей статьи писателя Зория Балаяна в общесоюзной Литературной газете «Персики на колесах», нами со специалистами управления – С. Азатяном, А. Геворкяном, Р. Бадаляном, С. Казаряном, М. Григоряном и другими, в 1986-87 г.г. были проведены проектно-изыскательские работы. Московским институтом «Аэропроект» выполнен аван-проект, получено согласие на соучастие в финансировании проекта со стороны МГА СССР, министерств Обороны и Сельского хозяйства СССР.

Население и местные власти связывали со строительством аэропорта все свои надежды на экономическое и социальное развитие района. Но из-за отсутствия к этому проекту интереса у нового руководства гражданской авиации, и этот проект продолжения не получил.

Варденис

Еще более печальной оказалась судьба аэропорта в Варденисе. В 1984 г. здесь уже были начаты работы по строительству новой асфальтобетонной ВПП под 120-местные самолеты Як-42. После достижения ее 50%-й готовности, в 1987 г, по тем же причинам все работы были прекращены. А ведь этот аэродром находится в уникальном по природно-климатическим условиям месте, со свободными воздушными подходами и здесь практически никогда не бывает нелетной погоды.

Остатки ВПП в Варденисе, 2009

Аэропорт в Варденисе предполагалось развить до уровня главного запасного для аэропортов Еревана и Гюмри. Предполагалось, также его использование и в качестве «всепогодного» запасного аэродрома для военно-воздушных сил, о будущем базировании которых в Армении я уже вел переговоры с командующим 34-й воздушной армией Закавказского военного округа СССР, генерал-полковником Григорием У. Дольниковым.

К. Демирчян, как-то, узнав о моих планах на аэродромы в Ноемберяне, Варденисе и Степанаване, по их использованию для будущего базирования в Армении боевой авиации, отругал меня в своем кабинете и в запальчивости спросил:

– «...Ти что, думишь, ми когда-то будем воевать с соседями?»

На что я ответил вопросом на вопрос:

– «...А Вы знаете, что будет через лет 50? Вопросы войны и мира – Ваша прерогатива, а мое дело правильно развивать сеть аэродромов в республике, в том числе и с учетом военных паритетов с соседями».

Камо. Ехекнадзор

Аэропорты Камо и Ехекнадзор в свое время интенсивно использовались для полетов самолетами Ан-2. В 1972 г., по типовым проектам, здесь были построены новые аэровокзалы, которые использовались до конца 1980-х гг. Секретари обоих райкомов КПСС очень хлопотали о строительстве там взлетно-посадочных полос под самолеты Як-40. Но и они также закрылись после 1987 г, так и не дождавшись новых ВПП.

Берд

В 1979 г состоялось открытие нового аэропорта Берд. Прежний аэродром – площадка длиной 600 м для Ан-2, своим северным концом упирался в забор – границу с Азербайджаном. Пришлось искать для будущей ВПП новое место и выбрать единственно возможный вариант – пойма реки Тавуш. Но здесь, в дополнение ко всему, было необходимо строить дамбу для отвода русла реки от территории аэродрома и предотвращения его затопления во время половодий. Это удорожало проект и усложняло строительство. К проектированию дамбы была привлечена специализированная организация.

Аэропорт Берд, Google, 2009

Аэровокзал, рассчитанный на обслуживание 50 пассажиров в час, и остальные здания и сооружения аэропорта были возведены на левом берегу реки. В итоге получился компактный аэропорт, рассчитанный для самолетов Як-40, а в перспективе, после незначительного удлинения ВПП – на пассажирские самолеты Як-42 и грузовые Ил-76. Сюда на Як-40 ежедневно выполнялось до 4-5 рейсов из Еревана.

Как и во всех других местах, открытие нового аэропорта превратилось в праздник для жителей всего района, на который мы вылетели с одним из секретарей ЦК КП Армении, представителями Правительства и группой журналистов. В аэропорту нас ожидало районное начальство и большой торжественный митинг жителей Берда, Айгепара, Тавуша и окружающих сел.

К нашему прилету погода в районе аэродрома испортилась, и все вокруг него затянулось низкой облачностью, из которой торчали лишь отдельные вершины окружающих гор. Торжество, к которому все готовились заранее, а с ним вместе и авторитет гражданской авиации оказались под угрозой. Я решил применить здесь свой чукотский опыт пробивания облачности с помощью радиовысотомера.

За штурвалами сидели, слева – командир корабля, а справа, в качестве проверяющего, Сергей Ваганович Хачатрян, командир нашего УТО.

Ориентируясь по макушкам гор, я определил примерное место расположения аэродрома, затем мы, с включенным высотомером, сделали 1-2 прохода вдоль, а затем поперек долины поймы реки Тавуш. По отклонениям стрелки высотомера, сверяясь с топографической картой, я отдавал команды на снижение с нужными курсами, пока мы не вынырнули из облаков точно над рекой, с посадочным курсом, продолжили снижение и сели в аэропорту...

Степанаван

В 1980 г был введен в действие аэропорт Степанаван. Как и Горис, для него была выбрана новая, перспективная на дальнейшее развитие территория, в обмен на прежнюю, едва пригодную лишь для самолетов Ан-2.

В 1982 г. здесь было пущено в эксплуатацию и новое здание аэровокзала. Официально аэропорт строился в расчете на создание в районе туристических баз и домов отдыха, здесь начинался популярный пеший маршрут до Тбилиси – «Грибоедовская тропа».

Открытие АВК в аэропорту Степанаван, 1982

Но негласно я готовил его для военных целей.

В то время уже проходили консультации с командованием ВВС Закавказского военного округа о будущем месте базирования в Армении боевой авиации. Степанаван подходил для этих целей, как нельзя лучше.

А пока сюда выполнялось 2 – 3 рейса в день на ЯК-40, здесь базировались и самолеты сельскохозяйственной авиации.

После моего ухода с поста начальника управления ГА, мои «преемники» демонтировали здесь все аэронавигационное оборудование, а в аэровокзале устроили свиноферму. В результате, во время аварийно-спасательных полетов, связанных с землетрясением 1988 г, аэропорт мог принимать самолеты только днем и при ясной видимости.

Вскоре та же участь постигла и остальные аэропорты местных воздушных линий. Часть из них еще использовалась во время войны за Карабах, но потом все полеты были прекращены, аэропорты пришли в запустение, а их работники пополнили ряды безработных.

Радионавигационное обеспечение проекта развития местных воздушных линий Армении

Радионавигационное обеспечение будущих полетов на местных воздушных линиях составляло важную часть проекта их развития. Рассматривались два варианта его реализации:

– Первым вариантом предусматривалось установка, на одной из командных высот, мощного радиолокатора (РЛС) для контроля полетов в воздушных зонах всех будущих аэропортов из одной точки. При этом

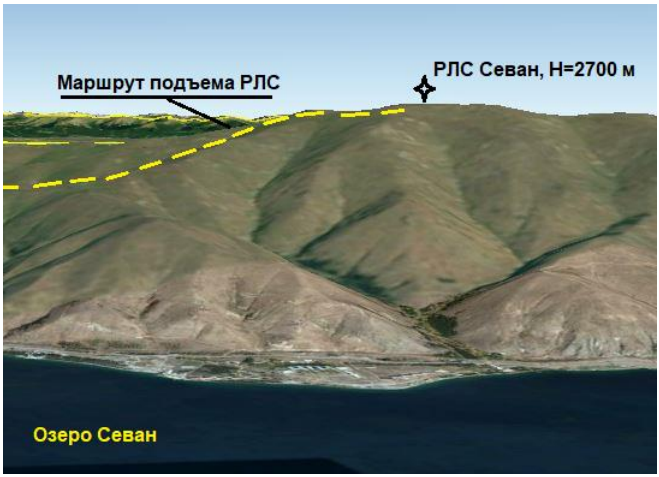
мы изучали также и опыт использования станций РЛС системы ПВО СССР, дислоцированных в Армении.

– Вторым вариантом была установка диспетчерских РЛС в каждом аэропорту, индивидуально.

В целях первого варианта, на одной из коллегий МГА, в которой участвовали и министры радио и электронной промышленности, я выступил с сообщением о наших проблемах и попросил изготовить для нас РЛС, чей волновод позволял бы ее эксплуатировать на высотах до 3000 м.

Наш заказ был принят, и мы принялись подбирать место для будущей позиции РЛС. Для этого я с группой специалистов: флаг-штурманом О. Аруцяном, моим замом А. Пилосяном, руководителем и инженерами службы ЭРТОС М. Григоряном, Г. Варданяном и еще несколькими специалистами, побывали на нескольких перспективных высокогорных точках.

Гору Арагац забраковали: ее 4 вершины «затеняли» одна другую.



Но вот мы забрались на самую высокую отметку Гегамского хребта, севернее Севана. Открылся потрясающий вид: вверху синее небо, внизу – синий Севан, а вокруг цветущая растительность и трава по пояс. И до вершины горы, отметкой 2640 м, рукой подать.

Акоп Багратович Пилосян вышел из автомобиля-вездехода и прослезился:

- «Вай, что за воздух, вай, что за запах, что за трава...».

На армянском это звучало, как поэзия:

- «Вай, эс инч oтha, вай, эс инч hotha, эс инч хота».

Мой водитель, Юра Тарвердян, захохотал:

- «Да ладно, Акоп Багратич, ты как голодная корова, увидел траву и заплакал!»... На армянском: – «Лав эли, Акоп Багратич, вонц вор совац ков линес, хот тессар у лацумес!»...

В свою очередь, развеселилась и вся наша экспедиция.

Решили: здесь будет базовый лагерь, откуда мы потащим наверх нашу РЛС.

Дня через 3, после нескольких походов вверх, на вершину, приключений в непогоду, тумане и сильном ветре, площадка для РЛС была готова.

РЛС привезли из Еревана на лафете – прицепе к гусеничному тягачу для стратегических ракет: РЛС была на тогдашней элементной базе, занимала целый домик – «Кунг» и весила несколько тонн.

И вот, началась финальная стадия. Мощный тягач с ревом тащит за собой вверх, под углом 35-40 градусов, лафет с нашей РЛС.

Мы сопровождаем этот поезд, кто на платформе прицепа, кто пешком…

Как, вдруг, у тягача заглох мотор. Он, с прицепом, остановился и, через несколько секунд, медленно, а потом все быстрее начал пятиться назад, вниз.

РЛС П-37

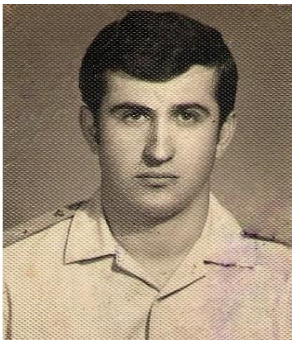
Дело в том, что, тормоза у тягача были воздушные и, при неработающем двигателе, они переставали действовать. А двигатель отказал, когда в него прекратилась подача топлива из переднего бака, а задний, из-за крутизны склона, оказался намного ниже двигателя и топливо оттуда не могло поступать…

В своем движении вниз, лафет начало разворачивать в сторону наибольшего уклона – вправо, к пропасти. А на лафете десятка полтора народу и РЛС, стоимостью более 1 млн. рублей! Я скомандовал, то есть, заорал:

- «Всем – на землю!»

Люди, в том числе и водитель тягача, начали спрыгивать вниз.

Но, через мгновение, после того, как весь наш «поезд» опустел, один из самых молодых, кто поднимался с нами в гору пешком, вдруг запрыгнул на вращающуюся назад гусеницу тягача, а с нее, в его кабину! Там он, не обращая внимание на наши крики, начал дергать все рычаги и, вдруг, поезд замер на месте!



Григорий Варданян

Несколько задних колес лафета – прицепа уже висели над пропастью...

Очевидно, он смог рычагом переключения коробки передач поставить тягач «на скорость»…

После этого народ бросился подставлять под колеса камни, чтобы закрепить успех.

Все ликовали! А о герое почти забыли!

Главным героем дня, сумевшим спасти не только тягач с прицепом и дорогой РЛС, но и наш деловой авторитет, оказался, тогда еще мальчишка, от которого никто подобного подвига не ожидал, Гриша Варданян, недавний выпускник Рижского ИИ ГА, инженер БЕРТОС.

Прошло много лет, но я до сих пор не могу забыть тот день и тот решительный, смелый поступок Григория Ервандовича Варданяна...

Еще пару дней ушло на монтаж и наладку самой РЛС с антеннами, дизель-генератором и всем остальным. Гриша и здесь отличился, поскольку с наладкой РЛС возникли проблемы, а он, несмотря на молодость, но с более свежими знаниями, в них разобрался.

Первый же пуск нашей «супер» РЛС показал ошеломляющие результаты: все воздушное движение, в радиусе 450 км., в том числе над Турцией и Азербайджаном, было видно четко и точно.

Смущало одно: как с этой точки увязать новую РЛС с действующей инфраструктурой средств УВД и как эксплуатировать все, связанное с ней «хозяйство», в суровых, на такой высоте, условиях зимы.

Арагац бы нам подошел, поскольку оттуда была прямая видимость аэропорта «Звартноц» и мы бы могли обойтись лишь одной линией радиорелейной связи и передачи данных. Но...

Других, перспективных для нашего проекта точек мы не нашли.

Позже, на Совете управления, было решено, каждый новый аэропорт, или аэропортовый «куст», оснащать РЛС и другими РТС отдельно.

Местные воздушные линии Армении к началу 1990-х годов

Всего в Армении, включая ереванский аэропорт "Эребуни", действовали 12 аэропортов МВЛ с взлетно-посадочными полосами с искусственным покрытием, а также несколько грунтовых аэродромов и посадочных площадок для легкой авиации. Общая численность самолетов Як-40 составляла 28 единиц.

Ежедневно на этих самолетах, в Степанакерт, Джермук, Горис, Берд, Сисиан и другие аэропорты выполнялось до 6-8 рейсов в каждый, а в Кафан до 12-16 рейсов. Объемы пассажирских авиаперевозок на МВЛ достигли 20-22% от общего объема авиаперевозок АУГА и превышали к 1990 году 1 млрд. пассажиро-километров. Но их доли в 40%, как в развитых европейских странах, США и Канаде, обладающими большими территориями, в Армении достичь не удалось.

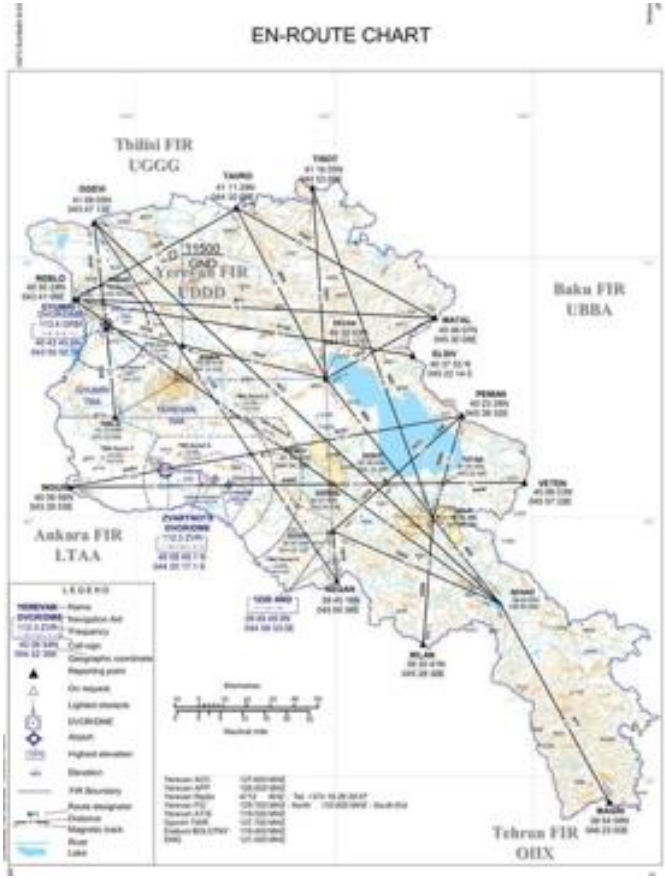
На Як-40 выполнялись также и рейсы на коротких магистральных авиалиниях, в радиусе до 1500 км: в Тбилиси, Сочи, Сухуми, Батуми, Краснодар, Мин. Воды, Саратов и т.д.

На Як-40 подрастали летные и технические кадры для «большой» авиации, большинство из которых начинали свой путь в авиации с легкомоторных АН-2.

Самолеты Ан-2, с появлением Як-40, были полностью сняты с пассажирских авиаперевозок. На них, для нужд сельского и лесного хозяйств Армении, выполнялись лишь авиационно-химические работы в объемах до 2 млн. га в год. Этих объемов, для подготовки необходимого количества молодых летчиков, имеющих по своему налету часов и классности, право переучиться на Як-40, было недостаточно. Поэтому, самолеты Ан-2 АУГА, свободные от работ на территории Армении, направлялись на работу также в Среднюю Азию, Нахичевань, Краснодарский и Ставропольский края, а также Север России.

Сразу после выхода Армении из СССР, объемы перевозок на местных авиалиниях стали сокращаться и через некоторое время прекратились полностью.

Самолеты Як-40, вертолеты и аэропорты Горис, Сисиан и Кафан сыграли огромную роль в победе во время Карабахской войны.



Друзья -
коллеги

Карлен Амаякович Гамбарян

С Карленом Амаяковичем меня свела судьба летом 1972 г., когда он работал еще заместителем Председателя Совета министров Армянской ССР.

Сразу после выхода знаменитого постановления Правительства по вопросам развития Мегринского района по его предложению мы выехали с ним в Мегри. Ехали мы в его служебном автомобиле, по дороге через Нахичеван. На протяжении всего пути он с болью рассказывал мне об историческом армянском прошлом этих мест. Обращал мое внимание на осквернённые и разрушенные памятники, хачкары, перевернутые вниз лицом и сложенные как ступени перед входом в дома проживающих там азербайджанцев.

Карлен Амаякович Гамбарян

Особенно меня поразило, во что был превращен старинный культурный армянский город Акулис, переименованный ими в «Айлис» …

Я был потрясен увиденным и услышанным. Не верилось, что находишься в современном СССР.

Казалось, мы попали в дремучую средневековую мусульманскую, страну, с женщинами в паранджах, похожими на пингвинов, муллами и муэдзинами. Во времени нас разделяли века, а в пространстве мы были соседями и нужно было думать, как нам сосуществовать в будущем.

А пока я решил срочно перенести отдельную, приводную радиостанцию (ОПРС), маркирующую входной и выходной для Юго-запада СССР воздушный коридор, находящийся на территории Нахичеванской АССР, в Ордубаде, на территорию Армянской ССР, в Мегри. Тогда этот перенос прошел незамеченным, но он означал и стратегически важный перенос всего воздушного коридора на территорию Армении, и вместе с тем и сбор всех доходов от пролетающих в нем воздушных судов на многие годы вперед…

За пару месяцев до этой поездки я побывал здесь на вертолете Ми-8 с моим северным товарищем, Володей Бикетовым, бывшим командиром вертолетной авиаэскадрильи в, подчиненном мне, 151 летном отряде. Полгода тому назад я пригласил его в Армению, имея в виду развитие у нас вертолетной авиации. За полный летный день, проведенный здесь в воздухе, я составил, для себя, ясное представление о том, что и как нужно проделать для будущего аэропорта в Мегри.

На другой день, здесь состоялось выездное заседание Президиума Академии наук Армении под председательством самого Виктора Амазасповича Амбарцумяна, на котором я выступил с соответствующими предложениями.

Собственно, именно эти предложения и попали в проект упомянутого постановления Правительства. И они же и были причиной нашей поездки сюда с Карленом Амаяковичем.

Армянский Акулис до погромов в начале XX века (слева) и мусульманский Ордубад

В Мегри нас встречало местное начальство: первый секретарь райкома, председатель райисполкома и директор Агаракского медно-молибденового комбината. К сожалению, их имена в моей памяти не сохранились. В свое время они присутствовали на выездном заседании Президиума Академии наук и уже были в курсе дел.

Карлен Амаякович рассказал о, воспринятых ими с энтузиазмом, планах строительства в Мегри аэропорта, и мы все вместе переехали на место, откуда просматривалась вся его будущая территория. По моей просьбе к нам был вызван и главный маркшейдер комбината с полным набором соответствующих карт. На них, я показал предлагаемое примерное расположение взлетно-посадочной полосы, прилегающих аэродромных поверхностей, перрона и аэровокзала. Вместе с маркшейдером мы сошлись на том, что подо все это предстоит отсыпать порядка 30-40 млн. кубических метров породы, извлекаемой из близлежащей горной выработки медно-молибденового концентрата.

Современный Акулис (Айлис)

Как выяснилось, годовая выработка пустой породы на комбинате, составляла 2-3 млн. кубометров и, если бы ее, с самого начала, отсыпали по плану, аэродром бы давно был готов. А теперь же придется отсыпать ее 15-20 лет.

После того, как руководство района выразило полное одобрение выбранной площадке, Карлен Амаякович, неожиданно, показал на меня и предложил им, с этого дня выполнять все мои задания по отсыпке будущего ложа для аэродрома. Я же забрал у маркшейдера с собой в Ереван все съемки и сечения местности и, дней через 10, представил районному начальству и Карлену Амаяковичу полный комплект необходимых чертежей с указанием маршрутов для проезда к местам отсыпки карьерных, большегрузных самосвалов БЕЛАЗ.

Отсыпка грунта для аэродрома в Мегри. 1979

Осенью того же 1972 г, по просьбе руководства района и комбината, Карлен Амаякович пригласил из Москвы Министра цветной металлургии СССР П. Ломако, в чьем ведении находился комбинат, и мы вместе с ним выехали в Мегри. Здесь, Министр ознакомился с ходом дел на будущем аэродроме и, учитывая возросшую длину маршрутов самосвалов от карьера до мест сваливания пустой породы, согласился с предложением Карлена Амаяковича увеличить статью расходов комбината на 1 млн. рублей в год.

В последствии, на протяжении всех 15 лет отсыпки грунта, проектирования аэродрома и аэровокзала, их строительства, обустройства летного поля и прилегающей территории, раз в 3-4 месяца, мы с Карленом Амаяковичем регулярно выезжали на стройку, решали возникающие проблемные вопросы и корректировали ход дел.

С 1974 г. Карлен Амаякович уже перешел на партийную работу в качестве секретаря ЦК КП Армении и продолжал курировать авиацию и мои дела с возросшими полномочиями. Кстати, по количеству засыпанного под платформу аэродрома грунта – 35 млн. куб. м. – Мегри оказался «чемпионом» мира. Под другой, крупнейший, по объему отсыпки грунта, аэродром Нарита в Японии, ушло «всего лишь» 6 млн. куб. м.

Карлен Амаякович помогал мне и в решении всех проблем по ходу проектирования, строительства и ввода в эксплуатацию и других новых аэропортов и аэровокзальных комплексов, таких как «Ленинакан», «Эребуни», «Джермук», «Звартноц» и других, создания треста «Армавиаремстрой» и освоения новой техники. Он встречал первый в Армении Ту-154 и первый Ил-86. Он же и участвовал в запуске одной из первых в СССР автоматизированных систем управления воздушным движением, АС УВД «Старт», в удлинении и усилении ВПП в «Звартноце» и «Ленинакане».

Карлен Амаякович иногда «разруливал» и щепетильные ситуации с некоторыми «руководящими товарищами» из партийной и советской верхушки. Некоторые из них ждали от меня не только результатов по работе, но и, чего греха таить, каких-то подношений, которые все больше входили в жизнь по мере приближения горбачевских времен и "демократических" перемен. Я категорически придерживался принципа «не брать и не давать». Он это знал и поддерживал меня, в этом, всегда. И его авторитета оказывалось достаточно, чтобы я мог работать относительно спокойно…

Но, однажды он занялся и «ремонтом» моих отношений с непосредственно подчиненным мне управляющим треста «Армавиаремстрой» Спартаком К.

Трест уже стал солидной организацией, в нем работало более 3000 человек, и он уже строил не только в Армении, но и за ее пределами и, даже, в Москве. Я стал замечать, что трест все чаще стал заниматься строительством дач для армянского "истеблишмента", в том числе, для высокопоставленных чинов КГБ, прокуратуры и других контрольных органов.

Я понимал, что таким образом, управляющий трестом, Спартак К, создает себе «крышу» в этих органах для неблаговидных дел. Но мои попытки поправить ситуацию были безрезультатны. Спартак К. все больше «отбивался от рук» и даже допускал прямое невыполнение своих обязательств. Я уже стал задумываться о его замене на более управляемого человека. Но Спартаку К. было трудно подобрать замену, и я надеялся найти решение проблем с ним, без «хирургического» вмешательства. И, главное, своей властью: одним из моих принципов было никогда не жаловаться на подчиненных...

Среди этих проблем мне неожиданно позвонил Карлен Амаякович и попросил зайти.

У него в кабинете я застал Спартака К. с низко опущенной головой и какого-то «пришибленного». Очевидно, продолжая «воспитательную» беседу, Карлен Амаякович, на армянском, уже при мне, выговаривал Спартаку К.:

… «Ты забыл, что это он – указывая на меня рукой – сделал тебя человеком? Да ты должен мыть ему ноги и потом пить эту воду!»

Таким я Карлена Амаяковича еще не видел. Мне даже стало жалко Спартака К. Красный и потный, он что-то невнятно бормотал в ответ, но было понятно, что он сделает выводы из этого разговора и исправится…

Были в истории наших отношений с Карленом Амаяковичем и трагикомичные случаи.

25 апреля 1986 г. выполнял на самолете Ту-154, с опозданием на 4-5 часов, обычный пассажирский рейс в Киев, где в то время училась в КИИ ГА моя младшая дочь Ася. Была пятница, и, как всегда, я вез ей гостинцы из Еревана. При подходе к третьему развороту схемы захода на посадку,

диспетчер дал нам указание, продолжить полет с курсом, обратным посадочному (358 градусов), чтобы дать возможность зайти на посадку и сесть, тихоходному, Ан-24. В принципе, это было нарушением действующего порядка, когда преимуществом должен пользоваться более скоростной самолет, но мы были вынуждены выполнять эту команду, ибо слово диспетчера – закон. Таким образом, диспетчер довел нас до самого Чернобыля, в то время, входного воздушного коридора для самолетов, прибывающих в Киев со стороны Москвы. В момент, когда нам, наконец, разрешили разворот влево на посадку, перед нами, под гладкой, слоисто-кучевой облачностью, над которой проходил наш полет, вдруг произошла яркая световая вспышка. Облачность начала озаряться снизу все более светлым сиянием и вспухать вверх. Мы поняли, что под ней, на земле, произошло что-то чрезвычайное…

Наутро, в субботу 26 апреля, меня разбудил телефон. Мне предлагали срочно прибыть к Карлену Амаяковичу. Прибыв, я застал у него председателя КГБ М. Юзбашяна, министра МВД А. Шагиняна, министра здравоохранения Э. Габриеляна, начальника управления железной дороги А. Кандиляна. Я понял, что за истекшую ночь, пока я летал, случилось что-то серьезное. Так и оказалось: с моим приходом, Карлен Амаякович достал из сейфа какой-то документ, из ЦК КПСС, с грифом «Совершенно секретно» и зачитал нам сообщение, что прошлой ночью, в 1 час 53 минуты, в Чернобыле, на 4-м блоке тамошней атомной электростанции произошел взрыв. Далее перечислялись его предварительные последствия и было расписано, какие мероприятия всем нам, присутствующим, следовало проделать, с целью недопущения распространения радиоактивного заражения.

В этом плане, многое из этого документа, напрямую касалось нашей гражданской авиации. Во-первых, мы летали в Киев и другие, потенциально опасные по радиоактивному заражению пункты. Во-вторых, к нам могли прибывать из этих же мест и самолеты других управлений гражданской авиации. Кроме того, в связи с тем, что в Армении была собственная АЭС, в специализированных ВУЗах СССР, “атомным” специальностям обучалось много армянской молодежи. Выпускники этих ВУЗов, зачастую, по тогдашним правилам, ехали работать не на родину, а распределялись туда, где были вакансии и попадали, в том числе, и на Чернобыльскую АЭС. Там к моменту аварии, вместе с членами семей, оказались несколько десятков, если не сотен, коренных жителей Армении. Многие из них, в большинстве уже зараженных радиацией, любыми путями, в том числе самолетами, пытались попасть домой, в Армению. Их необходимо было выявлять, изолировать и направлять на лечение.

Самолеты, их салоны, бытовое оборудование и отходы должны были дезактивироваться. Также и особые меры принимались к воде, авиатопливу и другим жидкостям из их баков…

После выступлений всех участников совещания, по сути вопросов затронутых этой шифровкой, и после моего сообщения, что все изложенное относится к компетенции и возможностям нашей службы по гражданской обороне, Карлен Амаякович предложил всем нам выехать в аэропорт «Звартноц», посмотреть все это на месте. Несмотря на субботу и неурочное время, вся служба и ее начальник, бывший фронтовик и боевой офицер, Павел Христофорович Гарибов, оказались на месте и высоте положения. Здесь случился казус, по поводу которого все, включая Карлена Амаяковича, много шутили и смеялись. Когда люди П. Гарибова стали проверять дозиметрами одежду присутствующих, дозиметр вдруг запищал над причинным местом брюк Карлена Амаяковича!

Однако эта внезапная проверка службы показала, что она в состоянии решать все требования документа ЦК КПСС, что и было ею продемонстрировано потом на практике, без единого замечания. Не зря она считалась лучшей во всей гражданской авиации СССР.

В связи с этой историей вспоминается и чрезвычайное происшествие на нашей АЭС в Мецаморе, едва не переросшее в свой, местный “Армянский чернобыль”.

Примерно, в июне 1986 г, наш Первый, К. С. Демирчян, в моем присутствии встречал в аэропорту Первого секретаря Ленинградского обкома КПСС, Ю. Соловьева, который выразил желание ознакомиться с необычной формой здания нашего “Звартноца”.

К. С. Демирчян пообещал ему, что завтра я буду его личным гидом в аэропорту, а сегодня у них день уже перегружен.

На другой день, с утра, мне позвонил Карлен Амаякович и предложил вместе с ним и Ю. Соловьевьевым проехать на нашу АЭС с тем, чтобы на обратном пути мы бы, все вместе, заехали в аэропорт для обещанной Ю. Соловьеву экскурсии. Мобильных телефонов в то время еще не было и, по-другому, нам было бы трудно согласовать ее время.

Все прошло по плану. Всем нам импонировало, что Ю. Соловьев высоко оценил наш «Звартноц», заявив, что теперь он понял, какую ошибку они совершили в своем “Пулково”.

Еще через день Карлен Амаякович, на нашей встрече, в своем стиле спросил у меня о впечатлениях от посещения Мецаморской АЭС. Мне не хотелось говорить неприятности, но он настоял. Тогда, я сказал, что имею три крупных замечания.

Первое. Мне не понравилось, что большинство работников персонала операционного зала, вместо того, чтобы сидеть перед центральным пультом управления АЭС, разгуливали по коридору, пили кофе в сторонке или курили. А ведь их работа сродни работе летного экипажа самолета, который находится в полете. «Вы можете себе представить, чтобы летчики, во время полета, разгуливали среди пассажиров?»“– спросил я.

Второе. Почти все они старые, седые и, на вид, нездоровые люди. Думаю, они должны, как и летчики, проходить ежедневный, ежеквартальный и ежегодный медицинский контроль.

Третье. Думаю, при проектировании АЭС, необходимо было консультироваться с авиаконструкторами. В самолетах, например, Ил-86, все коммуникации систем, нуждающиеся в дублировании, разнесены по левому и правому бортам. Те бы не допустили, чтобы основные и резервные кабели питания некоторых систем АЭС лежали в одном бетонном коробе: ведь при пожаре в этом коробе выйдут из строя оба кабеля, а это может привести к аварии на АЭС.

Все знают об известном правиле, что, если что-то может произойти, то оно произойдет обязательно, вопрос только в том, через какое время. Оно, через несколько месяцев, в очередной раз, подтвердилось в отношении высказанного мною третьего замечания, о необходимости разведения по месту прокладки основных и дублирующих коммуникаций и систем.

Случилось такое, что если бы не самоотверженный, даже героический поступок Феликса Хачатуровича Акопджаняна – тогдашнего начальника Главного управления «Армглавэнерго», мы бы могли иметь в Мецаморе второй «Чернобыль» …

Карлен Амаякович был для меня образцом армянина, гражданина и коммуниста.

С ним можно было говорить на любые темы, включая, стыдливо замалчиваемые, темы о растущей коррумпированности среди партийной номенклатуры и чиновничества, как угрозе самим основам безопасности государства. Ибо наличие коррупции, само по себе, свидетельство неправильной организации государства, когда оно не обеспечивает, должным образом гармонизацию отношений личности и общества, в том числе, и ее адекватное вознаграждение за вклад в материальное и культурное благосостояние общества.

Кроме того, коррупция сковывает инициативу и свободу выбора для управленцев на местах, ибо она заставляет их постоянно думать об «оптимизации» суммы взяток и выбирать не те решения, которые оптимальны для данной ситуации, а те, которые «дешевле». Зачастую, им приходится и вовсе отказываться от проектов, нужных государству…

Все это, в итоге, приводит к технологической и технической отсталости общества.

Важнейшим признаком, по которому можно судить об уровне коррумпированности, а в итоге, и об эффективности того или иного государства, является структура его управления.

Действующая в СССР административно-командная система показала себя идеальной для периода индустриализации, становления ее экономики и строительства вооруженных сил.

Благодаря ей СССР победил во 2-й мировой войне, первым вышел в космос и стал великой державой.

… Более полувека, вплоть до 60-х годов XX века, административно-командная система не допускала коррупции стать явлением в жизни государства и общества.

Но, уже тогда начала проявляться ее основная проблема: зависимость от личности единоначальника. Если, как тогда говорили, он «брал» (взятки), то начинали «брать» и остальные, сверху вниз, вплоть до того, крайнего, которому уже не у кого было «брать» …

Эта «система», постепенно, поразила весь партийный, хозяйственный и государственный механизм государства и, в итоге, была узаконена, так называемой, «демократической» революцией, с одновременным устранением коммунистической партии от руководства страной и распадом СССР.

Карлен Амаякович, в силу своего положения секретаря ЦК КП Армении и одного из руководителей страны, прямых разговоров на эти темы избегал. Однако, иногда, не сдержавшись, с горечью говоря о том или ином негативном событии в экономике, или общественной жизни страны, называл коррупцию и коррупционеров его главными виновниками. И, когда, в 1985 г, я представил ему проект переформатирования Армянского управления ГА в организацию, подобную гражданской авиации в развитых западных странах, с рыночной экономикой, он воспринял этот проект одобрительно и потом всячески его поддерживал.

Он поддержал меня и на памятном заседании бюро ЦК КП Армении, где предлагалось, за все мои «грехи» в Армении: строительство 13 аэропортов, в том числе и в Ленинакане, («если его не остановить, он асфальтирует всю Армению!»), исключить меня из КПСС. Тогда, Карлен Амаякович выступил и попросив учесть, что я 17 лет успешно руководил гражданской авиацией Республики, совершив в ней кадровую и техническую революцию, предложил воздержаться от такого сурового наказания. И его слово оказалось решающим.

А меня его слово спасло от безработицы: в те годы все командиры кораблей, начиная с Ту-154, должны были быть членами КПСС…

Михаил Григорьевич Аллахвердян

В делах развития нашей авиации, с большой заинтересованностью, участвовали многие, как тогда говорили, ответственные лица Правительства и Госплана Армянской ССР. Это были и Председатель Совета Министров Ф. Т. Саркисян, и его заместитель Г. А. Айрапетян, и Председатель Госплана Г. С. Сагоян, работники отделов транспорта и связи Совмина А. М. Аракелов и П. П. Зеленко, во главе с А. Г. Гамбаряном и Госплана И. А. Бутаев, во главе с Г.Г. Манасаряном.

Но на роли первого заместителя Председателя Госплана М. Г. Аллахвердяна здесь стоит остановиться отдельно.

Архитектор по образованию, он всегда имел собственное, интересное для меня, суждение обо всем, что у нас проектировалось и строилось. Но его знания и опыт по части «навигации» в лабиринтах тогдашних органов государственного управления и, особенно, Госплана СССР, для меня, были просто незаменимы.

Михаил Григорьевич Аллахвердян

…В период прохождения в Госплане проекта строительства в Ереване АВК «Звартноц», все вдруг «зависло» на подписи главного специалиста Колосова. С самого начала он заявил, что АВК «Звартноц» лишь «одна из пуговиц на костюме» и мы, вскоре, потребуем строительства второй ВПП (взлетно-посадочной полосы) и других объектов инфраструктуры аэропорта.

Мы с М. Г. Аллахвердяном были вынуждены несколько раз вылетать в Москву по разным надуманным Колосовым вопросам. С ВПП разобрались: я представил ему письменную справку, в которой показал, что, на то время, в «Звартноц» выполнялось 50-60 рейсов в сутки. Но, по действующим нормативам, эта ВПП могла бы принимать и выпускать по 15-18 самолетов в час! Однако Колосов тут же придумал для нас новый, «неразрешимый», по его мнению, вопрос. После его разрешения, он придумал новый…

И этот пинг-понг продолжался бы еще долго, если бы Михаил Григорьевич не понял в чем дело и не предложил мне, хоть один раз «проиграть» Колосову!

- «Вы все время выигрываете у него с «сухим счетом». Дайте же ему хоть раз доказать, что он не даром ест свой хлеб, проиграйте ему на новой теме», – предложил он.

При очередной встрече Колосов, вдруг, выдвинул новую «проблему»: топливопровод в аэропорт не сможет обеспечить керосином планируемый 3-х кратный рост его расхода на заправку самолетов. Я, было, приготовился опровергнуть и эту проблему, но тут Михаил Григорьевич наступил под столом на мою ногу… Я стукнул себя по лбу и сказал, что об этом еще не подумал. Колосов, нескрываемо, торжествовал…

В следующий наш приезд я сказал Колосову, что его прошлое замечание послужило поводом для перепроверки возможностей действующего трубопровода. Выяснилось, что он рассчитан на давление 8 атмосфер, а работает лишь под давлением в 2 атмосферы. Если же поднять это давление в 2 раза, то труба пропустит в 8 раз больше керосина, так как в математической формуле, которую я знал еще из учебников аэродинамики и показал Колосову, давление жидкости показано в 3-й степени…

– «Ну, вот это уже другое дело!» – удовлетворенно сказал Колосов и поставил свою подпись под листом согласования…

По делам «Звартноца», мы с Михаилом Григорьевичем летали в Париж, встречались в Москве с заместителем Министра гражданской авиации, Л. С. Свечниковым.

Леонид Степанович Свечников

Заместитель Министра по капитальному строительству, эксплуатации и ремонту наземного оборудования, Л. С. Свечников был одним из первых, с кем довелось мне общаться со дня своего назначения начальником Армянского УГА в 1971 г.

Леонид С. Свечников

Начать свой путь на посту начальника АУГА со знакомства и общения с ним, в первую очередь, настойчиво предложил мне Министр ГА Б. Бугаев, считая, что в Армении предстоит много работы для развития материально-технической базы гражданской авиации.

После знакомства с Леонидом Степановичем и последующих встреч с ним, именно из его кабинета я вынес больше всего знаний и литературы, необходимых для грамотной организации строительства, эксплуатации и капитального ремонта всего, что стоит на земле и обеспечивает полеты воздушных судов.

На протяжении всех лет, когда в Армении строились и обустраивались ее аэропорты и многочисленные объекты инфраструктуры авиации, Л. С. Свечников поддерживал меня, как выделением необходимых ресурсов, так и своим авторитетным словом.

Свою подпись под концептуальной схемой будущего аэровокзального комплекса для аэропорта «Звартноц» он поставил во время совещания с руководителями строительной сферы МГА после того, как я сообщил ему и присутствующим, что против проекта выступают многие известные авторитеты и, в том числе, директор института «Аэропроект».

- «...Привыкли строить свои «коробки» и дальше своего носа не смотреть», – сказал он и размашисто расписался красным карандашом в левом, верхнем углу «ватманского» листа с чертежами.

Эта подпись оказалась определяющей при окончательном принятии решения по «Звартноцу» министром Б. П. Бугаевым и в других инстанциях.

С руководством района и Л. С. Свечниковым в Горисе . 1975 г.

Он неоднократно бывал в Армении, которую любил. Радовался каждому новому аэропорту на местных воздушных линиях, следил за ходом работ на «Звартноце» и других объектах.

Л. С. Свечников возглавлял советскую часть Советско-французской комиссии по экономическому и техническому сотрудничеству в области авиации, в 1978 г. включил меня в ее состав. В работе этой комиссии, естественно я поучаствовал, в основном, как «гастролер», но зато получил возможность упрощенных поездок во Францию для выбора и закупок оборудования к будущему «Звартноцу», а также общения с авторами аэровокзального комплекса аэропорта им. Шарля де Голля...

Николай Алексеевич Кузнецов

Моя дружба с Николаем Алексеевичем Кузнецовым началась в год моего назначения на должность и продолжалась более 30 лет. Мы перезванивались по телефону вплоть до последних месяцев жизни Николая Алексеевича…

С разницей в несколько месяцев, практически одновременно, мы начали и завершили работу в должностях начальников Армянского и Казахского управлений ГА, регулярно встречались на коллегиях МГА и других общесоюзных мероприятиях. Министр Б. П. Бугаев всячески поддерживал «обмен опытом» между начальниками УГА с взаимными визитами друг к другу. Я побывал почти у всех, но с некоторыми из них у меня завязалась дружба и на семейном уровне.

В 1974 г., в начале лета, отдыхавший в Сочи, с супругой Антониной Дмитриевной, Н. Кузнецов, позвонил мне и предложил организовать нашу встречу в Ереване. На другой день, я лично вылетел за ними на Ту-134 в качестве командира корабля. Весь обратный полет Н. Кузнецов простоял в кабине пилотов, позади бортинженера.

Я решил продемонстрировать ему свою «фирменную» посадку, с перегрузкой g = 1, или даже меньше. Для этого снижение по глиссаде я выполнял на повышенных углах тангажа, и на высоте 5-7 м, при выравнивании самолета перед приземлением, начал «отдавать» штурвал вперед, с одновременным увеличением тяги двигателей, с таким расчетом, чтобы, с одной стороны, не дать самолету «провалиться», а с другой, чтобы снижение продолжалось по установленной глиссаде и касание ВПП (взлетно-посадочной полосы) произошло в процессе «вращения» самолета «вперед», с уменьшением вертикальной перегрузки до g = 0,7-09…

Николай А. Кузнецов с супругой Антониной Дмитриевной в Гегарде, Армения. 1974 г.

Момент касания самолетов ВПП, из-за полного отсутствия толчков, было невозможно определить и это вызвало искренний восторг Н. Кузнецова, опытного пилота.

Через некоторое время об этой посадке стало известно почти всем летчикам в аппарате МГА, в том числе и самому Б. П. Бугаеву. Как выяснилось через несколько лет, это обстоятельство не было забыто руководством МГА и при решении о доверии Армянскому УГА на эксплуатацию самолетов Ил-86…

В конце лета 1982 года, уже, мы с супругой, побывали с ответным визитом у Кузнецовых в Казахстане. Это была незабываемая поездка.

В Алма-Ате, пока женщины ходили и ездили по достопримечательностям, я знакомился с Казахским управлением ГА, коллегами Н. Кузнецова, опытом их совместной работы и стилем взаимоотношений, аэропортом и учебной базой, условиями труда и отдыха коллективов, организацией всех видов работ, выполняемых управлением и т. д.

Строжайшая дисциплина, основанная на ответственности каждого на своем участке работы, уважение к авторитету Н. Кузнецова, как со стороны подчиненных коллективов, так и со стороны руководства Республики, не говоря об МГА.

Порядок дома и в семье, уважение самого Н. Кузнецова к своей республике и ее народу и его культуре – вот главные впечатления от визита в Алма-Ату.

На 3-й день визита ему доложили, что к ним прибывает из Москвы с контрольными функциями Член коллегии МГА, Начальник Управления политико-воспитательной работы. Но Н. Кузнецов своих планов не поменял: «Встретьте его, обеспечьте его работу и скажите ему, что у меня в гостях начальник Армянского УГА и я занят...».

И в тот же день мы выехали в Киргизию на трех автомобилях. Дорога шла вдоль горного хребта Атбаш, который, постепенно понижаясь, будто бы тонул в недрах плоской степи… Путешествие завершилось в Чолпом-Ате, на берегу озера Иссык-Куль, где к компании присоединился начальник Киргизского управления А. Ершов со своими людьми.

Николай А. Кузнецов

Нас с супругой разместили на «даче №1», в которой когда-то останавливались Л. Троцкий и другие известные истории лица. Здесь же отдыхал в свое время и первый космонавт СССР, Юрий Гагарин.

На соседней даче оказался бывший редактор журнала «Вопросы философии», Ц. Степанян, который, после напоминания, вспомнил о письме, посланным ему мною много лет назад, еще 14-летним «философом», с вопросом:

– «Материален ли нуль?» …

– «Мы не знали, как ответить на этот, на первый взгляд, простой и наивный вопрос. Я и сейчас не имею на него ответа...», – говорил он.

После прогулки по тайге с тянь-шаньскими елями был устроен сабантуй с бешбармаком и другими местными яствами. На всем протяжении вечера Н. Кузнецов сидел в традиционной восточной позе, поджав под себя ноги, и свободно говорил с окружающими по-казахски, с соблюдением всех местных застольных традиций…

На другой день мне предоставили удовольствие слетать, в качестве командира самолета, за штурвалом Ан-2, из местного аэропорта «Чолпон – Ата» в Пржевальск, на дальний берег Иссык-Куля …

Все увиденное и услышанное в эти дни оставило у меня неизгладимые впечатления и вновь навеяло мысли о величии СССР и идей, на которых он был основан.

Вскоре, Н. Кузнецов подарил мне свою книгу воспоминаний и мыслей человека, родившегося и жившего в стране, пережившей голод и лишения, войну и разруху, человека, оставившего заметный след на земле, его вскормившей...

Н. Кузнецов (1922 – 2009) – Заслуженный пилот СССР (1971), дважды Герой Социалистического Труда (1973, 1979).

Он окончил Семипалатинскую военную школу авиамехаников (1942), Магнитогорскую учебную эскадрилью ГВФ (1943), Ульяновскую школу высшей летной подготовки ГФВ (1955). Многие годы возглавлял Казахское управление гражданской авиации (1971—1987).

Награжден 2 орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, медалями. Бронзовый бюст его установлен в совхозе «Путь Ленина» Нуринского района Карагандинской области.

Анатолий Трофимович Халин

Анатолий Трофимович Халин (1937-2008 гг.). Заслуженный пилот СССР. Отличник "Аэрофлота". Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями СССР и Монгольской Народной Республики. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище, Сасовское летное училище ГВФ, Ленинградское высшее авиационное училище ГВФ.

Рабочий путь в гражданской авиации он начал пилотом в Западно-Сибирском управлении ГВФ, затем возглавил Новосибирское авиапредприятие. Его налет составил 16 800 часов.

С 1974 по 1987 гг. А. Халин – начальник Красноярского управления гражданской авиации, где под его руководством были реконструированы и открыты десятки аэропортов, освоены полеты в акватории Северного Ледовитого океана. А. Халин первым посадил тяжелый самолет Ил-76 на дрейфующий лед, впервые организовал спасение воздушных судов, потерпевших аварию в Арктике.

Анатолий Т. Халин. 1984 г.

Мое знакомство с ним состоялось сразу после вступления А. Халина в должность начальника Красноярского УГА в 1974 г. Вскоре оно переросло в дружбу с обменом деловыми и неформальными визитами. Одна из его дочерей, как оказалось, была замужем за внуком, сосланного в 30-е годы в Красноярск, армянского католикоса Черекчяна, и А. Халин с супругой, Валентиной Ивановной, бывали в Ереване и по этой причине. Они присутствовали и на свадьбе моей старшей дочери Карины в октябре 1983 г.

До этого, летом 1983 г, мы с супругой побывали в гостях у А. Халина в Красноярском крае.

Поездка специализировалась на изучении и сравнении опыта организации полетов на местных авиалиниях в двух управлениях, в связи с чем побывали в обоих аэропортах Красноярска, Туруханске, Шушенском, Абакане, Кызыле и даже слетали на вертолете в Уш-Бельдир –

в верховья Енисея, куда в те годы вела только гужевая тропа.

Всюду кипела работа: обустраивались «столичные» аэропорты – «Емельяново», «Северный», закрытый в 1988 г, а затем и «Черемшанка» и десятки других, по всей территории края. Развивалась производственная и учебная база управления. А. Халин всюду лично вникал во все детали, общаясь со всеми от кого зависело дело, от первого секретаря крайкома партии до бульдозериста на стройплощадке...

С супругой А. Халина, Валентиной, Дивногорск, 1983.

«... Как говорил Анатолий Трофимович, то время само выталкивало на видное место азартных, творческих людей...», – писал в 2009 г. о А. Халине в газете «Красноярский рабочий» один из его сподвижников – Б. Пестряков, с кем доводилось общаться и мне.

Стиль работы А. Халина, что называется «на износ», был мне близок и понятен. Но этот стиль недопустимо зависел от недостатков первого лица в руководящей иерархии. В этом смысле, опыт работы Н. Кузнецова мне казался более организованным, зрелым и достойным подражания, хотя и с учетом личных качеств членов руководящей «команды» и накопленного ею коллективного опыта.

К сожалению, судьба Красноярского управления ГА, как и судьба Армянского управления ГА, после «революции» 1990 г. оказалась печальной, и А. Халин тяжело пережил схожие с моими чувства и мысли.

Вот, что писала местная газета «Красноярский рабочий» 30.04.2009 г.:

«...В последние годы жизни, Анатолий Халин с болью наблюдал за тем, что происходит с краевым "Аэрофлотом" – сначала дробление мощного предприятия на мелкие компании, потом непонятное соединение с другими регионами России, и повторял: "Какая гибель ждет нас!", – понимая, что новые власти все дальше уходили от задачи развития могучего Красноярского края, закрывая все, когда-то построенное Анатолием Трофимовичем, и ставя на первый план одну лишь личную выгоду. Когда же наконец наступит понимание, что без авиации Красноярскому краю не выжить?»

АРМЕНИЯ.
Авиация после 1971 г.
Продолжение

Новый вызов к Первому

В августе 1971 г, меня, внезапно, вызвали к Первому секретарю ЦК КП Армении А. Е. Кочиняну.

В его кабинете я застал и Генерального прокурора С. О. При мне он продолжил доклад Первому о «злоупотреблениях» при перевозках авиапассажиров на самолетах Ан-2 по местным авиалиниям.

В частности, он показал Первому несколько десятков авиабилетов, заполненных простым карандашом, которые использовались по нескольку раз для поездок в Джермук различными пассажирами. Перед каждым новым рейсом, в этих билетах стирались старые и вписывались фамилии новых пассажиров. Этот «конвейер» действовал по сговору между экипажем самолета Ан-2 и билетным кассиром аэропорта «Южный».

С. О. заявил, что собирается по этому поводу открыть уголовное дело.

В этом месте я обратился к А. Е. Кочиняну с вопросом:

– «Какое имеет право С. О. без моего ведома «совать свой нос в мой огород»? Причиной такого положения является крайняя материальная нужда, которую испытывают пилоты Ан-2.

Они, узнав об уголовном преследовании, могут пойти и на необдуманные действия, вплоть до угона самолета в Турцию!»

Затем я попросил все материалы, накопленные прокуратурой, передать мне для расследования и наведения порядка.

А. Е. Кочинян распорядился поступить именно таким образом.

В последующем я уволил билетного кассира, а пилотам «Ан-2-шникам» пообещал скорое переучивание на новую технику и выход из того карьерного и материального тупика, в котором они находились.

Заодно, с членами Совета управления, мы нашли возможность приподнять их доходы выплатами вознаграждений из фонда материального поощрения…

Самолеты Як-40 и летные кадры

После вызова к А. Е. Кочиняну поиски техники для полетов на МВЛ еще более активизировались.

Созвонившись с начальником Северокавказского управления ГА, Е. Замятиным, я вылетел в Ростов посмотреть, что представляют из себя самолеты Як-40, недавно появившиеся на коротких авиалиниях в нескольких управлениях ГА.

Там я имел подробный разговор с инструкторским экипажем Ростовского УТО. Посмотрел самолет на стоянке и даже слетал с ним «по кругу».

Самолет ростовчане хвалили, единственная проблема, на которую они жаловались, была его малая дальность полета и большой расход топлива. Самолет не мог без посадки долететь даже из Ростова в Минводы.

Приходилось им делать дополнительную посадку, на дозаправку, в Элисте. Но авиатопливо, в те годы, никто не считал: 1 тонна керосина стоила лишь 60 рублей. Кроме того я был уверен, что самолет в ближайшем будущем модернизируют, увеличив его заправку и взлетный вес, поскольку его энерговооруженность позволяла это сделать.

Як-40 у ангара, аэропорт Эребуни

Еще раз посоветовавшись с Е. Замятиным, назвавшим Як-40 «летающей партой» для подготовки пилотов на современную, реактивную технику.

Такого же мнения о Як-40 были и в других управлениях, где они уже летали, и я окончательно решил остановиться на Як-40.

3-х двигательные, 32-местные самолеты Як-40 начали поступать в АУГА уже с начала 1972 г.

На них заранее началось интенсивное переучивание летных экипажей и инженерно-технического персонала, выбранных с самолетов Ил-14 и Ан-24, а со временем, и Ан-2.

Началось долгожданное движение кадров нашего летного состава. тогда это движение называлось словом «струя». Это резко повысило интерес молодежи к летной работе, все хотели «попасть в струю», которая вместе с тем, подняла и дисциплину в авиаподразделениях.

Первым в Армении стал принимать самолеты Як-40 базовый аэропорт «Южный». Его территория, «за ненадобностью», еще в 1970 г, была передана под застройку властям г. Еревана.

МиГ-29 в ангаре аэропорта "Эребуни"

В 1971 г. мне удалось убедить руководство республики в ошибочности этого решения. Но, после того, как 1-й секретарь ЦК КП Армении А. Е. Кочинян поддержал наши планы, нам еще и удалось до начала зимы 1972 г демонтировать там старую, пришедшую в негодность, взлетно-посадочную полосу, из металлического настила и построить новую, асфальтобетонную ВПП. Она, после модернизации в 2004 г, служит до настоящего времени.

Кроме того, в «Южном», за счет средств капремонта, в короткие сроки были выстроены 2 длинных, 2-х этажных корпуса, на которые установили разборный металлический док и получили просторный ангар для технического обслуживания Як-40. В его боковых помещениях комфортно разместились все службы и лаборатории АТБ.

Этот ангар служит до настоящего времени, но уже для самолетов боевой авиации.

Комфортабельные и надежные самолеты Як-40 произвели революцию на местных и региональных воздушных линиях Армении, вытеснив устаревшие Ан-2, Ил-14 и Ан-24 не только с трасс внутри республики, но и с направлений на Сухуми, Батуми, Краснодар, Тбилиси, Саратов и других, с радиусом до 1500 км.

Взлет Як-40 в Джермуке

В начале 1972 г. в аэропорту «Южный»-«Эребуни», в составе 113 летного отряда, была создана первая авиационная эскадрилья (АЭ) самолетов Як-40, которую возглавил Рафаэль Патваканович Данилян, ветеран авиации, бывший военный летчик. За военную выправку, требовательность и справедливость, молодежь его уважала и называла «батей».

К сожалению, как и большинство ветеранов, пилотов боевой авиации, Р. П. Данилян не очень дружил с полетами по приборам и в сложных метеоусловиях,

21 декабря 1973 г. при заходе на посадку в «Южном», допустил аварию самолета Як-40, СССР-87629. В результате ее он получил травмы, не совместимые с летной работой и ушел на пенсию.

А мне пришлось обращаться к Министру Б. П. Бугаеву, с просьбой, чтобы Генеральная прокуратура СССР прекратила, возбужденное против Р. П. Даниляна дело…

Здесь летали молодые пилоты из расформированных эскадрилий самолетов Ан-24 и Ил-14 (от этих самолетов было решено отказаться), а также с самолетов Ан-2. Все они поступали в АЭ после переучивания в Ульяновской ШВЛП.

Работа с ними по воспитанию летной и технологической дисциплины начиналась «с нуля», с очищения от негативных «традиций» упрощенчества и нарушений летной дисциплины, установившихся ранее на самолетах Ил-14 и Ан-24.

Со временем, списочная численность самолетов Як-40 была доведена до 28 единиц, при этом, в конце 1980-х годов, реально летали 25 са-

молетов. Помимо пассажирских они, в конвертируемом варианте, использовались и для грузовых авиаперевозок. Кроме того, один из самолетов использовался в содружестве с Днепропетровским институтом для пусков метеорологических ракет по облачности с целью искусственного вызывания осадков над озером Севан.

Самолеты Як-40 позволили сделать пассажирские авиаперевозки на местных воздушных линиях (МВЛ) по-настоящему массовыми.

Параллельно готовилось строительство аэродромов для местных воздушных линий (МВЛ) и шла подготовка для работы на них кадров из местных жителей.

Всего в Армении, включая ереванский аэропорт "Эребуни", действовали 12 аэропортов МВЛ с взлетно-посадочными полосами с искусственным покрытием, а также несколько грунтовых аэродромов и посадочных площадок для легкой авиации.

Ежедневно на самолетах Як-40, в Степанакерт, Джермук, Горис, Берд, Сисиан и другие аэропорты выполнялось до 6-8 рейсов в каждый, а в Кафан до 12-16 рейсов.

Объемы пассажирских авиаперевозок на МВЛ достигли 20-22% от общего объема авиаперевозок АУГА. Однако их доли в 40%, как в развитых европейских странах, США и Канаде, к чему мы стремились, в Армении достичь не удалось.

На Як-40 выполнялись также и рейсы на коротких магистральных авиалиниях, в радиусе до 1500 км: в Тбилиси, Сочи, Сухуми, Батуми, Краснодар и т.д.

На Як-40 подрастали летные и технические кадры для «большой» авиации, большинство из которых начинали свой путь в авиации с легкомоторных АН-2.

Самолеты Ан-2 и кадры для «большой авиации»

Самолеты Ан-2, с появлением Як-40, были полностью сняты с пассажирских авиаперевозок. На них, для нужд сельского и лесного хозяйств Армении, выполнялись лишь авиационно-химические работы в объемах до 2 млн. га в год.

Применялись самолеты Ан-2 и для грузовых и почтовых перевозок, на которые ставили молодых командиров, чтобы они набрали необходимый для права перевозки пассажиров и авиационно-химических работ, налет часов и опыт.

Однако этих объемов, для подготовки необходимого количества молодых летчиков, имеющих по своему налету часов и классности право переучиться на Як-40, было недостаточно. Поэтому, самолеты Ан-2 АУГА, свободные от работ на территории Армении, направлялись на работу также в Казахстан, Узбекистан, Краснодарский и Ставропольский края.

Но и этих мер, для приема на работу в АУГА всех выпускников летных училищ, поступивших туда от Армении, было недостаточно. В связи

с этим, часть выпускников, после прибытия их в Армению, с их согласия и по договоренности с Управлением кадров МГА, направлялась на работу в северные и южно-азиатские районы СССР, до налета ими 1000 летных часов.

После этого, они возвращались в АУГА уже с правом повышения до 3-го класса пилота ГА и ввода в строй командиром самолета Ан-2, который, после определенного, самостоятельного налета часов на Ан-2, получал возможность переучивания на самолет Як-40.

А уже на более тяжелые, скоростные Ту-134, могли перейти только опытные, хорошо себя показавшие, командиры Як-40. Далее шел рост на сложную технику – самолеты 1-го класса Ту-154, с которых командиры кораблей, с самостоятельным налетом более 2000 часов, могли переучиться на 350-местный аэробус Ил-86 – «флагман Аэрофлота».

Так в Армянском управлении ГА действовал своеобразный кадровый конвейер продвижения нашего летного состава, который остановился в начале 1990-х.

Этот «конвейер» отсеивал лиц, непригодных служению авиации по их морально-психологическим или летным качествам, еще до того, как они переходили в «большую» авиацию.

Из года в год растущие объемы авиаперевозок стимулировали рост численности летного состава высокой квалификации. Это создало условия для его профессионального и карьерного роста и оздоровления морально-психологического климата в коллективах, как в «малой», так и в «большой» авиации.

Вертолеты Ми-8

С целью освоения и внедрения в эксплуатацию современных, мощных вертолетов Ми-8, в Армению были приглашены опытные пилоты-вертолетчики Владимир Бикетов и Владимир Коротынский, ранее работавшие на Чукотке под моим началом. С их помощью в Армении были подготовлены собственные кадры вертолетчиков. Среди первых – Тофик Алавердян, Степан Оганян, Юрий Гаспарян**,** Рафик Меграбян, М. Антонян и другие.

Вертолет Ми-8

И уже в 1972 г. в республике появились первые Ми-8, которые в скором времени оказались широко востребованными в народном хозяйстве. Они, впервые в СССР начали использоваться, в том числе, и на прокладке газопроводов сначала в Закавказье, а затем и в России – газопровод через Волгу, и на Украине – газопровод Помары-Ужгород. Эти же вертолеты использовались и для проектно-изыскательских работ для строительства в Армении новых водохранилищ, транспортных и иных коммуникаций, при выборе площадок для строительства аэродромов в Мегри, Берде и

других местах, для нужд сельского и лесного хозяйства, санитарной авиации, ГАИ и т.п.

Самолеты Ту-134

В 1971 и последующих годах в АУГА продолжалось поступление самолетов Ту-134. Их численность к 1980 г достигла 11 единиц. В Армении эти самолеты заняли вполне определенный, соответствующий их техническим характеристикам сегмент рынка авиаперевозок – короткие и средние по протяженности авиалинии с ненапряженными пассажирскими потоками – по направлениям в Сочи, Ростов, Мин. Воды, Симферополь, Харьков. Летали они и в Москву, Минск, Львов. Но в силу своих ограниченных возможностей по числу пассажирских мест – 76 кресел при общей грузоподъемности – 7,8 тонн, а также небольшой дальности беспосадочного полета – до 2000 км, эти самолеты могли взять на себя не более 15% объемов пассажирских авиаперевозок АУГА.

Самолет Ту-134

К тому же эффективной эксплуатации Ту-134 мешали ограничения по максимальному взлетному весу самолета, а значит и по коммерческой загрузке.

Тем не менее, Ту-134 полюбился летному составу за скорость и надежность, а пассажирам – за комфортабельность полета.

Однако для АУГА, он не мог быть основным самолетом, как например, для прибалтийских республик СССР. Армении, на смену Ил-18, был нужен современный, высокопроизводительный самолет.

И им стал Ту-154.

Наступление эры самолетов Ту-154

Самолет Ту-154

К 1976 г в гражданской авиации СССР назрела новая техническая революция: на смену среднемагистральным, газотурбинным самолетам первого поколения Ту-104 и Ил-18 приходили современные Ту-154 – 164-местные, 3-х двигательные самолеты второго поколения, с более высокими характеристиками по скорости и производительности полетов.

Аэропорт «Звартноц» к тому времени не был готов к приему Ту-154 по прочности ВПП, рулежных дорожек, перрона и наземной техники. Однако с помощью руководства Армении эти проблемы были успешно решены. Мало того правительство помогло АУГА и выделением из своих

фондов жилья и даже автомобилей в личное пользование авиаторов. Это было воспринято в МГА, как знак того, что в Армении не оставят без внимания никаких вопросов, мешающих поступлению на вооружение АУГА современной авиатехники и, в частности, самолетов Ту-154.

Сопротивление в Москве

Тем не менее, как считали многие в Москве, летный и инженерно-технический персонал АУГА к освоению такой сложной машины не был готов. В особенности, сомнения у руководства МГА вызывали уровень летной и технологической дисциплины в летной службе: у всех на памяти еще были тяжелые авиационные происшествия с самолетами Ил-18 в конце 60-х и начале 70-х годов, а также случаи опасных предпосылок к летным происшествиям, которые происходили здесь еще относительно недавно. В то время, вместо обтекаемого термина «человеческий фактор», употребляли более простые выражения – «по вине летного состава». И это касалось всех, известных на весь СССР инцидентов с армянскими самолетами.

Даже в случае с пожаром и отказом 3-х двигателей из 4-х на самолете Ил-18, благополучно посаженном в Симферополе, когда экипаж самолета был прославлен на всю страну и награжден, впоследствии выяснилось, что в пожаре на двигателях был повинен опять же экипаж.

А почти состоявшееся падение Ил-18 на жилые дома в Ростове? Экипаж грубо нарушил технологию подготовки к взлету, не выполнил проверку самолета по контрольной карте и начал взлет с застопоренными рулями управления. Он не закончился тяжелой авиакатастрофой только благодаря хладнокровию и профессионализму второго пилота Александра Паракшиева, сумевшего расстопорить рули неуправляемого самолета уже почти в воздухе и перевести самолет в набор высоты, за считанные метры и доли секунды, до столкновения с многоэтажными жилыми зданиями на границе аэродрома.

А катастрофа Ту-134 в 1973 г. в Аммане? Она тоже произошла из-за ошибки экипажа в определении отказа авиадвигателя и решения прервать взлет, тогда как двигатели работали исправно. После этого, из-за несогласованных действий пилотов по остановке самолета, он выкатился с ВПП и врезался в жилой дом за пределами аэродрома.

В перечисленных и других авиационных происшествиях, и опасных предпосылках к ним ясно прослеживалось одно: слабая профессиональная подготовка летного состава и низкая технологическая дисциплина при выполнении членами экипажей своих обязанностей во время подготовки к полетам и при их выполнении. Так, в 1971 г. один из кандидатов на ввод в строй в качестве командира корабля Ил-18, на собеседовании, в ответ на вопрос, связанный с пониманием аэродинамического фокуса самолета, ответил, что «у Ил-18 нет фокусов».

Далее выяснилось, что он не знает даже простых правил арифметики, записав ½ + ½ = 2/4. Естественно, он был не только отстранен от ввода в строй, но и от полетов в качестве второго пилота.

У нас многое делалось на этом направлении. Был значительно усилен контроль выполнения каждого полета за счет анализа носителей полетной информации («черных ящиков»). Я произвел и кадровые изменения, начав со своего заместителя по организации летной работы. В летных подразделениях стало больше внимания уделяться технической учебе и проверке знаний аэродинамики, конструкции самолетов, двигателей и правил их эксплуатации.

Как результат, общие показатели безопасности полетов АУГА постепенно росли.

Но воронежская катастрофа нашего Ил-18 6 марта 1976 г, которую комиссия по расследованию, вернее ее Мин-авиапромовская часть, пыталась отнести на вину экипажа, чуть было снова не откинула авторитет нашей летной службы на неприемлемый уровень.

Наоборот, когда нам удалось точно разобраться в ее причинах и вскрыть недостатки электрической схемы питания авиагоризонтов на Ил-18, которые прежде оставались неизвестными ни конструкторам, ни эксплуатационным предприятиям, авторитет нашей летной и инженерно-технической служб поднялась на новый, высокий уровень.

И именно наша версия причин катастрофы подтвердилась в результате ее расследования, была признана всей комиссией окончательной и зафиксирована в итоговом акте. Теперь в МГА причин «по недоверию» на пути освоения самолетов Ту-154 не осталось.

С освоением Ту-154 я связывал не только спасение своего управления, но и возможность с первого дня начать подготовку летчиков с «чистого листа», в соответствии со своими представлениями и требованиями, в том числе и к самому себе.

Романтика летной работы и безопасность полетов

С первого дня своей летной карьеры я следовал романтической мечте о полетах «все выше, все быстрее и все дальше», на все более совершенных и сложных самолетах... Одной из идей переезда с Севера «на материк» – как выражались на Чукотке, была идея скорого переучивания на современную технику. К тому времени, к концу 1970-х годов, я «застрял» на Ан-2 – с 1958 года и Ил-14 – с 1963 года, но Ан-24 и Ан-12, которые к тому времени появились в родном мне, Магаданском управлении ГА, меня не прельщали: они были винтовыми. Моей мечтой стали турбореактивные Ту-134. Их освоение и стало одним из предусловий при моем переводе в Армению.

В мае 1972 г. я, после самостоятельного изучения самолета Ту-134 и с согласия Б. П. Бугаева, прибыл в Ульяновскую школу высшей летной подготовки (ШВЛП) ко дню сдачи экзаменов слушателями очередного курса, среди которых были и несколько человек из Армении. Я первым вытянул свой экзаменационный билет и, минут через 20-25, вышел из учебного класса со сданным экзаменом. Остальные слушатели все это время, частью, работали над своими билетами, частью, ждали своей очереди в коридоре. Но, минут через 30-40, после меня все они весело вышли, с заполненными «зачетками» об успешно сданном экзамене. Как выяснилось, экзамены за них «сдавали бутылки», числом, равным числу экзаменующихся....

Учебный корпус Ульяновской ШВЛП

Я был потрясен: после моего последнего, в 1963 г, полугодового переучивания на Ил-14 многое здесь изменилось. И главное: ШВЛП нельзя доверять. Я решил, во всех последующих процессах освоения новой техники принимать личное участие и лично контролировать полноту и качество обучения, его конечные результаты, а заодно и способности своих подчиненных.

Освоение самолетов Ту-154

В мае 1976 г мой экипаж, с инструкторским экипажем В. Самаркина из Ульяновской ШВЛП (школы высшей летной подготовки), приняли на Куйбышевском (ныне Самарском) авиазаводе первый самолет Ту-154 с бортовым номером 85200 и перегнали его в Ереван. С утра следующего дня на этом самолете началось выполнение регулярных рейсов в Домодедово.

С первого же полета, сразу после перегонки самолета в Ереван, В. Самаркин доверил пилотирование самолета мне и М. Галояну (второй пилот).

Сам он находился в кабине, на предпосадочной прямой, ограничивался подсказками с заднего, лоцманского сиденья типа:

- «Не уберите газ раньше времени!» – то есть до приземления ...

Через 30 летных часов, вся моя программа «ввода в строй» на Ту-154 завершилась, и я приступил ко вводу в строй Михаила Галояна – командира авиаэскадрильи, за которым пошли командир летного отряда Георгий Сагателян, командир УТО Владимир Гюмушян и другие лица командно-летного состава. А те, в свою очередь, продолжили ввод в строй остальной летный состав.

Таким образом, в АУГА внедрялась единая методика выполнения полетов, достигались высокая технологическая дисциплина и грамотная

летная эксплуатация авиатехники. То есть именно то, чего не хватало при эксплуатации самолетов Ил-18.

В дальнейшем, та же схема подготовки летного состава повторилась при освоении, в числе первых в МГА СССР, полетов по метеорологическому минимуму II категории ICAO на поступающих в АУГА самолетах Ту-154Б-2. Первые летные тренировки своих экипажей к этому допуску я проводил сначала в аэропорту Минеральных Вод, а затем, после его сертификации, в «Звартноце».

Ту-154 был первым советским самолетом с АВСУ-154 – автоматической бортовой системой управления, С одной стороны АБСУ было благом, но с другой, требовала отдельного внимания и понимания принципов ее работы. Летному составу с Ил-18 трудно было понимать все это, и время от времени у нас происходили неприятности, которые, при неблагоприятном развитии, могли привести к авиационному происшествию. Почти все разборы полетов у нас так или иначе касались АБСУ.

Самолет Ту-154Б № 85200

Работа АБСУ и других систем сопровождалась сигнализацией большого количеств световых табло. Чтобы исключить путаницу, мы разработали специальный методический материал, позволяющий быстро открывать его на нужной странице, где указывалось значение этого табло, что и как нужно делать при его загорании. Это пособие потом было издано по всему Аэрофлоту.

А. А. Туполев

Вообще с эргономикой на Ту-154, в особенности первых серий, были большие недоработки. Летом 1976 г. Министр Б. П. Бугаев собрал большую летно-техническую конференцию, в которой вместе с летчиками, летающими на этом самолете, участвовали представители КБ во главе с самим Алексеем Андреевичем Туполевым. Конференция проходила очень бурно. Все выступающие говорили о большом количестве недостатков и просчетов в конструкции самолета и его систем и отдельно о неудовлетворительной эргономике кабины пилотов. А. Н. Туполев в своем выступлении говорил о нескольких сотнях доработок, которые были проделаны на самолете, после его выхода на эксплуатацию. Это вызвало возмущение всего зала:

- «Выполнили бы свои доработки, а потом дали самолет нам на эксплуатацию! ... Вы на нас проводите свои испытания!»

В своем выступлении Б. П. Бугаев поддержал их и обвинил А. А. Туполева в зазнайстве.

Мы как-то подсчитали, сколько нужно проделать экипажу действий по управлению самолетом и его системами за один полет «по кругу», с заходом на посадку в ручном режиме, по курсоглиссадной системе. Получилась цифра 1500 на всех 4-х членов экипажа.

Безопасность полетов на этом самолете стала для нас, на многие годы, основной головной болью, предметом разборов, тренировок и учебы. То и дело приходила информация об авиационных происшествиях, где МГА требовало принять те или иные меры профилактики. Да мы и сами, по расшифровкам МСРП, «черных ящиков» своих самолетов, не имели права «дремать».

Показательная катастрофа с самолетом Ту-154Б-2 Красноярского управления ГА произошла 23 декабря 1984 г. под Красноярском. При пересечении высоты 2040 м, в наборе, на скорости 480 км/час в экипаже все услышали громкий хлопок (зафиксирован речевым самописцем). Это разрушился диск первой ступени компрессора низкого давления двигателя № 3 (правый), обороты которого резко упали.

Обломки диска серьезно повредили двигатель, а также разрушили коллектор пожарной системы, разорвали противопожарную перегородку и разрубили электрические провода и топливопроводы. В результате, от полученных повреждений в правом двигателя возник пожар, из-за чего автоматически сработала первая очередь пожаротушения.

При этом, на пульте бортинженера одновременно сработало 11 (!) табло неисправности двигателей, что затруднило распознавание дефекта.

Бортинженер доложил командиру о вибрации двигателя № 2 (средний), при этом еще и сработало табло «Пожар». Командир не мог в этот момент знать, какой именно из трех двигателей горит, поэтому решил, что это случилось в двигателе № 2 и дал команду отключить его. Бортинженер уменьшил режим данного двигателя до малого газа, а затем выключил его краном «Останов».

Спустя 12 секунд с момента разрушения двигателя, бортинженер определил ошибку и доложил, что двигатель № 2 был выключен ошибочно, в связи с чем будет проведен его запуск. Тогда чтобы уменьшить приборную скорость, командир дал указание перевести левый (1) и правый (3) двигатели на малый газ. Но тут бортинженер обнаружил, что правый двигатель не работает и доложил командиру, что ошибочно его выключил. Фактически бортинженер еще не осознавал, в каком режиме работает данный двигатель. В течение следующих 10 секунд командир уточнял у бортинженера состояние и работоспособность двигателей, после чего было определено, что левый двигатель (№ 1) работает, средний (№ 2) – выключен.

Эта неразбериха закончилась тем, что пожар перекинулся в технический отсек, в район среднего двигателя. Здесь пожар разрушил изоляцию проводов и закоротил электрогидравлические краны на цепь напряжением 27 В, тем самым выключив их. Из-за этого все гидросистемы отключились и полностью отказали системы управления самолетом…

В 1974 г. я в составе делегации Аэрофлота побывал в США. В Нью Йорке мы посетили ЛТЦ, летно-технический центр авиакомпании «Pan American». Так случилось, что при переезде туда из Вашингтона, наша делегация разбилась на 2 части. В той части делегации, в которой был я, пилотов, кроме меня не было.

Увидев полно-пилотажный тренажер Боинга 747, на подвижной платформе, все наши пришли в возбуждение и стали требовать у персонала тренажера, чтобы мне дали возможность на нем полетать. Американцы долго сопротивлялись, мол одному пилоту, без остального экипажа, да еще на незнакомой технике, это не под силу.

Полно-пилотажный тренажер В-747 на подвижной платформе

Кончилось тем, что я оказался на левом сиденье тренажера, а остальной народ, в основном журналисты, заполнил его кабину полностью и стал требовать, чтобы я немедленно полетел.

Но это было невозможно, мне было нужно время разобраться в оборудовании, приборах, расположении органов управления закрылками, шасси…

Наконец, минут через 10-15, я научился находить их с закрытыми глазами.

Кабина тренажера В-747-200

Все 4 двигателя самолета работали на оборотах 61-62%.

Но чтобы стронуться с места, нужно было снять «самолет» с тормозов. Я перепробовал все, известные мне способы, но ничего не получалось. И тут я обнаружил на центральном пульте, слева, один тумблер, которого я пока не касался. Он и оказался выключателем стояночного торможения. Позже на этом же месте стоял выключатель стояночного тормоза Ил-86. Как только я его отключил, «самолет» стронулся с места, и я, впервые

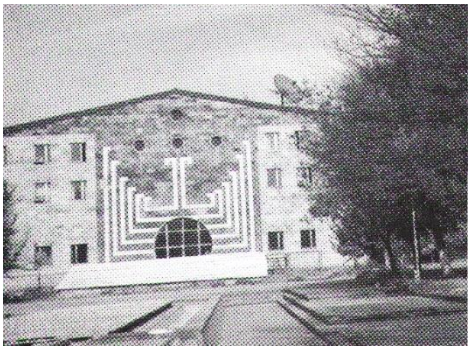
подняв голову, увидел перрон, полный жизни и автомобиль с подъемным кузовом, прямо под носом. Чтобы с ним не столкнуться, я резко нажал на тормоза. При этом весь народ в кабине полетел вперед…

…Внизу, в голубой дымке. был шикарный вид на Лонг Айленд и все прибрежные города. Заметив в стороне небольшое кучевое облако, я решил пролететь сквозь него. В нем нас изрядно тряхнуло, и я понял, что на этом тренажере обеспечивается полная иллюзия полета.

Все скорости в полете я выдерживал, как на Ту-154, в уме, быстро переводя мили и узлы в километры в час. К моменту входа в глиссаду я уже был мокрым от пота, после выпуска шасси и закрылков, пот бежал по моей спине ручьем. Однако к полному восторгу всех, кто был в кабине и удивлению американцев, я сел вполне даже достойно и, зарулив, на стоянку выключил двигатели.

Мы снова оказались среди хозяев тренажера.

Они рассказали, что все переучивание на В-747 в США они проводят на таких тренажерах и, лишь в конце программы, дают пилоту один ознакомительный полет на «живом» самолете, чтобы тот убедился в идентичности самолета и тренажера…



Летно-методический комплекс в аэропорту «Звартноц»

С их разрешения, я перерисовал корпус, в котором стояли наш и другие тренажеры. По приезде в Ереван Рудольф Хачатрян, начальник ПИГ – проектно-изыскательской группы АУГА, на основании моих «картинок»-чертежей и фотографий, сделал проект здания ЛМК – летно-методического комплекса, в котором многие годы кипела жизнь. Здесь размещался 279 летный отряд, здесь же проводилась учеба и тренировки наших летных экипажей. Можно сказать, что здесь закладывались основы безопасности полетов на Ту-154 и Ту-134, чьи тренажеры были там установлены.

Подвиг летного экипажа Ту-154

Зато 11 мая 1985 г., через полгода после Красноярской авиакатастрофы, весь командно-летный состав АУГА, пилоты-инструкторы тренажеров и преподаватели УТО, получили урок и возможность оценить результаты своих трудов.

В этот день, экипаж самолета Ту-154, АУГА в составе:

Мелконян Рафаэль Гургенович – командир корабля;

Багдасарян Петрос Гургенович – проверяющий;

Габриэлян Вазген Арутюнович – бортинженер;
Мирзоян Гагик Вазгенович, – второй пилот;
Григорян Ашот Суренович – штурман;
выполняли рейс с пассажирами на Москву.

В салоне, с пассажирами работала бригада бортпроводников в составе:

Григорян Асмик Асатуровна;
Щелканова Ольга Константиновна и
Петросян Согомон Амбарцумович.

После взлета у них полностью, один к одному, повторилось история с Красноярским Ту-154, но только в более сложной ситуации: во время отрыва от ВПП, без запасов высоты и скорости, которые были у красноярцев, с выпущенными шасси и закрылками.

Действуя хладнокровно и четко, наш экипаж правильно распознал отказавший двигатель, выключил его и потушил пожар. Далее пошла уборка шасси и механизации крыла, разгон скорости, набор высоты, и заход на посадку и посадка с двумя работающими двигателями…

Все это время мы на земле были под огромным напряжением. Но пассажирам было хуже. Они слышали взрыв в хвосте, перепугались, но бортпроводникам удалось удержать ситуацию в салонах самолета под контролем.

Весь экипаж, в полном составе, были представлены к государственным наградам СССР.

Награждение состоялось через 20 дней, 31 мая 1985 г.

Награждение экипажа Р. Мелконяна, П. Багдасаряна в Верховном Совете Армянской ССР. В центре – Председатель ВС Б. Е. Саркисов

Командиру корабля Мелконяну Р. Г. и проверяющему Багдасаряну П. Г. Председателем Верховного Совета Армении Саркисовым Бабкеном Есаевичем, были вручены ордена «Трудового Красного Знамени», бортинженеру Габриэляну В. А. орден «Дружбы народов», второму пилоту Мирзояну Г. В. и штурману Григоряну А. С. – ордена «Знак почета».

Р. Г.Мелконян и В. Е. Сркисов

Все члены бригады бортпроводников получили медали «За трудовое отличие».

Со временем я понял, что абстрактную «безопасность полетов» нужно создавать так же, как и любой, ценный материальный объект, настойчиво и целенаправленно, с затратами сил, времени и энергии…

В эту работу входили аэродромные и рейсовые тренировки, техническая учеба, разборы полетов с анализом их расшифровок, личные беседы с экипажами, которым я выделил один день в неделю…

В итоге, за все годы его эксплуатации, по вине наших летчиков, мы не потеряли ни одного Ту-154.

Но 24 сентября 1988 г. при посадке в Алеппо самолет с бортовым № 85479, вследствие сильного сдвига ветра, совершил грубую посадку и разломился на две части.

По материалам расследования, самолету при загрузке в Ереване имущества театра была создана запредельная передняя центровка, 13% САХ (Средняя аэродинамическая хорда), при предельно допустимой 19%. В результате полный, эффективный (механический плюс аэродинамический) посадочный вес самолета, составлял 102 т, при допустимом 78 т.

До высоты 30 м самолет снижался нормально, но попав в сильнейший сдвиг ветра, стал буквально падать, что и привело к грубой посадке…

А всего в СССР погибло в катастрофах и серьезных авариях 73 Ту-154, то есть каждый 12-й из выпущенных за все время его производства.

Петрос Гургенович

Петрос Гургенович Багдасарян – сын того самого Гургена Петросовича Багдасаряна, начальника ИБП, Инспекции по безопасности полетов Армянского управления в 1970-х годах, на место которого меня хотел определить С. П. Мамичев, при моем переводе в Армению.

Узнав, что она занята, я тогда, категорически, отказался:

- «На живое место не пойду!»

Гурген Петросович оказался одним из наиболее авторитетных ветеранов АУГА, бывшим фронтовым и известным на весь Аэрофлот, действующим летчиком, летающим на Ил-18.

Его добродушие удивительным образом сочетались с суровой внешностью и грубым, хрипловатым голосом, которым он рассказывал, как на Ли-2 летал «на разведку погоды», когда, порой без кислородных масок, забирался на высоту 6000-7000 м. Я тоже застал времена, когда без такой «разведки», синоптики не составляли прогнозов погоды, в особенности, по району аэродрома.

И он был одним из немногих в аппарате управления, кто воспринял мое назначение главой АУГА доброжелательно и с оптимизмом.

Вскоре, после очередной медицинской комиссии, он был списан с летной работы и ушел на пенсию. А его место среди летного состава АУГА, занял его сын, Петрос Гургенович, с которым мы вместе переучивались на Ил-86.

П. Багдасарян в Ил-86

…В 1995 г. в Москве я зашел в штаб-квартиру авиакомпании «Полет», где подписывал «Договор лизинга» самолета Як-40, на условиях ACMI, на один рейс в Брянск. Я тогда «бизнесовал» посредством авиакомпании «НАВ-аэро», зарегистрированной в России на мое имя.

После завершения всех формальностей, ко мне обратился заместитель генерального директора, который, как оказалось, раньше работал в Инспекции по безопасности полетов МГА.

- «Дмитрий Александрович, а вы хоть знали, с кем работали в Армении?» – и продолжил,

– «К примеру, что вы знали о Петросе Гургеновиче Багдасаряне, кроме того, что он был вашим начальником ИБП и что он неожиданно и против вашего желания, решил уйти с этой должности?».

– «Думаю, как и всех на командно-летных должностях, его не устраивала зарплата: работы и ответственности много, а получаешь меньше рядовых пилотов», – ответил я.

– «А вот и нет! Его при мне Ячменев (начальник ИБП МГА) уговаривал собирать о вас любую информацию об отклонениях и нарушениях в полетах и сообщать ему. На что Петрос Гургенович ответил ему решительным отказом:

– « Во-первых, он (то есть вы) – его учитель, во-вторых, он летает чисто и без нарушений, а в-третьих, я не проститутка и вашим шпионом не стану» …

Через неделю мы получили, подписанный вами, рапорт Петроса Гургеновича, об освобождении его от занимаемой должности».

С Г. А. Ячменевым я был знаком еще со дней расследования авиакатастрофы нашего Ил-18 под Верхней Хавой. В то время он был командиром Воронежского ОАО. Позже, перейдя на работу в МГА, он занялся коррупционным «проталкиванием» нужных людей на различные «хлебные» должности на местах. Пытался этим промышлять и в Армении, но со мной это у него не получилось…

Позже он участвовал в интригах с Т. Г. Анодиной против министра Б. П. Бугаева.

Аэродинамика и экономика Ту-154

За эйфорией первых полетов на Ту-154 мы не обращали внимания на его экономику.

В первые месяцы эксплуатации самолета считалось нормальным, после взлета, сохранять максимальный взлетный режим двигателей в течение 15 минут. Со всех предыдущих типов самолетов было привычным через 5 минут работы двигателей на взлетном режиме переводить их на номинальный, пониженный, примерно на 10% режим, который разрешалось сохранять 1 час. После этого двигатели необходимо было переводить на крейсерский режим работы.

Имея соотношение тяги двигателей к максимальному весу самолета, более 0,32, вместо привычных и спокойных 0,25-0,26, у своих предшественников, Ту-154 воспринимался пилотами, по их первым высказываниям, как «жеребец»: ведь он на 12-й минуте после взлета занимал эшелон полета 12000 м!

О его высотности по стране ходили легенды. Рассказывали, что экипажи ЦУ МВС – нынешняя авиакомпания «Аэрофлот», встретив грозу в Индии, «залезали» на Ту-154 до высот 15-16000 м.

Лично я как-то пересекал на нем грозовой фронт в районе Харькова на высоте 13500 м. Однако все же, официально, предельно допустимой высотой полета Ту-154 были 12100 м.

Вместе с Ту-154 нам пришлось привыкать к и к новым масштабам расхода авиатоплива. После 2,2 – 2,3 тонны в час, которые расходовали Ил-18, новые 6200 кг в час, расходуемые Ту-154, казались запредельными.

Однако топливо тогда было дешевым – 60 рублей за 1 тонну. Мы понимали, что через эту цену государство субсидирует и стимулирует развитие авиационного транспорта: ведь только за счет «экономии общественно полезного времени» – как тогда говорилось – ГА СССР приносила стране 1,5 млрд. руб. прибыли.

К 1985 г, в АУГА годовой расход топлива только нашим парком самолетов, превысил 300 000 т, из которых на Ту-154 приходилось более 220 000 т.

Мы постоянно искали пути и возможности экономии авиакеросина. С нашей подачи, во всей ГА СССР, разрешили взлет на Ту-154 с закрылками, отклоненными на 15 градусов и на номинальном режиме двигателей. До этого, независимо от длины аэродрома, предписывался угол только 28 градусов и взлетный режим. Посадку же разрешили выполнять с закрылками, отклоненными на 28 градусов, вместо «твердокаменно» фиксированных в РЛЭ, 45 градусов.

Своим приказом я ввел премирование летных экипажей в сумме 50% от стоимости сэкономленного авиатоплива. Вскоре в СССР, в «устном народном творчестве» авиаторов, появился термин «армянские эшелоны», высоты 11-12000 м, на которых, для экономии керосина, всегда летали наши самолеты.

Однако социализма в СССР никто не отменял и, при случае, меня в этих «грехах» обвиняли, кому не лень, но Министр Б. П. Бугаев реагировал на эту нашу «самодеятельность» положительно.

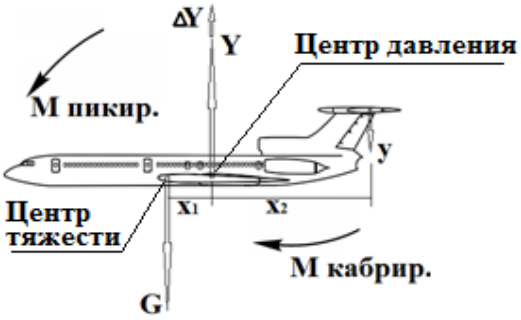
А мы, многие годы, прочно удерживали первенство в СССР по удельному расходу авиатоплива на 1 тонно-километр, или 1 пассажиро-километр.

В КБ А. Н. Туполева заметили наши старания и отметили их памятной медалью.

После всего этого, для повышения топливной эффективности Ту-154 оставался еще один и самый важный резерв, который мне так и не удался.

При загрузке самолетов пассажирами, багажом, почтой и грузом, вследствие «конституции» самолета, длинный нос и короткий хвост, если не предпринимать специальных мер, центровка получалась около 21-23 % САХ (средняя аэродинамическая хорда крыла).

При этом, подъемной силой крыла **Y**, находящейся позади центра тяжести самолета на расстоянии **X1**, создавался пикирующий момент **Mp = Y*X1** (см. чертеж).



Продольная балансировка самолета Ту-154

Для его компенсации, на хвостовом оперении самолета, с помощью отрицательной подъемной силы **y,** создается на плече X**2** кабрирующий момент **Mk = y * X2**

Условием балансировки самолета, является **Mp = Mk,** то есть равенство пикирующего и кабрирующего моментов. Но для

этой балансировки, на хвосте самолета должно постоянно наличествовать 7-9 тонн отрицательной подъемной силы, на «перевозку» которой расходуется дорогое топливо.

При задней центровке самолета, расстояние **X1** сокращается, соответственно, можно уменьшить и хвостовую силу **y** до минус 2-3 тонн, а вместе с этим и экономить керосин.

Я выполнил несколько пробных рейсов на Ту-154, в которых проверил эту теорию на практике. Для этого, в Ереване самолет заранее загружали с заведомо задней центровкой 28-30 % САХ.

Но при этом заправляли полностью и фюзеляжный топливный бак, емкостью 3,6 тонн, располагающийся впереди центра тяжести самолета. В результате, на рулении, взлете и наборе высоты, мы имели обычную центровку около 23 % САХ. В наборе высоты мы расходовали это топливо и к выходу на эшелон, при уже пустом фюзеляжном топливном баке, получали заднюю центровку, на которой полет продолжался до начала снижения.

Для создания передней центровки, лучшей по условиям устойчивости и управляемости, и сцепления передней ноги с ВПП, здесь мы снова перекачивали топливо в фюзеляжный бак, снижались и производили посадку.

Итог – экономия 4 т. керосина за рейс в Киев, или 4,5 т керосина, за рейс в Москву.

Таким образом, часовой расход топлива на Ту-154 Б получался около 5050 – 5100 кг/час, не хуже, чем у американского В-727 200.

Для внедрения этой методики полетов, нужно было лишь немного отредактировать программу расходования топлива самолетам Ту-154Б. Но все наши попытки как-то повлиять на МГА, МАП и КБ в этом направлении, оказались безуспешными…

В преддверии освоения аэробусов

К 1986 г. количество самолетов Ту-154 в АУГА достигло 14 единиц. На них выполнялось около 60% общего объема авиаперевозок. Скоростные, высотные, с хорошей дальностью беспосадочного полета, комфортабельные самолеты Ту-154 полюбились пассажирам. А их высокая энерговооруженность, современное, сложное бортовое оборудование и системы, мощная механизация крыла и пилотажные характеристики, делали самолет интересным и для летного, и для инженерно-технического состава.

Ту-154

Возможность переучиться на Ту-154 стала дополнительным стимулом для профессионального роста авиационного персонала АУГА. Практически все летчики управления вскоре стали студентами-заочниками Ленинградской академии ГА и других высших авиационных учебных заведений СССР.

Самолетов Ту-134 было 11, Як-40 – 28 единиц. Они ежедневно выполняли десятки самолетовылетов.

С учетом роста интенсивности полетов в Армению самолетов сторонних авиапредприятий, начала ощущаться приближающаяся перегрузка воздушного пространства Армении.

Но самое главное, с началом внедрения в 1972-74 годах, на местных воздушных линиях, МВЛ, АУГА самолетов Як-40 и сокращением полетов по ним самолетов АН-2, рост численности летного персонала в АУГА начал отставать от роста объемов авиаперевозок. МГА помогало нам снимать эту проблему, направляя, по нашим представлениям, выпускников летных училищ – армян на время в Казахское, Узбекское, Якутское и другие управления, где они могли за 2-3 года налетать на Ан-2 первые 1000 часов, нужных для их роста.

Но острота проблемы сохранялась. Стало очевидным, что нам уже нужен более вместительный и более производительный самолет.

В это же время, 22 февраля 1970 г. ОКБ С. В. Ильюшина получило техническое задание на разработку широкофюзеляжного пассажирского самолета на 350 мест, а 9 марта 1972 года Совет Министров СССР принял постановление № 168-68 о начале работ по широкофюзеляжному самолету Ил-86. Этот самолет и стал нашей целью на все ближайшие годы.

Тогда же начинались проектные работы по аэровокзальному комплексу «Звартноц». Информация о геометрических характеристиках этого самолета, требования к местам его стоянки на перроне, перронной механизации, система обработки багажа пассажиров, полученная мною в КБ от Г. В. Новожилова, генерального конструктора самолета Ил-86, были учтены при его проектировании.

В частности, высота полов в кольцевом корпусе АВК «Звартноц» была принята равной высоте полов пассажирского салона Ил-86.

Новые вызовы времени

С первого дня поступления Ил-86, показатели их экономической эффективности эксплуатации в АУГА были наивысшими в системе МГА. В особенности, это относилось к такому интегральному показателю, как удельный расход авиатоплива на 1 пассажиро-километр и 1 тонно-километр. Занятость кресел в самолетах также была наивысшей в МГА и превышала в летние месяцы 97%. В агентствах по продажам авиабилетов и в аэропортах, в том числе и вне Армении, куда летали самолеты АУГА, часто возникала ситуация аврала.

Дальнейший рост объемов работ был возможен, в основном, лишь за счет экстенсивного роста, связанного и с ростом численности работников АУГА. Но рост численности летного и инженерно-технического состава не поспевал за ростом объемов работ. Кроме того, прибывающие из средних и высших учебных заведений МГА молодые специалисты, по качеству подготовки стали не удовлетворять возросшим требованиям. Их воспитание и ввод в строй – «переваривание» – проходили безболезненно только, если они по численности не превышали порога в 10-15% от общей численности работающего персонала.

Все это сделало актуальным подготовку летного и технического состава на месте.

Летом 1986 г, на одной из встреч с летчиком-космонавтом СССР, Георгием Береговым, частым гостем в Армении, он говорил о своем особом отношении к республике и что среди его фронтовых друзей было много летчиков-армян. Я спросил его, почему, в таком случае, среди космонавтов нет армян. Г. Береговой ответил, что он искал в строевых частях и летных училищах таких кандидатов, но не нашел. И что об этом должно бы задуматься и руководство республики, ведь Г. Алиев вопросы подготовки военно-летных кадров держит под личным контролем.

Георгий Береговой

На другой день я встретился с руководителями ЦК ДОСААФ Армении Рафаэлем Карапетяном и Госкомитета по среднему профессионально-техническому образованию Гайком Котанджяном. Договорились совместными усилиями учредить в Армении новое, авиационное учебное заведение в статусе ПТУ.

Получив устное «добро» Первого секретаря ЦК КП Армении К. Демирчяна, мне удалось «найти» через УКС МГА в Киргизии лимитные средства на строительство учебных заведений, которые там не могли освоить, из-за отсутствия строительных мощностей.

Учитывая наличие в АУГА своего треста «Армавиаремстрой», способного освоить эти средства, их, вместе с проектно-сметной документацией на более, чем 4 млн. руб. капвложений, передали в Армению. Строительство СПТУ, рассчитанное на 2 года, началось уже в 1987 г. и закончилось в 1988 г.

Не ожидая конца этого строительства, уже в 1986 г., на базе действующего УТО АУГА, был произведен первый набор в СПТУ АУГА 220 человек из учеников 8-х классов ереванских средних школ. Фонд заработной платы его преподавательского состава и форменное обмундиро-

вание учащихся обеспечил ГК СПТО, летние спортивные, оздоровительные лагеря для них организовывались в Арзни, на базе ДОСААФ.

Здесь же, в Арзни, по плану, предоставлялось бы и первичное летное обучение для всех, кто бы захотел в дальнейшем получить профессиональное летное образование. Остальные выпускники СПТУ могли бы либо поступить на работу в инженерно-авиационную или другие наземные службы АУГА, либо продолжить образование в ВУЗах МГА.

К сожалению, после 1987 г и моего ухода с должности начальника управления, был избран другой путь «развития»АУГА, который вместе с развалом СССР и политическими потрясениями в Армении, закончился и развалом нашей гражданской авиации.

Новые «хозяева» «Звартноца», (Э. Эрнекян), при поддержке новых «хозяев» гражданской авиации, безнаказанно снесли новый учебный корпус СПТУ, как и ряд других объектов, составляющих государственную собственность Армении, а 220 его курсантов, попросту, разогнали…

Жилищная проблема

Рост численности личного состава АУГА создавал напряжение в обеспечении коллективов жильем. Несмотря на то, что с 1971 г в АУГА было передано авиаработникам около 1500 квартир, значительно сократившая очередь на них, в списках очередников еще оставалось около 400 человек. При этом уровень обеспеченности жильем здесь был в 2 раза выше среднего по МГА, и оно неохотно наделяло АУГА лимитами на его строительство.

Тем не менее, в 1985 г мне удалось получить согласие МГА и местных властей на комплексную застройку нового микрорайона в западной части гор. Еревана, где АУГА должно было в течение 5 лет получить еще 1500 квартир. Проектирование микрорайона было выполнено за счет средств АУГА, его строительство впервые передавалось тресту «Армавиаремстрой». В этих целях, была произведена закупка необходимого строительного оборудования и оснастки, в том числе для строительства 16-этажных жилых домов методом «подъема этажей». До этого строительством жилья в Ереване занималась сторонняя строительная организация.

Первое такое здание началось строительством в 1987 г. Уже был готов каркас здания с бетонными перекрытиями всех этажей. Однако после моего ухода от руководства АУГА, его строительство было остановлено и вплоть до последнего времени никем не возобновлялось. А микрорайон отдали под застройку другим. Между тем, пришедшие на мое место люди, громче всего «критиковали» меня, именно за медленное решение жилищных проблем и обещали коллективу взамен, вменяемых мне в то время в вину «аэродворцов» и аэродромов, строить квартиры.

Помимо жилья, строились и объекты социально-бытового и культурного назначения: базы отдыха, пионерские лагеря, клубы.

Ил-86 в Армении
СССР-86076
АЭРОФЛОТ

Самолеты Ил-86 в Армении

Вся логика развития АУГА, его рынков авиаперевозок, потенциала персонала и материально-технической базы, появление в мире и в СССР высокоэффективных широкофюзеляжных самолетов к 1984 г. привели руководство АУГА к идее о необходимости освоения 350-местных самолетов-аэробусов Ил-86. К этому времени Ил-86 начали эксплуатироваться в Москве, а затем и в некоторых других управлениях МГА.

Когда я в мае 1985 г. впервые заговорил с Министром ГА Б. П. Бугаевым о возможности передачи нам на эксплуатацию самолетов Ил-86, его первоначальная реакция была резко отрицательной.

Но я предложил ему вместо эмоциональных оценок типа:
– «да вы что, совсем с ума сошли? Куда вам…», – обратиться к науке и прислать в Ереван специальную комиссию из ученых, специалистов ГосНИИ ГА.

Первая группа летчиков АУГА по окончании переподготовки на самолет Ил-86: З. Буюкян (сидит в 1-м ряду), стоят, справа-налево, М. Галоян, Г. Оганесян, А. Давтян, П. Багдасарян со слушателями из Казахского и других управлений ГА. Ульяновск, апрель, 1986 г.

Этой комиссии я и просил поручить объективный анализ нашего рынка авиаперевозок, а также наших технических и кадровых возможностей по освоению Ил-86 в Армении. Здесь же я напомнил Министру, что средний годовой налет на один Ил-86 по СССР составляет всего лишь 900 часов – меньше, чем даже у самолетов Як-40. А внедрение его на эксплуатацию в Армянском управлении ГА позволит поднять этот налет сразу до 1500 часов в год. Но ведь западные аналоги Ил-86, летают 3000-3500 часов в год!

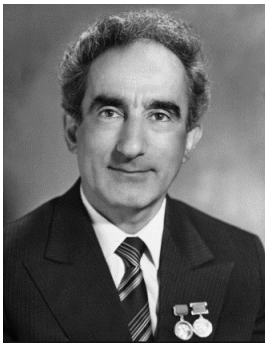
Вскоре такая комиссия, под председательством 1-го заместителя министра А. С. Назарова, изучившая на месте представленное нами технико-

экономическое обоснование эксплуатации в АУГА самолетов Ил-86, подтвердила его и в своих выводах рекомендовала нашу заявку удовлетворить.

В феврале 1986 г. я с первой группой, из наиболее подготовленных пилотов, других членов летных экипажей и инженерно-технического персонала АУГА, отправились в Ульяновскую школу высшей летной подготовки (ШВЛП) для обучения на самолет Ил-86.

Накануне отъезда в Ульяновск я был вызван к Министру Б. П. Бугаеву на беседу. Здесь он предупредил меня о моей личной ответственности за качество предстоящего обучения наших пилотов и инженеров и ответственности, которую он берет на себя, перед руководством страны, соглашаясь с передачей в наше управление такого самолета, как Ил-86. Ведь, до сих пор, этот самолет не обещан нашим соседям, ни Украине, ни Белоруссии… Отдельно он попросил, чтобы я составил для него предложения по усовершенствованию учебного процесса в Ульяновской ШВЛП.

Г. В. Новожилов



Г. Нохратян-Торосян

27 мая 1986 г., я со всей нашей группой завершили обучение. Для контроля качества ее подготовки, все мы были приглашены в ОКБ имени В. Ильюшина. к Генеральному конструктору самолета Генриху Васильевичу Новожилову.

Здесь, с участием его заместителей и конструкторов всех систем самолета, была устроена пристрастная тотальная проверка, своего рода, итоговый экзамен готовности нашей группы к освоению Ил-86 в Армении. В этом «экзамене» участвовал и Георгий Корюнович Нохратян-Торосян, который в качестве начальника КБ-3 занимался силовыми установками Ил-86.

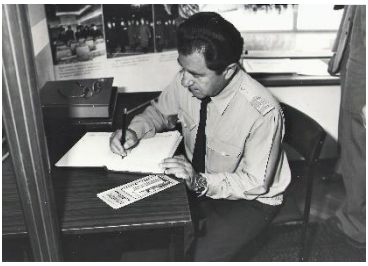
Давтян Мавр М.

С Г. К. Нохратяном-Торосяном мы были знакомы еще с февраля 1972 г., когда мы оба, в составе делегации «Аэрофлота», были с официальным визитом в ФРГ. Тогда он мне запомнился шуткой в собственный адрес:

– «У всех людей «телосложение», а у меня «теловычитание!» – Георгий Корюнович был худеньким и отличался маленьким ростом. И еще, он был, как две капли воды, похож на моего «куратора» в ЦК КП Армении Мавра Мхитаровича Давтяна, а они и в самом деле оказались в родстве. Вероятно, чтобы ни у кого

не возникло сомнений в его объективности по отношению к «соплеменникам», больше всего наиболее «каверзных» вопросов нам задавал именно Георгий Корюнович.

Он же и был, после «экзамена», нашим гидом в «экскурсии» по КБ и его музею, где нам показали разработки новой техники, а главное, новый стенд с упоминанием нашего Армянского управления ГА, как нового эксплуатанта самолетов Ил-86.



ОКБ им. В. Ильюшина. Запись в книге почетных посетителей, май 1986

По окончании этой «экскурсии» меня попросили сделать запись в Книге почетных посетителей КБ имени Ильюшина, с официальным, торжественным, фотографированием. Наша группа и я восприняли все происходящее как знак высокой чести, оказанной нам всем и Армении.

На экскурсии в ОКБ им. В. Ильюшина, май 1986

Высочайшая требовательность в подходах руководства МГА и Минавиапрома к уровню профессиональной подготовки персонала, связанного с летной и технической эксплуатацией Ил-86, была не случайна. О любом случае нарушения безопасности полетов Ил-86 немедленно докладывалось первому лицу в СССР – Генеральному секретарю ЦК КПСС. Он подвергался расследованию Госавианадзором и Генеральной прокуратурой СССР.

Такова была их ответственность перед руководством страны.

В завершение всего, перед началом наших полетов на Ил-86, министр ГА СССР Б. Бугаев еще раз пригласил меня к себе и предложил лично доложить ему о нашей общей и моей, в отдельности, готовности к летной, технической и коммерческой эксплуатации самолетов Ил-86.

Тогда же он подробно расспросил о моем мнении и замечаниях к процессу обучения в Ульяновской ШВЛП, а также о наличии замечаний к аппарату МГА.

Под конец беседы, он еще раз предупредил меня и о моей личной административной и партийной ответственности за малейший брак в подготовке летного и инженерно-технического персонала, занятого на Ил-86, а также за вероятные нарушения безопасности полетов.

Начало полетов на Ил-86 и первый самостоятельный

По распоряжению Б. Бугаева, ввод в строй первых экипажей и стажировку инженерно-технического состава Ил-86 АУГА поручили московскому Внуковскому авиапредприятию.

27 июня 1986 г, мне был оформлен допуск к полетам на Ил-86 в качестве командира воздушного судна – стажера и я начал летать по программе ввода в строй.

Эту программу в рейсовых условиях я прошел в июне – июле 1986 г. в составе опытного экипажа пилота-инструктора Александра Тимофеева. После ввода в строй, я был назначен рядовым командиром корабля Ил-86 (без дополнительной оплаты) здесь же во Внуково. Как выразился Б. Бугаев: «…пусть полетает с русскими ребятами, набьет руку».

В июне 1986 г. на самолете Ил-86 № 86076 вместе с инструкторским экипажем А. Тимофеева мною был выполнен и технический рейс в Ереван. В аэропорту «Звартноц» рейс встречала специальная комиссия МГА, проверявшая готовность к нему всех служб аэропорта «Звартноц», во главе с начальником управления летной службы МГА Владимиром Потемкиным. По итогам этого рейса аэропорт «Звартноц» получил право приема/выпуска самолетов Ил-86.

В. Потемкин встречает 1-й Ил-86 в Ереване. Июнь 1986

По окончании полетов по программе ввода в строй, в начале августа 1986 г, состоялась моя летная проверка в аэродромных и рейсовых условиях старшим пилотом-инспектором МГА, после которой 6 августа 1986 г. я получил официальное право летать на Ил-86, в качестве командира корабля.

В середине августа я выполнил первый самостоятельный рейс в Сухуми – город, где я родился.

Ему предшествовала, так называемая, «предварительная подготовка», которая заняла 2 суток!

На больших ватманских листах бумаги была вычерчена вся трасса предстоящего полета, ее профиль, схемы заходов на посадку в Сухуми

с обоими курсами посадки, маршруты полетов на запасные аэродромы со схемами заходов, а также схема руления и вылета из аэропорта Сухуми. Разобраны различные особые случаи в полете, с отказами материальной части и двигателей самолета, потерей связи и т. д. Была учтена и возможная попытка террористического захвата и угона нашего самолета…

По ее окончании, мне был устроен итоговый экзамен командно-летным составом Внуковского авиапредприятия, во время которого я вдруг осознал, насколько легкомысленно я подходил к своим первым самостоятельным вылетам на предыдущих типах самолетов...

Большинство моих экзаменаторов пришло на следующий день провожать меня в первый самостоятельный полет. Они же и встречали меня в тот же день, по возвращении во Внуково, с девушками – стюардессами и цветами.

Мелитон Кантария

Я был растроган до глубины души.

После посадки в Сухуми и заруливания на стоянку. старшая бортпроводница сообщила мне, что с нами летел легендарный Мелитон Кантария, Герой Советского Союза, который участвовал в водружении Знамени Победы в Великой Отечественной войне на куполе рейхстага в Берлине и. что он хочет со мной познакомиться. Оказывается, в полете, наши девочки объявили пассажирам, что командиром корабля летит уроженец Сухуми и это было воспринято всеми с аплодисментами…

М. Кантария ждал меня в салоне самолета, и мы проговорили с ним около 30 минут.

По моей просьбе мне, для увеличения относительного числа взлет/посадок, планировали ночные, «короткие» рейсы в Мин. Воды, Симферополь, Сухуми, Сочи. Для выполнения этих рейсов, за несколько часов до вылета, я прилетал из Еревана и проводил «на ногах» иногда по 2-3 дня.

Начало полетов на Ил-86. Посадка в дожде

В Москве за мной был закреплен постоянный экипаж из относительно опытных, внуковских ребят, которые первое время относились ко мне и моим летным способностям настороженно. Это продолжалось до первого моего летного «испытания», которое случилось в третьем полете, когда мы на посадке во Внуково попали в ливневой дождь.

Итак, мой третий самостоятельный полет на Ил-86. Мы возвращаемся во Внуково из Симферополя. Самолет загружен до отказа загорелыми пассажирами, которые везут с собой огромные коробки с фруктами и курортными товарами. Наш посадочный вес на пределе: 175 тонн, или даже больше.

При подходе к МВЗ – московской воздушной зоне, мы заслушали фактическую погоду во Внуково, с посадочным курсом 60 градусов. Согласно метеорологической информации аэропорта, все ее параметры были в пределах нормы, кроме одного: там шел ливневой дождь, посадочная полоса была мокрой и коэффициент сцепления объявлялся равным 0,35, при предельно допустимом 0,3. Но дело было не в нем, а в том, что у Ил-86, из-за большого размера колес и относительно высоких взлетно-посадочных скоростей, на мокрых ВПП возникало явление, так называемого «гидроглиссирования» («аквапланирования»). Это такое явление, при котором вода, если она имеется на ВПП, после касания на посадке колесами шасси не успевает уйти из-под них в стороны и образует водяной «клин», сидя на котором самолет скользит, не касаясь поверхности ВПП, практически, без тормозов.

При первой связи с диспетчером подхода и запросом на разрешение снижения с эшелона полета, нам сообщили, что севший во Внуково несколько минут назад Ил-86, выкатился за пределы ВПП и сейчас службы аэропорта занимаются его эвакуацией с летного поля на перрон. А нам, возможно, придется «покрутиться» в зоне ожидания.

Самолет Ил-86

Мой экипаж заерзал и начал мне подавать предложения, типа, давайте перед приземлением, еще в воздухе, выпустим спойлеры (гасители подъемной силы крыла), а на высоте 5-10 м, вдобавок, еще и заранее включим реверсы тяги двигателей…

Я им отвечаю, что выпуск спойлеров в воздухе вызывает кабрирующий момент, а как поведет при этом себя самолет в зоне воздушной подушки, вблизи земли? А реверсы тяги будут дуть под крыло самолета и усиливать эту воздушную подушку...

- «Вы прежде уже пробовали эти эксперименты?»

Оказалось, что нет.

- «Значит так: будем производить нормальную посадку, и никаких экспериментов с пассажирами на борту проводить не будем!»

- «Но, в таком случае, мы выкатимся. Ведь перед нами только что выкатился сам Героев!»

Героев был известный командир корабля, освоивший Ил-86 одним из первых в Аэрофлоте.

- «Так это Героев, а это я! Я не выкачусь!»

- «Но как?»

- «Вот сейчас сядем, и вы увидите!»

Тем временем, пока мы снижались в воздушном коридоре и подходили к кругу полетов, самолет Героева отбуксировали на перрон и нам разрешили заход на посадку и посадку.

Все снижение и посадка проходили в ливневых осадках, дворники на лобовых стеклах едва успевали сметать с них воду. На глиссаде я выдерживал текущий угол атаки на грани срабатывания сигнализации критического угла, при максимальном угле тангажа и минимальной скорости.

Касание ВПП произошло у самого ее порога, в пределах «зебры.

Согласно РЛЭ (Руководство по летной эксплуатации самолета), переднюю ногу полагалось опустить сразу после приземления, а тормозить нужно было после скорости в 250 км/час, одним общим нажатием на тормоза, а дальше ими должны были управлять специальные автоматы – процессоры.

Я же действовал по-другому. На протяжении пробега я старался удержать нос самолета от опускания с тем, чтобы лобовое, воздушное сопротивление, как можно дольше, сохранялось максимальным. И при этом, немедленно, после касания, начал подтормаживать колеса шасси импульсами, как я это делал еще на Севере, при посадках на укатанный снег, или обледенелые полосы.

Как ни странно, но пробежав около 2800 м, наш самолет уже двигался со скоростью 30 – 40 км/час, и мы, практически, нормально развернулись на рулежную дорожку в конце ВПП и зарулили на стоянку.

Экипаж смотрел на меня с восхищением! И выражал его вслух. И это мне, почему-то нравилось.

- «Стыдись, наверное, ты тщеславный!» – думал я сам о себе.

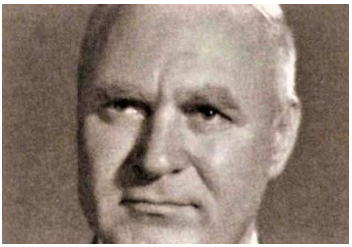
Недалеко, напротив нашего самолета, укрываясь от дождя, под козырьком крыльца здания КДП, нас поджидала группа людей – начальство МГА и «Госавианадзора» СССР. Они прибыли во Внуково, разбираться с выкатыванием героевского Ил-86.

Их возглавлял Иван Васильевич Донцов, которого знал еще по Северу. Он, уже в больших московских чинах, как-то на 8 марта 1970 г, когда все начальство отмечало праздник, а я, как всегда, был дежурным командиром, прилетел к нам в Певек и все удивлялся как мы в этом Певеке живем: в тот день, у нас было минус 47 градусов, дул сильный восточный, боковой к ВПП ветер, до 15-17 м/сек. и мела поземка. И. В. Донцов шел с самолетной стоянки до нашего штаба пешком «со встречным ветром», сильно замерз и обморозил лицо.

Теперь, в Москве, И. В. Донцов узнал меня, и мы обнялись. После этого, уже серьезно, он обратился ко мне с вопросом, как это мне удалось не выкатиться в тех же условиях, когда незадолго до нас выкатился предыдущий самолет?

– «А вы не накажете меня за нарушения РЛЭ?» – ответил я.

- «И что же ты нарушил? Говори, не бойся!»
- «А я на пробеге тормозил неправильно, по-северному!»
- «Импульсами?» – переспросил И. В. Донцов. Я кивнул головой.



Иван Васильевич Донцов

И. В. Донцов обратился к своей комиссии:

- «Ну вот, пожалуйста! А что я вам говорил? Что значит нажать на тормоза и оставить все на автоматику? Ни один автомат никогда не заменит голову пилота! А вы запрещаете ему думать!» и т. д.

На этом инцидент был исчерпан, но со мной, вскоре после этого стало уважительно здороваться все Внуково, включая сторожей и работниц профилактория.

29 ноября 1986 г., в день Советизации Армении, я выполнил первый пассажирский рейс в Ереван, с которого начались регулярные полеты самолетов Ил-86 на Москву, во время которых, одновременно, внуковские инструкторские экипажи производили и ввод в строй экипажей АУГА.

В то время летный отряд во Внуково отличался самым высоким в ГА СССР уровнем организации летной работы. Здесь были созданы лучшие условия для профессионального роста летного состава. Он первый в СССР осваивал новую технику – самолеты Ту-104, Ил-18, Ту-114, Ил-86. Здесь были созданы и поддерживались многолетние традиции безаварийной эксплуатации авиатехники, базирующиеся на ее глубоком знании и понимании, а также высочайшей летной и технологической дисциплине. Эти традиции бережно передавались из поколения в поколение летчиков, многие из которых родились и выросли здесь, во Внуково, под шум моторов самолетов.

Эти традиции вызывали у меня добрую зависть. В основном стиль работы летных командиров во Внуково совпадал с практикой, установившейся в АУГА при организации полетов Ту-154. Но были и тонкости, достойные изучения и подражания. Поэтому, освоение в содружестве с внуковцами самолетов Ил-86, обогатило и армянскую школу организации летной работы и обеспечения безопасности полетов.

Параллельно, другая группа наших специалистов, из наземных служб, во главе с заместителем командира 1-го Ереванского авиапредприятия Каджиком Николаевичем Мнацаканяном, изучала организацию коммерческого обслуживания Ил-86 наземными службами в аэропорту Симферополь.

Ил-86 в Армении

В течение 1986 – 1987 г. количество самолетов Ил-86 в АУГА было доведено до четырех (Бортовые номера: 86076, 86082, 86085, 86086).

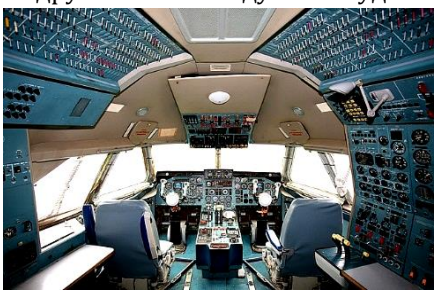
Появление самолетов Ил-86 в парке воздушных судов АУГА имело огромное значение для гражданской авиации Армении: все количественные и качественные показатели ее работы совершили резкий положительный скачок. Годовые объемы авиаперевозок к 1987 г. возросли до 5 млрд. пассажирокилометров и 450 млн. тоннокилометров, что превышало показатели соседних Турции и Ирана вместе взятых.

Ил 86 86076 в «Звартноце»

Ереван вышел на первое место по отправкам пассажиров из Москвы, где традиционный Хабаровск отошел на второе место. Ежедневно, только на московском направлении самолетами Ил-86 выполнялось от 4 до 6 рейсов, а всего, с самолетами Ту-154 – до 12-14 рейсов. На трассе Ереван-Москва в воздухе постоянно «висели» 2-3 армянских самолета.

Но и это не главное. Теперь уже всеми было признано, что с освоением Ил-86 армянские летчики, инженерно–технический персонал и стюардессы вошли в элиту не только советской, но и мировой авиации.

Несравненно возросли безопасность полетов и культура обслуживания пассажиров. Параметры полета каждого летного часа Ил-86 обрабатывались в течение 55 минут в вычислительном центре Внуково, но их экспресс-анализ проводился и в Ереване. Передовой опыт эксплуатации Ил-86 и профессиональной подготовки персонала использовался и на других типах воздушных судов.



Кабина летного экипажа Ил-86

Появление этого самолета в АУГА означало также появление новых стимулов для профессионального роста летного состава. На Ил-86 «получали путевку» лишь только те пилоты, которые имели самостоятельный налет в качестве командиров кораблей на Ту-154 не менее 2000 часов, высшую профессиональную квалификацию и безупречную летную биографию.

Сказанное в полной мере относилось к пилотам П. Багдасаряну, З. Буюкяну, М. Галояну, А. Давтяну, Г. Гарибяну, А. Гаспаряну, В. Аветисяну, О. Хачатряну, Ю. Саакяну, Р. Мелконяну, Л. Муразяну, Г. Навасардяну,

Г. Галстяну, штурманам Г. Геворкяну, А. Григоряну, Г. Мкртчяну, Л. Казаряну, бортинженерам Г. Галояну, Дж. Чобаняну, Э. Ревазяну, В. Габреляну и другим.

С появлением Ил-86 в парке самолетов АУГА, возрос ее авторитет и на международных воздушных линиях. В первый же год его эксплуатации Ил-86 начал летать в Париж, а затем и в другие европейские аэропорты.

Все воздушные суда гражданской авиации СССР считались в то время государственной собственностью и находились во владении, пользовании и распоряжении единого, государственного «Аэрофлота».

Самолеты Ил-86, бортовые номера 86076, 86082, 86085, 86086, как и остальные самолеты – Ту-154, Ту-134, Як-40, Ан-2 и вертолеты были приписаны к парку воздушных судов АУГА, у которого они находились во владении и пользовании, и за которые оно рассчитывалось с государственным бюджетом.

Летную и техническую эксплуатацию своего приписного парка самолетов Ил-86 АУГА мы с внуковцами вели, так называемым, кооперированным методом.

Пассажирский салон Ил-86

Этот метод, при уже начавшейся «перестройке», был предложен нами, разработан совместно с ГосНИИ и ГлавПЭУ МГА и утвержден министром Б. Бугаевым.

Он дал возможность избежать создания в Ереване склада запасных частей для Ил-86, которые проходили все «тяжелые» формы технического обслуживания во Внуково. Они велись, в основном, силами инженерно-технического персонала АУГА: при таком количестве самолетов было дешевле их отправлять туда в командировку.

С расчетом на увеличение парка самолетов Ил-86, с 1985 г. в аэропорту «Звартноц», началось строительство ангара на 2 самолета вместе со встроенным в него новым зданием АТБ (авиационно-технической базы).

В проекте были применены уникальные технические и строительные решения, благодаря которым купол ангара собирался самоподдерживающимся из взаимно-сопрягающихся, 6-угольных элементов. Это исключало необходимость в подпорных колоннах под куполом ангара на его весь пролет.

После 1987 г. его строительство было прекращено, а недостроенный каркас этого сооружения еще многие годы «украшал» перрон.

Рейс 897

21 июля 1989 г, в 16 час 15 мин, на самолете Ил-86 СССР 86005, с экипажем в составе:

Андраник Оганесян – второй пилот,

Вазген Габрэлян – бортинженер,

Гарик Мкрчян – штурман,

мы должны были выполнить рейс № 897 из Внуково в Ереван.

Самолет был загружен больше, чем «под завязку»: 355 пассажиров с их багажом, каким-то грузом, почтой и в добавок ко всему 28 тонн лишнего керосина, который мы везли в Ереван, блокированный с января 1989 г. Азербайджаном и Турцией…

– «Какие бы иностранцы согласились везти столько в Ереван?» – думал я.

Когда в 16.05 мы начали руление на старт, перрон и маршрут руления были на 80% под слоем воды, которая пузырилась под ливневым дождем.

В процессе руления, как положено, под запись на бортовой магнитофон, я поставил экипажу задачи, на случай прерванного взлета при отказе двигателя до скорости V1, скорости принятия решения, и после скорости V1, которая по расчету, равнялась 265 км/час. Но в конце добавил, что, при такой, покрытой водой, ВПП, прерванный взлет у нас не получится, взлет будем продолжать в любом случае…

Мы собирались взлетать со «старой», «горбатой» ВПП с курсом 196 градусов. Вокруг аэродрома «гуляли» грозы, коридор № 1 в направлении Ленинграда и Прибалтики был закрыт.

На курсе взлета, на удалении менее 4 км, на экране бортового радиолокатора, РЛС «Гроза-86», светился мощный грозовой очаг. Я предупредил экипаж, что сразу после взлета, с высоты 120 м, мы будем отворачивать от этого очага вправо, где экран локатора был почище.

…На разбеге, при скорости 245 км/час, на центральном пульте доски приборов, загорелось красное табло «ВИБРАЦИЯ ВЕЛИКА» двигателя №4 (крайнего правого). Как положено по РЛЭ, я подал команду:

- «Бортинженер к пульту! Проверить исправность виброаппаратуры!»

Была бы ВПП сухой и подлиннее, а самолет полегче, я бы взлет прервал. Но тут, мы уже забежали на «бугор» полосы, дальше бы мы катились под уклон, да по воде – выкатывание за ее конец было гарантированным! Там бы самолет, в мокром грунте, провалился, а двигатели у самолета внизу…

В общем, последствия бы были непредсказуемы.

Вазген, бортинженер, после моей команды, снял свое кресло у центрального пульта, со стопора и поехал на нем назад, к боковому пульту. Пока он туда ехал, тревожное табло погасло.

Вазген среди нас славился четким знанием РЛЭ Ил-86, и слова «положено – не положено», от частого употребления в его лексиконе, закрепились за ним почти в качестве клички…

Как положено, я подал ему команду:

– «Бортинженер к пульту» – но Вазген не смог преодолеть силу инерции разгона самолета и переехать в своем кресле вперед, застряв в промежуточном положении.

Тем временем, наша скорость уже стала более 265 км/час и мы, при любом развитии событий, имели право только на продолжение взлета.

На скорости около 270 км/час снова загорелось сигнальное табло двигателя №4, но на этот раз уже «ОПАСНАЯ ВИБРАЦИЯ»!

При его загорании, независимо ни от чего, двигатель полагалось немедленно выключить специальной «Кнопкой экстренного выключения двигателя №4».

Четыре такие кнопки находятся на центральном пульте. При нажатии любой из них, автоматика совершает несколько действий: выключает двигатель, перекрывает пожарный кран и перекрывает подачу топлива, отключает отбор воздуха от него и отключает его электрический генератор…

Я подал команду, как положено по РЛЭ:

– «Бортинженеру, двигатель №4 выключить экстренно!»

Но наш Вазген так и не смог переехать к центральному пульту и предложил:

– «Выключайте сами!»

А мне, чтобы дотянуться до нужной кнопки, нужно было снять правую руку со штурвала и наклониться вправо. Но уже подошла скорость подъема передней ноги, и я не мог этого сделать. Андраник, второй пилот, летел на Ил-86 впервые, после переучивания в Ульяновске, и поручать ему такую ответственную операцию я не стал.

К тому же, в этот момент, и наш штурман, Гарик, громко скомандовал:

– «Подъем!»

Это означало, что наша скорость уже превысила 275 км/час. Я начал подъем передней ноги, но проблема двигателя №4 сохранялась, и

я повторил команду Вазгену на его выключение. Но тот, все еще находясь у бокового пульта, ответил сзади:

- «Положено выключить экстренно, выключайте сами!»

Здесь уже, я не сдержался и, забыв о бортовом магнитофоне, приказал ему немедленно выключить двигатель обычным образом, а остальные действия – пожарный кран, отбор воздуха и отключение генератора выполнить вручную со своего места.

На этот раз Вазген спорить о «положено – не положено» не стал и все исполнил четко.

Самолет оторвался на скорости 305 км/час. Едва успев разогнаться, убрать шасси и механизацию крыла – без Вазгена! – я начал отворот вправо от грозовой «засветки» на локаторе и доложил диспетчеру об отказе двигателя, решении слить излишки топлива до нормального посадочного веса и произвести посадку во Внуково, или Домодедово. Диспетчер принял это сообщение, а через пару минут передал просьбу инженерной службы нам, сесть во Внуково.

Тем временем, визуально и с помощью РЛС «Гроза-8б» я искал зону для слива топлива.

Она должна была, согласно РЛЭ, обеспечивать высоту полета не ниже 2000 м. и расстояние до грозовых очагов сзади, не ближе 10 км, в противном случае, молния могла бы «поджечь» керосиновый шлейф за самолетом.

Примерно в 35-40 км, юго-восточнее Внукова, отыскался подходящий «колодец» в облаках, диаметром около 15 км, в котором просматривались одновременно и небо, и земля. Со всех сторон, в его «стенах», несмотря на день, были видны яркие вспышки молний.

На высоте 2100 м, став в этом колодце в круг, я дал команду на включение системы слива топлива, и оно со скоростью 1200 литров в минуту пошло с концов крыльев.

После этого я доложил диспетчеру о начале слива, на что тот неожиданно потребовал немедленно это прекратить и найти для слива другое место. Мы, естественно, команду выполнили, но попросили вывести нас в безопасный район по их средствам. Когда из этого ничего не вышло, я попросил к микрофону РП – руководителя полетов. Тот сообщил, что мы крутимся над дачей Горбачева!

Действительно, внизу, в лесу просматривались какие-то домики. Я даже подумал, что хорошую погоду над ними организовали искусственно.

Но я убедил РП, что с высоты 2 км до земли керосин не дойдет и весь испарится, ведь температура воздуха плюс почти 18 градусов…РП попросил нас подождать еще несколько минут, и дал добро.

…Во время захода на посадку во Внуково, я несколько раз просил диспетчера подтвердить коэффициент сцепления 0,5, который шел

по каналу автоматического метео-вещания. Но каждый раз он делал вид, что не слышал моего запроса и уходил от ответа. Наконец, уже на предпосадочной прямой, с выпущенными шасси и механизацией крыла на 30 градусов (полный угол – 40 градусов), когда он, подтвердив разрешение на посадку, в очередной раз промолчал про коэффициент сцепления, я ему сообщил, что решил уйти на запасной аэродром в Домодедово. Как мне показалось, обрадованно, диспетчер подтвердил мое решение и дал условия выхода к Домодедову.

Но самолет, в ливневом дожде не «хотел» разгоняться больше, чем 295 км/час, и дать возможность уборки механизации крыла.

– «Очевидно, у мокрого самолета резко возросло профильное сопротивление, а сам он в таком дожде и не испытывался», – подумал я.

Пришлось просить разрешения снизиться, для разгона скорости, до 60 м. Лишь после этого мы разогнались, убрали механизацию и ушли влево, на Домодедово.

Здесь, диспетчер дважды менял нам курс посадки, а это и возня с навигационными системами, и непрерывное маневрирование. Когда мы, наконец, оказались на «курсе – глиссаде» с МК посадки 137 градусов, левая, мне уже казалось, что это произошло случайно.

Домодедово, ВПП 137 левая

Мы приземлились с не полностью выпущенной на полный угол механизацией, как и полагается при одном неработающем двигателе, в самом начале ВПП, буквально на «зебру». Полоса в Домодедово, длиной 3780 м, была лишь влажной после дождя, но самолет не хотел останавливаться, в конце полосы скорость еще была около 120 км/час, и мы ее погасили уже у противоположной «зебры», на последней рулежной дорожке…

А ведь во Внуково, длина ВПП была лишь 3050 м., и она была покрыта слоем воды! Да еще и наш вес там был бы на 30 т. больше.

Тут я снова вспомнил про инспекцию МГА и магнитофон, который «писал» последние 50 минут полета и постарался продлить послеполетный разбор таким образом, чтобы начало сегодняшних приключений, когда я препирался с нашим Вазгеном, оказалось стертым…

Но расследованием занимался мой старый, добрый северный товарищ, Иван Степанович Мазин, начальник ИБП и Виктор Кашицын,

начальник АТБ Внуковского ОАО. А они считали, что за то, что мы сохранили самолет и жизни пассажиров, нас должны награждать…

На нашем Ил-86 СССР 86005 на другой день поменяли двигатель №4, а мы со «своими» пассажирами в тот же день улетели в Ереван на резервном самолете.

Ил-86 и гроза

В начале лета 1988 г., днем, я со своим экипажем выполнял очередной рейс во Внуково. Погода в районе аэродрома и над Москвой, для полетов, была прекрасной. Однако все небо там было затянуто 10-бальной, кучевой и слоисто-кучевой облачностью, верхняя граница которой была на высоте около 2800 – 3000 м, а ее нижняя кромка располагалась на высоте 550-600 м. При этом, и высота полета «по кругу», во время захода на посадку составляла здесь 600 м и почти совпадала с нижней кромкой облаков.

К этому времени я освоился на Ил-86 настолько, что уже научился так оптимизировать полет от момента начала снижения с эшелона полета до выхода на маршрут схемы захода на посадку, чтобы до самого момента выпуска шасси и механизации крыла двигатели самолета работали на малом газе, при минимальном расходе авиатоплива. Когда я видел, как этот самолет «пожирает» керосин на малых высотах – до 26 т/час, при полете на глиссаде, с выпущенной механизацией крыла, мне делалось не по себе.

Самым трудным, здесь, было точно определить момент начала снижения, а потом выдерживать все действующие ограничения по поступательной и вертикальной скоростям.

В этот день, к моему удовлетворению, все у нас получалось четко. Мы вошли «в круг» на высоте 600 м и скорости 500 км/час, которая, в горизонтальном полете, на «малом газе» двигателей должна была упасть за 2 км до «третьего» разворота, до 450 км/час – скорости выпуска шасси, после чего, уже на скорости 420 км/час, шел первый, промежуточный выпуск механизации крыла и третий разворот, за ним, четвертый разворот и выход на пред-посадочную траекторию. Здесь, после входа в глиссаду, следовало до-выпустить механизации крыла на посадочный угол, закончить снижение и произвести посадку.

Все наши приключения началось через пару секунд после того, как находясь уже на «кругу», я зафиксировал на автопилоте высоту 600 м и стал готовиться к последующим действиям.

Самолет летел в нижней рваной кромке облаков, и внизу иногда мелькала земля.

Внезапно прямо перед носом самолета произошла ослепительная вспышка света, и тут же прогремел оглушительный взрыв. Я и весь наш экипаж моментально ослепли и оглохли. Какое-то время я был «в отключке». При появлении сознания, первой моей мыслью было:

– «Где я? На том или на этом свете?»

Вскоре, ко мне стал возвращаться слух, и я услышал шелест работы двигателей. Я осознал, что наш полет продолжается, но я не могу им управлять.

Мы заходили на посадку во Внуково на ВПП №24, с посадочным курсом 240 градусов и летели «носом на Москву». Здесь был запрет на пересечение Московской кольцевой автодороги (МКАД). Не доходя до нее мы должны были развернуться влево на 90 градусов к последнему, «четвертому» развороту. Но я по-прежнему ничего не видел. Перекличка, которую я устроил, показала, что и остальные в экипаже начинают приходить в себя. Я предложил им, чтобы они ничего в кабине не трогали. Подумал, как хорошо, что мы идем на автопилоте и в горизонтальном полете. Случись это на снижении, могло бы быть и хуже.

Постепенно к нам всем, практически одновременно, вернулось и зрение. Мы уже приближались к МКАД. Пришлось, как говорится, «в темпе», одно за другим проделать все пред-посадочные процедуры и маневры. Дальше все, вплоть до посадки прошло у нас штатно.

На стоянке я рассказал знакомому начальнику смены внуковской АТБ о случившемся происшествии, сказал ему, что, пока, в бортовом техническом журнале писать ничего не буду и попросил сделать детальный осмотр самолета. Через час тот сказал мне, что на самолете никаких следов поражения молнией и намагниченности конструкции не обнаружено, и мы вылетели домой.

А я вспомнил, так оставшейся не до конца расследованной, авиакатастрофу самолета Ил-62 в Домодедово 13 октября 1972 года, который

почему-то снижаясь в район аэродрома для посадки, не вышел из снижения и продолжил полет по наклонной траектории, вплоть до столкновения с землей...

Может быть, как и нас, и их поразила молния, но на снижении?

Аэродинамика и эффективность Ил-86

Как известно, техническое задание на разработку широкофюзеляжного пассажирского самолета на 350 мест ОКБ С. В. Ильюшина получило 22 февраля 1970 г, а 9 марта 1972 года Совет Министров СССР принял постановление № 168-68 о начале работ по широкофюзеляжному самолету Ил-86.

У нас считается, что начало работ над первым советским «аэробусом» Ил-86 послужило толчком к появлению в 1970 году американского Boeing-747 и первого европейского аэробуса А-300.

Кабина Ил-86

Возможно, в США и Европе думают, что все было наоборот, и свои «аэробусы» они придумали раньше нашего Ил-86. Факт тот, что судьба Ил-86, в конце концов, оказалась грустной, в то время, как его западным «родственникам» повезло больше и они получили долгую жизнь и большое потомство. Ил-86-х же, за 1980 -1997гг., было произведено всего 106 самолетов.

Их двигатели НК-86 с тягой 13 т. каждый, впоследствии явились главной причиной преждевременного вывода Ил-86 из эксплуатации.

Они имели большой расход топлива, в среднем 10,8-11,5 т/час в то время, как близкие ему по характеристикам Boeing и Airbus потребляли топлива в 2 раза меньше.

В 1994 г. во время одной из встреч с Г. В. Новожиловым он передал мне, подписанное им предложение, по замене штатных двигателей НК-86 самолетов Ил-86 Армянского УГА на двигатели General Electric ТРДД CFM56-5C-2 (4 × 14,16 т. вместо 4 х 13 т.),. Эта замена позволила бы сократить расход топлива до 5100 кг/час и увеличить дальность беспосадочного полета Ил-86 с 350 пассажирами до 6400 км., то есть мог бы летать из Еревана до Нью-Йорка, с одной посадкой в Париже, или до Хабаровска без посадки.

Ре-моторизацию и дальнейшее техническое сопровождение своих CFM-56 проводила фирма General Electric за USD 1000 $/летный час.

Учитывая тогдашнюю стоимость авиа-керосина $ 250 за 1 т. то, при его экономии 5 – 5,5 т/час, после расчетов с фирмой, мы уже оставались с прибылью даже без учета остальных преимуществ.

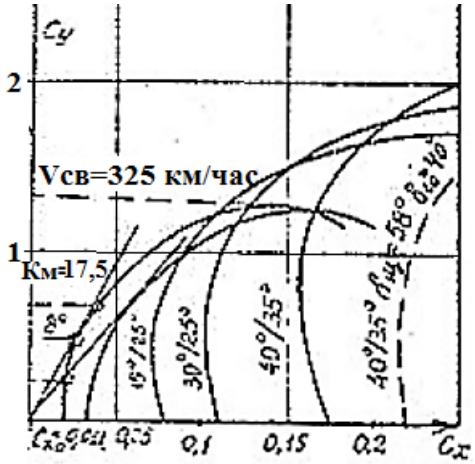
Но тогдашнее руководство АУГА, которому я доложил это предложение, было занято лишь личным обогащением, и этим проектом не заинтересовалось.

К сожалению, этот проект оказался никому не нужным и в России. Здесь полным ходом шло массовое внедрение во всех авиакомпаниях западной авиатехники, погубившее, на долгие годы вперед, свой, отечественный авиапром.

С «родными» двигателями НК-86, Ил-86 не удовлетворял европейским требованиям по шуму и имел слишком малую тяго-вооруженность. Когда я еще летал с Внуковскими экипажами, слышал, как они шутили по поводу вялого разбега и отрыва на взлете, что Ил-86 взлетает «благодаря кривизне планеты».

В итоге в массовую серию Ил-86 не пошел, а его место на рынке заняли бывшие в употреблении Airbus A310, Boeing 747, Boeing 767, возраст которых в те годы составлял 10 – 20 лет.

Тем не менее, еще в 1981 году, на Ил-86 было установлено 18 мировых рекордов скорости в полете по замкнутому маршруту, с нагрузкой от 35 до 80 тонн. Эти рекорды наглядно показали аэродинамические и конструктивные преимущества самого самолета Ил-86, которые по большинству параметров не превзойдены до сих ни одним другим отечественным или зарубежным самолетом.

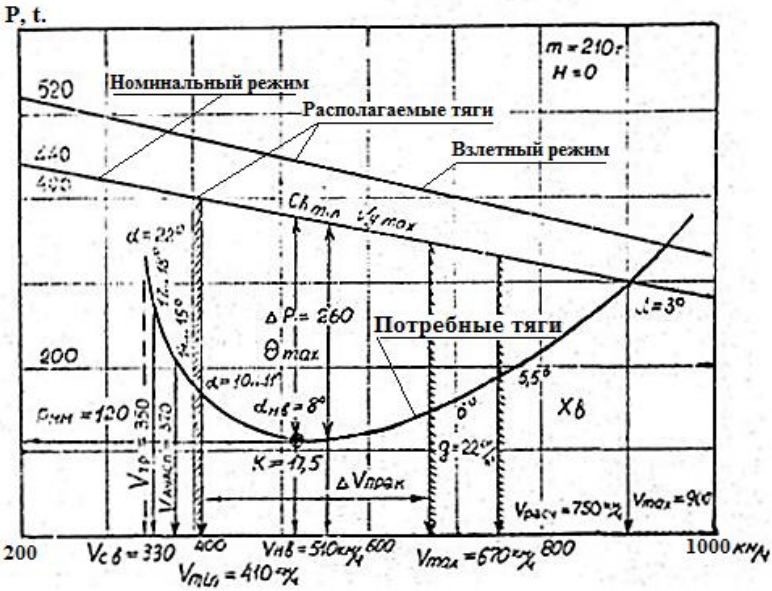


Кривые Cy по Cx самолета Ил-86

В первую очередь это относится к его уникальным аэродинамическим характеристикам. На диаграмме «***Кривые Cy по Cx самолета Ил-86»*** показана зависимость от углов атаки и выпуска механизации крыла соотношение коэффициентов подъемной силы крыла **Cy** и лобового сопротивления **Cx**. На наивыгоднейшем угле атаки оно равно 17,5.

Это соотношение обозначается буквой **К** и называется Коэффициентом аэродинамического качества самолета (крыла):

К = Cy/Cx = 17,5



Потребные и располагаемые тяги Ил-86 при m = 210 т с убранной механизацией крыла. Ее выпуск, сдвигает кривую тяг, потребных для полета влево и вверх.

Оно означает, что у Ил-86 коэффициент подъемной силы, а с ним и сама эта сила, в 17,5 раз больше лобового сопротивления! Правда, на скоростях полета, превышающих 80% скорости звука (M> 0.8), из-за роста волнового сопротивления, у Ил-86 коэффициент **К** уменьшается до 15, но все равно это очень высокий показатель.

Например, у самолета Ту-154, на малых скоростях, **К** = 15, а на больших **К** = 13

Коэффициент **К** = 17 был лишь у тихоходного Ил-14, самолета с прямым крылом, который многие годы считался недостижимым идеалом.

А ведь, именно этот коэффициент определяет степень экономичности самолета. Дело в том, что он входит в формулу потребной тяги двигателей:

P = G / K

где **P** – тяга двигателей, от которой зависит расход топлива,

G – вес самолета,

K – коэффициент аэродинамического качества самолета

Таким образом, чем больше **К,** тем меньше потребная **P,** а, следовательно, и расход топлива.

Во-вторых, конструкторам Ил-86 удалось добиться уникальной оптимизации его аэродинамики к каждому этапу полета.

Как это видно по кривым, показывающим динамику изменения потребных и располагаемых тяг (см. диаграммы для полета с убранной механизацией крыла), они добились того, что со взлета и до посадки, на всех этапах полета, самолет летит на наивыгоднейших углах атаки, при максимальных коэффициентах **К** и максимальных избытках тяги **ΔР.**

И начинается это с первоначального набора высоты после взлета, после отрыва самолета от ВПП на скорости 290-300 км/час с закрылками, отклоненными на 28 градусов.

Наивыгоднейшая скорость в этот момент уже равна 360 км/час и самолет «с удовольствием», с нарастанием избытка тяги, начинает разгон.

На скорости 320-340 км/час закрылки прибираются до 15 градусов, а наивыгоднейшая скорость, после этого становится уже равной 420 км/час. А самолет, получив новый стимул к росту скорости, продолжает разгоняться, «с аппетитом и удовольствием», уже до 420 км/час.

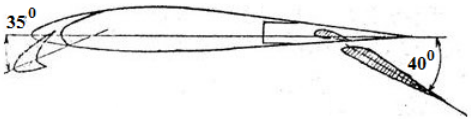
Но еще до ее достижения закрылки убираются полностью. После этого, наивыгоднейшей скоростью становятся 510 км/час по прибору, которая на высоте 10000 м соответствует 820 км/час и 82% скорости звука (числу М = 0,82).

От такого взлета, набора высоты и полета, вместе с самолетом «получали удовольствие» и мы, его пилоты.

Правда, считая все приведенные скорости минимальными, мы всегда имели запас, примерно в 10%, высоту набирали на приборной скорости 550-600 км/час, до достижения числа М = 0,85 – 0,86, которую и выдерживали на эшелоне, что соответствовало истинной, воздушной скорости ~930 км/час.

Сечение крыла ближе к концу
Кривизна профиля положительная

Сечение крыла ближе к центроплану
Кривизна профиля отрицательная



Механизация крыла выпущена

В-третьих, все это стало возможным благодаря продуманной, просчитанной и испытанной при многочисленных продувках в аэродинамической трубе ЦАГИ геометрии крыла самолета Ил-86.

Это крыло имеет, так называемые, геометрическую (-4°) и «аэродинамическую крутку», а кривизна его профиля меняется от положительной у концов крыла, до отрицательной ближе к фюзеляжу самолета (см. рисунок с профилями сечений крыла).

Сделано это для уменьшения влияния на аэродинамику самолета, так называемых скачков уплотнения воздуха, возникающих на крыле, при больших скоростях полета.

И, наконец, в-четвертых, о легендарном весовом совершенстве самолета Ил-86.

Ниже приводится таблица сравнительных характеристик Ил-86 с самыми современными и «продвинутыми» западными самолетами Boeing 787-8 и Airbus 330-200.

Из строки 8 таблицы видно, что наш Ил-86 по «Коэффициенту весовой отдачи», т. е. соотношению максимальной полезной нагрузки к максимальному взлетному весу (105,5 т. / 217 т. = 0,486) и сегодня «впереди планеты всей».

А ведь он выпускался еще в прошлом веке и, в отличие от боингов и эрбасов, состоящих наполовину из композиционных материалов, является цельнометаллическим!

Сравнительная таблица геометрических и весовых характеристик Ил-86, В-787 и А-330/200

№	Тип самолета	Ил-86	В-787-8	А-330 200
1	Размах крыла, м	43,06	60,12	60,30
2	Длина самолета, м	60,21	56,72	58,82
3	Высота самолета, м	15,5	17,02	17,39
4	Площадь крыла, м2	300	325	361,60
5	Вес пустого самолета	111,5	119,95	120,5
6	Вес максимальный взлетный, т.	217,0	228,0	233,0
7	Макс. полезная нагрузка, т.	105,5	108,5	112,5
8	***Коэффициент весовой отдачи, %***	***0,486***	***0,475***	***0,483***
9	Макс. коммерческая загрузка (кг)	42,0	-	49 500
10	Вес топлива	113,9	101,0	111,3
11	Тяга двигателей, т	4 х 13	2 х 28,0	2 х 32,7
12	Тяго-вооруженность, (Тяга дв-лей / Макс. взлет. вес)	0,240	0,245	0,280
13	Максимальная скорость, км/ч	960	945	870
14	Дальность полета с макс. загрузкой (км)	3800	15200	12 100

Немалая часть веса самолета Ил-86 приходилась и на его АиРЭО – приборное и радиоэлектронное оборудование, основанное на устарелой, тяжелой элементной базе.

Работать с этим оборудованием приходилось много и сложно. Оно требовало наличия 4-х членного экипажа, хотя в то время и

рекламировалась возможность полетов на нем экипажа в составе 3-х человек: 2-х пилотов и бортинженера. Я даже имел допуск к полетам с таким, 3-х членным экипажем. Имел, но практически так не летал.

В это же время, на многих самолетах Boeing и Airbus, в кабине пилотов уже летали по 2 человека.

Насколько, по сравнению с одним из первых самолетов ОКБ В. Ильюшина, поршневым Ил-14, стало на Ил-86 сложнее летать, можно судить, сравнивая размеры и толщину их Руководств по летной эксплуатации, РЛЭ (см. фото).

РЛЭ Ил-14 (слева) и ИЛ-86

У современных, западных самолетов, в свою очередь, эти РЛЭ в 3 – 4 раза меньше, чем оно было для самолета Ил-86.

Были на этом самолеты и трудности для бортпроводников, в особенности, стюардесс. Из-за своей малой скороподъемности – в среднем 7-8 метров в секунду, значительная часть каждого полета проходила в наборе высоты, с большим тангажом и продольным ускорением. Девочки жаловались, что путь от хвоста самолета к его носу был похож на подъем в крутую гору, и у них очень уставали ноги…

Но пассажиры, пилоты и я, в частности, этот самолет обожали.

ИСПОЛНИЛОСЬ 40 ЛЕТ СО ДНЯ ПЕРВОГО ПОЛЕТА САМОЛЕТА ИЛ-86

22 декабря 2016 г., AEX.RU – Сегодня исполнилось ровно 40 лет с момента первого полета самолета Ил-86. В этот день, в 1976 году, с Центрального аэродрома им М.В. Фрунзе состоялся первый взлет первого отечественного широкофюзеляжного лайнера Ил-86, бортовой номер СССР-86000. Командовал экипажем заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Эдуард Иванович Кузнецов.

В июне 1977 года самолет был показан на Парижском международном авиационно-космическом салоне. В конце сентября 1978 года были завершены заводские испытания, после чего приступили к сертификационным испытаниям. Заявка на получение сертификата летной годности была принята 15 мая 1974 года, а сам сертификат получен 24 декабря 1980 года, после соответствующих испытаний самолета.

Государственные испытания показали, что был создан самолет, обладающий высокой эксплуатационной эффективностью: по сравнению с другими эксплуатирующимися на авиалиниях средней протяженности

пассажирскими самолетами Ил-86 обеспечивал существенное снижение эксплуатационных расходов и экономил значительное количество топлива.

26 декабря 1980 года самолет Ил-86 выполнил первый регулярный рейс по маршруту Москва – Ташкент. В 1981 году на Ил-86 было установлено 18 мировых рекордов скорости в полете по замкнутому маршруту с нагрузкой от 35 до 80 тонн.

Создание Ил-86 стало качественно новой вехой в развитии отечественной гражданской авиации. Самолет стал самым массовым советским пассажирским широкофюзеляжным самолетом. Он производился серийно в 1980-1997 годах на авиационном заводе Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО). Всего было выпущено 106 самолетов.

"Перестройка"

«Застой»

С начала 1980-х годов в гражданской авиации стали проявляться явления, которые вначале воспринимались как случайные сбои в достаточно отлаженном механизме ее жизнедеятельности.

Стали «теряться» отправленные в ремонт авиадвигатели и другие дорогостоящие узлы самолетов. Так, после многомесячных розысков, армянские двигатели находили на сибирских самолетах, а украинские, в свою очередь – на самолетах АУГА. Или, другой пример. Гидравлические приводы, которыми напичкан самолет Ту-154, ремонтировались в Барнауле. Стоимость такого ремонта составляла 1000 руб. Между тем, фактически в Барнауле меняли в гидроприводе 2-3 уплотнения из устойчивой к озону резины, которая производились в Армении. И стоимость этой работы составляла не более 10 руб. Перед тем, как их отправить туда, ими наполняли доверху огромный ящик – так полагалось для «экономии» транспортных расходов. А на самолеты, в это время, устанавливали другие, новые или отремонтированные, приводы.

Д. Атбашьян, 1980 г.

То же самое происходило и с другими самолетными агрегатами и радиоэлектронным оборудованием. В результате, на балансе АУГА числилось самолетного оборудования, которого хватило бы на укомплектование еще 1,5-2 парка таких же самолетов. Раз в год, по разным причинам, приходилось списывать с баланса одних только самолетных запасных частей стоимостью более чем на 1 млн. рублей. Чаще всего это бывало из-за превышения сроков хранения, но бывали случаи, когда, например, авиагоризонт самолета Ту-154, стоимостью 8500 руб. – стоимость автомобиля «Жигули», списывался из-за незначительной доработки и изменения в его маркировке одной буквы или цифры.

Но главное это никого не волновало!

Стали «теряться» отдельные вагоны, а то и целые железнодорожные составы с авиационным горючим. То же самое происходило со строительными материалами и оборудованием.

Случаи такой неразберихи множились, и все это начало лихорадить всю гражданскую авиацию СССР вообще и АУГА, в частности. Из-за сбоев с поставками авиа-керосина начали останавливаться многие аэропорты в Сибири и в Центральной части страны.

Эта проблема не обошла стороной и Армению, куда горючее поставлялось по железной дороге из Баку. Общая емкость топливных складов АУГА позволяла хранить почти месячные запасы керосина, но они постепенно таяли. Дело дошло до «работы с колес». Не помогало и введенное мною сопровождение «своих» составов работниками служб ГСМ. Неоднократно на поиски «пропавших» между Баку и Ереваном поездов вылетали вертолеты Ми-8. Но летом 1980 г, когда вертолет уже довел состав с керосином до границы с Арменией и вернулся на базу, этот поезд снова «потерялся», но уже на территории Армении. Это привело к остановке даже аэропорта «Звартноц», потреблявшего от 300 до 800 т керосина в сутки.

Меня вызвали на заседание бюро ЦК КП Армении и объявили «строгий выговор с занесением в учетную карточку» – почти высшая мера наказания. Мои доводы о том, что состав с керосином пропал уже на территории Армении и нужно спросить о нем с руководителя ее железной дороги А. Кандиляна, который присутствовал на заседании, не были услышаны. «Козел отпущения?» – думал я.

Саркис Хачатрян

Правда, через месяц после этого события, председатель комиссии парт-контроля ЦК Саркис Маркарович Хачатрян предложил мне написать заявление о том, что я все осознал. выводы сделал и прошу о досрочном снятии взыскания. Но я письменно ответил, что «…когда меня наказывали, заявления не просили», и «… как взыскание объявили, так и пусть отменяют».

Кстати, через несколько дней после того злополучного заседания бюро «пропавший» состав нашелся на станции Абовян, куда он почему-то попал вместо Кармир Блура…

В те дни в СССР по отсутствию авиатоплива простаивали 7 крупных аэропортов. Между тем, я оказался единственным в СССР руководителем в ГА, наказанным таким образом.

На это обратили внимание в МГА, и вскоре, в свою очередь, Министр ГА издал приказ, в котором мне объявлялось «предупреждение о неполном служебном соответствии» – тоже «без 5-ти минут» высшая мера наказания.

Правда, через год, эти взыскания автоматически снялись. Мало того, 14 августа 1981 г. в Московском Кремле мне было присвоено почетное звание «Заслуженный пилот СССР», и при торжественном фотографировании с руководством МГА министр Б. Бугаев подчеркнуто усадил

меня между собой и заместителем министра по внешним связям Сергеем Павловым.

После присвоения группе летчиков МГА звания «Заслуженный пилот СССР». В первом ряду (слева-направо) Ю. Дарымов, В. Соломатин, И. Машкивский, И. Разумовский, Б. Бугаев, Д. Атбашьян, С. Павлов, А. Майоров, Е. Жильцов, Н. Буланов. 14.08.1981 г.

Но повод для размышлений остался. Я пришел к выводу, что все сбои в работе гражданской авиации в стране носят системный характер. И решать их нужно тоже системно.

Раньше, например, я уже предлагал МГА организовать в Москве один, «глобальный» склад самолетных запасных частей для всех предприятий, летающих в Москву, тогда и любая запасная часть, доставленная оттуда собственным рейсом, окажется на месте, где она нужна, в считанные часы. Идея не прошла из-за проблем с учетом и отчетностью – и это в рамках единого Аэрофлота!

Примерно так же родилась и идея кооперированной эксплуатации с внуковским авиапредприятием самолетов Ил-86, которую удалось реализовать, но это было лишь каплей в море. На складах в Ереване попрежнему хранилось 37 тыс. наименований запасных частей только для Ту-154 и Ту-134, а с ними и 37 тыс. картонных карточек в картотеках, которые нужно было периодически перебирать. И это – в последней четверти 20-го века!

На курсах повышения квалификации высшего командного состава Аэрофлота, которые тогда проводились раз в 2-3 года, во время знакомства с достижениями в компьютеризации передового тогда авиаремонтного завода № 400, мой ростовский коллега произнес показательное:

– «ничего, пережили кукурузу, переживем и АСУ».

А ведь это был будущий первый заместитель министра К. Кулаков, брат члена политбюро ЦК КПСС, который впоследствии многое сделал во вред АУГА и Гражданской авиации СССР в целом.

Но причины этих явлений крылись не только в слабой компьютеризации страны и Аэрофлота. Причины, как я тогда думал, в недостаточной самостоятельности территориальных управлений и предприятий гражданской авиации.

Например, тогдашняя система допускала, в определенных пределах, самостоятельно осуществлять на местах, как тогда говорили, «положительную и отрицательную» мотивацию работников. И даже считалось при этом, что положительная мотивация в 5 раз эффективнее отрицательной.

Я использовал этот рычаг в АУГА. Так, для стимулирования экономии авиатоплива в полете, я ввел премирование летных экипажей в размере 50% от стоимости сэкономленного авиатоплива. В результате, самолеты АУГА стали летать на наивысших из возможных высот в 11000-12000 м, как тогда их называли в «Аэрофлоте» – «армянских эшелонах», где расход топлива минимален. АУГА устойчиво занимало первые места в МГА по топливной эффективности полетов.

Но вот характерный пример. По итогам первого квартала 1982 г, экипажи АУГА сэкономили 6 500 т. керосина. Тогда я планировал использовать их в третьем квартале для увеличения частоты рейсов в напряженный период авиаперевозок.

С Б. П. Бугаевым

Но министр Б. Бугаев на заседании коллегии распорядился передать лимиты на этот керосин Украинскому управлению, у которого был перерасход топлива. Следом за этим я, в своем выступлении, обвинил МГА в поощрении нерадивости на Украине. Я говорил, что в МГА не действует один из основных законов теории управления – закон о соответствии количества прав количеству ответственности:

– «Вы, товарищ Министр, имеете право отнять сэкономленный нами керосин, а ответственность перед населением, во время летней навигации буду нести я один» ...

Но дать больше самостоятельности самим территориальным управлениям было мало. Нужно было продолжить «делегирование полномочий» дальше, «вниз» – ближе к производству, туда, где проблемы зарождались. И вот почему.

В том же 1982 г. осенью, в период «заявочной компании», я решил остаться в рабочем кабинете на ночь, чтобы разобраться с заявками на поставки самолетных запасных частей на следующий год. Разобраться с теми самыми 37 тысячами позиций, с которыми работали тогда с помощью картонных карточек, в каждой из которых, в свою очередь, учитывались еще по 5 позиций: приход, расход, складской запас, неснижаемый запас и сроки консервации.

Заявки были оформлены в 15 альбомах, расчерченных по специальной форме. В местах, где у меня возникали вопросы, я делал закладки, чтобы разобраться завтра.

Мое внимание, в частности, привлекли необычно дорогие болты, которые, судя по их маркировке, относились к самолетам Ту-134. Каждый из них стоил 200 руб., и их было заказано 150 штук.

Утром, с помощью начальника ОМТС М. Оганесяна и начальника АТБ А. Агаджанова, после опроса их подчиненных, выяснилось, что эти болты служат осью в механизме перестановки хвостового стабилизатора самолета, и что ни разу за всю историю эксплуатации Ту-134 в АУГА эти болты не заменялись.

Подобных примеров за ночь я «наковырял» больше тридцати.

И опять, никого в моем окружении это не волновало! Заявки уже были подписаны всеми, кого это касалось, оставалось их лишь утвердить. Никого это не волновало и в Москве, и я понял, что все мои предыдущие идеи и предложения носили лишь паллиативный характер.

Вот он – «второй информационный барьер», о котором я читал еще в 1977 г. в книге академика В. Глушкова «Бразды управления». В ней научно обосновывалось, что в скором времени, если даже все население СССР усядется за планирование, оно с ним не справится.

Но главное, я убедился, что дело не только в этом «барьере», и с помощью одной лишь компьютеризации планирования и организации работы и, даже используя все доступные формы мотивации, проблем не решить.

Здесь нужны более радикальные подходы, перестраивающие сами основы организационно-хозяйственного функционирования Аэрофлота, в том числе и отношения собственности.

Пятилетка 3-х «П»

Так остряки называли последовавшие после 1981 года 5 лет: «Пятилетка Пышных Похорон».

И в самом деле, после смерти 10.11.1982 г. Л. И. Брежнева, за 3 года в СССР сменилось 3 генеральных секретаря ЦК КПСС, а 11.03.1985 г. ЦК возглавил М. С. Горбачев.

Накануне его «избрания» на перроне «Звартноца» собралась группа высокопоставленных деятелей ЦК КП Армении и КГБ республики, провожавшая на пленум ЦК КПСС первого секретаря ЦК КП Армении

К. Демирчяна. Разбившись на группы, все негромко обсуждали возможных кандидатов на пост генерального секретаря ЦК КПСС. Большинство склонялось к М. С. Горбачеву.

Я тоже высказал свое мнение: « Избрание Горбачева будет означать «туши свет» для СССР. Почему? – «поживем, увидим».

Я вспомнил, как в 1982 г. мне позвонил из Ростова мой коллега Евгений Замятин и предложил вместе лететь в Ульяновск на очередные, годовые зачеты для продления срока действия наших пилотских свидетельств. Такой порядок ввел Б. Бугаев – зачеты должна принимать специальная независимая комиссия от ВКК МГА. Из Ростова в Ульяновск был прямой рейс, а иначе нужно было лететь через Москву, с переездом из Внуково в Домодедово, вечером, когда в Ульяновске уже не работал транспорт из аэропорта. Я согласился. Вечером того же дня Е. Замятин организовал в Ростове сауну с пивом и водкой, в которой, кроме нас двоих, были еще три руководителя КГБ СССР – по Ростовской области, Краснодарскому и Ставропольскому краям.

Выпив, они принялись обсуждать дела в своих регионах. Я практически ничего не пил и наслушался много криминального о первых секретарях в своих краях, С. В. Медунове и М. С. Горбачеве.

О коррупционной системе в Ставропольском крае, возглавляемом в то время М. Горбачевым, мне рассказывал и начальник одного из строительных управлений треста «Армавиаремстрой». В ответ на вопрос, как он смог получить подряд на асфальтирование центральной площади в Ставрополе, тот ответил, что лично вручил для этого М. Горбачеву конверт с 5 000 рублей взятки.

Через несколько лет, в июле 1990 г, я узнал, что один из самых больших аферистов и воров в АУГА – О. Ерицян – стал не только делегатом XXVIII съезда КПСС, но еще и вошел в состав комиссии по борьбе с коррупцией (!).

Это убедило меня в достоверности всего, что слышал ранее о новом руководителе СССР: «каков поп, таков и приход».

«Оппозиция»

С первых дней пребывания в Армении, вся моя открытая, позитивная деятельность на посту начальника АУГА, сопровождалась закулисной возней «оппозиции». Она «досталась» мне в наследство от Н. Асикяна –моего предшественника.

Не достигнув цели прийти к руководству раньше, она продолжила борьбу и теперь. Ее главной «продукцией» были анонимные и подметные письма клеветнического или обструкционистского содержания. Кроме того, она использовала и такие «инструменты», как пресса, районные и городской комитеты КП Армении, различные комиссии, прибывающие в АУГА с проверками в плановом порядке или по их анонимкам.

Сразу после моего назначения, еще при нахождении в МГА, заместитель министра Н. Ковтюх, предупредил меня о наличии в АУГА нескольких группировок, преследующих каждая свои цели, но единых в стремлении к власти. Он показал папку писем, подписанных К. Малхасяном – прославленным штурманом-ветераном, который, будучи вхож в семью Н. Асикяна, писал в разные инстанции обо всем услышанном там. И хоть многое в этих письмах и было правдой, но сам способ добычи информации Н. Ковтюх назвал аморальным и предательским – ведь К. Малхасян считался близким другом семьи Н. Асикяна.

Через несколько месяцев бортпроводница М. Аванова во время личного приема сообщила мне, что анонимки в МГА, которые уже пошли и на меня, написаны ее рукой. Но их содержание диктовал ей все тот же К. Малхасян. А ведь я пытался использовать его богатый штурманский опыт в работе ЛШО (летно-штурманский отдел), уважал его прошлые заслуги и относился к нему благожелательно.

В 1973 г кадровая работа в АУГА проверялась комиссией ЦК КПСС во главе с Николаем Толстыко. Его и других членов комиссии «оппозиционеры» возили за город, «на шашлыки», «открывали им глаза» на меня, но, к моему удивлению, добились противоположного результата. В докладе Н. Толстыко первому секретарю ЦК КП Армении А. Кочиняну моей работе была дана самая высокая оценка…

Ежегодно в АУГА приезжало 2-3 подобных комиссии, многие из них по поводу очередной анонимки, которыми сопровождались все сколько-нибудь значительные события в АУГА: строительство УТО, открытие новых воздушных коридоров, строительство аэропортов, ввод в действие системы «Старт», освоение сначала самолетов Ту-154, а потом Ил-86 и т. д.

Все они уезжали с положительными выводами. Тем не менее, все это отвлекало от дел, понижало КПД (коэффициент полезного действия) работы, который и без того я оценивал для себя не более 50%

С Яковом Рстакяном

От неоднократных попыток уйти с этой должности меня удерживали Николай Оганов и Яков Рстакян – самые близкие мне по духу и целям люди в руководстве АУГА.

Множились различного рода интриги.

Одну из них открыто развернул начальник соседнего, Азербайджанского УГА Нури Алиев, который считал меня виновником появления в Степанакерте (НКР) аэродрома, о строительстве которого Н. Алиеву

до самого конца ничего не было известно. В интригу им был вовлечен Министр Б. Бугаев.

Вторые секретари ЦК ЦП Армении и Азербайджана П. Анисимов и В. Коновалов, уверенные, что появление этого аэропорта в Азербайджане – дело моих рук, по ВЧ – связи, в моем присутствии, в кабинете П. Анисимова, обсуждали последствия открытия аэропорта и спрашивали у меня предложения о действиях по организации оттуда полетов. Я, отрицая свою причастность к его строительству, ответил, что делать ничего не надо: вскоре Госплан СССР запросит Н. Алиева об эффективности капиталовложений в Степанакертский аэропорт, и Н. Алиев сам попросит меня открыть туда полеты из Еревана.

Обсудив с азербайджанским коллегой этот вариант развития событий и согласившись с ним, П. Анисимов предложил мне держать все происходящее втайне от руководства Армении и, в особенности, от 1-го секретаря ЦК К. Демирчяна. Эта просьба полностью запутала для меня политический аспект ситуации, ведь вторые секретари ЦК компартий в республиках – русские по национальности, считались «глазами, ушами и руками» Кремля...

В кадровых делах, которые и раньше были непростыми, все сильнее ощущалась отрицательная сторона «номенклатурной» системы. Так, в 1985 г. мне стали известны достоверные факты мздоимства стоявших рядом со мной руководителей АУГА, которые были защищены своим номенклатурным положением. И я был вынужден их терпеть ежедневно в своем присутствии.

Так, Юрий Мнацаканов – один из наиболее состоятельных в то время людей в моем окружении и мой первый заместитель, устроил за вознаграждение в 6000 руб. на работу билетного кассира. При этом, за месяц до этого, я сам, ее ходатаям вместе с их предложенным «вознаграждением», отказал...

Осенью 1985 г, М. Минасбекян, куратор АУГА в ЦК КПА, пригласил меня к себе и дал мне ознакомиться с «секретным» документом КГБ. В нем излагались факты о злоупотреблениях второго мздоимца – С. Фадеева, который ранее собирал «дань» с группы билетных кассиров, а теперь уже требовал ежемесячный «налог» со всего ЦАВС (Центральное агентство воздушных сообщений) от его начальника, А. Арутюняна.

Но уже через 2-3 месяца, в начале 1986 г, это не помешало М. Минасбекяну звонить мне в Ульяновск и требовать назначения С. Фадеева начальником вновь возрождаемого политического отдела АУГА. Потом это продолжалось уже в Ереване, сопровождаясь угрозами назначить того и без моего согласия, поскольку «…должность начальника политического отдела АУГА – номенклатура ЦК».

Вскоре выяснилось, что все эти лица, включая М. Минасбекяна, вошли в своеобразный альянс против меня с целью добиться моего ухода с поста начальника АУГА…

Ключевой фигурой в альянсе был уже упомянутый выше аферист, О. Ерицян, «избранный» впоследствии в члены ЦК КПСС не без участия М. Минасбекяна. Об их сговоре рассказал мне один из преподавателей Ереванского университета, который и познакомил их друг с другом. Он же был и свидетелем «подарков» – подношений, получаемых М. Минасбекяном от О. Ерицяна, и свидетелем их разговоров о планах моего «свержения».

Надо сказать, что мои письменные заявления с просьбой об освобождении меня от занимаемой должности М. Минасбекян получал еще в 1985 г.

Тогда же, по предложению М. Минасбекяна «…подготовить себе замену» мною, на специальные курсы в Ленинградскую академию ГА, были отправлены 12 потенциальных кандидатов на должность начальника АУГА.

Таким образом, М. Минасбекяну не составляло труда принять участие в «деле» моего освобождения «бесплатно», но, очевидно, он решил на этом подзаработать и вел двойную игру, задерживая вопрос и убеждая меня в своей «незаменимости».

«Перестройка»

Итак, снова «Пятилетка 3-х «П». Но на этот раз: «Перестройка-Перестрелка-Перекличка» – так теперь острили в середине 80-х.

По прошествии лет, можно сказать, что формула «3-х П» оказалась пророческой, и Перестройку с Перестрелкой (в Карабахе) нам довелось познать, но Перекличка, наверное, еще впереди…

Необходимость каких-то перемен и перестройки была понятна многим еще задолго до объявления официальной «перестройки», в конце 70-х. Именно тогда МГА решило провести реорганизацию некоторых, небольших территориальных управлений ГА, в модные тогда, производственные объединения. Учитывая, что в национальных республиках функции управлений были приравнены к союзно-республиканским министерствам, здесь их решили назвать республиканскими. Так АУГА было реорганизовано в Армянское республиканское производственное объединение – АРПО. При неоднократных обсуждениях в МГА структурных, финансово-экономических и хозяйственных аспектов реорганизации, бросалась в глаза почти полная некомпетентность в них МГА и даже оплота ее науки – ГосНИИ ГА.

Я бывал вынужден в этих обсуждениях зачитывать вслух или отправлять в МГА ксерокопии выдержек из различных доступных источников по теории управления и другим вопросам, относящимся к этой

реорганизации. Ко мне в Ереван приезжал и тогдашний директор ГосНИИ ГА Радий Сакач. Соглашаясь на месте с моими доводами, в МГА он уступал «реформаторам»: пресловутому К. Кулакову – 1-му заместителю министра, брату члена Политбюро ЦК КПСС и другим.

В итоге реорганизация была проведена «топорно». Вместо диктуемой самой жизнью, децентрализации АРПО стало еще более централизованным, единственным в Армении юридическим лицом и хозяйствующим субъектом гражданской авиации: два ереванских и Ленинаканское авиапредприятия, как юридические лица, были упразднены. Функции начальника АРПО теперь напрямую распространялись на каждого работника всех структурных подразделений и аэропортов. На нем замыкались и все вопросы, относящиеся к материальной и финансовой ответственности.

Случилось именно то, о чем я говорил на коллегиях МГА: теперь я должен был, не глядя, списывать с баланса даже разбитый графин в Кафанском аэропорту…

Вскоре и в МГА поняли ошибочность новых структурных построений и АРПО к 1980 г вновь было реорганизовано в АУГА.

Однако мое убеждение в необходимости радикальной структурной и системной модернизации АУГА укрепилось еще больше. Я уже устал от принципа «единоначалия», который много лет трансформировался в моем положении в бессонные ночи, работу без отпусков, в постоянное чувство ответственности за все и всех, осознание собственной незаменимости. Надоела и мелочная опека МГА, постоянная зависимость от прихотей его чиновников.

Мысль о децентрализации управления АУГА и распределении его должностных полномочий на 5-10 руководителей с более простыми и узкими функциями созрела давно. Теперь, я решил вплотную заняться его реформированием.

Новая организационная структура АУГА, механизм ее работы, вертикальные и горизонтальные связи, должна были обладать способностью к авторегулированию и не зависеть тотально от способностей и воли «единоначальника».

В начале своей карьеры руководителя АУГА я представлял, как сумею оптимально распределить свои функции среди подчиненных, ограничиваясь лишь общим, концептуальным руководством, координацией их работы и контролем и занимаясь вопросами длительной перспективы. Но на деле, с годами моя занятость «текучкой» только нарастала: в летных делах – пилот-инструктор, а то и рядовой командир корабля; в строительстве мне приходилось принимать решения на уровне прораба, а то и сварщика или каменщика; в инженерно-авиационных и других вопросах происходило тоже самое.

Так, на протяжении 5 лет строительства АВК «Звартноц» я ежедневно обходил всю стройку, где то и дело возникали тупиковые ситуации –

ведь АУГА выполняло здесь функции Заказчика, а Подрядчик норовил все свои проблемы, которых хватало, списывать на нас. Так, в первый день монтажа наклонных балок, образующих внешнее кольцо АВК и опирающихся в венце здания друг на друга, выяснилось, что здесь не обойтись без второго строительного крана, который должен удерживать на весу одну балку, пока под нее не подведут вторую. А он не был предусмотрен проектом организации работ. Я срочно рассчитал и вычертил металлическую ферменную конструкцию, которую тут же «на ходу» сварили и подставили под первую балку, тем самым заменяя недостающий кран.

Эта конструкция была использована и для монтажа всех остальных балок. Она еще много лет оставалась в кольцевом зале, используясь в различных целях.

С начала 1986 г. я, по разрешению Б. Бугаева, находился в Ульяновске, проходил переподготовку на самолете Ил-86. В это время уже шли работы по модернизации ВПП аэропорта «Звартноц». Эти работы шли по ночам, без остановки полетов. Они были разбиты на несколько этапов, связанных с переносом порога ВПП, переноса ее боковых обочин и т. д.

Все это требовало большого внимания. Я, прибывая к началу каждого этапа в Ереван, координировал работу служб аэропорта и строителей, а однажды, в сбойной ситуации, лично, с микрофоном в руках, «заводил» самолеты на посадку с подвижного командного пункта, находясь на ВПП.

Работать «по-старому» становилось все труднее. Это относилось ко всем функциональным обязанностям начальника АУГА, в том числе и к управлению производством, «менеджменту», и к работе с кадрами. Вероятно, то же самое испытывали и руководители вышестоящих органов, с кем я общался: МГА, ЦК КП Армении и других. Атмосфера в них стала нервозной, конкретная работа подменялась бумаготворчеством…

Поэтому, объявленную М. Горбачевым «перестройку» я принял как реальную возможность реализации созревших у меня идей, как я думал, вполне «перестроечных» по своей сути. На первое заседание специально созданной в МГА Структурной комиссии я представил свой проект реформирования АУГА, в котором постарался обеспечить приемлемый для всех баланс между желаемым и возможным по экономическим, хозяйственным, идеологическим и юридическим соображениям.

Проектом предусматривалось создание на базе АУГА 15-ти самостоятельных юридических лиц, предприятий связанных друг с другом функционально, в одном производственном процессе. Функции государственного регулирования передавались небольшому департаменту гражданской авиации, который не мог вмешиваться в производственно-хозяйственную деятельность этих предприятий. Это было похоже на обычную, действующую в западных странах, схему организации «капиталистической» гражданской авиации. И именно поэтому проект вызы-

вал опасения, как в МГА, так и в других инстанциях. Но ведь, все предприятия оставались государственными и социалистическими!

Большое значение в судьбе проекта имело рассмотрение проекта в Институте государства и права Академии наук СССР.

Владимир Кудрявцев

Его проводил лично директор института академик Владимир Кудрявцев, и его слово в поддержку проекта в разгоревшихся с его заместителями спорах оказалось решающим. Идеологические проблемы проекта были преодолены.

Остающиеся финансово-хозяйственные нестыковки и вопросы, благодаря благожелательному отношению к нам в Стройбанке, Госбанке и Госплане СССР, решились относительно легче.

Вот как выглядели утвержденные МГА,

«Расчеты нормативов распределения прибыли, при переходе Армянского УГА на полный хозяйственный расчет»

№	Показатели, тыс. руб	1988	1989	1990
1	Балансовая прибыль (по новой методологии)	25685	28460	31170
2	Стоимость производственных фондов.	256000	256000	257167
3	Плата за производственные фонды.	7680	7680	7715
4	Норма платы за фонды, %	3	3	3
5	Численность работников, человек	4330	4370	4420
6	Плата за трудовые ресурсы.	1299	1311	1326
7	Платежи процентов за банковский кредит.	9	20	25
8	Расчетная прибыль.	16697	19449	22104
9	Платежи в МГА.	3906	9934	10646
10	Норматив к расчетной прибыли, %	23,3	51,1	48,2
11	Образование ФМП (фонд мат. поощрения)	1533	1714	1944
12	Норматив к расчетной прибыли, %	9,2	8,8	8,8
13	Образование ФСР (фонд соц. развития), тыс. руб	5745	4736	5971
14	Норматив к расчетной прибыли, %	34,5	24,3	27,0
15	Образование ФРПНиТ за счет прибыли (фонд развития производства, науки и технологий)	5513	3065	3543

В марте 1987 г. все документы, необходимые для реорганизации АУГА, были утверждены, и согласно приказу МГА № 75-ДСП от 18.03.87 г, в апреле она начала реализовываться.

АУГА переводилось на полный хозяйственный расчет и могло само решать, какую технику и в каком количестве приобретать, сколько закупать ГСМ и как им распоряжаться, сколько строить жилья и как развивать свою материально-техническую базу – словом, оно становилось полноправным, самостоятельным хозяином в своем доме.

Производственные единицы тоже переходили на полный хозяйственный расчет. Они, фактически, покупали друг у друга производимые ими услуги, обучаясь к работе в будущем в нормальных, рыночных условиях. Все базовые финансово-экономические и нормативные документы, регулирующие взаимоотношения производственных единиц, разрабатывались соответствующими управлениями МГА: ГлавПЭУ, УОТиЗ, ФУ и другими, в которых участвовали, несомненно, самые компетентные специалисты.

Практически это реформирование было первой в СССР попыткой перевода одного из территориальных управлений гражданской авиации на рыночные условия работы.

Однако, при всей тщательности этой разработки ее целью было, в основном, концептуальное решение порядка и механизмов реформирования АУГА. Часть коррекционных коэффициентов и оценочных параметров в ней были оставлены «на потом», для регулирования в течение первого года работы в новых условиях. При этом выполнялось и одно из трудных условий: все формы отчетно-учетной документации в АУГА должны была оставаться «сопрягаемыми» с принятыми в МГА и СССР формами.

Поддерживал реформирование и куратор АУГА, заместитель министра Сергей Павлов, которого я искренне уважал. С. Павлов часто бывал в Армении и был в курсе всех «перестроечных» проблем не только АУГА и МГА, но всей страны. Несмотря на разницу в возрасте и жизненном опыте, он делился со мной и своими соображениями по «перестройке», и воспоминаниями из своего прошлого – бывшего советского разведчика, генерала.

Сергей Сергеевич Павлов

МГА было тоже заинтересовано в реформировании АУГА: там его рассматривали как перестроечный эксперимент, который в случае успеха можно было бы тиражировать.

Теперь, после окончания реорганизации, к будущему руководителю гражданской авиации Армении не предъявлялось непомерных требований: большинство его распорядительных функций переходило к новым руководителям производственных единиц, ему оставались лишь функции государственного регулирования и надзора. И теперь меня мог бы заменить более узкий специалист, чем обеспечивалась и безболезненная для АУГА смена руководства.

Этим исключались и условия для коррупции, принявшей в СССР и Армении широкий размах.

Осень 1986 г.

Об одной из «операций» альянса моих «оппозиционеров» стоит рассказать отдельно, как о хорошей иллюстрацию «горбачевской перестройки».

Осенью 1986 г. в МГА поступила анонимная телеграмма, обвиняющая меня в нескольких самоуправных грехах: за несколько лет я сменил 10 начальников ЛШО, построил никому не нужный аэропорт Ленинакан, в котором организовал убыточное авиапредприятие и т.д. Вскоре ко мне зашел уполномоченный по авиации, полковник КГБ, Г. Товмасян и сказал, что по заданию его «фирмы» он летал в Москву и изъял из почтового отделения подлинник этой телеграммы. Почерковедческая экспертиза в Ереване установила, что ее автор – тот же О. Ерицян. На мой вопрос, «а зачем он это мне говорит?»,- Товмасян ответил буквально, чтобы я принял «соответствующие меры».

– «Вы стоите на защите интересов КПСС, вот и защищайте интересы партии, для которой я работаю. А я этим заниматься не буду»

Николай Буланов

– «Вы легко можете установить, что эта телеграмма клеветническая», – ответил я и еще раз подумал про себя, насколько КГБ отодвинули от реальных дел...

Вскоре в Ереван прибыла комиссия МГА из 15 человек на «проверку фактов» из этой телеграммы. Возглавлял комиссию Николай Андреевич Буланов – член коллегии МГА, начальник управления политико-воспитательной работы (УПВР)

Эта комиссия проработала в Ереване неделю, а ее пристрастность породила в АУГА волну слухов. «Факты» не подтвердились, но остались вопросы по Ленинакану.

Туда со мной выехали Николай Буланов и начальник управления кадров (УК) Анатолий Ефименко.

На общем собрании коллектива ЛОАЭ оба московских гостя, своими вопросами к руководству ЛОАЭ, подводили собрание к мысли о ненужности ЛОАЭ. В своем заключительном выступлении начальник УПВР стал утверждать, что ЛОАЭ наносит ущерб государству уже самим фактом своего существования.

Взявши после него слово, я заявил, что:

– «Убыточность» ЛОАЭ есть следствие действующей в экономике МГА порочной системы «доходных ставок», по которой в доход АУГА зачисляют лишь 14,5 копеек с каждого рубля выручки. Прямой учет доходов и расходов ЛОАЭ свидетельствует об обратном: ЛОАЭ высокорентабельное предприятие. С переходом АУГА на новые условия хозяйствования в будущем, 1987 г, все станет на свои места».

– «Кроме того, находясь в приграничном и сейсмоопасном районе с развивающейся экономикой, ЛОАЭ крайне необходима и Ленинакану, и Армении, и СССР в целом».

– «И не вашей комиссии МГА дано выносить вердикты о судьбе этого авиапредприятия».

После этого я объявил перерыв, во время которого заявил московским гостям, что они хотят похоронить здесь плоды моего 15-ти летнего труда и что я этого не допущу, благо началась перестройка… И не сдержавшись, прилюдно «послал» начальника УПВР традиционными русскими, непечатными словами…

Через несколько дней я был вызван в МГА, к министру. Б. Бугаев, в своем кабинете, потребовал от меня извинений в адрес начальника УПВР. Я ответил, что сожалею об использовании нецензурных слов, но извинения должен получать я сам за то, что меня оскорбили не словами, а делом, прислав в Ереван 15 человек на неделю по «анонимке». Ведь, как заявил Генеральный секретарь ЦК КПСС, «анонимки» при «перестройке» нужно выбрасывать в мусорные корзины...

Оппозиция Б. Бугаеву

В марте 1987 г., после одного из заседаний коллегии МГА, Татьяна Анодина, возглавлявшая в то время Научно-исследовательский центр автоматизации управления воздушным движением ГА (НЭЦ АУВД) пригласила меня на некое закрытое совещание. По ее словам, там должно было проходить обсуждение проекта «перестроечного» реформирования ГА, о котором разработчики проекта хотели бы услышать и мое мнение.

Татьяна Анодина

Здесь я обнаружил около 20 известных в МГА людей, в том числе уважаемых

мною заместителей министра И. Машкивского, И. Разумовского, ректора КИИГА А. Аксенова и других.

Но были также и еще несколько человек, известных мне своими, по выражению Б. Бугаева, «хватательными рефлексами». И среди них, тогдашний начальник Инспекции по безопасности полетов Г. Ячменев – коррумпированный интриган, который в отместку за отказ назначить его протеже, В. Матевосяна, командиром УТО АУГА, организовал за моими полетами сбор компрометирующих материалов по МСРП – «черным ящикам» самолетов. Кстати, эта затея оказалась безуспешной.

Суть предлагаемой этой группой реформы состояла в том, что вопреки объявленным ценностям «перестройки», она собиралась еще более централизовать систему управления в ГА СССР. Для чего предполагалось все службы управлений, авиапредприятий и аэропортов на местах перевести в непосредственное подчинение соответствующим заместителям министра и службам МГА.

Удивившись в душе «насколько они далеки от народа», я резко раскритиковал этот проект, как не соответствующий по духу и содержанию требованиям теории, практики, «перестройке» и самой жизни. Для примера, я привел ситуацию в аэропорту, когда к самолету, после объявления посадки на него пассажиров, не подают вовремя пассажирский трап, и для воздействия на соответствующую службу, диспетчер аэропорта, по этой схеме, должен будет звонить в Москву…

Но, очевидно, старания этих «перестройщиков» не прошли зря: 4 мая 1987 г. Б. Бугаева сменил на его посту Александр Волков, генерал-полковник, военный человек, далекий от гражданской авиации, но достаточно «недалекий», чтобы согласиться возглавить МГА.

Б. Бугаева я искренне уважал, несмотря на то, что неоднократно был им «бит». С ним можно было поговорить и найти понимание по любому вопросу.

В особенности, я любил с ним поговорить о наболевших летных делах, «как летчик с летчиком». Он был всегда доступен и доброжелателен, даже в своем гневе. И всегда умел оставаться объективным.

Б. Бугаев поддерживал идею реформирования АУГА, и его уход означал наступление тяжелых испытаний не только для меня и АУГА, но и всей гражданской авиации СССР.

Возрождение политотделов в ГА

В свое время, еще при своем назначении на должность, я неоднократно слышал от коллег, работавших на этих постах задолго до него, что «… Б. Бугаеву нужно поставить памятник хотя бы только за то, что он убрал из МГА Главное политуправление и ликвидировал на местах «замполитов».

Сразу, с его уходом этот институт в гражданской авиации начали восстанавливать.

И вскоре, упомянутый выше, С. Фадеев оказался на посту начальника политотдела АУГА…

Борис Павлович Бугаев

В новом качестве он не стал медлить. Вскоре после его назначения, руководитель КРО АУГА (контрольно-ревизионный отдел) занес мне коллективное заявление от работавших в «Звартноце» билетных кассиров. В нем указывалось, что освобожденный секретарь парткома по аэропорту «Звартноц» Л. Джавадян, всегда вымогавший у них «налог», потерял чувство меры и увеличил ставку в 2 раза.

По срокам это совпало с началом работы С. Фадеева на новом посту. Оставалось установить, случайно ли такое совпадение или между С. Фадеевым и Л. Джавадяном имеется «деловая» связь. Я предложил С. Фадееву провести по этому заявлению расследование с привлечением работников КРО. Но результатов не дождался. С. Фадеев на вопросы о ходе расследования говорил, что передал все материалы секретарю райкома КП А. Гегамяну, кому по партийной линии подчинялся Л. Джавадян.

«Круг замкнулся, один аферист подотчетен другому…» – подумал я.

«Воздушный транспорт»

После ухода Б. Бугаева и последующих событий, я понял, что теперь на моей реформе можно будет поставить «крест». И не ошибся.

18 июня 1987 г ко мне зашел корреспондент отраслевой газеты «Воздушный транспорт» В. Тамарин. С порога он предупредил, что против моих реформ и меня лично в МГА имеются могущественные противники, и что его, Тамарина обычно посылают к тем, кого собираются снять с работы.

Я пошутил анекдотом из «Армянского радио». Тому задали вопрос, – «что общего между начальником и мухой?» На что это радио ответило – «их обоих можно прихлопнуть газетой».

Посмеялись. Разговор, в целом, шел в благожелательном русле, но вопросы Тамарина не оставляли сомнений в его целях. Я вспомнил совет, данный мне в 1971 г. заместителем министра А. Усковым, в своих письмах в МГА писать непосредственно о своих выводах и предложениях, не ссылаясь при этом на факты. Ибо любой факт можно истолковать, как минимум, двояко. Я понял, что цель Тамарина – истолковать все результаты моей работы на посту начальника АУГА в черном свете.

Жорж Шишкин

Уже через неделю, из Москвы, мне звонил Жорж Шишкин – мой близкий товарищ по прошлой, совместной работе на Чукотке. Он рассказал, что против меня готовится «огромная бомба» и что занимается этим О. Ерицян. Бомбой должна стать разгромная статья в газете «Воздушный транспорт», которой впоследствии будет дан ход «по полной программе», принятой в «перестроечные» времена.

По словам Ж. Шишкина, он своими глазами видел, как О. Ерицян с большими картонными коробками заходил к двум заместителям министра и Ю. Пономаренко – главному редактору «Воздушного транспорта» и выходил оттуда без них.

А из коробки для «Воздушного транспорта» он даже угощался, слушая их разговоры с планами моей дискредитации.

Собрания в цеховых парторганизациях

7 июля 1987 г «Воздушный транспорт» со статьей Тамарина «За решением ответственность» была опубликована.

Она действительно оказалась «бомбой», которую взорвали профессиональные партийные интриганы М. Минасбекян (зав. отделом ЦК КПА) и А. Гегамян (секретарь райкома КПА) руками штатных и нештатных секретарей партийных организаций АУГА, которые функционально, по партийной линии, были им подчинены, а также работников ОПВР и их подчиненных на местах «замполитов». И, конечно, самое активное участие «в деле» принимали сами члены упомянутого «альянса».

М. С. Минасбекян

В этих целях был разработан «График проведения собраний в цеховых парторганизациях Арм. УГА», по которому с 24 по 31 июля 1987 г планировалось провести 27 собраний, многие из которых в разных местах, в одни и те же дни и часы.

Мое участие планировалось только в одном собрании – во второстепенном, 113 летном отряде (самолеты Як-40, Ан-2, вертолеты).

С этим графиком я ознакомлен не был, я лишь то и дело узнавал, что в той или иной службе уже началось и идет собрание. Но и располагая

этим графиком, я не мог бы присутствовать на большинстве из них физически.

На собраниях шла «игра в одни ворота»: не имея оппонентов, их организаторы убеждали участников собраний в истинности «фактов», изложенных в газете.

Все достижения, которыми гордилось АУГА и руководство Армении, успехи, которые руководством МГА еще недавно ставились в пример другим управлениям ГА, истолковывались как результат, граничащей с преступной деятельности одного человека – меня.

Грубая ложь, клевета и подтасовка фактов были основным «инструментом», использованным газетой в доказательство своих выводов.

Но пока, без проверки, эти «факты» тянули не только на простое освобождение от занимаемой должности, но и на возбуждение уголовного дела. О чем и писал прокурор Г. Гукасян в разделе отзывов на статью в одном из последующих номеров «Воздушного транспорта».

Проверка «фактов», изложенных в газете

Я решил, не дожидаясь развития событий, вызвать из МГА комплексную комиссию по проверке изложенных в газете «фактов».

Комиссия проработала в Ереване до 17.07.1987 г. Несмотря на отношение ко мне, как к «уходящему», суть ее итоговых актов о результатах проверок отразила клеветническую основу практически всех «фактов», на которых базировалась статья.

Вероятность уголовного преследования, на этот раз, отпала.

В связи с переходом отрасли на новые методы хозяйствования с 01.01.88г., по Армянскому управлению была проверена обоснованность всех расчетов нормативов платежей в бюджет за производственные фонды и трудовые ресурсы, платежей в МГА и нормативов образования фондов развития производства, науки и техники, социального развития и материального поощрения.

Так в «Справке по результатам проверки финансово-хозяйственной деятельности АУГА» был сделан вывод:

«Управление имеет достаточно финансовых ресурсов для перехода на полный хозяйственный расчет.

После внесения по стабильным нормативам платежей в государственный бюджет за производственные фонды и трудовые ресурсы, 40 процентов расчетной прибыли будет перечисляться в МГА, а 60 процентов прибыли останется на нужды управления, в том числе на дотацию убыточных производственных единиц.

Нормативы отчислений в фонды экономического стимулирования обеспечивают потребности управления по социальному и экономическому развитию (включая финансирование за счет фонда социального развития жилищного строительства в ежегодных объемах от 3 до 4 млн. рублей)».

Стоит добавить, что в те годы стоимость 60-ти квартирного дома составляла 1 млн. руб. Стоит добавить еще и, что до этой реформы, МГА оставляло АУГА лишь 14,5 коп. с каждого рубля выручки, а так называемые, доходные ставки на 1 тонно-километр были одними из самых низких по СССР.

Но результаты работы комиссии МГА стали известными только работникам аппарата управления. И именно на их собрании газетная статья была опровергнута, а резолюция собрания брала меня под защиту и просила не уходить с поста начальника АУГА.

Собрание назвало статью в «Воздушном транспорте» клеветнической и потребовало привлечь ее авторов к ответственности.

На собрании отмечалось, что даже по наиболее острой – жилищной проблеме, в статье утверждалось число очередников на получение квартиры в АУГА в 500 человек, против 397 фактически, и что среди них есть 22 человека, дожидающихся своей очереди с 1961 г., тогда как таковой был только 1. При этом ему при каждом распределении жилья уже предлагались квартиры, но он, взамен своего подлежащего сносу дома, по договору с Горсоветом Еревана, ждал от него равноценную квартиру.

А ведь по этой проблеме газета могла бы и написать, что с моим приходом в АУГА, прекратилась система взяточничества при распределении квартир. Что их строительство многократно возросло и, несмотря на увеличившуюся при мне более чем в 2 раза численность работников АУГА, очередь на жилье сократилась с 1100 до 397 человек. Что каждый квадратный метр жилой площади в АУГА лимитировался Госпланом и МГА СССР. И что, благодаря наличию собственного треста, АУГА с 1981 г. получило право выступать в строительстве жилья не только «Заказчиком», как все остальные в СССР, но и «Подрядчиком».

Благодаря этому всему, план по жилищному строительству в XI-й пятилетке (1981-1985 г.г.) был выполнен на 271%. И что уровень обеспеченности жильем в АУГА более чем в 2 раза был выше среднеотраслевого…

Подобные выводы были сделаны и относительно всех остальных «фактов», изложенных в газете.

Но, для себя, я твердо решил уйти с поста начальника АУГА даже при самом благоприятном развитии последующих событий.

Последнее заседание коллегии МГА

Однако, еще оставались открытыми вопросы, связанные с заявлениями в мой адрес, якобы сделанными, как утверждалось в газете, некоторыми руководящими лицами МГА.

Но и они оказались грубой ложью. Это выяснилось 9 июля 1987 г. во время заседания коллегии МГА, в котором я участвовал в последний раз.

По времени, это заседание коллегии совпало с работой в Ереване комплексной комиссии МГА. Его проводили новый министр, генерал-полковник Александр Волков с новым начальником политуправления, генерал-лейтенантом Валерием Колчановым.

При обсуждении первого вопроса повестки дня – «О повышении активности командно-руководящих кадров в перестройке идеологической работы, усилении их идейно-теоретической закалки в свете установок XXVII съезда, январского (1987 г) Пленума ЦК КПСС» (докладчик В.С. Колчанов), новый министр поставил на голосование предложение о выборности руководителей летной, инженерно-авиационной и других служб на местах. Все участники заседания проголосовали «За».

Я не стал голосовать. Это заметил Министр, подошел ко мне и спросил,

– «А почему вы не голосуете, может быть воздержались?».

– «А можно, я отвечу вопросом на вопрос?» – спросил я. Получив согласие Министра, я продолжил:

– «Вот Вы, товарищ Министр, сами являетесь летчиком. Как, по Вашему мнению, можно ли избирать голосованием пилотов-инструкторов?»

– «Конечно, нет», – ответил Министр.

– «Ну а дальше по службе – заместителей комэсков, комэсков, командиров летных отрядов, старших инженеров, начальников АТБ и т. д. – конечно же, тоже нельзя.

Избирать можно только председателей артелей золотоискателей, колхозов и общественных организаций.

Там же, где стоят вопросы безопасности полетов или имущественные интересы государства – там оно должно назначать своих, доверенных людей. Поэтому – я – «против».

А не голосовал я, потому что все остальные были «за», и мой голос уже ничего не значит».

И в зале наступила гробовая тишина…

Так начинались пресловутые, Горбачевские «перестройка», «гласность» и «демократия» в гражданской авиации…

В перерыве после первой части коллегии вокруг начальника политуправления МГА В. Колчанова образовался стихийный «митинг».

Ему предшествовало выступление начальника Казахского управления ГА, Николая Кузнецова, широко известного в ГА, дважды Героя Социалистического Труда. Затронув статью обо мне в газете «Воздушный транспорт», он назвал ненормальным, что в любое управление может приехать какой-либо случайный человек и за пару дней разобраться в явлениях и людях, «…которых он сам уже изучал 40 лет и до конца еще не разобрался…»

Александр Волков

Н. А. Кузнецов

Все упомянутые в статье руководящие лица МГА, вместе со многими другими участниками заседания, окружили в перерыве заседания коллегии В. Колчанова. Они выражали свое возмущение приписываемым газетой им словам, которых они не произносили, и даже требовали у В. Колчанова привлечь ее главного редактора и автора статьи к уголовной ответственности.

Татьяна Темкина

Иван Васин

Упомянутая в статье «Воздушного транспорта» Татьяна Темкина, начальник управления организации труда и заработной платы МГА, при этом заявила, что МГА поддерживало реформирование АУГА и что она считает меня «…не в обиду другим, наиболее продуктивным среди всех начальников территориальных управлений в СССР».

Примерно это же самое сказали и остальные, в том числе и, неожиданно для меня, Иван Васин – заместитель министра, который подчеркнул при этом натянутые и даже конфронтационные отношения со мной во многих вопросах, связанных с организацией летной работы в ГА…

Все это время в Москве со мной находился и С. Фадеев, навязанный мне новый «начальник политотдела», прохвост и пьяница. Во время «митинга» вокруг В. Колчанова он тоже находился рядом и все слышал. Я обратил внимание на его потное, красное лицо и особенно шею, ставшую бурачного цвета. Подумал, как бы с С. Фадеевым не случился инсульт…

«Прочистка» в ЦК КПА

Однако это не помешало тому, после возвращения в Ереван, провести еще одно «мероприятие». Уже 14 июля 1987 г, не дожидаясь окончания работы в АУГА комиссии МГА, он организовал вызов меня к новому второму секретарю ЦК КПА Юрию Петровичу Кочеткову. Поздно вечером, в его кабинете, во главе с С. Фадеевым, собрались почти все секретари первичных парторганизаций АУГА. Среди них были и Л. Джавадян, «делу» которого о поборах с кассиров стараниями С. Фадеева так и не был дан ход (по его словам, оно находилось у А. Гегамяна – секретаря

райкома КПА). Здесь же был и В. Алоян, известный в АУГА тем, что с каждого вступающего в КПСС он взимал «налог» в 500 руб, которым делился и С. Фадеевым, и с А. Гегамяном… Остальные участники «вечеринки» у Ю. Кочеткова, включая и его самого, тоже святостью не отличались.

На этот раз я подвергся «партийной критике». Ее суть заключалась в том, что я «тотально» вмешиваюсь в жизнь парторганизаций. Что я зажимаю «гласность», руковожу АУГА исключительно «командно-административными» методами и т. д.

На вопрос Ю. Кочеткова, «…так как же ему удалось руководить АУГА почти 17 лет, неужели о нем нельзя сказать ничего положительного, например, хотя бы, как о летчике?» – неожиданно, у С. Фадеева сорвалось, что в «…конце концов Д. Атбашьян всегда оказывался прав, а как летчик, он имеет самую высокую квалификацию».

Несмотря на то, что никаких «оргвыводов» за этим совещанием не последовало, оно оставило тяжелое впечатление. Я еще раз почувствовал, насколько вся окружающая меня среда стала мне чуждой и даже враждебной…

Итоги работы комиссии МГА

17 июля 1987 г. комиссия МГА завершила проверку «фактов», изложенных в «Воздушном транспорте», охватывающих все стороны деятельности АУГА и моей лично. Фактически, АУГА подверглось комплексной проверке, какая обычно проводилась по итогам работы за 5 лет. Это позволило мне получить итоговый документ о результатах всех лет моей работы на посту начальника АУГА. Поскольку вся статья, по сути, оказалась опровергнутой, а по всем ее «криминальным» эпизодам в актах комиссии, были указаны соответствующие оправдательные документы, я перестал опасаться уголовного преследования.

Олег Смирнов

Мало того, в конце июля, при посещении МГА, куратор АУГА, Сергей Павлов – заместитель министра по внешним связям, сказал мне, что я мог бы продолжать работу.

Другой же заместитель министра – по кадрам, Олег Смирнов, в приватной беседе посоветовал мне все же уходить и даже предложил помощь с переходом на другую работу, в том числе в «Аэрофлот» (тогда еще, ЦУ МВС) или его представительство в Норвегии. Но я ответил, что хотел бы летать в АУГА рядовым командиром корабля Ил-86.

Находясь в здании МГА, я видел, как из одного высокого кабинета в другой ходил, стараясь быть им незамеченным, «посол» О. Ерицяна, Г. Мкртчян. Тогда же я узнал, что еще один игрок – самостоятельно претендующий на мой пост, Г. Навасардян, посещал куратора МГА в ЦК КПСС…

С подлостью Г. Мкртчяна я уже сталкивался ранее, и об этом человеке стоит рассказать отдельно.

Он был из тех, чье корыстолюбие и нравственная нечистоплотность проявлялись явно лишь после продвижения на большие должности. Я освобождал его в середине 70-х годов от должности командира 2-го Ереванского авиапредприятия, когда Н. Огановым было выявлено, что Г. Мкртчян, минуя АУГА, по сговору с кем-то в Москве, выписывал в ЦРИА МГА сувенирную продукцию, предназначавшуюся для пассажиров международных рейсов и высоких гостей, и реализовывал ее через комиссионные магазины. Тогда я, буквально, спас Г. Мкртчяна от уголовного преследования.

В другой раз, летом 1982 г, я вылетал в Среднюю Азию для обмена опытом с начальниками местных территориальных управлений ГА Ф. Рафиковым, Н. Кузнецовым и Е. Ершовым. Ту-154, на котором я летел пассажиром, взлетал в жару, ночью, в направлении на город. Через несколько секунд, после отрыва, самолет характерно задрожал, как перед срывом и сваливанием.

Доска приборов Ту-154

Почувствовав неладное, я вскочил со своего места в первом ряду пассажирского салона и вбежал в пилотскую кабину. Здесь я увидел и услышал световую и звуковую сигнализацию выхода самолета на закритические углы, стрелка текущего угла атаки АУАСП-154 «слиплась» с красным сектором критического угла. Самолет не набирал высоты и скорости и завис на высоте 90 м, «брюхом вперед». Внизу был ночной Ереван, а впереди – горы.

Командир экипажа Г. Мкртчян и второй пилот находились в состоянии ступора и на мой приказ отдать штурвалы вперед, не реагировали. Тогда я проделал это за них из-за спины борт-инженера: взявшись руками за оба штурвала я отдал их вперед до перевода самолета на снижение. На высоте около 30 м. стрелки АУАСП разошлись, самолет, наконец разогнался до 320 км/час и стал управляемым.

В Ташкенте я провел с экипажем разбор взлета в Ереване, затем оставив Г. Мкртчяна одного, отдельно разобрался с его ошибками и предложил обо всем, по прилету в Ереван, доложить командиру эскадрильи и рассказать на летном разборе. Вместо этого Г. Мкртчян написал в МГА, что я, находясь в отпуске, в штатской одежде, ворвался в кабину и вмешался в управление самолетом. В том письме правдой была лишь штатская одежда...

31 июля 1987 г. вышел приказ министра ГА №338/л о моем освобождении с занимаемой должности по собственному желанию и переводе меня на должность командира корабля Ил-86. Через несколько дней состоялось заседание ЦК КПА, на котором решалось, по выражению К. Демирчяна

– «…просто отпустить Д. Атбашьяна, или с партийным взысканием…за аэропорт в Ленинакане, каких нет даже во многих областных центрах СССР, построенный на «народные деньги» в 100 км от Еревана?»,

– «…Зачем Армении столько аэропортов?»

– «...Если его не остановить, он всю Армению заасфальтирует» …и т. д.

Однако после заступнического выступления секретаря ЦК Карлена Гамбаряна меня решили «отпустить» без партийного взыскания.

У меня оставались 255 рабочих дней неиспользованного отпуска – около 10 месяцев, я решил удалиться на полгода и отдохнуть от всего…

На грани авиационной катастрофы. Авария Ту-154Б-2 Армянского УГА в Алеппо (Сирия)

24 сентября 1988 г., произошло единственное в Армянском управлении гражданской авиации, тяжелое авиационное происшествие на самолетах Ту-154.

В тот день, экипаж командира корабля Сергея Акопяна, в составе второго пилота Генрика Петросяна, штурмана Норайра Аветисяна и бортинженера Хачатура Налбандяна, на самолете ТУ-154 с бортовым № 85479, выполнял регулярный рейс СУ-510 из Еревана в Алеппо, Сирия, закончившийся аварией и разрушением самолета.

Самолет Ту-154Б2 № 85479

На борту этого самолета, вместе с 10 бортпроводниками, находились 158 пассажиров и груз.

Заход на посадку выполнялся в простых метеоусловиях и слабом порывистом ветре.

Как отмечено в заключительном Акте государственной комиссии по расследованию этой аварии:

– «Согласно средствам объективного контроля (МСРП), при полете по пред-посадочной глиссаде, приборная скорость полета изменялась от 265 до 290 км/ч (по РЛЭ – Vпр = 269 км/ч). Самолет не был сбалансирован по усилиям – остаточные тянущие усилия на штурвале составили Рв= -10 кг».

И далее:

– «…на высоте Н = 35 м вследствие отдачи штурвала от себя вертикальная перегрузка уменьшилась до 0,9 и удерживалась менее единицы в течение 3 с. Это привело к увеличению скорости снижения от 3,5 до 5,9 м/с за 2 с до касания. За 1,5 с до касания руль высоты был полностью отклонен на кабрирование. Эти действия по уменьшению вертикальной скорости и полное взятие штурвала "на себя" оказались запоздалыми. Приземление произошло с недопустимо большой вертикальной скоростью Vy = – 5,5 м/с, что привело к разрушению самолета (разлом фюзеляжа между 51-53 шпангоутами, подлом передней опоры шасси).

Перегрузка при приземлении составила более четырех единиц.

Заход на посадку осуществлялся с центровкой Х т. =16 % средней аэродинамической хорды (САХ), что выходило за установленные ограничения. Это обстоятельство усложнило управление самолетом, однако, как показали расчеты, не оказало решающего влияния на исход полета».

Однако в первоначальном варианте этого Акта формулировки были гораздо более категоричными, и вся вина за аварию самолета полностью возлагалась на экипаж.

Авария самолета Ту-154Б2 № 85479

Узнав о решении московской прокуратуры об их аресте, командир экипажа и второй пилот обратились ко мне за помощью.

По их рассказу о событиях этого дня, весь полет от взлета в Ереване и до входа в предпосадочную глиссаду в Алеппо проходил в простых метеоусловиях и ничем не отличался от других, обычных полетов. Но вдруг, при снижении по глиссаде, на высоте 30 – 35 м, самолет будто уткнувшись в невидимую стену, резко затормозился и, проваливаясь вниз, стал снижаться с большой вертикальной скоростью до 6 м/сек. Одновременно, сработала сигнализация критического угла атаки АУАСП, которая потом повторилась еще несколько раз. Во избежание выхода на закритические углы атаки и потери скорости полета, одновременно с увеличением режима работы двигателей, командиру пришлось отдать штурвал от себя и лишь перед приземлением самолета взять его на себя. При этом, однако, вертикальная скорость снижения почти не уменьшилась, и касание земли произошло грубо,

с большой вертикальной перегрузкой. Все это, от момента начала развития аварийной ситуации и до приземления, явилось для экипажа полной неожиданностью и длилось не более 5 – 6 секунд.

В этом рейсе они перевозили группу ереванских артистов и театральный инвентарь, часть которого, по их сведениям, почему-то осталась от предыдущего рейса и была загружена в последний момент, в передний багажник самолета.

Проанализировав их рассказ, я пришел к выводу, что описанные командиром и вторым пилотом обстоятельства авиа-происшествия, вероятнее всего, похожи на попадание, снижающегося по глиссаде самолета на высоте 30 – 35 м. в сильный сдвиг ветра, и что развитию аварийной ситуации способствовали перегрузка и запредельная передняя центровка самолета.

Сдвиг ветра это, цитирую из Наставления по метеорологической службе (НМО ГА):

– *изменение направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки (сдвиг ветра слабый – до 2 м/с на 30 м высоты, умеренный – от 2 до 4 м/с на 30 м высоты, сильный – от 4 до 6 м/с на 30 м высоты, очень сильный – 6 м/с и более на 30 м высоты).*

В те годы, заходы на посадку при сдвиге ветра, превышающем 5 м/сек на 30 м. высоты, запрещались.

Комиссия же по расследованию этого происшествия возможное воздействие на исход этого полета сдвига ветра, перегрузки и неправильной центровки самолета проигнорировала. По давней традиции тех лет, всю вину за разбитый самолет она решила возложить на летный экипаж, ограждая тем самым от ответственности всех других служб и лиц, организовывающих и обеспечивающих этот полет.

Я изложил все эти соображения С. Акопяну и Г. Петросяну и сказал им, что для их обоснования мне нужны объективные, задокументированные материалы с бортовых параметрических самописцев, а также метеорологической и других подкомиссий, участвовавших в расследовании этой аварии.

Через пару дней они принесли мне все эти материалы, и я приступил к расчетам. При этом я использовал, в основном, аналитические точные математические методы, как меня в свое время учил еще в КИИ ГА незабвенный Арташес Мелконович Мхитарян.

Расчетам помогло 3-х кратное срабатывание сигнализации АУАСП (Автомат углов атаки и сигнализации перегрузок), так как оно происходило на критических углах атаки полета, с точностью + / – 0,5 градусов.

В результате, мне удалось с высокой точностью определить фактические величины всех сил и моментов, которые действовали на самолет и его балансировку при заходе на посадку.

Они показаны на приведенном здесь Рисунке 1.

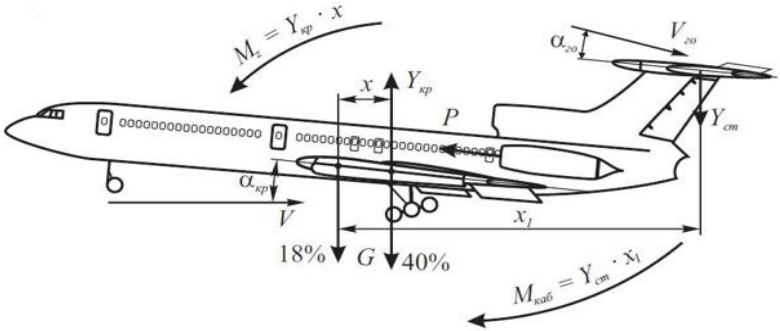


Рис. 1. Схема сил, определяющих продольную балансировку самолета. Его полный, аэродинамический вес равен механическому G, плюс Yст отрицательной подъемной силы стабилизатора на хвосте

Оказалось, что полный, аэродинамический вес самолета, равный сумме его механического веса G, плюс отрицательной подъемной силы Y ст, создаваемой хвостовым стабилизатором, равен 102 т, при предельном механическом посадочном весе самолета 78 т (как исключение этот вес мог достигать 80 т), и предельном, полном аэродинамическом весе 85 – 86 т.

Расчеты показали, что самолет при подготовке к полету в Ереване был перегружен на несколько тонн, но главное, центровка самолета оказалась запредельно передней и равной 13% САХ (средней аэродинамической хорды), при предельно допустимой на посадке центровке 18%САХ.

Этим и объяснялось необычное поведение самолета при попадании в условия «сдвига ветра» в том, злополучном, заходе на посадку в Алеппо.

Изучив тетрадь с моими расчетами, представители московской прокуратуры спросили меня, кто бы мог их авторитетно подтвердить. Я им порекомендовал обратиться в Академию им. Жуковского, как организацию, независимую ни от МГА (министерство гражданской авиации), ни от МАП (министерство авиационной промышленности).

Заодно я обратил их внимание на то, что правильнее выбирать режим полета при снижении на посадку не по рассчитанной по диаграммам скорости, как это принято, а по углам атаки на АУАСП, что я и делаю в своей летной практике, сохраняя на глиссаде запас не менее 3-х градусов между текущим и критическим углами атаки.

Через пару недель в помещении армянской транспортной прокуратуры мы вновь встретились с этими москвичами, которые сообщили, что эксперты Академии им. Жуковского подтвердили мои расчеты с точностью +/- 200 кг и что, таким образом, наш экипаж признан невиновным в аварии и полностью оправдан.

Командир корабля
Ил-86

АУГА при новом руководстве

Вернувшись в январе 1988 г на работу в АЭ самолетов Ил-86, в 279 летный отряд, я не узнал своего управления. Реформирование АУГА было прекращено. Строительно-монтажные работы на всех не законченных объектах приостановлены. Более того, шел демонтаж аэродромного оборудования в аэропорту Степанаван и на некоторых других объектах. Было «заморожено» строительство АТБ с ангаром для 2-х Ил-86 в «Звартноце», аэропортов «Варденис», «Ноемберян» и жилых домов в Ереване. Строительство учебного корпуса для СПТУ продолжалось, но набор слушателей для него прекращен…

Новый начальник АУГА Эдуард Папикян, назначенный 28 августа 1987 г. на этот пост по моей рекомендации, с ситуацией явно не справлялся.

Спитакское землетрясение и гражданская авиация

…7 декабря 1988 г., в день Спитакского землетрясения и в последующие дни, в аэропорты «Звартноц», «Ленинакан» и «Эребуни» прилетали – или на профессиональном сленге «падали» – сотни самолетов всех «весовых категорий» и классов с гуманитарными грузами и спасателями со всего света.

«Звартноц» 8 декабря 1988 г.

Использовался и аэропорт «Степанаван», но только днем и в простых метеоусловиях – к тому времени отсюда уже успели демонтировать и вывести светосигнальное и радиотехническое оборудование ВПП.

Вероятно, землетрясение «спасло» от такой же участи и Ленинаканский аэропорт – ведь он был одной из главных мишеней при моей недавней травле в прессе и ЦК КП Армении.

Полуавтоматическая система управления воздушным движением «Старт», которую мои «доброжелатели» в ЦК и прессе смаковали наряду с Ленинаканским аэропортом, также работала на пределе своих возможностей. Без нее, под «ручным» диспетчерским управлением, количество единовременно принимаемых в Армении самолетов было бы в несколько раз меньшим.

Но радиолокационный комплекс ТРЛК-11, который, в дополнение к «Старту» был призван расширить возможности службы управления движением самолетов, стоял в бездействии. А он бы предотвратил две

авиакатастрофы, которые произошли в те дни в районе Еревана и Ленинакана, из-за преждевременного снижения самолетов и столкновений с препятствиями, поскольку ТРЛК-11 позволял определять текущую геометрическую высоту полета самолетов.

8 декабря 1988 г. я со своим экипажем выполнял очередной рейс в Москву. Наш вылет из «Звартноца» состоялся после длительного ожидания в кабине Ил-86 очереди из десятков других самолетов, поздно вечером. Над Верин Талином – поворотный пункт в первом воздушном коридоре, с высоты около 4800 м, мы увидели ужасающую картину: вся ширакская долина, вчера еще белая от снега, сегодня была черной – снег растаял. Там, где раньше был Ленинакан, сквозь волокнистое марево стелящейся над самой землей дымной пелены, просматривались огни пожарищ и костров.

Аэропорт Ленинакан в дни землетрясения

Впечатление, будто мы заглянули в преисподнюю...

Меня волновала судьба аэропорта, его людей и здания АВК – ведь под Актом его приемки, после всех скандалов с «Ленстроем», стояла моя подпись. На протяжении всего времени строительства этот трест постоянно пытался сменить цемент в бетонных конструкциях на более дешевый, или попросту до половины украсть. Мне приходилось регулярно приезжать на стройку и брать на пробы в Ереван керны из этих конструкций.

А когда дело дошло до 17-ти метровых балок перекрытия кровли, трест был вынужден изготавливать их 3 раза.

На мои запросы по радио откликнулся слабый голос – казалось, «с того света» – земля работала на аккумуляторах – диспетчера, который узнав меня по голосу, сообщил:

– «…Ленинакана нет, но аэровокзал цел, а аэропорт работает на резервных генераторах. Многие на работу не смогли выйти, их судьба не известна …».

Находящийся в те дни в Ленинакане Николай Рыжков – Председатель Советского правительства, выступая по центральному московскому телевидению заявил:

– «Необходимо памятник поставить тому, кто построил аэропорт в Ленинакане».

Н. Рыжков, Ленинакан, декабрь, 1988 г.

Но ведь, всего лишь год тому назад, на заседании бюро ЦК компартии Армении, именно это и вменялось мне, как преступление. Наш Первый секретарь заявил тогда, имея в виду внутренние аэропорты Армении:

– «Вы посмотрите на него, если его не остановить, он всю Армению заасфальтирует...» и далее:

– «...кому нужен этот твой аэропорт в Ленинакане, всего в 100 километрах от Еревана, ты построил аэропорт каких не имеют и областные центры в СССР...куда ты потратил народные деньги?»

В завершение он внес предложение исключить меня из рядов КПСС и сделать представление Министру гражданской авиации СССР о моем освобождении от занимаемой должности начальника Армянского управления ГА.

После слов о «народных деньгах» я уже понял, что мне придется отвечать за них в генеральной прокуратуре. А исключение из КПСС означало, что, в лучшем случае, я смогу летать лишь в качестве второго пилота, поскольку командирами кораблей на воздушных судах первого класса, в особенности Ил-86, могли быть только члены КПСС.

Здесь меня выручил лишь секретарь ЦК КП Армении Карлен Амаякович Гамбарян. В своем выступлении он сказал, что за 17 лет работы на своем посту, я совершал не только ошибки, но и сделал много полезного, назвав при этом аэропорты «Звартноц», «Эребуни» и местных воздушных линий, освоение самолетов Як-40, Ту-154 и Ил-86. Учитывая все эти достижения, он предложил в моем отношении ограничиться освобождением от должности и объявлением строгого выговора с занесением в мою учетную карточку члена КПСС. Это его предложение и было принято большинством голосов.

Теперь же, в дни землетрясения, после таких слов Председателя Правительства СССР за уголовное преследование я мог больше не опасаться.

К числу моих «преступлений» относилось и обустройство во всех аэропортах, включая Ленинакан, инженерных сетей и всей инфраструктуры для автономной работы в условиях военного времени и стихийных бедствий. Оно производилось, в основном, за счет средств МГА по статье «гражданская оборона».

За счет этих средств и были установлены на всех объектах обеспечения полетов в Ленинаканском и других аэропортах резервные источники электропитания, которые обеспечили им, как и всему аэропорту, автономную работу в условиях его полного отключения от внешних энергосетей.

Однако я на протяжении многих лет, до развала СССР, на всякий случай, держал в своем гараже все оправдательные документы по обвинениям нашего Первого...

«Аннигиляция» горечи

Трудно представить будущее людей, спасенных в те дни благодаря авиации и благодаря возможностям аэропортов Армении.

Осознание этого пришло в те дни в том числе и к бывшему начальнику УПВР МГА Николаю Андреевичу Буланову, который осенью 1986 г. на собрании, по очередной лживой анонимке, коллектива Ленинаканской отдельной авиаэскадрильи (ЛОАЭ), резко высказывался против существования здесь и аэропорта, и самой ЛОАЭ.

Через несколько лет, уже после «революции» и распада СССР, я зашел к нему, когда Н. Буланов работал заместителем начальника аэропорта «Внуково», извиниться за оскорбления, нанесенные мною ему на том памятном собрании.

Но в ответ услышал и встречные извинения:

– «...Землетрясение подтвердило вашу правоту. Я это понимал и тогда, но говорить так на собрании меня обязывала должность. В такое время мы жили...».

Через некоторое время, по случаю, уже при встрече с К. Демирчяном, к тому времени уже директором «Армэлектромаша», он, пожимая обе мои руки, сказал на армянском:

– «...Дима-джан, я тебя в свое время много бил, да? Знаешь, должно было случиться землетрясению, чтобы мы тебя поняли и оценили...»

Не каждый способен таким образом признавать свои ошибки...

В этих и многих других подобных эпизодах в моей душе произошла «аннигиляция» накопившейся по событиям 1986-87 годов горечи.

Погромы в Азербайджане

Как известно, с начала 1988 г в разных районах Азербайджана, и непосредственно в Баку, прошли массовые погромы, сопровождаемые насилием и убийствами мирного армянского населения.

Начало им положила резня армянского населения 26-29 февраля 1988 г. в г. Сумгаите. Затем они продолжились в Шемахе, Шамхоре, Мингечауре, Шеки, Закаталы. В мае того же года, была проведена депортация армянского населения из Шуши. Во второй половине 1988 г. антиармянские погромы уже прошли в Нахичевани и Кировабаде.

Во время погромов армян в Баку с 13 по 19 января 1990 года, по разным оценкам, было убито до 400 человек, почти 200 тысяч армян были изгнаны из столицы Азербайджана. Установить точное число погибших в Баку невозможно, так как следствия по делу о погромах не проводилось.

Беженец из Баку в Ту-154

В результате этих событий, беженцами из Азербайджана, в основном в Армению, стали 390 тыс. армян (360 тыс. из Азербайджана и 30 тыс. из НКР).

Десятки тысяч армян покидали Азербайджан всеми возможными видами транспорта и, в особенности, самолетами АУГА. Из Еревана в Баку, Красноводск и обратно, в те дни были выполнены сотни дополнительных рейсов 164-местных Ту-154 и 30-местных Як-40. Во время этих перевозок в самолеты Ту-154 набивались до 300, а в Як-40 до 100 пассажиров. Но при этом, несмотря на запредельную загрузку в каждом полете, все они были выполнены безаварийно.

История одного полета с беженцами

13 января 1990 г, в конце дня, я, со своим экипажем, на самолете Ил-86, выполнял очередной, регулярный рейс в Москву, с промежуточной посадкой в Сочи, для дозаправки самолета авиакеросином.

Пассажирами оказались около 300 беженцев из Баку, которых по каким-то причинам не оставили в Армении. Поразил их полуодетый, истерзанный вид. Многие женщины были в ночных сорочках и тапочках на босую ногу. А ведь в Ереване и Москве была минусовая температура. Потом, уже в полете, наши девочки, стюардессы, снимали с себя колготки и теплые вещи и раздавали их самым раздетым…

Прибыв на самолет, я обнаружил, что, вместо показанных по документам, 21 т. керосина, фактически в баках самолета было 18 т. В те времена воровство, «недолив» керосина при заправке самолетов, было обычным делом. Шел процесс обогащения новых авиационных властей и, зная по прошлому опыту, что все равно ничего не докажешь и не добьешься, я решил лететь. Благо погода в Сочи прогнозировалась хорошая.

Фактическая погода, если верить автоматической трансляции метеорологической информации аэропорта, которую прослушали мы с экипажем, перед началом снижения и захода на посадку, тоже была

хорошей. Но уже на предпосадочной прямой, с магнитным курсом посадки 60 градусов, диспетчер сообщил, что на аэродроме идет ливневой дождь и дует попутно-боковой ветер, с направлением 200 градусов, силой 11-13 метров в секунду.

Посадка Ил-86 на короткую – длиной всего лишь в 2850 м, мокрую полосу, в сочетании с попутным ветром такой силы, с большой вероятностью, могла закончиться выкатыванием за пределы «бетонки» на грунт.

Топлива для ухода на запасной аэродром не было. Пришлось заходить на минимально возможной скорости полета и на больших углах тангажа, когда стрелка текущего угла атаки на приборе АУАСП то и дело касалась красного подвижного сектора критического угла, с соответствующей звуковой и световой сигнализацией угрозы сваливания. Из-за высоко задранного носа самолета и дождя аэродромных огней почти не было видно. И когда я начал «прибирать газы» перед приземлением, второй пилот Гагик Галстян закричал «Высоко!», но посадка завершилась благополучно…

Аэродром Сочи, МК посадки 60

После заруливания на стоянку и выключения двигателей я объяснил Гагику, новичку на Ил-86, что на больших тангажах, из-за большой длины самолета, кабина пилотов, действительно, «летит» высоко, даже тогда, когда колеса шасси самолета уже почти касаются полосы аэродрома.

Посадку во Внуково я решил доверить Гагику. Заходили на посадку с магнитным курсом 240 градусов, на «бетонку» взлетно-посадочной полосы (ВПП), длиной 3600 м. Погода была прекрасной, ветра не было: идеальные условия для новичка. Коэффициент сцепления на ВПП объявлялся максимально большим и равным 0,7. Все шло штатно до момента выравнивания. Гагик, на установленной высоте, начал брать штурвал «на себя», но чуть «перетянул» и вывел самолет высоковато. Во избежание грубой посадки, мне

пришлось вмешаться в управление, подвести самолет пониже и, вновь, передать пилотирование Гагику, который уже мягко «досадил» самолет.

Все это растянуло процесс приземления на 400 – 500 м, однако касание произошло в пределах знаков, на оценку 4.

Дальнейший пробег и торможение проходили нормально. На скорости 150 км/час, при рекомендованной в 120 км/час, я дал команду на выключение реверса тяги двигателей. Скорость продолжала падать, но, после того, как самолет на «малом» газе двигателей добежал до знаменитой «крестовины» – места пересечения двух полос ВПП-1 и ВПП-2 аэродрома Внуково, скорость вновь начала медленно расти со 120 км/час до 138 км/час. Здесь я дал команду вновь включить реверс тяги двигателей. После скорости 100 км/час стекла кабины залепило снегом и льдом, которые мощные струи реверсивных газов «гребли» перед самолетом.

Направление движения по полосе пришлось выдерживать по приборам, и когда, наконец, штурман доложил, что «скорость 0», и реверс тяги был выключен, оказалось, что самолет остановился строго вдоль оси ВПП. Кабина экипажа была явно за порогом ВПП. Метрах в 10 перед самолетом была куча ледяных плит и снега, высотой в 2-3 м, которую реверсы тяги двигателей сорвали с поверхности ВПП и притащили сюда. «Теперь мы почистили им ВПП своими реверсами и не сможем доказать, что она, после «крестовины», не была очищена, а нас обвинят в выкатывании», – думали в кабине. Но когда я высунулся по пояс из форточки и посмотрел назад, мне удалось разглядеть, что передняя нога шасси самолета стоит за 2-3 м. до линии створа концевых огней ВПП, и, строго говоря, выкатывания нет...

Под контролем, прибывшего на автомашине, руководителя полетов (РП) мне удалось развернуть самолет и самостоятельно зарулить на стоянку, к аэровокзалу.

На стоянке в кабину, для «выяснения отношений», поднялся РП. Но не успели еще мы с ним начать разбор, как к нам ворвалась группа карабахских мужчин, из числа пассажиров, объявила экипаж заложниками и потребовала, чтобы к ним вызвали М. Горбачева. И все это в 3 часа ночи!

После всех приключений в этом рейсе, нервы у всех были на пределе. РП начал кричать карабахцам, что сейчас он даст команду, чтобы очередной рейс из Баку, вместо Домодедово, посадили бы во Внуково и тогда, с помощью азербайджанцев, он покажет, что значит захват самолета в Москве.

- «Земли вам мало? Идите вон заселяйтесь между Воркутой и Норильском, там ее сколько угодно…»

«Жертва горбачевской пропаганды», – подумал я о РП и, повысив голос, призвал всех к порядку.

Разобравшись в обстановке и успокоившись, РП «перешел» на сторону беженцев и помог мне вместе со сменным начальником аэропорта полностью «разрулить» всю ситуацию. Беженцы до утра оставались в самолете: температура снаружи была минус 17 градусов. Из резерва была вызвана бригада внуковских бортпроводников, которая обслуживала и кормила беженцев как в полете, в тепле и уюте. А мы с экипажем перешли в резервный Ил-86, на котором вернулись в Ереван, закончив этот рейс…

Как потом выяснилось, с началом рабочего дня, всех беженцев перевели из самолета в дом культуры аэропорта…

Война в Карабахе

Свою роль самолеты Як-40, вместе с вертолетами Ми-8 сыграли во время карабахской войны, когда на них между Ереваном и Степанакертом был создан настоящий воздушный мост. Зачастую, под обстрелом с земли и, атакуемые боевой авиацией противника в воздухе, экипажи второго Ереванского авиапредприятия АУГА везли в Степанакерт вооружения, боеприпасы и материалы, а оттуда вывозили убитых и раненых, женщин и детей…

Прилетел из Карабаха

Полеты выполнялись в сложных метеорологических и рельефных условиях, на предельно малых высотах и при интенсивном маневрировании. При перевозке в салонах пассажирских Як-40 горючего для боевой техники и авиации в больших резиновых емкостях такое маневрирование приводило к раскачке этого горючего, перемещению его вдоль продольной оси самолета и предельным нарушениям центровки. Это осложняло и без того сложное пилотирование самолета, но летчики справлялись…

Среди тех, кто проявил в этих полетах высокое летное мастерство и мужество, следует назвать, из летного состава Як-40, Акопа Джагаряна, Авака Алексаняна, Рубена Ахвердяна, Араика Балдыряна, Мартика Габриеляна, Грайра Галстяна, Гарника Гарибяна, Норайра Вартаняна, Гегама Габриеляна, Рафаэля Геворкяна, Артура Довлатяна, Гарегина Казаряна, Эдуарда Карапетяна, Рафаэля Меграбяна, Вардкеза Мнацаканяна, Степана Никогосяна, Артавазда Саакяна, Коно Саркисяна и других.

Один лишь Акоп Джагарян, например, выполнил в Карабах свыше 500 полетов. И, когда, из-за усиления проазербайджанской военной комендатурой контроля в Степанакерте на Як-40 везти оружие не удавалось, вез его окольными путями наземным транспортом...

Опорными базами для всех этих полетов служили аэропорты Горис, Сисиан и Эребуни.

Не обошлось и без жертв. Погиб экипаж Як-40 Арарата Даллакяна в составе второго пилота Александра Оганесяна и бортмеханика Жоры Давтяна.

Скорбный груз из Карабаха

Перевозка боеприпасов из Гориса

Отличились и вертолетчики. Среди них Тофик Алавердян, Гарник Даниелян, Карен Мартиросян, Иосиф Микаелян, Джанбулд Мурадян, Грайр Киракосян, Эдуард Хачикян и другие.

Необходимо отметить, что летчики самолетов Як-40 Михаил Андриасян, Арут Давтян, Ашот Чилингарян награждены медалью за боевые заслуги.

Особо нужно выделить экипаж Михаила Андриасяна, чей Як-40 дважды поражала ракета. Оба раза он спасал поврежденный, а второй раз и горящий самолет, своих пассажиров и экипаж: в первый раз, 18 февраля 1992 г. он смог посадить самолет в Эребуни, а во втором случае, 9 мая 1992 г. – в Сисиане, с убранными шасси.

Сегодня уже всеми признано, что без участия самолетов и вертолетов АУГА в карабахской войне, без аэродромов в Степанакерте, Горисе, Сисиане, она была бы проиграна. Этот факт красноречиво говорит о том, насколько важно любому суверенному государству иметь собственную гражданскую авиацию, развитую материально-техническую базу и в первую очередь – национальные кадры авиаторов.

Очевидно, иностранные пилоты не стали бы летать для Армении в тех условиях, которые возникли во время эвакуации армян из Азербайджана и боевых действий в Карабахе.

Именно это и случилось с азербайджанской гражданской авиацией (АзУГА): почти не имея национальных кадров, там были вынуждены за большие деньги привлекать наемников и перебежчиков, которые, однако, старались избегать малейших рисков. И именно поэтому негласное соревнование в этой войне двух соседних управлений ГА, АзУГА проиграло.

Истинные цели и «достижения» «оппозиции»

22 января 1990 г. Э. Папикяна на посту начальника АУГА сменил О. Ерицян.

Очень скоро истинные цели нового руководства АУГА и ее «лидера» – О. Ерицяна стали понятны всем из его публичных заявлений на собраниях и служебных разборах. Их суть сводилась к тому, что авиация может и должна стать источником обогащения.

- «…Территория аэропортов усеяна деньгами, …в них можно по локти руки погрузить, …нужно уметь их брать», – эти его высказывания цитировались и понимались, как лозунг: «Обогащайтесь! Все дозволено».

После многих лет строгой дисциплины и запретов на теневые – «левые» доходы, многим все это нравилось. Всюду возникли новые порядки: каждый на своем месте обогащался, как мог. В летной службе началась перевозка неоформленных пассажиров, так называемых «зайцев». В службе перевозок – спекуляция авиабилетами, перевозка неоформленных грузов и багажа, в том числе за счет превышения предельной коммерческой загрузки самолетов. В службе ГСМ – воровство авиакеросина при заправке самолетов. В авиационно-технических базах – аферы на авиационном имуществе, запасных частях и при ремонте самолетных агрегатов и т. д.

Кое-кто в этих службах смог сколотить себе в то время так называемый «первоначальный капитал» и впоследствии стать «уважаемыми» людьми в новой, «демократической» Армении.

…А пока О. Ерицян и его «команда» не оставляли меня в покое. Я их не устраивал и в положении рядового командира корабля Ил-86.

Все мои полеты контролировались всеми доступными методами и средствами, в отношении меня устраивались различные провокации.

… Летом 1989 г. я, на самолете Ил-86, выполнял очередной рейс в Ленинград. Вторым пилотом был известный своей «предпринимательской» хваткой и близостью к О. Ерицяну Гагик Мирзоян.

В полете он вдруг пренебрежительно потрепал погон на моем плече и начал:

– «Ну и чего ты добился? Ни денег, ни положения... При тебе я был «нарушителем летной дисциплины». А сейчас у меня уже есть счета в европейских банках, кредитные карты «Visa-Gold» и «Visa Silver» …И в твой экипаж меня определил сам Ерицян, чтобы я доносил ему о всех твоих нарушениях».

Надо сказать, на «боевом» счету Г Мирзояна были два опасных летных происшествия. Одно еще на самолете Ан-2, где он, на авиационно-химических полетах, забыл поставить бензиновый кран питания двигателя в положение «Сумма», в результате чего двигатель, при полете на малой высоте, остановился. Благо, под ним было ровное поле и самолет

при посадке не разбился. Второе – при попадании на самолете Як-40 в сильную турбулентность в районе Элисты, когда Г. Мирзоян, будучи не пристегнутым, потерял управление самолетом и они спаслись только благодаря пристегнутому к креслу второму пилоту, а самолет едва не списали по предельным перегрузкам.

Его «хватательные рефлексы» были тоже общеизвестны. И вот теперь он уже учит меня, «как надо было жить» …

Я приказал Г. Мирзояну отодвинуть кресло назад и не притрагиваться к органам управления самолетом. Остаток рейса «туда и назад» я выполнил один, в гнетущей остановке. А по прилету в Ереван послал его «подальше» и потребовал от командира АЭ, чтобы его заменили другим вторым пилотом.

Другой эпизод. Осенью 1989 г, по метеоусловиям Еревана, мы с экипажем были вынуждены уйти на запасной аэродром Сухуми. Здесь, Инструкцией по производству полетов, при подходе со стороны Гали, допускался заход на посадку «с прямой». Однако установленные ею ограничения требовали заранее погасить скорость полета, выпустить шасси и механизацию крыла уже над Гали, на удалении 50 км от аэродрома и высоте 3000 м. Все это было проделано четко, и дальше последующее снижение по траектории проходило, хоть и на пределе, однако строго в рамках действующих ограничений.

Но сигнал от радиомаркера пролета дальнего привода неожиданно прозвучал на 50 м ниже установленного. В кабине экипажа был флагштурман АУГА Гайк Геворкян. Я успел привлечь его внимание к этой сигнализации и спросить, не лучше ли уйти на 2-й круг? Тот ответил, что здесь явно виновно оборудование аэропорта и причин для ухода нет. Но по прилету в Ереван, я был отстранен от полетов; на разборах, несмотря на доводы и заступничество Г. Геворкяна, меня представляли нарушителем летной дисциплины. Все прекратилось лишь после того, как мне удалось слетать «зайцем» в Москву и привезти из Внуковского центра анализа полетной информации письменное заключение, что причиной всего была давно уже отклонившаяся от вертикального положения, в Сухумском аэропорту рупорная антенна радиомаркера, и к моему полету замечаний быть не должно.

…К 1990 г. перевозка «зайцев» на самолетах приобрела уже массовый характер: они были практически во всех рейсах. Но О. Ерицян старался скомпрометировать «зайцами» только меня.

Так, перед очередным вылетом из Внуково, уже как обычно, мой экипаж по приходу на самолет, обнаружил в нем около 250 пассажиров, еще до прибытия экипажа, незаконно посаженных службой перевозок аэропорта. В тот день, при первой же связи с диспетчером, мне передали, что меня вызывает на связь по телефону ДСУ (диспетчерская служба управления) АУГА. Диспетчер ДСУ АУГА С. Григорян предупредил меня

по телефону, что в Ереване готовятся встретить наш самолет и устроить проверку пассажиров.

По прошлому опыту я знал, что высадить пассажиров и добиться их перерегистрации во Внуково в «штатном» режиме невозможно. Но тут я пошел на уловку: сказал руководителю полетов и сменному начальнику аэропорта, что из Еревана мне сообщили о бомбе в самолете, которая должна взорваться в полете (шла Карабахская война). В результате все пассажиры и их багаж были выгружены, перерегистрированы и, впервые за последние месяцы, мы летели в «чистом» самолете…

… 20 марта 1991 г. все это повторилось в Ереване. Но на этот раз меня предупредил о готовящейся «операции» за 1,5 часа до вылета командир 279 летного отряда А. Налбандян. Для ее предотвращения, я заранее отправил на самолет весь экипаж. Прибыв туда следом, я увидел уже знакомую картину: около 300 пассажиров сидели в темном, неосвещенном самолете, куда они попали непонятным образом. Около 40 минут я добивался их высадки и перерегистрации. Все члены экипажа с бригадой бортпроводников, поставив на люке в кухню дополнительный внутренний запор, контролировали в это время остальные двери и люки самолета: «зайцев» привозили даже в багажных контейнерах.

Но и после этого провокаторам, во главе с братом О. Ерицяна удалось незаметно для экипажа проникнуть в кухню, открыть люк изнутри и по стремянке втиснуть туда 36 «зайцев». На кухне от них было так тесно, что спустившиеся туда на самолетном лифте бортпроводники не могли выйти из лифта и подняли тревогу...

На этот раз, приказом О. Ерицяна № 83 от 18 апреля 1991 г, я и члены моего экипажа были переведены на положение бойцов ВОХР (вооруженная охрана) аэропорта. По этому эпизоду было возбуждено уголовное дело, начались допросы и дознания.

Иван Машкивский

Однако в июле мне опять удалось слетать в Москву «зайцем» к Председателю Госавианадзора СССР Ивану Машкивскому. Тот назначил проверку, во время которой и выяснилась непричастность моего экипажа к данному инциденту. 23 августа 1991 г, решением Госавианадзора и МГА мы с экипажем были оправданы, а уголовное дело прекращено.

Провокаторы О. Ерицяна просчитались, так как «зайцы» в самолете были обнаружены до отправления нашего самолета, когда он все еще находился под ответственностью службы перевозок аэропорта.

В то же время, в Акте проверки Госавианадзора привлекалось внимание руководства АУГА и Генеральной прокуратуры Армении

на выявленные его инспекторами, массовые перевозки на всех самолетах АУГА неоформленных пассажиров, грузов и багажа.

Все это происходило уже «под занавес» существования СССР.

19-21 августа 1991 года состоялся известный «путч ГКЧП», закончившийся лавинообразным процессом распада СССР.

22 сентября 1991 г. Армения была провозглашена независимой республикой.

«Повезло», – думал я, «появись декларация о независимости на свет чуть раньше и никакой Госавианадзор не мог бы мне помочь» …

Конец «перестройки». Последние действия МГА СССР

С уходом Б. Бугаева с поста Министра ГА СССР и углублением «перестройки» явления, подобные описанным в АУГА, хоть и в меньшей степени и не одновременно, начали развиваться и в других территориальных управлениях СССР. «Разгул демократии», – так называли авиаторы-профессионалы процессы ослабления производственной, финансовой, технологической и трудовой дисциплины, которые наблюдались во всей отрасли.

Работа летных экипажей становилась все труднее: зачастую в полет выпускались самолеты с неисправностями, которые еще недавно считались недопустимыми. Воровство и перепродажа авиатоплива, навязывание службами аэропортов неоформленных пассажиров – «зайцев», снижение уровня регулярности и безопасности полетов – все это привело руководство МГА к мысли о необходимости отказа от командно-административных методов работы.

9 июля 1990 г Президиум совета отрасли принимает Решение «О концепции перехода гражданской авиации к регулируемой рыночной экономике», которое во многом перекликалось с идеями несостоявшейся реформы АУГА. Но СССР доживал последние месяцы, а положение дел в его гражданской авиации становилось все менее управляемым.

Борис Панюков

5 апреля 1991 г. на пост Министра ГА СССР был назначен Борис Панюков, многие годы работавший ранее первым заместителем Б. Бугаева.

Он предпринял ряд мер для наведения порядка в отрасли, но они уже были запоздалыми. В частности, 31 марта 1991 г. им был издан приказ № 71 «О реорганизация Армянского управления ГА в авиакомпанию «Армянские авиалинии». Вместе с «перестроечной» риторикой о внедрении демократических форм управления и конкуренто-

способных организационных структур, этим приказом фактически предусматривалась реализация еще тех идей, которые были заложены в основу реформирования АУГА в 1987 г:

– «Определить, что авиакомпания «Армянские авиалинии» является производственно-хозяйственным комплексом, который в интересах народного хозяйства страны, Республики Армения и входящих в состав авиакомпании предприятий, организаций и структурных единиц осуществляет воздушные перевозки и авиационные работы на принципах хозяйственного расчета, самофинансирования и самоуправления» …

Однако эта организация управления авиакомпанией, как и прежняя, основывалась на принципе единоначалия, консервируя нездоровую атмосферу последних лет АУГА.

Высшим органом управления авиакомпании «Армянские авиалинии» объявлялся Совет, который «решает вопросы перспективы развития производственно-хозяйственной деятельности авиакомпании, обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности, повышения культуры обслуживания пассажиров и клиентуры, определение приоритетов в области экономического, научно-технического и социального развития, принимает…решения по основным вопросам внешнеполитической деятельности» … и т. д.

«Совет и Исполнительную дирекцию авиакомпании «Армянские авиалинии» возглавляет генеральный директор» …

Таким образом, думал я, главная цель моего смещения с поста начальника АУГА – сохранение пресловутой «административно-командной системы» и должности единоначальника, так необходимой в замкнутом контуре коррупционной цепи, включающем АУГА и контролирующих его лиц, была достигнута.

Однако нежизненность этого, последнего приказа МГА была очевидной.

Далее был ГКЧП, «парад суверенитетов», развал СССР.

Б. Панюков оказался последним Министром ГА СССР. После развала СССР, во главе Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта РСФСР – преемника МГА в России, стал Александр Ларин, человек, не случайно, во многом сходный с О. Ерицяном...

Развал СССР и развал гражданской авиации

Развал

В Ереване и Армении в то время проходили митинги сторонников АОД и его лидера – Л. Тер-Петросяна.

Левон Тер-Петросян

Однажды, во главе многотысячного шествия по Еревану толпы митингующих за «анкахутюн» – «независимость», я заметил одного из ближайших председателю Правительства лиц, доктора технических наук, просвещенного и порядочного, как мне казалось, человека, чей брат, кстати, летал в АУГА и погиб в воронежской авиакатастрофе.

«Мукуч, – спросил его я, – неужели и ты веришь в этот самый «анкахутюн»? «Да вы что, – ответил он, – мы всего лишь хотим независимости от московской прокуратуры» …

Развал СССР и авиация Армении

Существует три основные точки зрения на причины распада СССР, достаточно широко распространенные в публицистике и в массовом сознании:

1. СССР распался в результате заговора враждебных государств и прежде всего США.

2. Советский Союз был империей (даже "последней империей"), распавшейся в результате внутреннего кризиса имперской политики и нараставшего сопротивления национально-освободительного движения.

3. Советский Союз был развален в результате борьбы за власть в высших эшелонах политического руководства страны.

Думается, что в истории армянской авиации 80-х годов, «как в капле воды», отражаются другие, более глубокие причины развала страны. Хотя, несомненно, и перечисленное выше, естественно в миниатюре, тоже имело место: и в АУГА была внутренняя борьба за власть, поддерживаемая извне. Причем, как и в Москве, за нее боролись нечистые на руку люди, к каковым несомненно относятся и Горбачев с Ельциным, и их окружение.

Ну, а империей, в понимании метрополии, грабящей свои колонии, СССР не был никогда. А Россия, хоть и являлась «первой среди равных» республик, как тогда писали и говорили, в отношении ко всем народам,

вошедшим в состав СССР, всегда играла цивилизаторскую роль, максимально равномерно развивая все территории и их население, независимо от его национальности.

Но понимание Государства, как большой организации, в которой гармонизируются интересы работающего гражданина, семьи, предприятия и страны в целом объясняет все.

По мере того, как в пост-сталинскую эпоху моральные стимулы замещались материальными, уходили в прошлое люди, которые, каждый на своем месте, как Павел Корчагин из романа Н. Островского, бескорыстно и самоотверженно могли «строить свои «узкоколейки». Все больше становилось людей, неудовлетворенных своим материальным положением и считавших, что получаемое ими вознаграждение неадекватно их должности, ответственности и их труду. Они считали себя имеющими «право» на дополнительные доходы, аморальные в советской действительности. Советское общество осуждало корыстолюбивых, а государство карало их не только за «нетрудовые» доходы, но и за вполне законную и моральную на Западе предпринимательскую деятельность.

Во всех слоях общества, и в верхах, и в низах, создалась неудовлетворенность существующим положением, желание перемен и желание более достойной, в материальном отношении, жизни. Существующая система материального вознаграждения за труд, в особенности за квалифицированный, воспринималась как несправедливая и уравнительная. Так, заработок летного и инженерно-технического персонала в гражданской авиации СССР был более, чем в 10 раз ниже, чем в западных авиакомпаниях, где, например, наиболее острую для советских авиапредприятий «жилищную проблему» каждый мог решить самостоятельно.

Именно так в советском обществе возникла «разность потенциалов» между желаемым и действительностью, превратившаяся со временем в разрушительную энергию распада страны…

Хотя, можно назвать и еще много причин развала СССР, как из области теории управления, так и по политическому перерождению и коррумпированности партийной верхушки в Москве и на местах.

Вот как описываются и объясняются события тех дней в газете «Аравот» спустя 30 лет.

Кровавое воскресенье Еревана: 27 мая 1990 год

Ровно 30 лет назад в этот день, 27 мая 1990 года, в столкновениях между армянскими отрядами и советскими войсками в двух разных местах в Ереване были убиты 24 человека и десятки получили ранения. С точки зрения времени, 27 мая попадает между двумя турами парламентских выборов в Советской Армении – 20 мая и 15 июня.

Хронология и высказывания различных должностных лиц, возможно, сумеют помочь понять мотивы и цели свершившейся трагедии.

6 апреля лидер Армении, первый секретарь ЦК Компартии Армении Сурен Арутюнян, которого в республике считали верным человеком Михаила Горбачева, покинул должность.

В тот же день его сменил Владимир Мовсисян, у которого были сложные отношения с Горбачевым, и он считался человеком из окружения Карена Демирчяна. 21 мая 1988 года Горбачев заменил «противника перестройки» Демирчяна на своего друга Сурена Арутюняна.

Арутюнян Сурен Гурген

8 апреля Мовсисян встретился с Горбачевым в Москве. Мовсисян в своих мемуарах пишет, что Москва намеревалась ввести в Армению 28.000 военнослужащих, чему он решительно воспротивился. Руководители советских силовых ведомств во время личных бесед в Москве остро поставили вопрос об отправке войск в Армению и разоружении в Армении и Арцахе всех, кто имел оружие. Достигается соглашение о размещении войск только в Мегри и Нахиджеване по обе стороны железной дороги на глубину до 10 км, чтобы та могла работать бесперебойно.

Мовсесян Владимир Мигран

9 апреля группа армянских демонстрантов ворвалась в здание Верховного Совета и избила его председателя Гранта Восканяна.

13 апреля было совершено нападение на здание КГБ, протестующие ушли после того, как разбили несколько окон.

20 мая состоялись выборы в Верховный Совет, на которых фактически побеждают кандидаты, пользующиеся поддержкой Армянского общенационального движения, оппозиционно настроенные и критикующие Компартию.

Становится ясно, что армянская компартия после 70 лет правления в Советской Армении проигрывает выборы, и к власти приходит оппозиция.

Утром 27 мая в столкновении между вооруженным отрядом и военной охраной на железнодорожном вокзале Еревана погибли 6 граждан и были ранены 10 солдат.

Согласно официальной точке зрения – Коммунистической партии, погибшие пытались разоружить военную охрану, которая должна была сопровождать поезд Капан-Ереван.

Покинув станцию, военные окружили больницу «Эребуни», куда были доставлены тела погибших. В тот же день вооруженная группа пытается перекрыть дорогу, ведущую из Нубарашена в Ереван.

Бронетехника вторгается в массив Эребуни, открыв беспорядочную стрельбу: погибают 17 человек, несколько десятков получают ранения, гибнет также и один офицер. 28 мая обстреляно здание АОД, погибает один армянский юноша.

Газета «Советская Армения» в своем номере от 29 мая писала: «В результате трагических событий, спровоцированных в Ереване 27 мая, по предварительным данным, погибли 23 человека, в том числе офицер внутренних войск МВД СССР. Множество раненых. Президиум Верховного Совета, Центральный комитет Компартии Армении и Совет Министров выражают глубокие соболезнования семьям погибших.

29 мая в республике объявлен траур».

В интервью «Арменпресс» Мовсисян отметил: «Вооруженное столкновение, спровоцированное безответственными людьми, привело к новым жертвам… Ухудшение ситуации обусловлено рядом факторов. Народное движение, рожденное в результате демократизации, раскололось, породив раздельные силы, которые сегодня заняли непримиримую позицию друг к другу.

Возник также и кризис власти. Бездействуют многие исполнительные и правоохранительные органы. Воспользовавшись этим, некоторые силы пытаются направить волну народных волнений в русло антигосударственных, антинациональных провокаций. Свидетельством тому стали беззакония последних двух месяцев и трагические события 27 мая».

Один из лидеров Армянского общенационального движения Ашот Манучарян убежден, что 27 мая было спровоцировано Москвой. Эти инциденты начались на вокзале и продолжались в Нубарашене. Такие случаи бывали сотни раз, то есть, наши азатамартики (добровольцы-ополченцы. — Ред) договаривались с российскими военными, создавали имитацию нападения и отбирали оружие, фактически, это оружие покупалось. Но нужно было разыграть нападение, чтобы российские военные не подвергались ответственности. И вдруг на 101-й раз они начали стрелять. Это можно было бы считать недоразумением, если бы не получило продолжения в Нубарашене.

В штабе движения собрались командиры отрядов, и мы попросили всех ни при каких обстоятельствах не идти на провокации».

В статье под названием «Преступная провокация Москвы» Левон Тер-Петросян связал трагические события с результатами выборов 20 мая в Верховный Совет Армении. 22-23 мая руководство Армении – Мовсисян, Восканян, Маргарянц, было вызвано в Москву.

А 26 мая в Ереван прибыл замминистра иностранных дел СССР Шилов, командующий внутренними войсками Шаталин и Лукин из КГБ. На встречах между Армянским национальным движением с одной стороны, и с другой стороны чиновниками из Москвы и руководством Армении, выясняется, что якобы поступил сигнал о том, что 27-28 мая в Ереване произойдут массовые беспорядки. Будет предпринята попытка снести памятник Ленину, организовать парад военного ополчения, посвященный Дню независимости, и захватить здание правительства.

«Центр и местная мафия сделали все возможное, чтобы к власти не пришли народные силы. Они прибегли к запугиванию, клеветническим статьям и даже кровопролитию, кульминацией которого стала кровавая провокация 27 мая, в результате которой погибли 24 молодых армянина. Состоялся первый тур выборов, и власти пришли к убеждению, что если они не предпримут решительных действий, то неизбежно проиграют. Армянскому народу удалось избежать более серьезного кровопролития и, по сути, сорвать последнюю провокацию Москвы и местной мафии, направленную против народного движения», – отмечал Тер-Петросян.

К этим трагическим событиям, похоже, также имеет отношение военизированное объединение – «Армянская национальная армия» (АНА-НАВ). Один из его лидеров, Вардан Варданян, по поводу событий 27 мая рассказал следующее: «В апреле мы получили известие о том, что КГБ готовит столкновение между АНА и АОД. Несколько раз из Москвы приезжали некоторые должностные лица, приезжал генерал-майор Шаталин. Их целью было добровольное разоружение АНА. Шаталин убедился, что мы не собираемся разоружаться. Они решили использовать оружие КГБ – столкнуть друг с другом провозглашенный АОД и точно так же провозглашенную АНА. АОД стремился опозорить Компартию, а также АНА, которую считал ставленником Компартии. АОД обвинял АНА в том, что якобы это ее отряд напал на российскую охрану, сопровождающую поезд в Капан».

Примечательны еще несколько случаев и событий после трагедии. Горбачев 25 июля 1990 года подписал указ, запрещающий создание военизированных организаций, не предусмотренных законодательством СССР, и конфискацию оружия в случае его незаконного хранения. Сформированное на территории СССР военизированные организации, не предусмотренные законодательством СССР, считались незаконными и

подлежали роспуску в течение 15 дней, а оружие должно было быть передано Министерству внутренних дел.

Очевидно, что указ Горбачева касался, прежде всего, Советской Армении и действующих на ее территории вооруженных групп, и прежде всего АНА.

В связи с исполнением указа 30 июля Горбачев призвал Католикоса Всех Армян Вазгена I использовать весь свой «большой авторитет, богатый опыт и высокое чувство гуманизма» для предотвращения кровопролития и национальных столкновений в Закавказье.

По словам Тер-Петросяна, результаты второго тура выборов в Верховный Совет Армении показали, что призрак коммунизма должен попрощаться с Арменией. АОД и Кремль имели очевидные противоречия, но указ Горбачева от 25 июля косвенно отвечал интересам Армянского общенационального движения, поскольку движение фактически победило на выборах, и его приход к власти был делом времени, и единственной беспокоящей и мешающей силой была именно АНА.

«Если бы коммунистические власти продержались еще месяц или два, мы не смогли бы избежать гражданской войны, потому что прежние власти не пользовались доверием народа».

Полиция и КГБ остались без дела, были дезорганизованы и потеряли свой престиж, и с их помощью невозможно было бороться с бандами. С ними могли бороться здоровые силы народного ополчения – отряды Еркрапа, которые приняли девиз Армянского общенационального движения. В течение 15 дней все военизированные отряды в Советском Союзе должны были быть распущены, а оружие возвращено. Это в первую очередь относилось к Армении.

Нам удалось убедить Москву и доказать миру, что мы в состоянии собственными силами решить вопрос об этих вооруженных отрядах, не допуская вмешательства советской армии и внутренних войск», – заявил Тер-Петросян на встрече с армянами Лос-Анджелеса в сентябре 1990 года, когда уже был избран спикером парламента и стал первым некоммунистическим лидером в Советской Армении за 70 лет.

Прошло ровно 30 лет, когда 27 мая 1990 года от выстрелов советских войск в Ереване погибли 24 армянина. Однако об этих трагических событиях до сих пор нет всестороннего анализа, работы или документального фильма, которые могли бы ответить на многие вопросы, прежде всего, в какой степени Коммунистическая партия Советской Армении и мэр Еревана несут ответственность за это преступление.

Татул АКОБЯН CivilNet, Aniarc

Узнайте больше на сайте:

https://www.aravot-ru.am/2020/05/27/328857/

© 1998 – 2020 Аравот – Новости Армении /

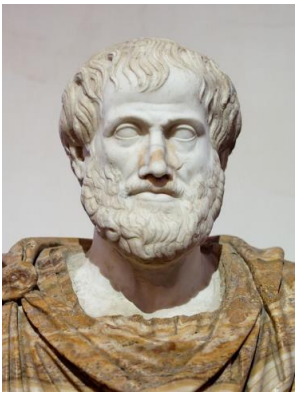
«Коммерциализация» Армянских авиалиний

После развала СССР и ликвидации МГА, Госавианадзора и других общесоюзных органов, обеспечивающих государственное регулирование и контроль гражданской авиации, все эти функции перешли к аппарату АУГА, реорганизованному, в связи с расширением полномочий, в Главное управление авиации Армении – ГУА РА.

Одновременно, Армения оказалась вне членства ICAO, поскольку в этой международной организации гражданской авиации было зафиксировано лишь членство СССР. МАК – Межгосударственный авиационный комитет, коллективный орган для стран СНГ, пока тоже не был организован.

Почувствовав полную независимость и бесконтрольность, «команда» О. Ерицяна в ГУА РА – строго по схеме: «независимость – бесконтрольность – безответственность – преступность», постепенно теряла всякое чувство меры. Демонтаж «прежних порядков» с объектов материально-технической баз стал распространяться и на организационно-производственную сферу.

Коррупция все больше проникала во все стороны жизни. Все чаще стал практиковаться подкуп должностных лиц, в том числе и в летной службе: за планирование на «нужные» рейсы, за ввод в строй, продвижение по службе, за командировки, за «незамеченные» финансовые нарушения. Каждая должность, которой распоряжался О. Ерицян, сам немало заплативший за свой пост, теперь приобрела конкретную цену и на них могли попасть только те, кто мог и был согласен эту цену платить…



Аристотель

Воистину был прав Аристотель: ***«Покупающие власть за деньги привыкают извлекать из нее прибыль».***

Все это проходило вполне в русле политики уже пришедшего к тому времени к власти АОД, возглавляемого шайкой воров и бандитов, начавших, под разговоры о «демократии» и «демократизации Армении», разграбление через своих ставленников всей страны, в общем, и гражданской авиации, в частности.

Из Армении в соседний Иран потянулись автофургоны со многими тысячами тонн ворованных материалов, станков и оборудования, в том числе и из аэропортов.

Предложение мне вновь возглавить ГУА РА

В начале октября 1991 г, Грант Багратян – тоже не член АОД (!), исполняющий в то время обязанности премьер-министра, разыскал меня по телефону в Казахстане, в гостинице г. Павлодара и попросил, по возвращении, зайти. Через несколько дней, при встрече, он сообщил, что дальнейшее пребывание О. Ерицяна во главе ГУАРА, нетерпимо и что им принято однозначное и окончательное решение сместить О. Ерицяна. Затем он предложил мне занять пост начальника ГУА РА.

Грант Багратян

Я ответил, что в сложившейся ситуации, выход нужно искать не в замене персоналий, в рамках сохраняющейся командно-административной системы, а в рыночном реформировании гражданской авиации с учетом собственного – 1987 г. и мирового опыта. При таком реформировании, вместо ГУА РА необходимо создать Департамент гражданской авиации при Правительстве, или, на принятый в ICAO манер, Civil Aviation Administration – CAA, а входящие в состав ГУА РА предприятия и организации перевести на рыночные условия работы. Должность начальника ГУА РА, в существующем виде, должна быть ликвидирована.

И поэтому, нет никакого смысла на 3-4 месяца назначать на этот пост нового человека. Ему на смену нужно определить должность Генерального директора департамента ГА при правительстве Армении.

Необходимо создать специальную комиссию по реформированию ГУА РА, в которой я согласился безвозмездно работать, а если О. Ерицян стал действительно нетерпим в руководстве ГУА РА и для того, чтобы не мешал работе этой комиссии, ограничиться отправлением его в отпуск.

Новый поворот вспять.

По непонятным причинам, однако, 31 октября 1991 г. во главе ГУА РА оказался новый проходимец – Валентин Назарян. Бывший военный, летчик-испытатель, он имел о гражданской авиации самые приблизительные представления. Однако извлекать доходы из своей должности он начал немедленно.

Буквально на следующий день, после поселения в кабинете начальника ГУА РА, он начал вызывать к себе начальников служб и «нагружать» их налогами. Во всех остальных приемах и способах личного обогащения он ничем не уступал О. Ерицяну.

Правда, из-за плохого знания специфики облагаемых «налогом» служб, он иногда удивлял их начальников чрезмерными ставками, но их взаимная адаптация была лишь вопросом времени.

К тому же, он мог в пятницу сесть с женой в пустой Ту-134 и улететь с ней на 2-3 дня в Болгарию. А там, пока супруги загорали на пляже, самолет выполнял некие «левые» рейсы, доход от которых он прикарманивал.

До назначения в ГУА РА он работал инспектором «рыбнадзора» на Севане и откуда сделал попытку устроиться в ДОСААФ Армении.

Начальник ДОСААФ, генерал Р. Карапетян, по рекомендации из Правительства принял В. Назаряна, представившегося майором, и пообещал поискать для него вакансии. А сам принялся лично проверять его анкетные данные и даже выехал на Севан расспросить людей из круга общения В. Назаряна. Оказалось, что он не майор, а капитан.

Рафаэль Карапетян

Браконьеры же рассказали Р. Карапетяну, что В. Назарян вел себя с ними «непорядочно»: и «налогом» облагал за «свободу рыболовства», и продолжал подлавливать их на нарушениях…

Все это Р. Карапетян рассказывал мне со смехом: вот какие кадры нужны АОД-у и Президенту Армении. Ему удалось «сплавить» В. Назаряна от себя. Зато в гражданской авиации тот оказался «ко двору» …

Интересно, что через полгода, летом 1992 г, когда в правительстве решили снять В. Назаряна с поста начальника ГУА РА, там так и не нашли постановления о его назначении.

Таким образом, получилось, что В. Назарян оказался на этой должности «самозахватом»!

Митинги и забастовки авиаторов

Назначение В. Назаряна и его «подвиги» на посту начальника ГУА РА окончательно переполнили чашу терпения авиаработников. Даже летчики, более других выигравшие на свободе перевозки «зайцев», осознали, что новые «рыночные» и «демократические» порядки могут довести до авиационных происшествий: самолеты постоянно летали с большими нарушениями предельной коммерческой загрузки и центровки.

Это не нравилось и пассажирам, многие из которых, пролетев за свои деньги в самолете стоя, как в трамвае и, понимая, чем они при этом рисковали, резко заявили об этих беспорядках в СМИ.

В авиапредприятиях и службах на собраниях все громче стали говорить о невозможности так работать дальше. Постепенно эти собрания перерастали в стихийные митинги, на которых уже выдвигались требования к смене руководства ГУА РА.

К тому же, из-за резко сократившихся по непонятным причинам доходов, возникла финансовая задолженность ГУА РА всем аэропортам, куда летали его самолеты, а также и поставщикам авиатоплива. Начались массовые сбои в выполнении рейсов по расписанию и простои самолетов. Но тут же, на глазах у всех, выполнялись рейсы вне расписания, организовываемые ловкими «бизнесменами», находящимися на государственных должностях – А. Налбандяном, С. Ванцяном и другими. Причем, для этих рейсов авиакеросин, почему-то находился.

Авиакомпания «Ереван-авиа»

16 марта 1992 г, тогдашний Мэр г. Еревана Амбарцум Галстян, выдал мне письменную доверенность заниматься вопросами ввода в коммерческую эксплуатацию двух транспортных самолетов Ил-76, принадлежащих Ергорсовету. Эти самолеты уже около 1 года простаивали в аэропорту «Звартноц» без свидетельств о летной годности и государственной регистрации.

Еще в декабре 1991 г. А. Галстян попросил меня заняться этими самолетами, поскольку руководство ГУА РА – О. Ерицян и С. Хурдаев (начальник инспекции по безопасности полетов) уверили его, что эти 2 самолета – «списанный металлолом».

Амбарцум Галстян

Я встретился с Генеральным конструктором ОКБ им. С.В. Ильюшина Генрихом Новожиловым, с кем меня связывали давние теплые отношения. После ознакомления с проблемами этих Ил-76, тот пообещал, что если у них, в ОКБ, найдутся эталонные крылья этой серии самолетов, а также материалы расшифровок МСРП – «черных ящиков» прошлых лет, то, после моделирования на этих крыльях всех нагрузок за все 14 лет их эксплуатации, они смогут решить их судьбу.

К счастью, такие крылья и все материалы средств объективного контроля полетов наших самолетов были найдены и проанализированы, все необходимые исследования и испытания были проведены. Причем, все это, по распоряжению Г. В. Новожилова, было выполненено безвозмездно. Самолеты оказались не слишком «мятыми», и 2 июня 1992 г. им были выписаны все необходимые для запуска в эксплуатацию документы. После этого

они были перегнаны в Москву, где прошли углубленное техническое обслуживание.

Параллельно всю весну 1992 г. я занимался трудоемкой и сложной организацией и государственной регистрацией новой авиакомпании «Ереван-авиа», в форме открытого акционерного общества. Учредительный договор ОАО «Ереван-авиа» был подписан ее учредителями 17 апреля 1992 г.

Ил-76 86724 «Er-Avia» в Ереване

Для подготовки собственных экипажей на Ил-76, поскольку Ульяновский учебный центр (ШВЛП) в то время не действовал, я разработал и утвердил согласованную с ГосНИИ ГА программу обучения и ввода в строй двух своих экипажей, имеющих допуски к полетам на Ил-86.

В начале июня оба Ил-76 начали летать с двумя инструкторскими экипажами летчиков-испытателей ГосНИИ ГА, которые обучали и «вводили в строй» экипажи «Ер-авиа» по этим программам.

Это делалось впервые в СССР, но этот опыт оказался настолько успешным, что после такого переучивания летные экипажи отработали в «Ер-авиа» на Ил-76 безаварийно более 15 лет, до окончания их технических ресурсов.

Всю эту работу я провел безвозмездно, не получая в «Ер-авиа» заработной платы., не считая одной коробки с макаронами, которую А. Асланян, бывший заместитель Мера А. Галстяна и новый директор «Ер-Авиа», отправил моей супруге в качестве «помощи заключенному», после моего ареста 9 сентября 1992 г.

Забегая вперед, стоит отметить, что после выхода 9 марта 1993 г. из заключения, я, в одночасье лишившийся всех постов и должностей, в том числе и должности командира корабля Ил-86, в расчете на возможное трудоустройство в «Ер-Авиа», зашел в ее офис. Там я застал только новое начальство, брата А. Галстяна и А. Арсеняна, и их полное равнодушие.

Снова на старом – новом посту

Возвращение в ГУА РА

В разгар работ, связанных с организацией «Ер-Авиа», ко мне стали обращаться делегации от различных коллективов авиаторов с просьбой дать согласие вернуться на пост начальника ГУА РА. Всем им я отвечал отказом, так же, как и несколько месяцев назад Г. Багратяну.

Между тем митинги в аэропортах с требованиями навести порядок в авиации продолжались. В конце июня 1992 г они стали непрерывными. А после того, как мафиозная вооруженная группа остановила в движении буксировку самолета Ту-134, подогнала к самолету трап, открыла его двери и стала усаживать толпу новых пассажиров в уже переполненный самолет, экипаж командира корабля В. Сопитько вышел из самолета и отказался лететь. За что и был избит прямо на перроне.

На другой день он рассказал об этом митингующим и заявил, что он объявляет забастовку до тех пор, пока не будет восстановлен порядок в аэропорту. Его поддержали все присутствующие и митинг перерос в забастовку с двумя требованиями: прибыть к ним Президенту и вернуть меня к руководству ГУА РА.

Среди тех, кто громче всех выступал с этим требованием был, кстати, и Гагик Мирзоян, мой второй пилот в том памятном рейсе в Ленинград, после которого я отказался с ним летать. Теперь он публично каялся в своих недавних выступлениях против меня.

С начала 1992 г. я был занят делами «Ер-авиа» и в аэропорту «Звартноц» бывал только при выполнении своих очередных рейсов на Ил-86 или на летных разборах. Я знал о проходящих на территории аэропорта митингах, но участия в них не принимал.

4 июля 1992 г в клубе аэропорта «Звартноц» и вокруг него проходил очередной массовый митинг при участии также и представителей правительства. На нем был избран, так называемый, Координационный совет из 15 человек. В его состав включили заочно и меня, а также представителя Правительства М. Шишманяна – заместителя министра экономики.

Случайно, именно в это время, я находился в здании санчасти аэропорта. Мой выход оттуда совпал с приездом, после перерыва в митинге, представителей правительства во главе с заместителем премьер-министра Р. Чифталаряном. Митингующие буквально втянули меня,

ничего не подозревающего, в зал, где Р. Чифталарян объявил об удовлетворении требований митингующих и зачитал постановление Правительства о моем назначении сразу на 2 поста: исполняющим обязанности начальника ГУА РА и Генерального директора авиакомпании «Армянские авиалинии». И все это без моего согласия и, даже, без простого собеседования!

В зале поднялись овации, под которые у меня не хватило духа заявить о своем несогласии с таким поворотом событий. Видя мои колебания, Р. Чифталарян лично открыл ключом двери в служебный кабинет начальника ГУА РА и уехал лишь после того, как лично, в присутствии митингующих усадил меня за рабочий стол.

В 18 часов того же дня мы с членами Координационного совета устроили обход перрона аэропорта «Звартноц». По территории аэропорта свободно перемещались посторонние люди и автомобили, возле стоящих самолетов происходила непонятная активность. Практически все вылеты из Еревана были отложены из-за отсутствия авиатоплива, но два самолета готовились к вылету.

Всей группой мы вошли в первый из них – Як-42. Все 120 мест в нем были заняты пассажирами. Я предложил им показать свои авиабилеты. Но их не оказалось ни одного: полный самолет «зайцев»! Я потребовал всех пассажиров высадить и провести повторную перерегистрацию. Пассажиры заявили, что свой проезд они уже оплатили, но билетов им не выдали.

– «Кому платили, у тех и требуйте свои билеты, без них вы не вылетите», – было моим ответом.

Второй самолет Ту-154 стоял под заправкой керосином и тоже был загружен полностью, 164 пассажира сидели в креслах, плюс еще несколько человек стояли на ногах. Все они тоже оказались без авиабилетов. Решение по этому самолету было аналогично предыдущему Як-42.

Но тут под самолетом появилась вооруженная «Калашниковыми» группа с угрозами стрелять в «возмутителей» их порядков. Я, понимая, что стрелять они не посмеют, вышел вперед и заявил:

- «Стреляйте, это я так распорядился…».

Кстати, забегая вперед, отмечу, что именно эти «паракарские ребята» в будущем стали главными гарантами моей личной безопасности в период моего нахождения в тюрьме. Они же мне регулярно присылали туда и продуктовые посылки. Все это полностью запутало мои политические представления о происходящем в Армении в те годы…

А пока, мне уже доложили, что к тому же, оба эти самолета не учтены в диспетчерской документации и не платили в кассу аэропорта за взлет/посадку и обслуживание.

Из описания этих двух эпизодов можно судить о «порядках», установившихся в гражданской авиации при О. Ерицяне и В. Назаряне.

...Через 70 дней будущий премьер-министр Армении Хосров Арутюнян, оправдывая арест в своем кабинете меня с моими товарищами по Координационному совету, будет все эти безобразия в авиации приписывать нам самим и выставлять себя поборником порядка!

Со временем он станет и спикером парламента, и в своей псевдопартии главным «христианским демократом» Армении. Но до того он более был известен проще – как «Лифчик-Хосров».

Первые шаги на новом – старом посту

Однако в июле–августе 1992 г. наведением порядка в гражданской авиации занимались все же мы с Координационным советом.

Режим всех действующих аэропортов в Армении, порядок въезда/выезда на их территорию, контролировали в то время какие-то непонятные люди. Считалось, что все они – подчиненные Вано Сирадегяна – министра внутренних дел Армении. Их главари обложили все прилетающие самолеты с коммерческими товарами 50%-ным «налогом». Все «экспроприированные» ими с самолетов продукты питания и прочие товары, ими же продавались на импровизированной ярмарке вдоль шоссе из аэропорта. Ограбленные таким образом владельцы грузов, тут же в аэропорту оформляли акты на недостачу половины своего товара, а затем взыскивали их стоимость с администрации аэропорта.

На первом же заседании правительства, посвященном авиации, я предложил либо вывести аэропорты из-под контроля МВД, либо обязать его рассчитываться с владельцами грузов за их недостачу. Для обеспечения должного режима в аэропортах я предложил вывести оттуда работников МВД и создать там собственные службы авиационной безопасности (САБ), как это делается во всем мире.

К моему удивлению, В. Сирадегян выбрал второй вариант, с чем согласилось и правительство. В тот же день все въезды в аэропорты перешли под контроль служб ВОХР, которые уже через неделю, в соответствии с международными стандартами, были реорганизованы в САБ, с привлечением туда на работу многих, ранее уволенных по сокращению авиаторов.

Второй болезненной точкой, где происходили злоупотребления, была таможня аэропорта «Звартноц», которой «командовал» чей-то высокопоставленный зять. В середине июля 1992 г, утром мне доложили, что ночью из Франции прибыла большая партия обезболивающих средств, предназначенных для использования на карабахской войне при хирургических операциях на раненных.

За несколько дней до этого московское телевидение показывало, как эти операции там проводились без наркоза.

Вся эта партия лекарств тут же в аэропорту была перепродана кому-то и погружалась в другой самолет, вылетавший за границу, но была перехвачена патрулем от Координационного совета.

Лекарства были закуплены на средства французских армян. Огласка этой сделки, связанной с авторитетом Президента Армении, вызвала бы большой общественный резонанс. Упрашивая патруль о неразглашении этого события, высокопоставленный зять стоял на коленях.

О том же просил у собравшегося Координационного совета и я:

- «Какой бы президент ни был плохой, он – символ государства», ... «идет война и подорвать авторитет президента – подорвать доверие к государству…огласка этого эпизода приведет лишь к тому, что нам перестанут присылать зарубежную помощь», …к тому же «теперь уже президент, со своим зятем, будут стараться поставить на колени нас, но ведь нам нужна лишь реформа», – говорил я собравшимся у меня членам Координационного совета.

В итоге этот эпизод остался на совести зятя президента без огласки.

А медицинские препараты я распорядился отправить в Карабах двумя вертолетами Ми-8 в сопровождении членов Совета и, не доверяя никаким властям, выдавать их на месте, в госпиталях, непосредственно главным врачам.

Президент вскоре «отблагодарил» меня, отправив в тюрьму. Правда, говорят, могло быть и хуже: начальника Армянского отделения железной дороги А. Кандиляна, где обстановка была схожей, убили.

Решение финансовых проблем в 1992 г.

Огромной проблемой «Армянских авиалиний» к июлю 1992 г было отсутствие финансовых средств. Компания, фактически, была на грани банкротства: она не могла закупать авиатопливо, рассчитываться за заправку и аэропортовые услуги в аэропортах, куда выполняла рейсы, не оплачивала обучение своих студентов и курсантов в летных, технических и высших учебных заведениях бывшего СССР. Авиакомпания задолжала всем, в том числе Росаэронавигации и Евроконтролю. Были даже попытки ареста ее самолетов за долги.

Проанализировав финансово-экономические показатели работы компании, я пришел к выводу, что дело в потерях финансовой выручки за проданные на ее рейсы обратные авиабилеты. Вся выручка от их продаж с момента развала СССР, по недосмотру руководства ГУА РА, уходила в бюджет России и других стран СНГ, куда «Армянские авиалинии» летали. Таким образом, за последние 2 года были безвозвратно утеряны многие миллионы рублей. Кроме того, с полутора десятка счетов, которые возникли вместо действовавших еще недавно 3-4-х, деньги уходили на сомнительный бизнес приближенных О. Ерицяна и В. Назаряна, которых интересовала не казна ГУА РА и «Армянских авиалиний», а личные карманы. Эти счета в банках были остановлены немедленно, и все финансовые ресурсы ГУА РА были взяты под контроль в первый же рабочий день.

В первую очередь, также я распорядился, погасив долги, оплатить на год вперед учебу студентов и курсантов из Армении в летных училищах, КИИ ГА и других учебных заведениях.

Затем я со своим помощником В. Кочаряном вылетел в Москву. Здесь мы, с помощью руководства гражданской авиации России (1-й заместитель директора департамента ГА С. Овчаренко и начальник отдела перспективного планирования В. Соломатин) отладили работу финансового механизма расчетов ААЛ с поставщиками авиатоплива, аэропортами, российской аэронавигацией и другими службами обеспечения полетов таким образом, что ААЛ рассчитывалась с ними в счет обратной выручки от продаж перевозок на ее самолеты.

Кроме того, оказалось, что после всех этих расчетов, еще и остаются излишки денежных средств, которые теперь тоже стали поступать в Армению…

Аналогичная работа была проведена и в других странах СНГ.

До всего этого, наличные деньги на заправку своих самолетов все вылетающие из Армении экипажи возили с собой, в мешках.

В результате принятых мер, поставки авиатоплива в Армению возросли почти в 4 раза. Начали выполняться задержанные рейсы. Постепенно удалось войти в действующее расписание. В августе 1992 г. удалось и значительно поднять заработную плату летного и наземного персонала. Так, например, оплата за один летный час командиру корабля Ил-8б с 90 руб. была поднята до 650 руб. Зарплата в ГУА РА была, наверное, самой низкой в то время в сравнении с другими в СНГ, и это было одной из причин волнений в коллективах.

Всем работникам ГУА РА и членам их семей были восстановлены действующие в прошлом, в МГА, льготы по пролетам на рейсах, выполняемых собственными самолетами.

Новая попытка реформирования ГУА РА

Однако я своей основной целью продолжал считать реформирование гражданской авиации. Представленная мною, в свое время, премьеру В. Манукяну «Концепция реформирования» прошла многочисленные обсуждения на всех уровнях.

Вопрос о реформировании ГУА РА неоднократно обсуждался в рабочей комиссии под председательством заместителя премьера В. Читечяна, которая была создана в мае 1992 г.

В состав комиссии были включены 4 члена координационного совета, действующий начальник ГУА РА В. Назарян и я. Кроме того, вопросы ГУА РА неоднократно обсуждались и в рабочем порядке на неплановых, специальных заседаниях правительства.

Наконец, Постановлением № 329 от 3 июня 1992 г. им было принято «Решение «По вопросам Главного управления ГА при Правительстве

Республики Армения», которым была одобрена представленная ему программа реформирования ГУА РА.

Этим решением была создана рабочая группа, которая должна была к 10 июля 1992 г представить согласованную с заинтересованными ведомствами новую структуру ГА и пакет документов, регламентирующих статус командира воздушного судна и экипажа. ГУА РА, другим министерствам РА поручалось в разные сроки устранить выявленные при проверке ГУА РА в мае 1992 г недостатки, подготовить проект нового Воздушного кодекса и других регламентирующих ГА документов, в том числе по социальным вопросам авиаторов.

В составе рабочей группы все еще значился В. Назарян, освобожденный от занимаемой должности начальника ГУА РА накануне – 2 июня.

Это тоже говорит о спонтанности моего двойного назначения …

Но главное – Концепция реформирования ГУА РА Правительством РА была утверждена, а процесс ее реализации был запущен.

Разработку и оформление пакета организационно-правовых и распорядительных документов вела созданная при начальнике ГУА РА рабочая группа. Сюда приглашались представители трудовых коллективов и руководители всех служб и подразделений. Здесь они знакомились с условиями и порядком работы в новых, рыночных условиях, давали свои замечания и предложения. С их участием тщательно выверялись все вертикальные и горизонтальные производственные связи, рассчитывались и устанавливались экономические и финансовые показатели обмена услугами и материалами, размеры и формы оплаты труда и материального стимулирования работников и руководителей всех звеньев, а также размеры и формы ответственности за результаты их работы.

Устанавливались новые отношения форм собственности, в которой трудовые коллективы принимали реальное участие на основе своего права на часть собственности предприятий и аэропортов ГУА РА.

Вместо ГУА РА создавался компактный Департамент гражданской авиации при Правительстве, который должен был осуществлять государственное регулирование и контроль в отрасли, с использованием воздушно-правовых и рыночных механизмов.

Одновременно он был наделен и функциями доверительного управления государственными пакетами акций авиапредприятий со смешенными формами собственности. 1-2% дивидендов от этих акций направлялись для вознаграждения работников Департамента. Этим стимулировалась их заинтересованность в выгодных государству высоких результатах работы авиапредприятий. Но, при этом, согласно законодательству Армении, Департамент не имел права вмешательства в их оперативную финансово-хозяйственную деятельность.

В этой работе большим подспорьем служили материалы, наработанные еще при попытке реформирования АУГА в 1987 г. Но, учитывая прошлый опыт, на этот раз вся подготовка к реформированию сопровождалась работой по глубокому разъяснению ее сути максимально широкому кругу авиаторов. Для этого, во всех службах в отдельности, а во взаимодействующих службах – совместно, проводились собрания и разборы до полной ясности во всех возникающих вопросах. На них изучались и Уставы предприятий, в которых им предстояло работать.

Вся работа шла в тесном взаимодействии с Правительством.

Наиболее принципиальные положения согласовывались непосредственно с Премьер-министром Грантом Багратяном, который проявлял к предстоящей реформе большой интерес и с пониманием относился к интересам авиаторов. Реформой предполагалось создание акционерных предприятий, в которых учредителями были государство и трудовые коллективы. Вкладом государства в уставный капитал таких предприятий были самолеты, наземное оборудование и техника, здания и сооружения. А вкладом коллектива засчитывалась его интеллектуальная собственность, знания, опыт и труд. При согласовании долей в акционерном капитале таких предприятий Г. Багратян предлагал их зачесть в 40% уставного капитала, тогда как я просил о 20%.

Грант Багратян

Это я обосновывал необходимостью накопления авиаторами достаточного опыта и понимания механизмов работы акционерных обществ. Но просил установить для коллективов приоритетный порядок выкупа у государства принадлежащих ему акций. Эта установка и была зафиксирована в итоговых документах.

Визиты в США, Голландию, Францию, ОАЭ

С 26.07.92 г. по 05.08.92 г. делегация ГУА РА в составе Мирона Шишманяна (заместитель министра экономики), меня (Д. Атбашьяна – глава делегации), В. Кочаряна (помощник начальника ГУА РА по международным перевозкам) и Г. Геворкяна (флаг-штурман ГУА РА) находились в США с официальным визитом.

Этот визит был запланирован раньше, и в составе делегации должны были быть уже не работающий в ГУА РА В. Назарян и депутат национального собрания Шаген Петросян, активный член АОД, не имеющий к авиации никакого отношения. Я категорически выступил против его кандидатуры и потребовал заменить его на Г. Геворкяна, которого готовил себе в преемники. Как и В. Кочарян, он хорошо знал и международное

воздушное право, и порядок организации международных полетов и имел опыт полетов по всему миру. При попытке надавить на меня, я заявил, что в случае включения в делегацию Ш. Петросяна, я сам откажусь от этой поездки.

Визит в США, г. Вашингтон, оказался насыщенным и результативным. Здесь делегацию ГУА РА ждала расписанная по минутам программа встреч и переговоров в FAA – федеральной авиационной администрации. Делегация ознакомилась с полномочиями FAA, структурой, организацией ее работы в целом и по каждому направлению в отдельности. Вся полученная здесь информация была впоследствии учтена в проекте структуры департамента ГА Армении, которая должна была стать сопрягаемой с принятыми на Западе структурами.

Вашингтон, США, 1992

28.07.92 г. делегация посетила Департамент транспорта, где на уровне Министра, его заместителей и руководителей служб был обсужден ряд аспектов открытия воздушного сообщения между Арменией и США и подготовки межправительственного Соглашения о воздушном сообщении.

Эта тема, в тот же день, обсуждалась и в Государственном департаменте иностранных дел. Здесь заместитель госсекретаря просил ускорить начало полетов между Ереваном и Лос-Анджелесом и принял ответное предложение о продлении рейса Ереван – Париж до Нью-Йорка и далее до Лос-Анджелеса на самолетах Ил-86. Однако он просил сделать этот рейс беспосадочным. Я ответил, что мы изучим, в этих целях, возможности самолета Ил-96 и, если он не подойдет, выберем B-767-300ER. Одновременно я предложил открыть новые, меридиональные, маршруты для полетов через район Северного полюса, которые будут короче действующих, проложенных вдоль географических параллелей, на 1500-1800 км. Это предложение было принято с обещанием решить вопрос на переговорах с Россией, и в последствии кросс Полярные трассы были открыты.

Здесь же в Госдепе был поднят и решен вопрос о членстве Армении в международной организации ГА – ICAO. Во встрече принимал участие Посол Армении в США Г. Нанагулян.

Затем в FAA, на уровне авиационных властей Армении и США, согласно действующей практики ICAO, было подписано временное Соглашение, которое позволяло уже в кратчайшие сроки начать эти полеты.

На другой день, в отеле «Watergate», состоялась встреча с президентом и вице-президентом авиакомпании «American Trans Air» (ATA), которую организовал аккредитованный во всех международных и национальных организациях, где побывала делегация ГУА РА, юрист Mark Atwoud, сопровождавший все эти дни делегацию.

В результате проведенных в этот и последующие 2 дня переговоров с ними, был подписан протокол, по которому ATA и Армянские авиалинии (ААЛ) через полгода начинали совместную коммерческую эксплуатацию воздушной линии Ереван – Лос-Анджелес на условиях пула: все доходы, заработанные обеими авиакомпаниями на этой линии, поступают на общий счет, после чего делятся пополам.

При этом, в обмен на получаемые коммерческие права, ATA принимала на себя обязательства подготовить на своей учебной базе в Индианаполисе и сертифицировать по правилам и стандартам FAA 120 авиаспециалистов – пилотов, стюардесс и инженеров ААЛ для выполнения полетов и технической эксплуатации самолетов B-767-300ER. Уже в начале 1993 г. экипажи ААЛ должны были самостоятельно, на двух B-767-300ER, полученных у ATA в лизинг и раскрашенных в цвета ААЛ, перелететь в Ереван. А далее ААЛ, из 25% своей прибыли от их коммерческой эксплуатации, должна была рассчитываться за лизинг этих самолетов.

29 и 30 июля 1992 г. в специально арендованном офисе состоялись важные переговоры с руководствами корпорации «Emery» и входящей в ее состав авиакомпании «Pro Courier» (Президент – армянин Vahe D. Magarian), занимающейся грузовыми авиаперевозками. Итогом этих переговоров стало подписание соглашения о создании в Ереване для этой авиакомпании транзитного, перевалочного пункта для грузов, перевозимых ею в Россию, другие страны СНГ и Монголию. В этих целях, «Pro Courier» должна была построить в аэропорту «Звартноц» механизированные грузовые склады из легких конструкций. Часть этих грузов должна была развозиться дальше самолетами ААЛ, а другая – на самолетах «Pro Courier», но под управлением армянских экипажей, прошедших переподготовку на грузовые самолеты DC-8.

Состоялись полезные встречи и с другими авиакомпаниями.

Таким образом в США были заложены основы для технического перевооружения ААЛ современной западной авиатехникой как для пассажирских, так и для грузовых авиаперевозок.

При встречах с руководством «Air Traffic Control Association» (ATCA), работниками главного центра службы управления воздушным движением (УВД) страны «Enhanced Traffic Management System» (ETMS) и реги-

онального, Вашингтонского центра УВД, делегация подробно изучила все технические, технологические и социальные аспекты функционирования этой службы в США. Этот опыт, в дальнейшем, был учтен при разработке новой структуры службы УВД в Армении.

В штаб-квартире IATA были проведены переговоры и подписаны документы о вступлении ААЛ в эту международную организацию.

Кроме того, 29 июля наша делегация посетила и Армянскую ассамблею в США, а также встретилась с руководством «TDP– U.S. Trade and Development Program».

На обратном пути в Армению, делегация ГУА РА сделала остановки в Амстердаме (6-7 августа 1992 г.) и Париже (8-11 августа 1992 г.), где прошли переговоры с руководством аэропорта «Schiphol», авиакомпаний «KLM» и "Air France» по вопросам прямого взаимодействия без посредничества Аэрофлота, который с развалом СССР стал уже чисто российской авиакомпаний. Были обсуждены и согласованы и вопросы перспективного сотрудничества с европейскими структурами гражданской авиации (EASA, Euro control), которых для Армении представляли «KLM» и аэропорт «Schiphol». В частности, был согласован и утвержден проект строительства в аэропорту «Звартноц» грузового терминала мощностью 100 тыс. тонн в год. Здесь же были согласованы и планы реконструкции АВК «Звартноц» под требования европейских стандартов, которые должны были ими же и финансироваться. Генеральный представитель KLM в Испании был назначен, в этих целях, их постоянным представителем в Армении.

Армянин по национальности, он впоследствии приезжал в Ереван, ознакомился на месте с предстоящим объемом работ и готовился там обосноваться.

При нахождении в Париже, состоялись 2 встречи с заместителем генерального директора «Airbus Industry», с которым обсуждались планы поставок в Армению их самолетов. Впоследствии эти встречи продолжались. Для участия в них я 4 раза прилетал в Париж.

Было договорено о поставках в Армению, через европейскую лизинговую компанию, 6 пассажирских самолетов Airbus разной вместимости для наиболее полного покрытия потребностей армянского рынка авиаперевозок. Причем, расчет потребного количества и типов самолетов, а также бизнес-план лизинговой операции были составлены специалистами Airbus Industry. Условия платежей за лизинг были аналогичны достигнутым в США: 25% от эксплуатационной прибыли до погашения стоимости самолетов.

Межгосударственные аспекты сделки обсуждались и согласовывались в Ереване с послом Франции Франсуазой Д-Артинг и находились под патронажем Президента Франсуа Миттерана.

Еще один интересный для АУГА проект предложил генеральный представитель «Аэрофлота» в Париже Анатолий Рыженков – давний приятель мой и В. Кочаряна.

Формально, он еще продолжал представлять во Франции АУГА и имел возможности, в счет прошлых доходов от рейса Париж – Ереван, выполняемого самолетами АУГА, оказать ААЛ и аэропорту «Звартноц» техническую помощь средствами аэродромной механизации, мягким оборудованием для салонов самолетов и бытовым инвентарем.

Взамен он просил устроить в Ереване транзит для пассажиров, летящих из Парижа в Сибирь, Казахстан и Среднюю Азию. Причиной его предложения были жалобы пассажиров на проблемы в Москве при переезде между аэропортами пересадки, отсутствие стыковочных рейсов и низкую культуру обслуживания. В этих целях он просил выполнять рейс Париж – Ереван на Ил-86 ежедневно, 1-2 раза, а в Ереване обеспечить прибывающим транзитным пассажирам удобные стыковочные рейсы на восток. Это сулило АУГА возможность резкого увеличения объемов перевозок и доходов...

На третий день мы с В. Кочаряном проверили банковский счет ААЛ в одном из парижских банков и выявили недостачу на нем более 270 тыс. долларов США с выручки, от выполняемых из Парижа рейсов. О злоупотреблениях В. Назаряна с этим счетом, среди авиаторов, в Ереване, циркулировали различные разговоры и слухи. Теперь они подтвердились в более широкой трактовке. Сопровождавший нас представитель ААЛ в Париже объяснил недостачу тем, что эти деньги он расходует на прибывающих во Францию из Армении высокопоставленных лиц. В частности, за их счет, по его словам, он должен был вскоре встретить, сопроводить в Ниццу и «обслуживать» там вице-президента Г. Арутюняна и его семью.

Естественно, недостача была восстановлена, а управляющему банком, на месте, письменно был указан новый порядок использования счета...

Подготовка к технической революции

Итак, в результате достигнутых договоренностей в США и Европе, в Армению должна была начаться поставка современной западной авиационной техники. При этом, основной причиной привлекательности и главным залогом успеха для ее поставщиков, служил обширный и емкий собственный рынок авиаперевозок АУГА, который оценивался, в тогдашних ценах, в 1,5 млрд. долларов США. Мировая гражданская авиация в то время переживала спад. Обанкротился такой гигант, как авиакомпания «Pan American», которая была вынуждена рассчитываться с «Airbus Industry» своими самолетами «Airbus» различных моделей. Именно эти самолеты, после прохождения через заводские конвейеры и «обнуления» технических ресурсов, и планировались к поставкам в Армению.

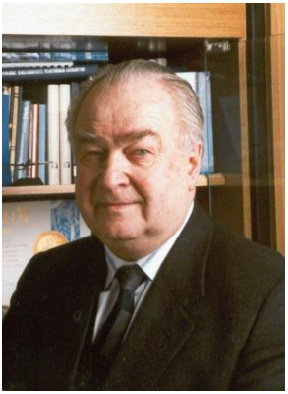
Производители самолетов всюду искали покупателей для своей продукции и «армянский» проект оказался им кстати...

На этом фоне стала актуальной проблема будущего для находящегося на эксплуатации в АУГА парка самолетов. Особенно это относилось к 14 самолетам Ту-154: расход авиатоплива у них составлял 7,1 т. в час, что более, чем в 2 раза превышало этот показатель на современных самолетах. Кроме того, Европа уже начинала вводить ограничения для полетов Ту-154 по шуму их двигателей и выбросам оксидов азота.

Поиски решений проблем с дальнейшей судьбой наших Ту-154 привели к встрече с Иштваном Ферстом – представителем западногерманской фирмы, которая провела в ФРГ глубокую модернизацию 15 самолетов Ту-154, оставшимся им от, прекратившей существование, ГДР.

Он предложил замену на самолетах АУГА их советских авиадвигателей на западногерманские с такой же тягой, но расходом топлива в 3,1 т. в час. Одновременно, он предложил модернизацию буфетно-кухонного, туалетного и бытового оборудования самолетов, включая пассажирские кресла, а также замену всей бортовой авионики.

Отправив И. Ферста на экскурсию в Эчмиадзин, я связался с Александром Сергеевичем Шенгардтом – главным конструктором Ту-154, с которым меня связывали отношения еще с начала освоения этих самолетов в АУГА. В разговоре с ним я убедился в том, что на все предложения И. Ферста имеется утвержденная ОКБ им. Туполева конструкторская и техническая документация и, что после такой модернизации, самолеты останутся на техническом сопровождении этого ОКБ, а все его предложения реальны и легитимны.



Александр Шенгардт

Но во избежание проблем, связанных с «человеческим фактором», я решил сохранить привычную для армянских экипажей авионику – приборное и радиоэлектронное оборудование обычных самолетов Ту-154Б2- и подписал с И. Ферстом соответствующий Протокол о намерениях. Для его реализации, начиная с октября 1992 г., все Ту-154 АУГА должны были поочередно, попарно побывать во Франкфурте-на-Майне. Расчеты за модернизацию должны были производиться за счет 25% будущей прибыли от коммерческой эксплуатации самолетов. Причем, простая экономия средств от уменьшения затрат на расходуемый в полетах авиакеросин – около 4 т. в час, перекрывала платежи за эти 25% прибыли, в результате чего, с самого начала проект был не только самоокупаемым, но и прибыльным...

Второй проблемой было «трудоустройство» самолетов Ту-134 и Ту-154 АУГА, а также летного и инженерно-технического персонала после начала поступления Боингов и Эрбасов.

В этих целях были достигнуты договоренности с аэропортами Сочи и Ставрополь, не имеющими собственного парка воздушных судов, о базировании там, на постоянной основе, части самолетов Ту-134 и Ту-154 АУГА с экипажами и техническим составом. Они должны были удовлетворять спрос местного населения на авиаперевозки в направлениях на Турцию, Грецию и Европу.

В этих же целях готовился и более масштабный проект с авиационными властями и министерством транспорта эмирата Дубай Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ).

Для его подготовки, с 1 по 6 сентября 1992 г. в ГУАРА, над текстами будущих договоров, работала помощница министра транспорта эмирата Дубай.

В ночь на 7 сентября делегация ГУАРА, в составе Д. Атбашьяна, В. Кочаряна, Г. Геворкяна и Г. Мирзояна, вместе с помощницей министра, на Ил-76 «Ер-Авиа», выполнявшим чартерный рейс, вылетела в ОАЭ.

В результате двухдневной работы здесь были подписаны:

- временное Соглашение о воздушном сообщении – с Генеральным директором авиационной администрации,

- договор о постоянном, безвозмездном базировании части самолетов Ту-134 и Ту-154 ГУАРА с экипажами в аэропорту Шаржа – с руководством аэропорта, а также уникальный договор о

- выполнении ААЛ, ***на правах национальной авиакомпании,*** на этих самолетах, регулярных и чартерных рейсов по всему рынку авиаперевозок ОАЭ – с министром транспорта.

Предусматривалось также и открытие регулярного воздушного сообщения Еревана с Дубаем, что давало возможность ротации самолетов и выполнения на них всех форм периодического технического обслуживания на собственной базе, в аэропорту «Звартноц».

После выплаты местных налогов, вся валютная выручка от работы самолетов в России и ОАЭ – многие миллионы долларов США, должна была поступать в бюджет Армении.

Сравнивая, по прошествии многих лет, состояние нашей гражданской авиации с тем, что мы видели в ОАЭ в сентябре 1992 г, понимаешь, что могут сделать, при желании, одни и как могут все разрушить другие… К сожалению, этими другими оказались наши новые «демократические» власти.

Но об этом – ниже.

Арест

Арест

Под утро 9 сентября 1992 г. вся делегация ГУАРА, несмотря на настойчивые приглашения министра транспорта и руководства гражданской авиации Дубая (ОАЭ) задержаться, прилетела в Ереван. В аэропорту мне доложили, что в 10 часов утра меня и, по моему решению, еще 4-х человек, представляющих ГУАРА, приглашают к премьер-министру.

На следующий день, 10 сентября 1992 г., должно было состояться заседание Правительства, которое должно было принять постановление о вводе в действие реформы гражданской авиации Армении. Весь пакет документов из 430 страниц по реформе, вместе с проектом Постановления, согласованного со всеми заинтересованными отделами Правительства, министерствами и ведомствами, был своевременно представлен рабочей комиссией.

Ожидалось, что заседание будет протокольным и продлится недолго.

Я связывал приглашение к новому премьер-министру с его естественным желанием ознакомиться с проектом реформирования ГА и проектом постановления Правительства.

Еще при согласовании с предыдущим премьером, Г. Багратяном, состава официальной делегации ГУА РА для зарубежной командировки, я условился с ним, что сразу после вступления в силу Постановления Правительства о реформировании ГУА РА, я перейду на свою основную работу в Ер-Авиа. А на пост будущего директора Департамента ГА предполагалось назначить флаг-штурмана ГУА РА Гайка Геворкяна.

Хосров Арутюнян

Х. Арутюнян сменил Г. Багратяна на посту Премьер-министра 30 июля 1992 г.

Перед этим он встречался в Западной Европе с одним из моих давних «оппозиционеров», Ю. Мнацакановым, вынашивающем мечту о должности начальника ГУА РА. Можно было предполагать, какой негативной информацией Х. Арутюнян был при этом накачан.

Я ожидал, что новый премьер, вот-вот захочет встретиться со мной и будет интересоваться нашими делами. Но недели проходили одна за другой, а никаких сигналов от него не поступало.

В свою очередь и я, уверенный в скором уходе с поста начальника ГУА РА, стремления к встрече с Премьером не проявлял и ограничивался рабочими контактами с вице-премьером по направлению Р. Чифталяном и гос. министром В. Читечяном.

Рафаэль Мелконян

... В 10 часов утра группа из 5-ти человек, в составе меня и 4-х членов Координационного совета: О. Мириджаняна – председатель совета, Р. Мелконяна, Г. Мирзояна и А. Амбарцумяна – членов совета, вошла в кабинет премьера. За письменным столом, где раньше, многие советские годы работал Фадей Саркисян, находился человек с уголовной внешностью и воровато-ми повадками – Х. Арутюнян.

Я принялся докладывать ему о проделанной за последние 3 месяца работе, результатах зарубежных переговоров и предстоящей реформе в ГА. Но каждое мое то, или иное сообщение о том, что можно было, несомненно, отнести к достижениям, встречало возражение премьера:

– «Мы от вас не этого ожидали».

Джаник Джаноян

А что именно – он не говорил. После 4-5 таких «замечаний» я, понимая к чему все клонится, решил прекратить разговор, как бесполезный, высказавшись об этом вслух. Остальные стали пытаться переубедить премьера, но безуспешно.

Тогда О. Мириджанян принялся размахивать над столом премьера какими-то бумагами со словами, что в них содержится криминал «...на всех вас». Х. Арутюнян, как примитивный хулиган, начал резво выпрыгивать с места в попытках выхватить эти бумаги из его рук...

Ваган Мелконян

В 11 часов в кабинете стали собираться члены Правительства. Начав его заседание, премьер заявил, что после часовой беседы, он убедился в том, что «...авиацией управляют не те люди», и зачитал проект Постановления правительства об освобождении Д. Атбашьяна с поста начальника ГУАРА.

Министр финансов Армении, еще с советских времен, Джаник Джаноян заявил, что знает меня «...уже 25 лет, как кристально честного, компетентного и энергичного руководителя», предложил отменить это решение.

Аналогичное предложение обосновал и высказал также и министр материальных ресурсов Ваган Мелконян.

Остальные промолчали. Считая вопрос решенным, премьер представил кандидата на мою замену Аршака Налбандяна. Тот заверил всех что сумеет «...оправдать их доверие».

Х. Арутюнян нажал кнопку под столом и в кабинет вошли еще 5-6 человек в штатском и заняли стулья у выхода. По окончании «этого вопроса повестки заседания», один из них спросил разрешения Х. Арутюняна «побеседовать с ними» и, в проходе двери из кабинета, сначала мне, а затем и остальным заломили руки за спину и вывели во внутренний двор, где нас уже поджидали специальные автомобили.

Вскоре все мы уже стояли в коридоре тюрьмы КГБ лицами к стене ...

Через непродолжительное время Д. Джаноян и В. Мелконян были сняты со своих постов. То же самое постигло еще нескольких лиц:

- транспортного прокурора Республики, отказавшегося выписать санкцию на наш арест,

- одного из заместителей министра внутренних дел, отказавшегося участвовать в аресте,

- следователя генеральной прокуратуры, отказавшегося после беседы со мной в тюрьме вести следствие по моему «делу» ...

На пути в камеру, позади, меня сопровождал офицер КГБ, лица которого я так и не увидел и имени которого я так и не узнал.

Он мне говорил на ухо, что мой арест – огромная ошибка властей, люди в Армении меня знают, как честного, порядочного человека, большого специалиста и патриота и они добьются моего освобождения, а власти еще пожалеют об этом. Сейчас по отношению ко мне будут принимать меры, чтобы я пал духом, но я должен держаться твердо и с достоинством. А в камере, куда он меня ведет, в свое время сидел поэт Егише Чаренц...

Я несколько раз резко оборачивался, чтобы его разглядеть, но он быстро переходил в другую от меня сторону, и я успевал заметить только часть его офицерского погона.

Но дух он мне поднял достаточно высоко. Настолько, что когда на второй день меня вывели на прогулку, а охранник, в коридоре, перед выходом на лестничную клетку, в грубой форме потребовал, чтобы я стоял лицом к стене и не оборачивался, я в таком же тоне отказался от прогулки и потребовал препроводить меня обратно в камеру...

Провал реальной рыночной перестройки

На протяжении июня – начала сентября 1992 г. в трудовых коллективах всех предприятий, служб и подразделений, проходили многочисленные собрания и разборы, на которых в деталях обсуждались ход реформирования, уставы будущих предприятий, их экономика, хозяйственные и финансовые механизмы их взаимодействия и взаиморасчетов.

По сути, на них проходило изучение азов рыночной гражданской авиации и «народного капитализма», а главное, прививалось осознание

каждым авиатором сопричастности с реформами, его прав на собственность гражданской авиации и на право участия в управлении ею.

При согласовании в рабочей группе при Правительстве, а также с Премьером Г. Багратяном организационно-хозяйственных форм будущих авиапредприятий, было условлено, что в отличие от всех остальных, вновь создаваемых в ГУАРА юридических лиц, авиакомпании – эксплуатанты воздушных судов будут организовываться без участия государственной собственности, в форме ЗАО – закрытых акционерных обществ. Их учредителями становились только летчики, члены летных экипажей, работающие в летных подразделениях ГУАРА. Предполагалось создание 4 – 6 таких ЗАО, специализирующихся каждая на свой сегмент рынка авиационных перевозок и авиационных работ и, соответственно – тип воздушных судов.

По инициативе более 350 летчиков 279 летного отряда, первой была зарегистрирована авиакомпания ЗАО «Арм-Аэробус» уставный фонд которой был сформирован за счет их взносов в сумме по 10000 руб (~$1000 USD) с каждого. Ее генеральный директор, тоже впервые, был избран акционерами на учредительном собрании. Им стал Рафаэль Мелконян, командир корабля Ил-86, впоследствии арестованный вместе со мной.

Эта авиакомпания успела выполнить на арендованных самолетах, на условиях полной самоокупаемости, несколько рейсов. Однако с арестом ее директора, прокуратурой были арестованы и все ее уставные документы, печати и банковские счета. Это было грубым нарушением законов о предприятиях и акционерных обществах, но так и прошло без последствий для прокуратуры.

Судьба всех денежных средств авиакомпании – разошлись они по карманам «блюстителей» закона, или пошли в бюджет Армении – осталась неизвестной. Так же, как и судьба моей заработной платы за август 1992 г. в сумме 18000 руб. (~$1800 USD), изъятой из моего кармана при аресте...

Общественный резонанс

Через несколько дней наш арест вызвал волнения и митинги вначале среди авиаторов, а затем и простых людей у здания КГБ, и других правительственных учреждений.

Руководство и коллектив аэропорта Сочи, требуя моего освобождения, решили устроить бойкот самолетам ААЛ, что грозило полной остановкой полетов в Армении.

Дело в том, что в то время, поставки авиатоплива в Ереван наземным транспортом еще не были организованы. Однако с поставщиками авиатоплива уже были подписаны договора и, с помощью В. Мелконяна, министра материальных ресурсов Армении, открыта кредитная линия для финансирования его перевозок самолетами-танкерами Ил-78 и Ту-95 из военно-воздушной базы в Моздоке.

К тому времени, в аэропорту «Звартноц», для его скачивания из самолетов, силами АТБ (авиационно-техническая база), под руководством инженера Масиса Тащяна, уже были устроены специальная насосная станция и трубопровод. Но мой арест, руководителя АУГА и ААЛ одновременно, сорвал реализацию этого проекта.

Таким образом, дозаправка самолетов в аэропорту Сочи и его перевозки оттуда в Ереван в баках самолетов Ил-86 – по 60 т за каждый полет – остались и единственной возможностью продолжать работу гражданской авиации.

Практически, все рейсы ААЛ выполнялись тогда с промежуточной посадкой на дозаправку в Сочи, и этот бойкот привел бы к катастрофическим последствиям, пострадали бы ни в чем не повинные люди.

Тельман Гдлян

Генрих Новожилов

Я узнал обо всем этом, через своего адвоката Юрия Багдасаряна, и через него же отправил в Сочи письмо («ксиву») с просьбой не блокировать полеты ААЛ, поскольку это не только повредит невинным пассажирам, но и никак не поможет мне самому.

Примерно по тому же сценарию прошли и протесты авиаработников в московском аэропорту Внуково.

В дело моего освобождения вмешались: известный на весь СССР юрист Тельман Гдлян, Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев и другие.

Но особенно тронули меня телефонные звонки и телеграмма в адрес Президента Л. Тер-Петросяна от Генриха Новожилова, дружбу с которым я ценил особо:

– «Если Д. Атбашьян Вам не нужен, отдайте его мне».

Ранее он был депутатом Верховного Совета СССР от Армении.

Когда, уже после выхода на свободу, в июне 1993 г. я посетил его в КБ с целью поблагодарить за эту поддержку, тот распорядился отменить все приемы и мероприятия. В том числе он отменил встречу с делегацией от General Electric, дожидавшейся ее в приемной. До 21 часа вечера мы обсуждали с ним перипетии с моим арестом, а затем проект ре-моторизации нового дальнемагистрального самолета Ил-96М, двигателями Pratt Whitney PW2337, опытного штурмовика,

который проектировался и был построен, вопреки начальству, по инициативе и за счет ОКБ.

Обсудили и возможности модернизации Ил-86 заменой их прожорливых двигателей НК-86 на более мощные и экономичные CFM-56, угощались коньком, шоколадом и фруктами…

Поговорили и о политической ситуации в бывшем СССР, Армении и Карабахе...

Я заметил тогда на рабочем столе Генриха Новожилова раскрытую книгу – «История Армении и Карабаха».

Агаси Аршакян, Рубен Саакян и Рафаэль Казарян в моей жизни

Большой вклад в дело моего освобождения из залючения внес, несомненно, Агаси Аршакян – депутат Верховного Совета Республики Армения, заместитель председателя постоянной комиссии по правам человека и вопросам национальных меньшинств.

Агаси Аршакян посетил меня сразу после моего «переселения» из подвала КГБ в Советашенский следственный изолятор. Встреча с ним была для меня полной неожиданностью. Я не ожидал, что в стране, полностью попавшей под власть откровенных воров и врагов нашей государственности, могут еще оставаться порядочные и честные люди, которым интересно что-то, кроме личного обогащения.

Агаси Аршакян

Здесь, в комнате для свиданий, он подробно расспросил меня о всех перипетиях, которые 4 июля 1992 г, вновь привели меня на пост начальника Армянского управления гражданской авиации, о проблемах нашей авиации, которые волновали наши коллективы и которые я пытался решить, кому выгодно эти проблемы усугублять, а также пути и способы их обогащения за счет ее развала и разорения.

С этой встречи началась практическая борьба Агаси Аршакяна за мое, и товарищей, освобождение из-под заключения, которая сопровождалась и борьбой за права всех наших авиаторов и трудовых коллективов. Причем эта его борьба носила системный и систематический характер: это были и выступления в парламенте, и в прессе, и на телевидении, и по радио.

Встречался Агаси Аршакян и с представителями трудовых коллективов, с которыми координировал эту борьбу, вплоть до моего, 9 марта 1993 г и, в последующем, О. Мириджаняна и Р. Мелконяна, выхода на свободу.

Здесь Агаси Аршакян втянул меня в работу, направленную на оздоровление общественно-политического климата в Армении и в сфере гражданской авиации.

В результате этого, в августе 1995 г. возникла новая угроза моего ареста и я был вынужден бежать в Москву. За мной оставался незавершенный с марта 1993 г судебный процесс и новые обвинения в соучастии в террористической организации (!); в Москве, в целях безопасности, я был вынужден постоянно менять место жительства. Отсюда я несколько раз звонил по телефону Агаси Аршакяну и моему адвокату Рубену Саакяну, пока уже в ноябре 1995 г они меня не известили о закрытии этого «дела». Однако я оставался в Москве, чтобы зарабатывать на жизнь авиационным бизнесом, организовывая чартерные перевозки на арендованных самолетах.

Рубен Саакян

В 1996 – 1998 годах я работал на Украине и в Крыму. Эта работа шла под непосредственным контролем министра обороны Александра Ивановича Кузьмука и его заместителя Владимира Васильевича Ткачева. Я занимался вопросами адаптации здешних военных аэродромов к новым, условиям, сложившимся к этому времени, с учетом раздела между Украиной и Россией бывшего советского самолетного парка и военного имущества. В том числе, я готовил предложения по их использованию для гражданской авиации.

Оба они произвели на меня хорошее впечатление своим отношением к делу, компетентностью и доступностью. Вдобавок, А. И. Кузьмук, при знакомстве, сообщил мне, что он, по матери, наполовину армянин. Впоследствии, при открытии в Симферополе армянской церкви, он принял в нем участие, выступил там и, даже, произнес несколько слов по-армянски.

По заданиям А. Кузьмука и В. Ткачева я объездил большинство военных аэродромов Украины и Крыма, дал оценку их состоянию и свои предложения по возможности их использования, в качестве гражданских. Практически все военные аэродромы на территории Украины я предложил использовать в прежнем режиме. А на базе оставшихся за Украиной более, чем 90 самолетов Ил-76, создать Украинскую авиатранспортную авиакомпанию, УАТК.

После регистрации УАТК в форме открытого акционерного общества, по решению А. И. Кузьмука, я передал все дела в Киеве новому директору, Маяку Николаю Михайловичу, и отправился на работу в Крым для организации там нового авиапредприятия и вовлечения на работу

оставшихся там без дел бывших военных летчиков, проживающих в нескольких закрытых авиагородках.

Здесь, из 11 действовавших ранее военных аэродромов, я предложил сохранить в качестве таковых только «Гвардейское» и «Джанкой», а на базе двух аэродромоа, «Октябрьское» и «Мирный», создать новую авиакомпанию, что и было зафиксировано 14 ноября 1996 г приказом № 1852. Остальные 7 аэродромов были переданы в народное хозяйство.

Среди членов руководства «Крымтрансавиа» 06.11.1997

Уже 3 декабря 1996 года состоялось общее собрание акционеров открытого акционерного общества ОАО «Авиакомпания «Крымтрансавиа», на котором я был избран Первым заместителем председателя правления ОАО.

Началась моя «крымская эпопея», наполнившая мою жизнь новым содержанием, в окружении тысяч новых людей, в основном бывших военных летчиков, инженеров и техников. Работать приходилось без выходных, практически круглые сутки.

Однако вскоре все резко изменилось. В понедельник, 23 марта 1998 г., мне неожиданно позвонил из Еревана Агаси Аршакян, депутат армянского парламента, занимавшийся в свое время, в 1993 г., моим освобождением из заключения.

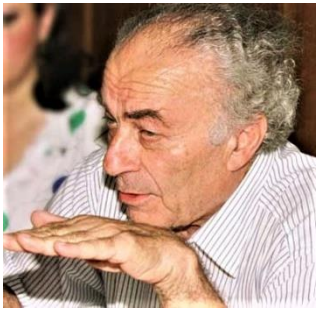
Агаси Аршакян, 2016

Несмотря на то, что я чувствовал себя обязанным перед А. Аршакяном, мне не хотелось бросать свой новый коллектив и свои крымские дела и в первый раз я ему отказал.

На следующий день к нему присоединился еще и академик Рафаэль Казарян. С Р. Казаряном меня связывали совместные дела по разработке, для нужд авиации, лазерных измерителей прозрачности атмосферы. С ним я много общался и по другим вопросам и испытывал к нему глубокое уважение.

Теперь уже они уговаривали меня вернуться в Армению вдвоем, мотивируя это вступлением на должность нового президента Армении

Роберта Кочаряна, «своего», по их словам. человека.



Рафаэль Казарян

Они убеждали меня, что они поучаствовали в его назначении на эту, высшую в Армении должность и, что они уже говорили с ним обо мне и, что теперь в стране будут большие перемены, и что я теперь там буду очень нужен и так далее…

Чувствуя мои недоверие и колебания, Р. Казарян перешел на армянский язык:

– «Dukh mer azgy zavakn ekh, dukh aystegh petk ekh». (Вы дитя нашего народа, и Вы здесь нужны).

После этих слов я сопротивляться уже не мог.

Мне пришлось объяснить все председателю Правления «Крымтрансавиа» Петру Петровичу Запорожцу, пообещав разобраться в Армении и через один – два месяца вернуться.

До конца недели я закруглил все срочные дела. После этого, во вторник, 31 марта 1998 г. издал приказ о своей длительной командировке в Киев и Ереван и, назначив начальника летной службы В.А. Романенко, исполняющим обязанности генерального директора, в четверг, 2 апреля 1998 г отбыл в Ереван.

Ереван. Все должности продаются и покупаются

На второй день после приезда, в понедельник, с подачи Р. Казаряна, я уже был в кабинете министра транспорта (фамилию опускаю). Тот попросил подготовить для президента Р. Кочаряна программу развития нашей авиации. Я работал над ней до конца недели, перелопатив свои архивы и подкрепив ее статистикой.

По словам Р. Казаряна, бывшего на то время одним из приближенных к Р. Кочаряну, эту программу тот одобрил со словами, «это именно, что я себе представлял!». И он сказал мне, что на-днях я получу приглашение на встречу с Президентом.

Через несколько дней мне позвонил один из бывших представителей Минавиапрома СССР, прикрепленный к нашему, Армянскому управлению (АУГА), Артур, и предложил встретиться.

На встрече у Оперного театра вместе с ним были двое верзил, которые сообщили мне, что «должность начальника Армянского управления ГА стоит полтора миллиона долларов».

Я им ответил вопросом, догадываются ли они, что я сейчас думаю. Они ответили, что, по их мнению, я их, сейчас, посылаю на… (нецензурно).

Я подтвердил их догадку и попросил совместно забыть о сегодняшней встрече и больше меня не беспокоить. Тем не менее эти люди пожелали встретиться еще раз.

На новой встрече они сказали, что в прошлый раз они неправильно назвали стоимость должности начальника АУГА. Теперь она уже стоит два миллиона долларов (!). Однако, понимая, что у меня таких сумм нет, они предлагают мне этот пост бесплатно. Но в этом случае, я должен устроить на место, которое они назовут, некоего человека, которому я не буду мешать «работать».

Я им, слово в слово, повторил свой прошлый ответ, и на этом мы разошлись окончательно.

А. Аршакян и Р. Казарян мне говорили, что случившееся недоразумение, что вскоре все разъяснится и просили не уезжать.

Вскоре действительно все разъяснилось: разграбление гражданской авиации приняло еще больший размах и приобрело необратимый характер.

В течение 3 – 4-х месяцев я колебался между решениями вернуться в Крым, или оставаться в Армении. Но каждый раз меня отговаривали от отъезда, не только А. Аршакян и Р. Казарян, но и другие близкие друзья, вновь втянувшие меня в общественную жизнь Армении.

Поддержка арестованных и меня средств массовой информации

В поддержку арестованных начались и публикации в СМИ.

Обо всем этом можно судить по приводимой ниже выдержке из книги **Владимира Ступишина «Моя миссия в Армении. 1992-1994. Воспоминания первого посла России».**

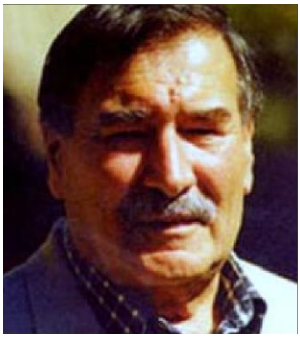
Владимир Ступишин

...Зорий Балаян активно вступился за незаконно упрятанного в тюрьму в Армении классного летчика Дмитрия Атбашьяна, что привело к срыву начатой им реформы гражданской авиации, не очень устраивавшей местных жуликов. По рассказам знающих людей, до его прихода в руководство гражданкой авиации дело дошло до того, что летчики превратились в «зайцевозов», плативших мимо кассы, а диспетчеры устраивали торг с коммерческими самолетами, прежде чем дать посадку, и «зарабатывали» весьма ощутимые денежки. Кто-то покрывал все это сверху, потому и Атбашьяну не дали навести порядок, а упрятали в тюрьму. Но доказать ничего не смогли. Как утверждал адвокат, не было события преступления. После шести месяцев противоправного содержания в СИЗО Атбашьян был выпущен на свободу. Через некоторое время вышли из тюрьмы и его товарищи, тоже авиаторы и тоже задержанные незаконно. В этом несомненная заслуга Зория Балаяна, без выступлений которого

в прессе действия адвокатуры могли бы оказаться не столь успешными.

Ниже приводятся выдержки из одной из таких публикаций – упоминаемой В. Ступишиным статьи писателя **Зория Балаяна в газете «Голос Армении» за 29.12.1992 г. «Подвижники нужны, как солнце».**

«...МОРАЛЬНОЕ И ФИЗИЧЕСКОЕ УНИЧТОЖЕНИЕ ВО ВСЕ ВРЕМЕНА НАНОСИЛО РОДИНЕ БОЛЬШЕ ВРЕДА, ЧЕМ ПРОИСКИ КОВАРНОГО ВРАГА!



Зорий Балаян

С ДМИТРИЕМ Александровичем Атбашьяном долгие годы мы работали в одних и тех же широтах, на самом краю земли. А потом судьба нас свела в Армении. Помнится, когда во время поездки в Мегри на открытие аэропорта, в присутствии представителей Министерства гражданской авиации СССР зашел разговор о том, кто сколько времени знает друг друга, мы с Атбашьяном заверили всех, что, по существу, мы знакомы сто лет. В самом деле, уж наверняка за десять лет пребывания на Крайнем Севере я не раз мог увидеть в небе знакомые каждому северянину АН-2 и ИЛ-14, за штурвалами которых сидел полярный летчик Дмитрий Атбашьян.

Из «ста лет» знакомства один конкретный световой день мы вдвоем провели в кабине ТУ-134, и Дмитрий Александрович знакомил меня с великой прорвой мудреных приборов в связи с тем, что я тогда работал над рассказом

«Треугольная маска», герои которого пережили страшные часы в потерпевшем аварию самолете. В другом рассказе, тоже посвященном летчикам, главного героя в честь Атбашьяна я назвал Башьяном.

Однако нельзя сказать, что мы были друзьями, что мы были очень близки. Мало того, наши взгляды крайне расходились по многим вопросам, в том числе по национальным и историческим. По-разному относились мы и к разным личностям, к таким большевистским понятиям, как «национализм» и «интернационализм». Часто мои знакомые жаловались на него, как на руководителя, который уж очень крут, а подчас и несправедлив к подчиненным. Жаловались на трудный, несносный характер. Жаловались как, писателю, как собкору союзной газеты. Но я ни разу не вмешивался в его дела. Вообще считал, что «несносный характер» мужчин – это проблема их жен. Для меня же лично главным критерием оценки мужчины была его работа, а точнее – ее результат.

Что касается работы, то Атбашьян сегодня лишен возможности трудиться. Он, если быть точным, сидит в тюрьме. Говорят, за то, что нарушил закон. А еще говорят, что кому-то очень уж нужно было, презрев личные качества Атбашьяна, взять его под стражу, лишить работы, подобно тому, как поэта лишают пера и бумаги, хирурга – скальпеля. .

Что ж, Богу – богово, а суду – судово. Выше него, хочется верить и надеяться, нет ничего и особенно – никого! Убежден, суд разберется во всем. Если же не разберется, то за него непременно это сделает его величество Время. Мне же остается до суда не говорить о сути и смысле «атбашьяновского дела», с которым я знаком довольно обстоятельно, и поделиться только своими мыслями о том, что было бы сегодня с нами, если бы полярный летчик Дмитрий Атбашьян, взяв старт в далеком Певеке, не совершил бы в 1971 году посадку в Ереване. Вряд ли тогда молодой пилот, отец двух дочерей, мог предположить, что он круто изменит не только свою личную судьбу, но и судьбу армянской гражданской авиации.

Я далек от мысли в своих заметках противопоставлять бывшего начальника Управления гражданской авиации Армении Дмитрия Атбашьяна его предшественникам или преемникам... Я хочу лишь того, чтобы сегодня, в час испытания читатель вместе со мной задался вопросом: что было бы с нами, если бы не гражданская авиация Армении, и что было бы с отечественной гражданской авиацией, если бы не Атбашьян?

В ИЮЛЕ 1987 года отраслевая газета «Воздушный транспорт» напечатала пространную статью против Дмитрия Атбашьяна под лукавой рубрикой «Размышления после пленума ЦК КПСС». Речь шла о том самом июньском пленуме, на котором генсек Горбачев довольно резко прошелся с непривычной, даже для того времени, критикой по К. Демирчяну, обвинив его во всех смертных антиперестроечных грехах. Тотчас же многие центральные средства массовой информации, словно по команде, дружно взялись за республику, за ее руководителя, на которого было указано высочайшим перстом. Вот и автор статьи в «Воздушном транспорте», некто Татарин, буквально поносил Атбашьяна за то, что он построил и усовершенствовал целую дюжину «аэродромов в небольшой республике... Да еще возводил аэродворцы из камня, стекла и бетона». Такой вот брошен был упрек подвижнику, которого, сказывается, следует казнить уже за то, что он «одержим идеей строительства аэропортов».

За шестнадцать лет работы Атбашьяна в Армении не был написан хотя бы очерк с целью раскрыть образ этого человека. Но вот парадокс: пасквилянт Татарин невольно сделал то, чего не сделали наши очеркисты. Только из пасквиля мы узнали, что «с1973 по 1985 год основные фонды аэропортов республики возросли с 14,1 миллиона до 51,7 миллиона рублей». И это тоже, оказывается, упрек. Однако Атбашьяна отхлестали больше всего за то, что методом кооперации с Внуковским производственным объединением, армяне одними из первых в стране освоили самолет ИЛ-86...

Наши авиаторы, понимая, что в создавшейся геополитической ситуации анклавная Армения вряд ли обойдется без «большой авиации»,

старались проводить в отрасли политику опережения. К примеру, Атбашьян знал, что Мегринский район, оторванный, что называется, от «большой земли», вряд ли выживет. И он взялся за строительство аэродрома там, где, казалось, невозможно это делать. Кругом горы. И выше гор – тоже горы. Оставалось одно: заполнить ущелье отходами от производства медной руды. Это миллионы и миллионы тонн груза и миллионы рейсов тяжеленных БелА30В. Подумать только, среди горных вершин, в поднебесье, сотворено само чудо, которое не было самоцелью для мегринцев. Я видел в семидесятых годах процесс этого самого сотворения чуда. Такое было впечатление, что я трогаю мечту руками. Мечту, которую тогда воплощали в жизнь Атбашьяны. Атбашьяны, которые сегодня оказались за бортом национального судна в студеном море политических амбиций.

Да, именно Атбашьяны. Во множественном числе. Ибо Дмитрий Александрович не один. И дело не только в его коллегах, которых взяли под арест в правительственном дворце. Речь вообще идет о прорве прецедентов, когда в застенках томились и томятся те, кто прямо или косвенно способствовали демократии...

Меня, например, крайне удивляет и то, что уважаемый парламент, несколько дней по-шекспировски страстно обсуждая поведение Вано Сирадегяна за незаконный сбор денег у своих сослуживцев, ни словом не обмолвился о советнике президента Ширханяне, который собирал народные деньги (миллионы и миллионы) в государственном учреждении. И делалось это не только в Ереване, но и в Москве. Делалось безотчетно перед народом. У Вано хоть известна собранная сумма, можно обнаружить имена тех, кто эти деньги давал.

...ОДНАКО вернемся к Дмитрию Атбашьяну. Недавно я побывал в Мегри. В тот день накануне сюда было совершено несколько рейсов. В аэропорту зашел разговор о двойной блокаде Мегри. И молоденький парень в «афганке» сказал, что давно нас здесь уже не было бы, если не аэропорт. Я справлялся у него, знает ли он, как строился аэропорт в этих горах? Он пожал плечами...

Ничего не поделаешь юноша в ту пору был совсем мальчиком. История безразлична, равнодушна к современнику и мстительно злопамятна. Но в то же время она рано или поздно все расставит на свои места. И тогда народ узнает, как знают нынче многие: сегодня, в пору войны и жесткой блокады, Армения, которая платит буквально золотом и кровью за каждый грамм горючего, столь необходимого Арцаху, вряд ли сумела бы выстоять без ИЛ-86. Ибо без него ни один самолет, в том числе и президентский, не смог бы подняться в воздух. Невозможно представить наше существование без мускулистых ИЛ-86-х, вылетающих по утрам в Сочи, чтобы заполнить горючим крылья и брюхо и привезти его в Ереван. Именно это горючее тотчас же переливается в баки малых

самолетов и вертолетов, часть которых отправляется в Арцах. И лишь к вечеру натруженный и взмыленный ИЛ-86 «налегке» летит через Сочи в Москву, чтобы через час – другой вернуться в Ереван и начать все сначала.

Летопись нашей авиации зафиксировала, какая шла в республике борьба за освоение нового самолета ИЛ-86. Сопротивлялись этому не только в Москве, но и в Ереване. Ведя борьбу с противниками и оппонентами, Атбашьяну надо было одновременно готовиться к освоению супер-аэробусов и начинать строительство нового типа посадочных полос, аварийноспасательной станции и других объектов, без которых Москва просто не отдавала нам (тогда действительно «отдавали», а не «продавали») ИЛ-86. Надо было также готовить кадры. И Дмитрий Атбашьян пять месяцев провел в Ульяновске, потом перебирался во Внуково, чтобы взнуздать 350-местный гигант. Он торопился, словно боялся, что кто-то помешает. Время было такое – любая случайность могла убить идею, сорвать архиважное дело. Один лишь штрих: чего стоило Карену Демирчяну добиться утверждения... «религиозного» названия аэропорта «Звартноц». Многие, небось, забыли, что раньше он назывался иначе. Руководителю республики пришлось пойти на редкостную по своему остроумию хитрость. Аэропорт поначалу назывался «Западный». И Карен Серопович сумел убедить «сусловцев», что название уж больно аполитичное. Мол, корень слова «Западный» ассоциируется с «Западом» синонимом капиталистического, буржуазного мира...

Но Атбашьян спешил не только потому, что боялся тех, кому очень не хотелось, чтобы в Армении воздвигли воздушный храм. Он словно чувствовал, что на родину нагрянет очередная беда. Да еще какая – спитакская! И когда, начиная с одиннадцати часов сорока одной минуты 7 декабря 1988-го в «Звартноце» стали приземляться один за другим большие лайнеры под флагами ста стран, уже увы, никто не помнил Атбашьяна. Он к тому времени стал одной из первых жертв перестройки и работал просто летчиком. Забыли, что его уволили за то, что он, «одержимый строительством аэропортов», построил сооружение, позволившее обслуживать в час две тысячи сто пассажиров.

В свое время я писал о показателях «Звартноца», и, помнится, больше всего радовался именно этой цифре. Уже тогда я думал о том, что Армения приобрела не просто воплощенный в бетон и стекло аэродром, но и овеществленную стратегическую мысль, устремленную в перспективу. И если автором архитектурного проекта был «Армгоспроект», то одним из главных авторов идеи был Дмитрий Атбашьян, который сегодня, сидя в холодной камере, мечтает о воздушном поезде: «нам нужно иметь пяток «Русланов»!

С ПЕРВОГО дня беды, среди развалин Спитака и Налбанда, Ленинакана и Луйсахпюра я наблюдал за подвигом спасателей, прибывших со всех концов света. Тысячи и тысячи наших соотечественников были

вызволены из-под завалов четырехсот населенных пунктов республики. И многие из них обязаны своему второму рождению не только искусству и мастерству специалистов-спасателей, но и тому, что они вовремя приземлились на построенных Атбашьяном и его соратниками взлетно-посадочных полосах, способных принять современные тяжелые авиалайнеры. Тем самым Дмитрием Атбашьяном, в котором, как сегодня признался президент, он ошибся...

Зато в Атбашьяне не ошиблись соотечественники. Не ошибся экипаж ЯК-40 во главе с командиром Арутом Давтяном, который 9 мая 1992 года сразу после взятия Шуши совершил вынужденную посадку в Сисиане.

Чудом успел посадить горящую машину. Спаслись три летчика и тридцать три пассажира, среди которых было много раненых. До сих пор можно увидеть останки сгоревшего самолета в Сисианском аэропорту. Никогда не забуду голос начальника аэропорта «Эребуни» Каджика Мнацаканяна, который в тот день по телефону рассказал мне о подвиге своих парней. И я *понимал*, что подвиг этот совокупный. Не было бы Сисианского аэропорта – сегодня не были бы в живых еще тридцать шесть бойцов самообороны. А ведь Атбашьяну больше всего досталось именно из-за Сисиаиского аэродрома. Вспомним пресловутую статью в «Воздушном транспорте»: «Надо ли вообще столько строить аэродромов в небольшой республике». Жизнь показала, что надо. И жизнь... тоже не ошиблась в Атбашьяне.

Кстати, газета «Воздушный транспорт», по-видимому рассчитывала тогда на то, что у читателей короткая память. Незадолго до публикации пасквиля она на своих страницах рассказала о подвиге легендарного летчика, кавалера ордена Трудового Красного Знамени Рафаэля Мелконяна, который вместе со своими товарищами в исключительно сложных условиях полета, когда отказал один из двигателей ТУ-154, спас жизнь ста шестидесяти четырех пассажиров. При этом автор статьи не скрывал того, что подвиг Мелконяна стал возможным благодаря «комплексу строительных и организационных работ, которым уделял и продолжает уделять самое пристальное внимание начальник управления Д. А. Атбашьян». Остается добавить, что Рафаэль Мелконян и один из активистов карабахского движения Ованес Мириджанян сегодня разделяют в тюремной камере участь Дмитрия Атбашьяна.

Я НЕ СОГЛАСЕН с Дмитрием Александровичем в том, что над ним учинили расправу потому, что он «не из их команды». В те непростые годы, названные с чьей-то легкой руки незаслуженно «застойными», Атбашьян тоже не был в их команде, не был обласкан высоким двором. Он, как многие его коллеги из других союзных республик, не был членом ЦК, не был депутатом Верховного Совета. Но это ничуть не мешало тогдашним властям быть объективными к нему, его ценили, и никакие «августейшие персоны» не считали, что ошибаются в нем. Был один

критерий: шестнадцать лет подвижнического труда в Армении! Я убежден, только не харизматический вождь может считать, что он ошибся в подвижниках, которые, как говорил Чехов, нужны нам, как солнце. И я не взялся бы за эти заметки, не нарушил бы собственного «табу», запрещающего мне в час испытаний писать о чем-нибудь другом, кроме Арцаха, если бы не острое сознание того, что моральное и физическое уничтожение подвижников во все времена наносило Родине больше вреда, чем происки коварного врага.

Что же касается конкретно судьбы Дмитрия Атбашьяна, то не сомневаюсь: какое бы наказание ему ни вынесли, будущее его оправдает хотя бы потому, что в нем ошибся президент...»

Разоружение «мафии Д. Атбашьяна»

Но и государственные СМИ и телевидение не дремали.

Наш арест преподносился как начало борьбы с вооруженной «авиационной мафией», «возглавляемой Д. Атбашьяном».

В этих целях, в аэропорту «Звартноц», перед телекамерами, разыгрывались спектакли: бойцы армянского спецназа валили на бетон перрона только что прилетевших, усталых летчиков в форме, вставляли им в руки боевые карабины, а затем позировали, поставив ногу на грудь летчика и «вырывая» из его рук карабин...

Проправительственная пресса публиковала клеветнические материалы, лично президент Л. Тер-Петросян и его подельники – «соратники», противоправно и аморально, еще до суда, выступали по телевидению и в прессе с различными клеветническими измышлениями, выставляя меня и других казнокрадами и преступниками со стажем...

Развитие кризиса

События последних 3-х месяцев и действия властей по противодействию реформам в ГА показали всем, что, на самом деле, означают для них декларации о «демократии» и «рыночной экономике» ...

Они вызвали волну возмущения не только среди авиаторов, но и в широких слоях населения. Начались их митинги и собрания в аэропортах и у зданий различных государственных учреждений, с требованиями освободить нас из заключенния.

Армянская пресса и, особенно, газеты «Голос Армении», «Новое время», «Урарту», «Авангард» и другие, публиковали в защиту арестованных статьи и письма читателей. А газеты, которые сначала оправдывали действия властей, постепенно «заглохли».

Тем временем, в попытках обосновать свои действия, прокуратура отправила в Харьковский объединенный авиаотряд всю финансово-экономическую документацию АУГА и ГУАРА за все годы моей работы во главе их. Но 2-х месячные поиски в этих документах хоть какого-

нибудь «криминала» оказались безуспешными. А в Ереване в это время с пристрастием допросили более 300 летчиков и многих других работников ГУАРА – требовали показаний против меня. Однако и эта «работа» оказалась безрезультатной...

Формальным поводом для моего ареста с О. Мириджаняном и Р. Мелконяном было письмо, под которым стояли подписи 17 человек, организованное А. Налбандяном. В этом письме приводились небылицы, оказавшиеся впоследствии на 100% банальной, злонамеренной клеветой. Но они выдавались за правду в прессе и на суде и всерьез исследовались «серьезными» людьми.

Так, например, в письме утверждалось, что я, злоупотребляя своей должностью, давал указания сливать авиакеросин из рейсовых самолетов, и даже из самолета Президента страны (!) в баки самолетов Ил-76 «своего» «Ер-Авиа» для коммерческих перевозок грузов.

Проверка показала, что все было наоборот: Ил-76 «Ер-Авиа», по моему заданию привозили в баках излишнее топливо, которым заправляли самолеты ААЛ для пассажирских рейсов. Во время судебного заседания, на вопрос прокурора Эдуарда Аствацатряна, к одному из подписантов – А. Хурдаяну, почему он пошел на такую клевету, ведь «…Д. Атбашьяна за это арестовали», а его самого «…могут и привлечь за клевету к ответственности», тот цинично ответил:

– «…Подписал и все. А вы бы сначала проверили письмо, а уж потом бы арестовывали».

Но и эта клевета, как и многие другие преступления А. Налбандяна и его «команды» остались безнаказанными, ведь его родной брат командовал в прокуратуре Армении отделом кадров. Этот брат – неудавшийся штурман, когда-то бросивший летную работу ради обогащения на аферах с авиабилетами…

Через пару месяцев, 27 ноября 1992 г, исполняющего обязанности начальника ГУА РА, А. Налбандяна сменил Ю. Мнацаканов, приглашенный из европейской командировки, где он в очередной раз представлял «Аэрофлот» и встречался с Х. Арутюняном. Но и он проработал недолго: в феврале 1993 г пост премьер-министра вновь перешел к Г. Багратяну и в ноябре 1993 г, Ю. Мнацаканов с трудом «уносил ноги» из Армении «…в распоряжение Генерального директора ОАО «Аэрофлот».

Весной 1994 г, наиболее вероятная причина этого бегства стала понятной. При моей встрече в московском офисе с давним приятелем – генеральным директором авиакомпании «Ветеран» Михаилом Алексеевым, тот дал мне прочитать два, подписанных Ю. Мнацакановым, подлинных комплекта договоров на покупку двух самолетов Ан-124 по двум разным ценам, различающимся на 7 млрд. руб. за каждый самолет. Таким образом, участникам сделки оставалась маржа в 14 млрд. руб...

В этой операции «Ветерану» отводилась посредническая роль. По словам М. Алексеева, сделка была сорвана группой армян, ворвавшихся в офис «Ветерана» и с криками – «…кто тут хотел нажиться за счет армянского народа?», учинивших погром в поисках этих договоров…

Интересно то, что этот проект Г. Багратян ранее предлагал к реализации мне при встрече с ним 12 марта 1993 г, сразу после моего выхода на свободу, в присутствии министра по экономике А. Егиазаряна. Он даже распорядился своему заместителю М. Шишманяну о выдаче мне письменных полномочий заниматься приобретением и организацией эксплуатации этих двух самолетов Ан-124. Однако, каким-то образом, тогда Ю. Мнацаканову удалось перехватить инициативу…

После 1993 г.

Окончание рыночных реформ

9 марта 1993 г., ровно через 6 месяцев после ареста, я вышел на свободу. В этот же день, вернувшийся к руководству Правительством Армении Г. Багратян, с кем в 1992 г. начинались рыночные преобразования ГА, подписал Постановление Правительства № 89 «О совершенствовании структуры управления ГА РА».

Этим постановлением ГУА РА преобразовывалось в ГУГА РА – Главное управление гражданской авиации Республики Армения. Но дело не в удлинившемся названии, а в сути преобразований, вводимых в организационную структуру гражданской авиации. Им полностью восстанавливались прежние жесткие, вертикальные связи в ее управлении. Вновь восстанавливался принцип единоначалия и вся полнота прав единоначальника вмешиваться во все стороны жизни всех авиапредприятий, подразделений и служб.

Тем самым осуществлялся фактический возврат к пресловутой «административно-командной системе», против которой так ратовал, еще только год назад, Г. Багратян. А фигура единоначальника ГУГА РА, чем более криминальная, тем лучше подходила властям, основной целью которых на многие годы стала задача растаскивания всех материальных и финансовых ценностей, созданных и создаваемых в авиации поколениями авиаторов.

Таким образом, оборотной стороной этого постановления стало фактическое восстановление полной свободы для «централизованных» злоупотреблений и откровенного воровства череде проходимцев, возглавлявших ГУГА РА в дальнейшем. Вот их список:

Шаген Петросян – 03.12.1993 г.–28.10.1996 г.

Вагаршак Мнацаканян – 30.10.1996 г. – 24.10.1998 г.

С 24.10.1998 г. до 08.10.1999 г. ГУГА РА возглавлял Исаак Сейранян, запомнившийся всем своими попытками сделать что-нибудь полезное для дела и авиаторов, с коими его связывали многие годы совместной работы.

Вячеслав Яралов – 08.10.1999 г. – 04.08.2000 г.

Оганес Ерицян – (Вновь. Ценный кадр!) – 04.08.2000 г. – 02.08.2002 г.

Самвел Маргарян – 02.08.2002 г. – 04.05.2004 г.

Артем Мовсесян – 04.05.2004 г. – 07.06.2016 г.

Обладая финансово-ревизионным опытом «проверок» ГУГА РА, Артем Мовсесян оказался наиболее изворотливым и долгоиграющим махинатором.

Все они работали под покровительством «крыши» – того или иного «авторитета» от власти.

Однако благополучию этой системы могла угрожать, чисто теоретическая, возможность вмешательства в эти процессы и авиаработников,

возникающая из армянского законодательства о государственных предприятиях, каковыми, согласно Постановлению Правительства № 89 от 09.03.93 г, стали все предприятия и структурные единицы ГУГА РА. Поэтому, вскоре, этот правовой «пробел» в статусе авиапредприятий был устранен. В этих целях «Армянские авиалинии» были реорганизованы в ЗАО – закрытое акционерное общество, все 100% акций которого принадлежали государству, а весь ее персонал автоматически перешел в разряд наемных работников. Этим самым были устранены и эти символические препятствия для новых «хозяев» ГА РА. Автоматически был ликвидирован и Совет – высший орган управления авиакомпании, образованный еще 31.03.1991 г. приказом № 71 МГА СССР, о котором в Постановлении Правительства № 89 просто забыли упомянуть. Теперь персонал «Армянских авиалиний», уже вполне «законно» и «демократически», был полностью лишен каких-либо прав влияния на ее судьбу. А новые «хозяева» армянской авиации получили «законное» право распоряжаться государственным имуществом, как своим собственным, а авиационным персоналом как своими рабами.

Ш. Петросян, например, позволял себе рукоприкладство к подчиненным в своем рабочем кабинете, автомобиле и даже в отношении командира корабля в полете, на глазах посла Франции и других пассажиров. Этот эпизод квалифицируется во всем мире, как нападение на экипаж в полете. Прояви командир корабля (Р. Мелконян) принципиальность, Ш. Петросян оказался бы в тюрьме. Правда для этого было необходимо произвести посадку в любой стране по трассе (Париж-Ереван), но в Армении он был у себя дома, среди «своих», таких же как он сам.

Он позволял себе увольнение летчиков прямо в кабине пилотов, или требовал у экипажа в полете, стоя в кабине, исполнять гимн Армении, или же требовал арестовать отказавшую ВСУ (вспомогательную силовую установку самолета) за «саботаж», считая ее своим подчиненным…

Правда, подравшись однажды на перроне под самолетом с одним из авиатехников (Камо Аветисян), занятым подготовкой его к вылету, он получил симметричный отпор и был отправлен в нокдаун…

Его «подвиги» вошли во многие авиационные байки и анекдоты, а ведь он считался одним из фаворитов президента Л. Тер-Петросяна.

Новая «рыночная» экономика в действии

Другие фавориты Л. Тер-Петросяна – Шаген Караманукян – руководитель аппарата президента, Вано Сирадегян – министр внутренних дел и другие, прославились как организаторы экономических преступлений против ГУГА РА и ААЛ. Во всех службах, где проходила какая-либо коммерческая или финансово-хозяйственная деятельность, связанная с денежным или материальным оборотом, руками Ш. Петросяна и последующих марионеток насаждались их люди – откровенные воры,

которые выкачивали для своих хозяев миллионные суммы, не забывая и о своих карманах…

Способов было много.

Один пример. Поскольку в аэропорту «Звартноц», в том числе и их стараниями, авиационный керосин стал самым большим дефицитом, для его доставки начали использовать и самолеты Ил-86. Они, за счет ААЛ, заправлялись в Сочи керосином до полного полетного веса и привозили в Ереван в своих баках до 60 т излишнего керосина за один рейс, который затем сливался в склады службы ГСМ. Потом этот же керосин заправлялся в самолеты ААЛ, в том числе, уже через час – в тот же Ил-86, но уже по цене на 100 долларов США дороже.

Мало того, этот же керосин еще и разворовывался по пути к самолету: в Ил-86 регулярно недоливали 3-5, а в Ту-154 – 1,5-2 тонны керосина. В результате сотни рейсов с пассажирами едва не закончились катастрофами.

В 1994 г новые руководители летной службы «пошли навстречу» этим ворам и издали указание, не считать за недостачу керосина в баках, если его, по самолетным топливомерам, на Ил-86 на 900 кг, Ту-154 – на 500 кг, а Ту-134 – на 300 кг меньше расчетного по документам.

Тотальное воровство привело ААЛ к нехватке средств на техническое содержание самолетов и закупку запасных частей. В ответ на эту ситуацию было новое указание: в бортовых журналах самолетов замечаний к работе материальной части не писать и сообщать о них сменному экипажу и инженерно-авиационной службе устно, чтобы не оставалось письменных следов. В нарушение всех эксплуатационных документов, был значительно расширен перечень допустимых для полетов дефектов, разрешены полеты без ВСУ и т. п. Самолеты летали с просроченными сроками эксплуатации двигателей и других жизненно важных агрегатов. Несколько раз их останавливали при выполнении рейсов в Москве, во время инспекторских проверок, с сотнями замечаний…

Но все это – другая история. Она приводится здесь лишь для сравнения «деятельности» прокуратуры и властей Армении в 1992 г. и позже, когда у руководства авиацией стали орудовать реальные преступники. Даже пойманные за руку, они с тех пор ни разу еще не побывали за решеткой, откупаясь частью ворованных денег.

Таким образом, прокуратура, как и весь государственный аппарат Армении, сами стали не только местом личного обогащения, но и криминальным инструментом перераспределения ворованного между собой. А фигура начальника ГУГА РА – транспондером в этой системе.

Все это происходило и во всех других отраслях экономики Армении, органичной частью которой была гражданская авиация.

Основание Национального авиационного союза 10 октября 1999 г.

Пытаясь организовать противодействие продолжающимся разрушительным для авиации процессам, авиаторы Армении 10 октября 1999 г. в Русском театре г. Еревана собрались на первый, учредительный съезд Национального авиационного союза – НАС (позднее переименованного в ассоциацию – НАА), который был зарегистрирован по законодательству Армении, как общественная организация, в качестве юридического лица 13 декабря 1999 г.

В съезде участвовали около 700 представителей всех авиапредприятий и аэропортов из всех концов Армении. В десятках выступлений была слышна боль за судьбу отечественной авиации и предложения о совместных действиях по ее спасению. Были приняты Устав и Программа НАС, избраны его руководящие органы, опубликовано обращение к местной и международной общественности. Председателем Центрального совета НАС был избран Дмитрий Атбашьян. В последующие дни в НАС вступили более 1700 авиаторов всех специальностей.

В течение ряда лет НАС, а затем НАА, пытались доступными методами поправлять ситуацию: предлагались проекты нового Воздушного кодекса Армении, различные проекты по развитию авиации, в особенности легкой, по управлению аэропортами, подготовке персонала и т. д. В СМИ разоблачались преступные действия и планы различных чиновников и просто дельцов. Была даже зарегистрирована новая авиакомпания, которая даже получила сертификат эксплуатанта, тут же закрытый появившимся на арене Ш. Петросяном.

В 2000-ном году был налажен выпуск журнала «Авиация в Армении», в котором публиковались публицистические, научно-технические, познавательные, исторические и другие материалы

29.11.2001 и 19.12.2001 в НАС были рассмотрены, утверждены и переданы Президенту и Парламенту Армении Программа Вывода из кризиса авиакомпании «Армянские авиалинии» – Стратегия, Тактика, Бизнес-план – в реализации которой, в составе специально создаваемой корпорации, согласились принять участие один из крупных в Армении банков (Председатель правления Джаник Джаноян), страховая компания и некоторые другие, причастные к авиации предприятия.

Однако судьба ААЛ уже была предопределена.

Роль президентов Армении в разрушении национальной авиации

Но вмешательство администрации президента Л. Тер-Петросяна и ее действия в установлении «нового порядка» в гражданской авиации, мотивация и задачи которого были для многих вначале непонятны, потом оказались откровенно враждебными, ибо, как вскоре стало ясным, имели целью разорить и разрушить ААЛ до основания.

Так, всеми широко обсуждалось в 1997 г. открытие рейса Ереван – Дели – Ереван – Лондон – Ереван на самолете Ил-86. В СМИ оно преподносилось властями, как важное для Армении и ААЛ событие, свидетельство ее успешного развития и роста. На деле все было наоборот. Самолет летал по этому маршруту практически пустым, принося огромные убытки. Как выяснилось впоследствии, он использовался группой дельцов для перевозки из Дели в Лондон каждым рейсом до 40 т. мясной продукции. При этом «свои» люди в ГУГА РА делали все, чтобы максимально ограничить любые продажи на этот рейс и чтобы в кассу ААЛ ничего не поступало…

Большие надежды авиаторы Армении связывали с приходом в феврале 1998 г. нового президента, Роберта Кочаряна. Казалось, он – герой Карабаха и патриот, наведет порядок, и армянская авиация еще сможет воспрянуть.

Однако очень скоро выяснилось, что и он, и его «команда» ничем не лучше предыдущей. Наоборот, если при Л. Тер-Петросяне в гражданской авиации орудовали, в основном, в воровской терминологии, «щипачи» и «карманники», то теперь ее разворовывание приняло системный и вполне профессиональный характер.

Роберт Кочарян

Еще пребывая в должности премьер-министра Армении, в 1997 г., как это видно из его переписки с начальником ГУГА РА В. Мнацаканяном, Р. Кочарян лично определял, какие самолеты необходимы

ААЛ – российский Ту-204 от египетской компании M&M или европейский А-310.

В. Мнацаканян до авиации занимался полукустарным изготовлением кладбищенских оград. Вскоре к выбору самолета подключились не менее далекие от авиации: Ш Караманукян – в то время первый секретарь посольства РА в Великобритании, Т. Ачоян, попавшийся на краже галстука в зарубежном магазине, и другие. В результате их трудов, в Лондоне, 17 марта 1998 г. договор аренды (не лизинга!) самолета А-310-200 был подписан.

Примечательно, что 26 марта 1998 г именно Ш. Караманукян, теперь уже в качестве руководителя аппарата правительства, подписал от имени Р. Кочаряна в Ереване первое распоряжение, связанное с реализацией подписанных в Лондоне документов, и вскоре этот самолет появился на эксплуатации в ААЛ.

Тот же Ш. Караманукян, в дальнейшем, переехав вместе с Р. Кочаряном в президентский дворец и заняв здесь пост руководителя аппарата президента, продолжал свою вредоносную работу по разворовыванию и банкротству ААЛ.

Договор аренды самолета был составлен таким образом, что в гарантию за выполнение своих договорных обязательств ААЛ открыли в Европе депозит в сумме 1 млн. долларов США (!), а стоимость аренды летного часа была завышена, в сравнении с аналогичной арендой А-310 в ОАО «Аэрофлот» в 2 раза. Все остальные условия договора также не соответствовали ни мировой практике, ни рыночным ценам и были кабальными для ААЛ.

В результате, самолет А-310-200, приносивший всем авиакомпаниям, где он эксплуатировался, прибыль при высоком уровне рентабельности, оказался в ААЛ убыточным настолько, что доходов от работы всего остального парка самолетов едва хватало для покрытия этих убытков. Вся сделка по его аренде откровенно выглядела, как высокотехнологичная легальная схема отъема денег ААЛ и ее разорения.

Национальная авиационная ассоциация (НАА), общественность Армении, пытались спасать ААЛ, работавшей до появления А-310 все еще прибыльно, с высокими финансовыми показателями. В этих целях я не раз, письменно и устно, обращался в администрацию президента и правительство, выступал в прессе и на телевидении. Но безуспешно.

Прекращению разрушительного для ААЛ договора аренды А-310-200 помог он сам – самолет. Дело в том, что практически с первого дня его появления в Армении, эксплуатация А-310 сопровождалась многочисленными отказами в работе его основных систем и двигателей. За короткий срок на этом самолете произошло несколько таких опасных отказов материальной части, каких никогда не было в ГУГА РА, а во всем СССР – лишь считанные случаи за всю историю. Среди них – несколько случаев разгерметизации самолета в полете, с кровью из ушей пассажиров, разрушение остекления кабины, опасные отказы авиадвигателей, с разрушением их турбин…

Некоторые из них не закончились тяжелыми авиационными происшествиями, только благодаря высокому профессионализму летных экипажей ААЛ, прошедших в ГУГА РА большую школу и успешно переучившихся на А-310.

Разрушение турбины двигателя в полете имеет особую опасность из-за возможных повреждений топливных баков, других жизненно важ-

ных узлов и пассажирской кабины самолета ее осколками, разлетающимися с огромной кинетической энергией.

И трагического исхода полетов в обоих случаях не произошло, только благодаря невероятному везению, мастерству летчиков и хладнокровию командира корабля Мирана Хачатряна.

Как раз после второго такого происшествия самолет и был досрочно возвращен владельцу.

Но к тому времени «дело было сделано», и от банкротства ААЛ отделяли еще несколько других афер, а также небольшие формальности и обманные маневры, для успокоения авиаторов и общественности.

Таким образом, в глазах армянских авиаторов, первые два президента Армении показали себя ниже лидеров афганских талибов, которые, при всей своей дикости, сохранили свою «Ариану» – национальную авиакомпанию…

О Роберте Кочаряне в 2018 году, послесловие

Как Кочарян ел хлеб у друга, одевал его шерстяной свитер, а потом арестовал его.

Вице-председатель АНК Арам Манукян в беседе с нами рассказал интересный эпизод, говорящий о том, что за человек Роберт Кочарян и как он поступил с другом, который делился с ним хлебом в своем доме. «Он спал у Ашота Манукяна дома.

У Ашота Манукяна мы собирали отправляемое в Карабах оружие, изготовляли на заводах, приносили, там у нас был подвал, и там же собирали, Роб знал об этом. Мы там его прятали, там он спал, дважды мы оттуда его избирали.

Как только он стал президентом, сразу же арестовал Ашота – за остатки того оружия, оставшегося в подвале. Осталось немного запала. Подвел под статью, дали четыре года.

Пришел Серж, опять забрали Ашота, осудили по статье на шесть лет. То есть, лидера карабахского движения, который сделал все, всю свою жизнь отдал Карабаху, получил две статьи.

Мать, госпожа Маруся – прекраснейший человек, простая, наивная лорийка. Она связала для Ашота шерстяной свитер. Весь год вязала, чтобы Ашот зимой не мерз, тем более в те холодные годы движения. А Роб пришел, мокрый, жалкий, тогда худой, щуплый. Она этот свитер отдала Робу, сказала – возьми, надень, сынок, не заболей.

Потом, когда Роберт Кочарян арестовал Ашота, госпожа Маруся сошла с ума, она была потрясена: как же так, я отдала ему связанный своими руками свитер, я его кормила, он спал в приготовленной мной постели, почему он забрал моего сына и посадил в тюрьму? Эта женщина скончалась, так и не поняв, в чем была вина ее сына, ее вина?»

Арам Манукян в конце беседы сказал: «Знаешь, как мы Ашота Манукяна освободили из тюрьмы? Путем подкупа»

Adolf Shiklgruber
3 марта в 13:38

Он предал не только друзей, он и Карабах продал, а сыновей сделал миллиардерами и отправил в США. Ашот легко отделался, мог как Вазген кончить.

Кочарян не армянин он турок по отцу.

Миран Хачатрян

Для полетов на А-310-200, в Европе, прошли переподготовку 14 пилотов, 24 бортпроводника и 14 лиц наземного персонала. Это был для армянских авиаторов первый опыт освоения западной авиатехники, требовавший, кроме всего прочего и знания английского языка.

Слева-направо М. Хачатрян, Д. Казарян, В. Саркисян, М. Ефремян, А. Айвазян

Возглавлял эту группу М. Хачатрян, сумевший в тот сложный период тотального упадка экономики, нравственных ценностей, дисциплины и порядка в авиации и всей страны, собраться, организовать других и пойти вперед в своем профессиональном росте.

Имея опыт работы в конце 1980-х годов командиром летного отряда самолетов Як-40, Ан-2 и вертолетов, командир корабля Ту-154, выпускник Ленинградской академии ГА, грамотный пилот и методист, он добился уважения не только среди армянских авиаторов, но и специалистов различных международных инспекций, контролирующих летную эксплуатацию самолетов А-310, А-319, А-320 в Армении.

С именем М. Хачатряна связана и история попытки угона в Турцию

в январе 1983 г. самолета Як-40 террористом Якименко, угрожавшим взорвать самолет бомбой с хлоридом гидразина, если не будут выполнены все его условия.

О своей угрозе и требованиях он сообщил экипажу в записке, которую передал в кабину через стюардессу Долорес Казарян.

Долорес Казарян

В диспетчерском зале, куда вместе со мной сбежались в том числе и несколько сотрудников КГБ, никто не знал, что такое «хлорид гидразина». Я потребовал обзвонить всех в Ереване и Москве, кто бы мог знать, что это за вещество и какими свойствами обладает.

На протяжении нескольких томительных минут мы ждали какой-нибудь информации, но она не поступала. Телефонные звонки по институтам и различным ведомствам не давали результатов, но тут я вспомнил, что читал в журнале «Авиация и космонавтика» о том, что эту жидкость используют в США для получения потока раскаленного газа в газотурбинном двигателе вспомогательной силовой установки самолетов F-16.

Я сообщил по радио командиру М. Хачатряну, что хлорид гидразина не взрывается, но при соприкосновении с воздухом воспламеняется и развивает высокую температуру.

Голос М. Хачатряна стал спокойнее…

56 минут продолжался этот полный драматизма полет, в котором экипаж под руководством проверяющего М. Хачатряна, в составе командира корабля В. Саркисяна, второго пилота М. Ефремяна, бортмеханика А. Айвазяна – проявил исключительное мужество и находчивость. 56 минут хрупкая, маленькая стюардесса Долорес Казарян практически в одиночку вела психологическую – и не только! – схватку с террористом в полете, а потом продолжила драку с ним, здоровенным детиной, и после посадки самолета в Ленинакане, пока самолет не покинули все пассажиры и экипаж.

Я все это время из зала управления полетами, сидя перед экраном радиолокатора, руководил этим самолетом и всей антитеррористической операцией. За 56 минут аэропорт Ленинакана был закамуфлирован под турецкий Карс, вся боевая техника с его перрона была передислоцирована на дальний от направления посадки край аэродрома и зарыта камуфляжной сеткой, на встречающем самолет УАЗ-469 установлен турецкий флаг.

По завершению всей этой подготовки и при пролете очередной речки, по моему указанию, Д. Казарян, показывая на эту речку, убедила террориста, что это пограничный Аракс и они уже подлетают к Карсу.

Все было хорошо до момента, пока террорист не увидел на фуражке

встречающего пограничника красную звездочку, понял, как его обманули и кинулся обратно в самолет. Следом за ним туда влетела и Д. Казарян. Экипаж еще не успел покинуть самолет, и она решила каким-то образом помочь своему командиру и остальным, остававшимся в пилотской кабине.

В самолете между Долорес и преступником завязалась новая драка. Во время нее они вместе упали на пол, а хлорид гидразина, при этом падении, вытек из ампулы, в которую он был залит, тем самым обезвредив закрепленную на его груди «бомбу» …

Впоследствии, практически со дня ее основания, М. М. Хачатрян работал в единственной в Армении полнофункциональной авиакомпании «Армавиа», почти все время возглавляя ее летную службу.

Здесь он смог организовать ее работу в соответствии со всеми требованиями и стандартами международных авиационных организаций и не раз успешно проходил их аудиты.

После развала «Армавиа» в 2013 г. он уехал из Армении за рубеж, где устроился на работу в качестве инструктора комплексного тренажера самолета А-320.

Владимир Макаров

Самых добрых слов заслуживает и Владимир Макаров, проделавший то же в «Армавиа», что и М. Хачатрян, но в ее инженерно-авиационной службе.

Здесь он смог подобрать, провести переподготовку, организовать и сплотить специалистов из наших бывших авиационно-технических баз и обеспечить нормальную техническую эксплуатацию всего самолетного парка «Армавиа», снабжение запасными частями и материалами, а также взаимодействие с соответствующими европейскими структурами, организациями и фирмами.

Как и М. М. Хачатрян, В. В. Макаров, с расформированием «Армавиа», покинул Армению, перебравшись в Москву.

Агония ААЛ

Агония ААЛ продолжалась до весны 2003 г.

В результате закулисных сделок в 1996 году в Армению пришла авиакомпания «Сибирь», которая вместе с предпринимателем Михаилом Багдасаровым учредила новую авиакомпанию – «Армавиа». Очень скоро новой авиакомпании были переданы большинство коммерческих прав ААЛ, в том числе и наиболее прибыльные рейсы на Московском и Европейском направлениях.

Все это противоречило рекомендации международной организации ICAO, стоящей всегда на защите национальных интересов всех своих стран-участниц (далее – выдержка из ее документа):

«Сертификат авиаперевозчика выдается физическому или юриди-

ческому лицу, имеющему основной бизнес в (Государстве)»

Но ведь основной свой бизнес «Сибирь» имела в России. А в ее Воздушном кодексе записано, что «*создание на территории Российской Федерации авиационного предприятия с участием иностранного капитала допускается при условиях, если доля участия иностранного капитала не превышает сорок девять процентов уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином Российской Федерации и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не превышает одну треть состава руководящего органа».*

А ведь в законодательстве Армении, к сожалению, подобных ограничений не было. Это должно было породить непреодолимые противоречия как с законом, так и между учредителями, соотношения долей у которых составляло 70% к 30% в пользу «Сибири». Это и произошло в мае 2005 г, когда руководство «Сибири» решило продать свою долю в «Армавиа».

«Сибирь» в Армении вела колонизаторскую политику. Зарабатывая на ее рынках солидные деньги, она не несла здесь практически никакой социальной ответственности, не тратилась на развитие материально-технической базы «Армавиа», внедрение современных информационных технологий и даже основную часть работы по учету и отчетности «Армавиа» организовала в Новосибирске, куда отвозила для обработки все отчеты о рейсах и другую документацию. После ухода из Армении она оставила здесь лишь несколько договоров аренды самолетов, арендованные же помещения, несколько десятков устарелых компьютеров, запущенный учет и кучу проблем, а «Армавиа» в целом – на положении одной из, так называемых, «бумажных авиакомпаний».

ААЛ же, оставшись без доходных рейсов, разорилась окончательно и 15 апреля 2003 г. было объявлено об ее банкротстве.

Вот как описывал закат ААЛ экономический еженедельник, газета «Деловой экспресс» №39 (597) в октябре 2004 г. в статье «Кто ответит за долги «ААЛ»?

- «За долги компании «Армянские авиалинии», которая в настоящее время находится в процессе ликвидации, ответственна своим имуществом лишь сама компания, а не правительство Армении (и это при том, что правительству принадлежали все 100% акций ГЗАО ААЛ!).

Об этом заявил председатель Хозяйственного суда Армении Ованес Манукян. По его словам, в настоящее время правительство расследует дело "Армянских авиалиний", которое в законном порядке поступит в суд.

О. Манукян исключил также преднамеренную ликвидацию компании с целью «кинуть» его кредиторов. «За свои долговые обязанности должно расплатиться своим имуществом государственное закрытое акционерное общество «Армянские авиалинии», а не государство», – отметил О. Ма-

нукян и на вопрос о том, хватит ли имущества компании, чтобы покрыть его долги, риторически отметил, что «в этом случае – беда».

Отметим, что общий долг признанного Хозяйственным судом Армении весной 2004 года банкротом армянского национального авиаперевозчика ГЗАО «Армянские авиалинии» составляет 20 млн. долларов. Против компании в общей сложности представлено порядка 150 мелких и средних исков. Самый крупный из них – иск «Международного аэропорта Армении «Звартноц» в 6 млн. долларов. Долг же компании российским аэронавигационным организациям составляет 2 млн. 681 тыс. долларов»…

В результате всего этого, сотни летчиков, инженеров и техников оказались выброшенными на улицу, даже не получив расчета за их годовую зарплату.

С ними обошлись самым бесцеремонным и наглым образом.

С ними, кто еще недавно участвовал в ликвидации последствий Спитакского землетрясения, спасал Сумгаитских и Бакинских беженцев, с теми, без которых была бы невозможной победа в карабахской войне…

Обзор развития рынка авиаперевозок в Армении

До развала СССР, годовой объем пассажирских авиаперевозок в Армянском управлении ГА достигал 3,5 млн. человек, пассажирооборот – более 5,5 млрд. пассажира-километров («пкм»), а общий объем авиаперевозок на собственном парке воздушных судов составлял более 545 млн. тонно-километров («ткм»), что превышало показатели Турции и Ирана, вместе взятых.

Аналогичный показатель в Китае составлял в то время 5,8 миллиардов пассажира-километров в год, а в известной европейской авиакомпании KLM – даже ниже нашего.

То есть Армения, по тогдашним меркам, была мощной авиационной державой.

Система воспроизводства кадровых и всех остальных ресурсов работала даже впрок.

В Армению ежегодно приезжали около 600 молодых специалистов, окончивших высшие и средние авиационные учебные заведения.

В одном только Киевском институте инженеров гражданской авиации (КИИГА), который заканчивал и я, на всех курсах, единовременно обучались более 300 студентов из Армении. Учитывая это обстоятельство, мы даже планировали создать такой же вуз в Армении.

В этих целях, с Виктором Амазасповичем Амбарцумяном, президентом Академии наук Армении, в 1985 г, мы даже обследовали здание одного из техникумов в районе кинотеатра «Hayrenik» г. Еревана.

Объемы и динамика изменения воздушных перевозок авиакомпании "Армянские Авиалинии" до распада СССР

№	Показатели	Единицы	1987	1990	1991
1	Пассажирооборот, пассажиро-км, пкм.	млн. пкм.	4572	5554	4230
2	Тонно-километраж, ткм	млн. ткм.	455,6	545,5	421,9
3	Использование загрузки самолетов	%	99,8	80,7	83,6
4	Число перевезенных пассажиров	тыс. чел.	2593,6	3291,69	2659,4
5	Среднее расстояние перевозок	км	1 763	1687	1 594
6	Количество самолетовылетов Ил-86 Ту-154 Ту-134 Як-40 Ми-8	число	 895 4031 3872 929 4	 1354 4821 4969 7706 2172	 1014 3831 4002 5818 665
7	Доходы	тыс. руб.	88 927	105905	140202
8	Прибыль балансовая	тыс. руб.	24242	28047	12108
9	Прибыль в % от доходов	%	27,3	26,5	8,6
10	Регулярность движения	%	84,3	78,5	55,2
11	Пролетов иностранных самолетов		900	1100	1200
12	Количество отправленных пассажиров.	тыс. чел.	1445	1841	1498

В Армянской ССР полный объем рынка воздушных перевозок всеми авиакомпаниями – отечественными и зарубежными, составлял около 9,2 млрд. пкм и 800 млн. ткм. При сохранении половины тогдашних темпов развития, этот рынок мог бы достичь к 2009 г. 16 млрд. пкм, 1,3 млрд. ткм и стоимости около 1,5 – 1,8 млрд. долл. США.

Кроме того, дополнительно перевозилось до 80-100 тыс. тонн в год промышленной и аграрной продукции. Однако, в связи с отсутствием парка собственных грузовых самолетов, около 75% этих перевозок выполнялось на привлеченных самолетах.

Развал СССР привел к необратимым количественным и качественным изменениям в новой структуре авиаперевозок в Армении.

Из них выпали так называемые «командировочные» – представители различных предприятий, которые вылетали в смежные предприятия во все концы СССР для урегулирования различных вопросов, оставшихся в результате недоработок Госплана СССР. Эти пассажиры летали за счет бюджетов своих предприятий и, после остановки этих предприятий, этот поток пассажиров тоже остановился. Они составляли до 40% от общего количества пассажиров.

Одновременно сократилась и общая платежеспособность населения.

Около 15% от общего пассажирооборота всех авиакомпаний, летавших в Армению в советское время, до 800 000 человек, составляли туристы. Из них 150 000 человек прибывало из-за границ СССР. 30-40% из советских туристов прилетали по бесплатным, профсоюзным путевкам. Эта категория пассажиров также выпала из рынка.

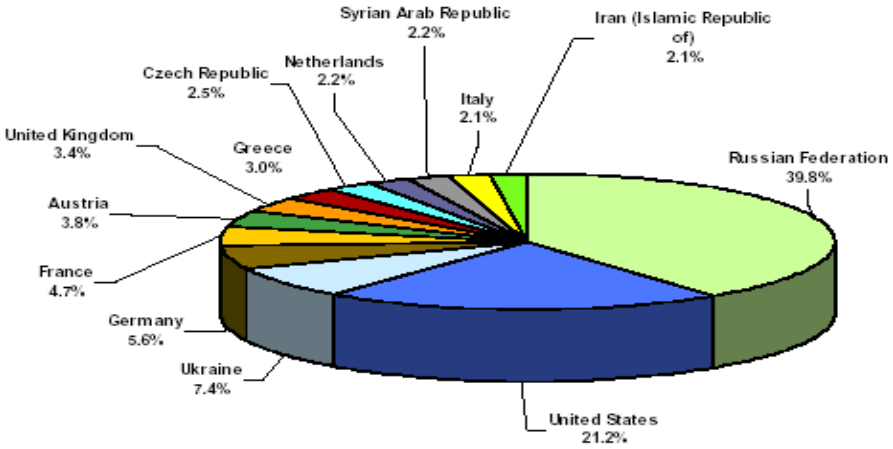
Аналогичные трансформации претерпел и рынок грузовых авиаперевозок.

Свою долю, около 25%, в снижение объемов и доходности авиаперевозок внес и неграмотный, корыстный менеджмент.

В результате, начиная с 1991г, пассажирские и грузовые авиаперевозки в Армении начали резко сокращаться. Однако, к 1997 г. объемы авиаперевозок все еще были относительно большими и ААЛ продолжала приносить прибыль, достигавшую 25% бюджета Армении. Сохранялись и возможности ее развития по позитивному сценарию, с опорой на собственные ресурсы и с сохранением кадрового потенциала.

География маршрутов авиаперевозок

Сегменты географии рынка воздушных сообщений Армении в общем рынке перевозок всеми авиакомпаниями, выполняющими полеты в Армению, в 2005-2006 г. показаны на приведенной ниже диаграмме:



Эти полеты выполнялись на основании ***соглашений о воздушном сообщении*** между Арменией с другими странами, показанными в таблице ниже:

ЕВРОПА		БЛ. ВОСТОК		СНГ	АЗИЯ
Франция	Голландия	Египет	Израиль	Россия	Китай
Болгария	Германия	Сирия	Кипр	Украина	Индия
Англия	Италия	Ливия		Белоруссия	
Греция	Польша	Иордания		Грузия	
Румыния		САЭ		Узбекистан	
Австрия		Иран		Казахстан	
Ирландия		Кувейт		Туркмения	

Как видно из приведенных таблиц и диаграмм, в Армении после 1996 г. продолжалось падение объемов авиаперевозок, но начиная с 2001 г. наметилась тенденция к их росту.

В то же время эти таблицы и диаграммы отражают общее состояние рынка неполно, поскольку неудовлетворительный менеджмент, ошибки в технической и экономической политике в те годы привели к дополнительным потерям объемов перевозок и передаче значительной части собственного рынка иностранным авиаперевозчикам.

Помимо традиционно больших перевозок в направлении Москвы, достигающих и в 2006 г. 40% от их общего объема, возросли также авиаперевозки в направлении "стран дальнего зарубежья", которые прежде были почти полной монополией "Аэрофлота" СССР, резко увеличившись как в абсолютных показателях, так и в долевом отношении.

Гражданская авиация Армении в 1990-е годы

Как было показано выше, в 1992 г. с приходом в Армению рыночной экономики здесь была организована первая коммерческая авиакомпания «Ереван-Авиа» в форме открытого акционерного общества, которая впервые освоила эксплуатацию тяжелых, транспортных самолетов ИЛ-76.

Но, одновременно в стране пошли и деструктивные процессы, угрожавшие Армении полной утратой собственной гражданской авиации, что и произошло через 20 лет.

В то время как положение национального авиаперевозчика – авиакомпании «Армянские авиалинии» непрерывно ухудшалось, здесь возникло несколько мелких компаний, которые оперировали на ее традиционных рынках и на ее же воздушных судах, фактически, ускорили ее банкротство.

Особенно выделялся в этом «деле» С. Ванцян, руководивший в начале 90-х годов Вторым Ереванским авиапредприятием и аэропортом Эребуни.

Он одним из первых придумал схему «прихватизации» доходов государственной авиации в подведомственном авиапредприятии. Для этого он зарегистрировал на имя своего близкого родственника «бумажную», частную компанию, которая летала на государственных самолетах, предоставляемых ей С. Ванцяном, по всей сети, приписанных этому авиапредприятию, маршрутов.

Суть его «бизнеса», при этом, состояла в том, что все эксплуатационные расходы частной «авиакомпании» несло государство, а доходы шли С. Ванцяну.

Кстати он в те годы был не оригинален: точно по этой схеме разворовывали «Красс-Авиа» в Красноярске братья Абрамовичи…

Все новоявленные армянские компании эксплуатировали устарелую авиатехнику, в том числе Ан-24, Ан-26, Ан-12 и Ил-76, арендуемые в России и Украине, и не могли конкурировать с иностранными авиакомпаниями. А те агрессивно внедрялись на все рынки авиаперевозок Армении, вытесняя армянские компании в отсталые страны Африки и Ближнего Востока.

Объемы авиаперевозок в те годы на собственном парке воздушных судов отражены в следующей таблице:

Воздушные перевозки	Число	Объем авиаперевозок по годам							
		1990	1991	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Пассажиров	x1000	3291,7	2659,4	527,6	526,6	479,0	347,2	302,3	373,5
Грузов, т	x1000	28,2	20,9	7,0	8,1	6,7	5,3	4,2	3,2

Таким образом, за несколько лет, объемы авиаперевозок в Армении всех отечественных компаний, вместе взятых, сократились в сравнении с 1990 г, более чем в 8 раз.

«Малая авиация» Армении и Национальная авиационная ассоциация

Параллельно с сокращением объемов авиаперевозок, все большее и большее число авиаторов Армении оставались без работы и средств к существованию. Поиск выхода из положения привел их к мысли объединиться.

После официальной регистрации 13 декабря 1999 г. в Министерстве юстиции Армении, НАС начал активно работать над задачами, обозначенными на учредительном съезде. Это привело к росту его популярности среди

Эмблема NAA

авиаторов и, если на 1-м съезде приняло участие 700 человек, то уже в течение 2000 г число его членов превысило 1700 человек. А это были безработные летчики, авиационные инженеры и техники, диспетчеры, представители всего спектра бывших работников наземных служб, в одночасье оказавшиеся без работы и ищущие себе новое применение.

В короткие сроки НАС основал несколько коммерческих фирм: магазин, ООО «Элевон», ЗАО «Авианав», ООО «Авианав-Холдинг» и общественную Ассоциацию авиации общего назначения (ААОН), среди которых продержался на плаву около 1 года только магазин. Все остальные организации сначала пришлось заморозить, а потом закрыть...

В планы НАС (после перерегистрации 23.07.2003 – Национальная авиационная ассоциация – НАА/NAA) входило и создание авиапредприятия на самолетах «малой авиации».

Познав по Интернету о легких, универсальных и дешевых самолетах фирмы Zenith Aircraft Company, Центральный совет НАС поручил Гагику Григоряну, заместителю его Председателя, вылетавшему по случаю в США, посетить фирму Zenith, ознакомиться на месте с самолетами серии СН и условиями их приобретения.

Г. Григорян, бывший директор одного из авиаприборостроительных заводов «Селена», подошел к этому поручению со знанием дела: его завод в 1990-х годах сам планировал выпускать легкие самолеты советской разработки.

Сборочный цех завода CZAW

На заводе CZAW в Чехии

Вернулся из США он в восторге от увиденного и услышанного и от оказанного ему приема. Ему даже дали полетать на СН-701 и убедиться в уникальных возможностях этого самолета.

Тогда же Chris Heintz – основатель и главный конструктор фирмы «Zenith Aircraft», производителя самолетов СН-701 и СН-801 предложил нам, при желании дальнейшего сотрудничества, вести дела ближе к Армении – с их дочерним предприятием в Чехии. И соответствующая переписка с Czech Aircraft Works Co была начата…

Несколько десятков членов НАС разъехались по Армении и НКР для маркетинга, в целях применения этих самолетов в сельском и лесном хозяйствах. Они привезли с собой договоров о намерениях с клиентурой с объемом авиационно-химических работ на 10-15 самолетов.

Тогдашний начальник ГУГА РА С. Маркарян, в свою очередь, при каждой встрече заверял меня о своей поддержке с реализацией планов НАС в отношении внедрения их в коммерческую эксплуатацию.

Будучи совершенно уверенным в реальности этих планов, я решил под залог своей квартиры взять кредит в банке и приобрести один самолет СН-701. Меня удержал от этого шага председатель правления «Банка развития», Джаник Джаноян – бывший министр финансов Армении, со словами «...Дима, ты их не знаешь: они дадут тебе потратить деньги и купить самолет, но работать потом не позволят. И ты останешься и без денег, и без квартиры...»

Именно в это время, в январе 2003 г. в 2.30 ночи меня разбудил телефонный звонок, который закончился знакомством с Борисом Агвановичем Петросяном, будущим инвестором проекта НАС по самолетам СН-701. В то время, он возглавлял крупную московскую строительную фирму. Знакомство продолжилось и переросло в деловое партнерство. Б. Петросян взялся финансировать проект приобретения и запуска в эксплуатацию первых СН-701.

Борис Петросян

2 февраля 2003 г на завод «Czech Aircraft Works» пошло первое письмо из Еревана. Эта переписка закончилась 14.03.2003 г, подписанием между заводом и ОАО «Авианав-холдинг» (учредитель НАС, 2000 г) и окончательного, 20.08.2003, с ООО «Авиа инвест» (Учредители, по его настоянию, Б. Петросян -75% и Д. Атбашьян – 25%) – текста контракта на поставку 2-х самолетов СН-701 (SN 7-9403 и 7-9404).

10.03.03 я, в сопровождении одного инженера, уже был на заводе «CZAW» в Stare Mesto вблизи г. Uheske Hradishte, где отлетал заводскую программу UL-3 и получил допуск пилота-инструктора с правом обучения пилотов на этом самолете.

Здесь же я прошел программу подготовки и получил соответствующий сертификат на право сборки и технического обслуживания самолетов STOL-701, а также на право обучения технического персонала.

13.08.2003 я снова вылетел в Чехию, снова провел на заводе около 10 дней. Тогда я еще полетал на СН-701 по всей Чехии, с посадками на множестве небольших аэродромов, о существовании которых прежде и не догадывался.

При этом, я детально ознакомился со всей аэродромной и сервисной инфраструктурой авиации общего назначения, порядком обеспечения и организации полетов самолетов «малой авиации».

Привыкший к большим самолетам, большим аэродромам, большим высотам и дальним перелетам, я испытал шок от увиденного и навсегда полюбил «малую авиацию», в которой «все наоборот» ...

21.08.2003 г, при помощи Chip W. Erwin – руководителя завода и его людей, я отгрузил в Армению 2 CH-701: SN 7-9403 – Ready to Flight и 7-9404 – 100% Finished Airframe и вернулся в Ереван.

Сборка CH-701 в Ереване.

А дальше было получение самолетов, организация курса по обучению сборке и самостоятельная сборка второго из них (№ 7-9404), всеобщая эйфория членов НАА, а затем последующая «война с ветряными мельницами» в лице начальников ГУГА РА С. Маркаряна и А. Мовсесяна. Эта «война», несмотря на поддержку министра юстиции РА Д. Арутюняна и даже Президента Р. Кочаряна, закончилась моим полным поражением и «победой» А. Мовсесяна: за 10 лет в Армении эти самолеты не удалось ни зарегистрировать, ни оформить им сертификаты летной годности.

Все эти годы они провалялись по гаражам Б. Петросяна.

Тем временем Б. Петросян потерял бизнес в Москве, переехал в Армению, вложился в новый бизнес, обанкротился и был вынужден отдать эти самолеты против своих долгов предпринимателю Гургену Арсеняну.

В довершение всего Б. Петросян оказался в тюрьме, где и скончался, оставив о себе добрую память...

CH-701 в Арзни, март 2012 г.

Г. Арсенян, в свою очередь, узнав предысторию этих самолетов, в марте 2012 г, на встрече со мной заявил мне, что они ему не нужны, и я могу их забрать в Карабах.

«Цепь замкнулась, все вернулось «на круги своя», – подумал я.

В 2012 г. после их проверки на аэродроме Арзни, оба самолета CH-701 оказались в Карабахе, где с 2009 г, я руководил гражданской авиацией НКР, и где они получили новую жизнь.

С поступлением самолетов CH-701 в Армению, энтузиасты НАС (НАА) связывали и начало самостоятельной сборки этих, а в последующем и более сложных самолетов на месте.

Этим местом определили территорию и сооружения бывшего противоградового отряда на горе Мурадсар, примыкавших ко второй ВПП

аэродрома «Арзни». За этой ВПП располагалось село «Нор Артамет», населенное беженцами из карабахского Геташена.

Кадровое наполнение проекта должно было обеспечиваться за счет профессиональных авиаторов – членов НАС и жителей, и руководителей этого села, с энтузиазмом поддержавших проект. В том числе и с их помощью, НАС заключил с соответствующими ведомствами договоры на аренду вовлекаемых в проект территорий, зданий и сооружений на 25 лет.

Сооружения на г. Мурадсар. Вдали - ВПП-2 аэродрома «Арзни» и с. «Нор Артамет»

Поддерживал проект и Chip W. Erwin, обещавший поставки неограниченного числа групп-комплектов самолетов. Он рассчитывал, при этом, и на возможный иранский рынок. Однако «стараниями» А. Мовсисяна и этот проект остался без реализации, что привело к вынужденному бегству из Армении очередной волны авиаторов...

«Армавиа»

В ситуации, сложившейся в ГА Армении, после банкротства «Армянских авиалиний», 12.12.1996 г, один из известных в Армении предпринимателей Михаил Багдасаров, в содружестве с российской авиакомпанией «Сибирь», принял решение приобрести в Армении одну из авиакомпаний – «наследниц» ААЛ – «Армавиа», в долях 70% к 30% в пользу «Сибири».

Это соотношение противоречило рекомендациям ICAO, однако сначала у «Армавиа» дела шли неплохо и противоречий среди ее учредителей не возникало. Однако основной бизнес «Сибири» находился в России, она не была заинтересована в развитии в Армении гражданской авиации и в росте ее национальных авиационных кадров. Так долго продолжаться не могло, и в мае 2005 г. М. Багдасаров выкупил у «Сибири» всю ее долю в акционерном капитале «Армавиа».

Михаил Багдасаров

Все эти годы темпы развития «Армавиа» почти в два раза превышали развитие экономики Армении в целом, что говорило о большом потенциале ее дальнейшего роста.

К своему 15-летию в 2011 г, авиакомпания «Армавиа» стала уже признанным лидером армянской авиации и фактически, национальным перевозчиком Армении.

Наряду с ведущими авиационными компаниями мира, с которыми она имела интерлайн-соглашения, «Армавиа» являлась членом самых авторитетных мировых организаций авиаперевозчиков: IATA, MITA и IATA Clearing House. Она обрела заслуженный деловой авторитет не только среди авиаперевозчиков, но и среди производителей авиационной техники и в финансовых кругах. После 3-х лет подготовительных работ и международных аудитов, «Армавиа» получила сертификат соответствия ICAO и трижды успешно прошла аудит IATA на получение сертификата IOSA, свидетельствующего, что компания полностью соответствует самым высоким международным стандартам безопасности. Компания активно развивала свою маршрутную сеть, постоянно открывая новые направления полетов.

В «Армавиа» реализовывался потенциал, который был накоплен несколькими поколениями авиаторов в прошлом, и закладывался фундамент будущего армянской авиации.

Проблемы «Армавиа»

В то же время, будучи небольшой авиакомпанией, «Армавиа» должна была нести все расходы на поддержание должного уровня организации и безопасности полетов, присущие крупным авиакомпаниям, где эти расходы легко покрываются лишь небольшой частью их доходов. В «Армавиа» же этих доходов с трудом хватало на покрытие прямых эксплуатационных расходов, расчетам по лизингу воздушных судов, расчетам с базовым аэропортом «Звартноц» и т.д.

Большой материальный урон авиакомпания понесла и за счет непрофессионализма ее руководства, в результате ошибок в кадровой и технической политике, в организации контроля за эффективностью использования самолетов, авиатоплива и других ресурсов.

Самолет «Армавиа»

В этом М. Багдасарову «помогли» такие известные в прошлом аферисты, как А. Налбандян, И. Карибян, братья Г. и А. Саркисяны и др. Им удалось втереться в доверие к М. Багдасарову, войти в состав его приближенных и вполне «профессионально» набивать свои карманы за счет афер на перевозках, лизинговых операциях, техническом обслуживании самолетов, авиатопливе. Так, удельный расход авиакеросина на А-320 в «Армавиа», при полной коммерческой загрузке, достигал 400 г/ткм, почти как на Ту-154, тогда, как реально он должен был находиться около 220 –240 г/ткм.

В то время, как во многих странах, базовые авиакомпании имеют различные преференции в тарифах и ставках на аэропортовые услуги, «Армавиа» в «Звартноце» рассчитывалась за все на равных основаниях

со всеми другими транзитными авиакомпаниями. И это при том, что ставки «Звартноца», например, за взлет/посадку превышали Парижские и Московские более, чем в 2 раза, Бейрутские в 4 раза, а в Алеппо – в 6 раз…

Даже авиакеросин, которым М. Багдасаров многие годы монопольно обеспечивал все запросы «Звартноца», он покупал здесь для заправки своих же самолетов по цене, с надбавкой в 30-40%

Впрочем, не исключено, что это входило в интересы «бизнеса» всех сторон.

В итоге, затраты, необходимые для поддержания должного уровня профессиональной подготовки летного и технического персонала, а также организации летной работы, финансировались по остаточному принципу. Это не могло не сказаться и на безопасности полетов.

В свою очередь, при А. Мовсисяне, А. Балтаяне (один из «подписантов» против меня в 1992 г), С. Карапетяне, слывшем одним из главных подручных А. Мовсисяна по всем его неблаговидным делам, в ГУ ГА РА действовала коррупционная система в карьерном продвижении авиационных специалистов, в том числе и летного состава, при которой командиром экипажа современного самолета мог оказаться человек, не прошедший должной профессиональной школы и даже не пригодный к летной работе по своим психо-физиологическим характеристикам.

Происходившие серьезные предпосылки к авиационным происшествиям оставались без их грамотного анализа и профилактических мероприятий как в авиакомпании, так и на уровне ГУ ГА РА.

Назревала беда.

И она случилась в ночь на утро 3 мая 2006 г, когда самолет А-320 «Армавиа» потерпел катастрофу у берегов г. Сочи при выполнении захода на посадку в сложных метеорологических условиях.

«НОЕВ КОВЧЕГ» об авиакатастрофе

Независимая, информационно-аналитическая международная армянская газета НОЕВ КОВЧЕГ в N 08 Май (16-31) 2006 года писала, (извлечение):

«Катастрофа над Черным морем»

«Нас постигло огромное горе. В ночь со второго на третье мая над Сочи потерпел крушение авиалайнер А-320, принадлежащий компании «Армавиа». Самолет выполнял рейс N 967 по маршруту Ереван-Сочи, но не долетев 6 километров до береговой линии, рухнул в море. На его борту находились 113 человек: 105 пассажиров и 8 членов экипажа. Все они погибли.

Хроника катастрофы

«Согласно предварительной версии, крушение произошло из-за погодных условий, однако следствию еще предстоит работать над выяснением причин.

При этом хочу сообщить, что следствие в основном будет вести российская сторона при содействии армянской стороны», – заявил глава Управления гражданской авиации Армении Артем Мовсисян.

По его данным, в 01:47 по местному времени (00:47 по московскому) самолет А-320 вылетел из Еревана в Сочи. «Однако в грузинской зоне из-за плохих погодных условий в Сочи командир экипажа решил возвратиться обратно в Ереван. Уже после изменения курса самолета на Ереван диспетчерами из Сочи было получено уведомление, что погода в Сочи прояснилась и армянский самолет может совершить посадку».

В это время горизонтальная видимость составляла 3000 метров, а вертикальная – 100 метров. В этих условиях командир экипажа принял решение совершить второй круг для того, чтобы зайти на посадку. Экипаж корабля уведомил диспетчера о намерении совершить второй круг, сразу после этого в 03:15 по местному времени (02:15 по московскому) связь с кораблем прервалась и корабль исчез с радаров.

После этого, …в 03:35 (02:35 по Москве) … была объявлена тревога, …выяснилось, что корабль упал в воду в пяти километрах от берега.

Далее газета публикует обширное интервью со мной о возможных причинах этой катастрофы, в частности и в целом, о катастрофических последствиях политики и практики наших властей, в отношении армянской гражданской авиации, в течение последних лет.

Газета приводит и мой ответ на вопрос о вероятных причинах авиакатастрофы:

– Буду говорить, исходя из твердо установленных фактов: погода была плохая, самолет не долетел до аэродрома и упал в море в неуправляемом положении.

Почему он упал? Здесь могут быть десятки причин, в том числе и неадекватное пилотирование самолета. Однако, учитывая квалификацию пилотов, я больше склоняюсь к вероятности внешнего воздействия на самолет опасных метеорологических явлений – ливневые осадки, смерч, гроза, временная потеря экипажем работоспособности от поражения самолета молнией и т.д.

Но самое вероятное, что он влетел в зону интенсивных осадков. Интенсивные осадки отличаются тем, что крупные капли дождя, пробивают так называемый пограничный слой воздуха. Поверхность самолета намокает, сильно растет профильное сопротивление, и тяги двигателей для преодоления этого сопротивления может не хватить, самолет теряет скорость, она становится меньше критической, и машина сваливается «в штопор».

Важно и то, что аэропорт Адлер, где возможность ухода на 2-й круг ограничена рубежом 4 км, после которого посадка самолета обязательна в любом случае, не имеет даже стандартного для обычного аэропорта радио- и светосигнального оборудования.

Сегодня, в 21 веке, например, вполне возможна установка огней приближения к взлетно-посадочной полосе даже в море, на специальных стойках, а на удалении 4 км – дальней приводной радиостанции с автоматической метеостанцией на плавучей платформе.

Ошибка диспетчера или сбой в работе наземного оборудования также не исключаются.

Надеюсь, что комиссия, которая там работает, сумеет это все расследовать. Но главной причиной трагедии является сложившееся у нас в сфере авиации хищническое и потребительское отношение к технике и к людям.

Официальные сообщения об авиакатастрофе А-320 «Армавиа»

Эти сообщения начались сразу, после авиакатастрофы и продолжались в течение всего последующего года.

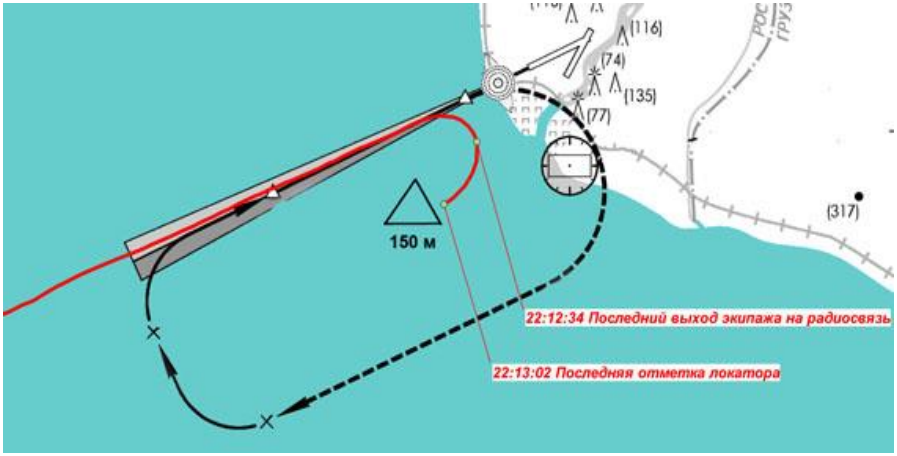
11 мая 2006 г. была опубликована информация, что техническое расследование причин авиационного происшествия проводится комиссией Межгосударственного авиационного комитета с участием Ространснадзора, Росавиации, Росаэронавигации, а также представителей Армении и Франции. В соответствии с международными правилами расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами специалисты из Бюро расследования и анализа Франции (BEA) участвуют в расследовании от имени Франции как государства разработчика и изготовителя воздушного судна.

Комиссией по расследованию проанализированы наземные средства объективного контроля: запись переговоров членов экипажа с диспетчерами подхода, круга и посадки аэропорта Сочи, а также данные радиолокатора. Установлено, что в процессе выполнения разрешенного захода на посадку на полосу 06 из-за ухудшения метеоусловий ***диспетчер дал экипажу команду прекратить снижение и выполнять правый разворот с набором высоты***. Самолет начал выполнение правого разворота с набором высоты, однако затем перешел на снижение и столкнулся с водной поверхностью. Последний выход на связь со стороны экипажа был в 02 часа 12 минут 34 секунды местного времени. Последняя отметка радиолокатора зафиксирована в 02 часа 13 минут 02 секунды.

Первичные поиски бортовых регистраторов, проведенные комиссией по расследованию МАК при помощи специалистов BEA, позволили определить их вероятное местоположение внутри треугольника с длиной стороны около 150 метров. В настоящее время проводятся работы по уточнению местоположения самописцев и их последующему извлечению.

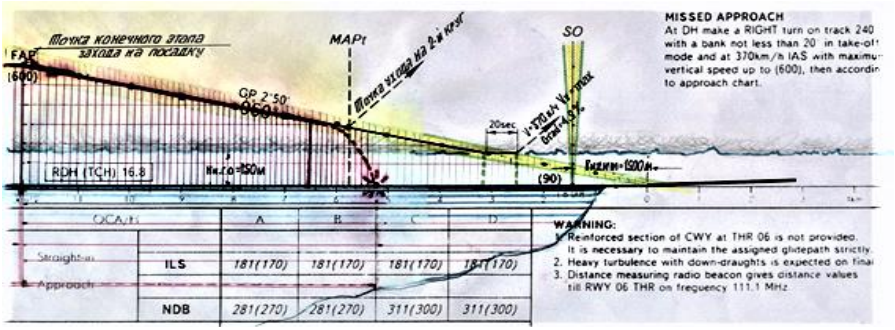
Анализ материалов расследования авиакатастрофы

Вскоре, после первых сообщений об авиакатастрофе самолета Airbus A-320 «Армавиа», были опубликованы и графические материалы, иллюстрирующие ее обстоятельства и место.



Обстоятельства и место авиакатастрофы. Вид в плане

Из приведенной схемы видно, что радиус последнего разворота вправо, перед падением самолета в море, более, чем в 2 раза меньше нормального разворота. Это говорит, что этот разворот выполнялся на недопустимо малых скоростях и при недопустимо большом крене. А это, в свою очередь, свидетельствует о том, что самолет, при этом, находился в состоянии сваливания, за критическим углом атаки обтекания крыла.



Обстоятельства и место авиакатастрофы.
Профиль снижения и падения самолета.

Как это видно из второй диаграммы, иллюстрирующей профиль снижения самолета, его заключительная, аварийная, часть проходила

по траектории, угол которой более, чем в 2 раза превышал угол, предусмотренный схемой захода на посадку.

Общий анализ информации, следующей из этих графических материалов, свидетельствует о том, самолет, перед падением в море, находился в состоянии сваливания и не мог управляться адекватно.

Этот материал готовился на 2-3-й день после катастрофы. Тогда можно было лишь констатировать неспособность командира экипажа принимать твердые «командирские» решения.

После первого решения вернуться в Ереван – кстати, обоснованного и верного, он с полпути его меняет и вновь решает развернуться на Сочи. Здесь он снова прерывает заход на посадку и решает уйти на второй круг из-за погодных условий: нижняя кромка облаков 100 м и видимость 3000 м были хуже установленного метео-минимума в 200 м и 4000 м соответственно.

Однако и это решение меняется с сомнительной информации диспетчера об улучшении погоды. Командир снова решает повторить заход на посадку, но опять, следуя указанию диспетчера (неправомерному!) уходит на второй круг… На этот раз уже роковой.

К этому времени авиационной общественности уже были известны обстоятельства нескольких подобных авиакатастроф с самолетами Airbus.

Так, например, 26 апреля 1994 г., во время захода на посадку на аэродроме Нагойя (Япония) потерпел катастрофу самолет Airbus A300B4-622R, регистрационные знаки F-WWAK, авиакомпании «China Airlines».

Как и в случае с самолетом «Армавиа», китайский экипаж выполнял заход по курсоглиссадной системе ILS.

Самолет Airbus A-300

При нахождении самолета на пред-посадочной траектории, второй пилот, по ошибке, нажал кнопку ухода на второй круг (TOGA), расположенную на рычагах управления двигателями. Он попытался сразу же исправить свою ошибку и отключил автомат тяги двигателей, чтобы контролировать скорость полета вручную. Однако при нажатии кнопки TOGA, тангаж самолета самопроизвольно увеличился до 18 градусов и продолжал увеличиваться до 52,6 градусов, при одновременном падении воздушной скорости. Самолет потерял управление, свалился в штопор с высоты 1800 футов, упал хвостом вниз в 300 футах правее ВПП и загорелся. Из 271 человека, находившегося на борту, погибло 264.

Все это наводило меня на мысли, что и катастрофа нашего А-320 в Сочи могла быть обусловлена какими-то недоработками в программном обеспечении системы управления самолетом, присущей самолетам Airbus. И эти мои догадки, через некоторое время подтвердились.

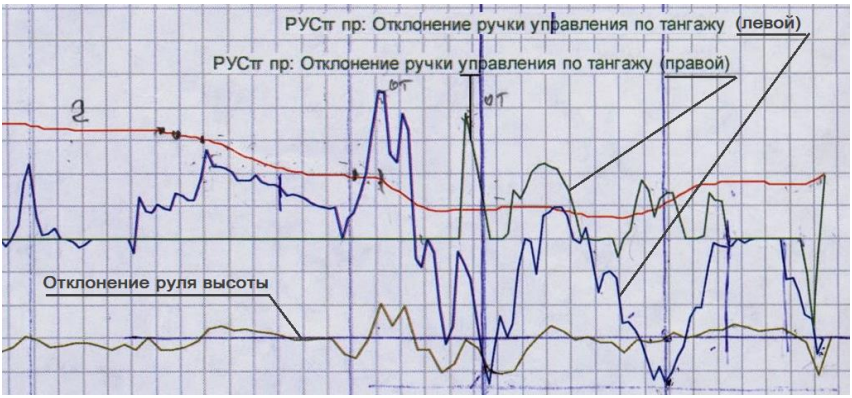
О чем «рассказали» «черные ящики»

Вскоре после извлечения из воды «черных ящиков», мне, нелегально, были доставлены для анализа и первые графические материалы их расшифровки. Из них следовало, что сразу с момента начала последнего ухода на «второй круг», с одновременным началом правого разворота и переводом самолета в набор высоты, тот внезапно увеличил тангаж настолько, что текущий угол атаки превысил 23 градуса, при критическом в 18 градусов.

Наиболее вероятной естественной причиной такого поведения самолета могло быть попадание самолета в запредельный восходящий поток в смерче, которые часто наблюдались вдоль побережья моря в этом районе.

По моему мнению, это привело к явлению «подхвата» и прогрессирующим явлениям сваливания самолета, с которыми бортовые системы устойчивости и управляемости, оказавшиеся в нештатной ситуации, не справились. Самолет перешел на снижение, из которого экипаж сделал три попытки вывести его, но они оказались безуспешными…

Но причиной самопроизвольного, запредельного увеличения тангажа полета могли быть и технические недоработки системы управления и его программного обеспечения, которые вывели самолет на режим сваливания и без влияния внешней среды, как это было 24 апреля 1994 г., описанном выше.



Кривые расшифровки «черных ящиков» отклонений ручек управления и руля высоты

При анализе кривых расшифровки полетных параметров, бросается в глаза, что командир корабля и второй пилот, действовали иногда

вразнобой. При этом, во всех 3-х попытках вывести самолет из снижения, обе рукоятки управления самолетом (РУС), после «взятия на себя», вначале отклонялись на угол, порядка 11,5 градусов, а за несколько секунд до падения в воду, останавливались на угле, менее 7,5 градусов. Что-то мешало проходить им до конца.

Очевидно это ограничение, «штатно», создавала сама система управления. При этом, руль высоты на отклонения ручки реагировал вяло и неадекватно, а самолет продолжал снижение.

Не исключено, что на такое развитие событий повлияла и чрезмерно задняя центровка самолета, при которой, в этих условиях, аэродинамический фокус самолета мог оказаться впереди его центра тяжести. Эта версия возникла в связи с появившейся информацией о перевозке в багажнике самолета тяжелого, каменного памятника, вес, размещение и влияние которого на продольную балансировку самолета остались невыясненными.

Однако все эти обстоятельства оказались за пределами внимания комиссии по расследованию авиакатастрофы. Виновником авиакатастрофы был объявлен экипаж и на этом была поставлена точка.

Наводит на определенные мысли и то, что именно в те дни, а именно 05.05.2006 г., когда стали известны результаты расшифровки «черных ящиков», которые могли бы бросить тень на репутацию «Airbus Industry» и ее самолеты, в одном из ангаров на аэродроме в Брюсселе, Бельгия, сгорели два других самолета А-320 «Армавиа», аналоги погибшего в Сочи (бортовые номера ЕК 32001 и ЕК 32010), которые проходили там техническое обслуживание…

Комиссия не обратила внимания и на то, что в ту роковую ночь вместо 10 диспетчеров, полетами управляли лишь 4 и, по словам диспетчера, бывшего на связи с экипажем Г. Григоряна, он был вынужден «бегать от пульта к пульту» и уже не помнил «кому какие указания давал».

Об этом мне рассказала молодая женщина, с которой меня познакомили два депутата парламента Армении, одним из которых был широко известный Агаси Аршакян.

Эта дама представилась журналисткой и поведала, что работала в Сочи с родственниками жертв катастрофы и персоналом службы движения в форме старшего лейтенанта милиции, под предлогом оказания им психологической поддержки.

ИА REGNUM. "Темные стороны" катастрофы лайнера А-320 компании "Армавиа" на побережье Сочи: кто будет "крайним"

"Причиной катастрофы самолета А-320 компании "Армавиа" в акватории города Сочи 3 мая 2006 года стал сбой в системе навигации авиалайнера", – сообщил корреспонденту ИА REGNUM достоверный источник в авиационных кругах Франции. По его словам, "в ночь катастрофы видимость в районе падения лайнера была практически нулевой, и пилот, соответственно, ориентировался на команду диспетчера и параметры, отраженные на датчиках". "При посадке самолета многие пассажиры ввиду своей национальной особенности начали звонить по мобильным телефонам, чтобы оповестить родных о своем прибытии. Звонки вызвали помехи в системе навигации, а при втором заходе на посадку и вовсе вызвали окончательный сбой этой пресловутой системы", – отметил источник, добавив, что "эксперты также отмечают, что именно после разворота с самолетом и пилотами начало происходить что-то непонятное, после чего и произошла катастрофа".

По словам источника, "затягивание процесса выяснения причин катастрофы связано с тем фактом, что в настоящее время стороны ищут "крайнего", которым, безусловно, станет армянская компания "Армавиа", несмотря на то, что вины этой компании тут нет".

"Необходимо учитывать, что в данной трагической истории есть четыре заинтересованные стороны – Россия, компания Airbus, "Армавиа" и компания-перестраховщик. Дело в том, что согласно страховому договору, "выгодо-получателем" является Airbus, но в договоре есть оговорка о том, что при выявлении причин катастрофы виновный должен будет возместить перестраховщику выданные страховые возмещения. В данном случае одним из виновников может быть компания Airbus, которая сделает все возможное, чтобы информация о несостоятельности А-320 не была выявлена", – продолжил собеседник. "И это не потому, что у нее нет средств для погашения выданных возмещений, а потому, что, когда речь идет о компании такого масштаба, необходимо осознавать, что тут замешана международная политика на уровне президентов", – отмечает источник. При этом, заметил он, "именно в тот период готовилась сделка о продаже 150 авиалайнеров данной фирмы Китаю (договоренность о продаже была достигнута в ходе визита китайского лидера

во Францию), и компания была крайне озабочена возможностью скандала на таком уровне".

"Таким образом, компания Airbus обеспечила свою неприкосновенность, Россия же никогда не признает то, в чем неповинна. Тем временем перестраховщик требует свои средства обратно. Остается одно – выбрать "крайнего", а кто "крайний" – компания Армавиа. Именно по этой причине армянская сторона была минимально задействована в процессе выявления причин катастрофы. Как известно, под предлогом того, что армянская сторона может придать огласке закрытую информацию, Армении не были представлены все компоненты расшифровки", – сказал источник. "Но оставался еще один факт – второй самолет "Армавии", полностью идентичный потерпевшему крушение под Сочи авиалайнеру. Самолет, который мог быть использован для так называемых стендовых испытаний и в котором "случайно" оказалась техническая документация разбившегося А-320", – отметил источник. Напомним, что второй А-320 сгорел в ремонтном ангаре бельгийского аэропорта, испытания не состоялись.

Голос Армении, 16.09.06:

«...Протокол о результатах расследования, подписанный 7 июля в Тулузе армянскими, российскими и французскими экспертами, содержал фразу – "причина резкого снижения лайнера, повлекшего столкновение его с водной поверхностью, не установлена". Зато впоследствии в протоколе появилась другая фраза – "неадекватные действия командира корабля и членов экипажа". Проще говоря, специалисты МАК в очередной раз списали причину авиакатастрофы на "человеческий фактор"...

...Российское издание "Московский комсомолец", обратившееся за комментарием к специалисту-расследователю- пилоту, кандидату технических наук Владимиру Герасимову. У него возникает ряд резонных вопросов: почему командир А-320 отключил автопилот, почему странно повела себя машина в последние секунды перед столкновением с водой (кстати, представители Airbus по этому поводу также разводят руками) , чем вообще вызвана ошибка пилотов? Критику Герасимова дополняет и президент Национальной авиационной ассоциации Армении Дмитрий АТБАШЬЯН, утверждающий, что аэропорт Адлера не имеет возможности обслуживать "капризные" машины европейского производства...»

Интернет сайт Авиа.ру в подзаголовке к статье в газете «Век» 03.08.06

«Ни один летчик не поверит МАКу

На днях авиакомпания "Армавиа" заявила, что не согласна с заключением Межгосударственного авиационного комитета (МАК) о том, что в гибели самолета А-320 3 мая под Сочи, принадлежащего компании, виноваты пилоты. Ее поддержала и Национальная авиационная ассоци-

ация Армении. 'Ни один летчик не поверит МАКу', -заявил ее президент Дмитрий Атбашьян. По его мнению, причин катастрофы может быть несколько, но МАК перекладывает вину на пилотов, чтобы не испортить репутацию аэропорта Сочи, который претендует на право проведения Олимпиады-2014».

Обстоятельствам, вероятным и официальным причинам авиакатастрофы посвятили свои публикации и передачи многие другие издания, а также радио и телевизионные каналы информации... В основном, смысл этих публикаций сводился к недоверию официальной версии причин авиакатастрофы.

В свою очередь, все это вызвало всеобщую волну недоверия и к авиакомпании «Армавиа» , что привело к резкому сокращению продаж на ее рейсы в пользу других авиакомпаний.

«Армавиа» после авиакатастрофы

Сразу после авиакатастрофы самолета А-320 «Армавиа», я вдруг стал настолько востребован СМИ Армении, что не успевал на все передачи телевидения и пресс-конференции, посвященные этому событию. По тем же вопросам на меня стали выходить, также, радио и телевидение России. Однажды, российское ТВ организовало, даже, телеконференцию с моим участием в Ереване и Олега Михайловича Смирнова, бывшего заместителя Министра ГА, в Москве.

На всех этих мероприятиях и в прессе я излагал свою версию этой катастрофы, по которой ее основными причинами были конструктивные недоработки самолета А-320, недостатки с обеспечением безопасности полетов в аэропорту Сочи и лишь, как сопутствующие, недостатки в уровне профессиональной подготовки экипажа авиакомпании «Армавиа».

Эти мои выступления не прошли мимо внимания М. И. Багдасарова, владельца и президента «Армавиа». 20 июня 2006 г. он пригласил меня на встречу, во время которой рассказал, насколько упало доверие пассажиров к его авиакомпании, все рейсы которой в последнее время летают полупустыми и убыточно. Он расспросил меня о том, как можно восстановить это доверие.

Я ответил, что ему нужно принять срочные, «крутые» и адресные меры, по повышение безопасности полетов и дать этим мерам максимальную огласку. А, в этих целях, наиболее подошло бы приобретение и освоение системы AirFASE FOM – Flight Operations Monitoring, от Flight Operations Support Department of AIRBUS, в партнерстве с AIR FRANCE.

Об этой системе я уже читал ранее. Она заменяла наши привычные УРАПИ – участки расшифровки полетной информации из МСРП («Черных ящиков»), но была построена на компьютерных технологиях, занимала мало места и могла быть использована непосредственно в авиакомпании.

– «На данный день, во всем постсоветском пространстве, FOM использует только компания «Аэрофлот», и ее освоение в «Армавиа» круто повысит ее авторитет как в авиационном сообществе, так и среди авиапассажиров», – говорил я..

– «А сколько этот FOM может стоить?» – спросил М. Багдасаров.

– «Не более 200-300 тысяч долларов США», – ответил я.

После собеседования с Генеральным директором «Армавиа» Н. Беллуяном, с 06.07.2006 г я был принят туда на работу в качестве его советника. После многих лет безработицы и материальных проблем для меня это стало большим событием.

В «Армавиа» я немедленно приступил, в меру своего влияния и возможностей, к разработке и реализации мер резкого повышения безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов. Я занимался и совершенствованием ее организационной структуры, работы с кадрами, а в общем, всеми сторонами ее деятельности.

В мои обязанности входила, также, и подготовка ежеквартальных и годовых отчетных докладов генерального директора на общих собраниях коллектива «Армавиа», которые проходили регулярно, в основном, в зале ереванской городской филармонии.

Как развивались события в «Армавиа», видно из подготовленного мной доклада Н. Беллуяна на очередном собрании коллектива по итогам 3-го квартала 2006 г. (извлечения):

«… В летной службе продолжалась работа по повышению уровня профессиональной подготовки и квалификации наших летчиков. Еще одна группа пилотов закончила переучивание на самолеты А-320. Продолжается работа для получения нашими экипажами допуска к полетам по метеорологическому минимуму II категории ICAO. Регулярно проводятся тренировки на комплексных тренажерах самолетов А-320 за рубежом. Полным ходом идет работа по приобретению и внедрению в работу по профилактике безопасности полетов самых современных технических средств и технологий FOM. Президент нашей авиакомпании не жалеет средств на эти цели и весь летно-методический сектор работы в летной службе пополняется новыми специалистами и продолжает интенсивно развиваться. Это отмечают и прибывающие с проверками в службу международные эксперты.

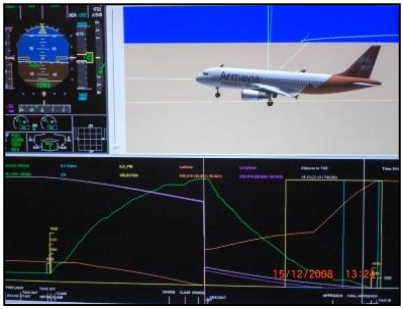
...У нас все еще модно сводить их причины к «тяжелому наследству», оставшемуся нам после «развода с Сибирью». Но уже пора брать ответственность за них и на себя...»

AirFASE FOM в «Армавиа». 900 стандартов IATA и «Армавиа»

С первого дня работы в «Армавиа» я, в первоочередном порядке, занялся, как и обещал М. Багдасарову, вооружением летной службы авиакомпании средствами объективного контроля и профилактики безопасности полетов AirFASE – Flight Analysis & Safety Explorer (FOM).

Мне повезло. После прохождения, в рамках контракта на ее приобретение, специальной программы подготовки, на системе AirFASE FOM стал работать Александр Вартанян – сын нашего легендарного преподавателя аэродинамики в УТО АУГА Сарухана Айрапетовича Вартаняна.

Ему помогала и Алла, молодая девушка – инженер, дочь Мирана Мирановича Хачатряна. Вместе, они научились использовать FOM по полной.



Экран монитора FOM

После ввода системы в эксплуатацию, по ее прямому назначению, я начал разработку программы использования системы, в том числе, и в целях контроля фактического веса коммерческой загрузки самолетов, топливной эффективности полетов и других качественных показателей полетов.

В этом, мне послужила подспорьем тетрадь с моими расчетами полного, физического и аэродинамического веса и центровки самолета Ту-154 85479 ААЛ, разбившегося в аэропорту Алеппо 24 сентября 1988 г, по текущему углу атаки, скорости, высоты полета и другим текущим параметрам.

В будущем, сразу после ввода этой программы в действие, я и был освобожден от работы в «Армавиа», но об этом ниже.

А еще, здесь, с самого начала я вел работу над тем, чтобы привести всю деятельность «Армавиа» в соответствие со стандартами IATA. А таких стандартов тогда было около 900. Я участвовал в прохождении «Армавиа» аудита на соответствие этим стандартам по специальной программе IOSA.

В этих целях, для прибывшей комиссии от IATA, мне пришлось даже написать недостающие ПЭВС – Правила эксплуатации воздушных судов в Армении за ГУГА РА и от его имени...

Я инициировал работу по внедрению электронных продаж авиабилетов через вновь создаваемый интернет-сайт авиакомпании, внедрял систему электронного документооборота, а также учета роста и движения кадров, разрабатывал планы и проекты развития авиакомпании.

Вернувшись к предложениям Госдепа США 1992 г, я, в том числе, разработал и проект открытия прямого воздушного сообщения Еревана с Лос-Анжелесом по кросс-полярному маршруту. Проект включал в себя инженерно-штурманский расчет полета и бизнес план.

Постепенно стало расти и доверие к авиакомпании у населения и клиентуры как в Армении, так и за ее пределами. Начался рост объемов перевозок, стали улучшаться качественные показатели и показатели эффективности работы.

В 2008 г. авиакомпания «Армавиа» прошла европейский аудит на безопасность полетов и получила соответствующий международный сертификат.

«Армавиа» – новые вызовы

Однако международные аудиторы, наряду с успехами, подмечали в руководстве компанией и тревожные симптомы. В одном из актов аудиторов, еще в 2007 г отмечалось, что зачастую стратегические решения в авиакомпании «принимаются не на основе расчетов, а на основе эмоций». Постепенно здесь развилась неподконтрольная чехарда со сменой типов эксплуатируемых воздушных судов, сопровождаемая и кадровой чехардой. За этой чехардой не поспевала система контроля и профилактики безопасности полетов, с таким трудом налаженная после сочинской авиакатастрофы. Отсутствовала и четкая концепция развития компании, в том числе и по географии полетов, технической, инвестиционной и кадровой политике.

Среди многих работников компании и, в особенности, среди летного состава возникла обстановка неуверенности, приводящая к значительной текучке кадров. Этому способствовал и автократический стиль руководства, проистекающий в том числе и из формы собственности – «Армавиа» являлась полной собственностью одного человека – М. Багдасарова. Хотя не исключено и наличие некоего теневого собственника(ов). Заключение коллективного договора, (которого не было!), выделение коллективу компании (ее профсоюзу) пакета акций в корпоративное владение и пользование, вместе с правом голоса в вопросах стратегии развития, подбора и расстановки кадров помогло бы делу, но, очевидно, это было неприемлемым для М. Багдасарова.

С другой стороны, М. Багдасаров продолжал испытывать все возрастающее противодействие со стороны ГУ ГА РА не только в реализации своих планов развития «Армавиа», но и попросту в ее сохранении и присутствии на существующих рынках авиаперевозок. Все его попытки выйти на дальне магистральные маршруты, как это планировалось еще в 2006-2007 г, окончились безрезультатно: это было невыгодно начальнику ГУ ГА РА, имеющему здесь личные финансовые интересы.

В результате, «Армавиа» получала лишь 12,5% сумм от продаж на дальних маршрутах, поскольку ей здесь доставалось лишь функция подвозить пассажиров до транзитных аэропортов в России и Европе и ей оставалась лишь выручка от начальных участков маршрутов. Основную же часть доходов уносили «Аэрофлот» (49,5%) и другие иностранные авиакомпании.

12 марта 2013 г заканчивался срок монополии «Армавиа» на рынок пассажирских авиаперевозок Армении. На этот рынок могли претендовать и входить в конкуренцию многие другие авиакомпании, как зарубежные, так и зарегистрированные в Армении, но вынужденные оперировать в странах Ближнего Востока и Африки. «Армавиа» пришлось на практике доказывать свою компетентность и конкурентоспособность.

Таким образом, отсутствие конкуренции, некомпетентное и нечистоплотное руководство, закрытость от общества и отсутствие общественного контроля, изоляция коллектива от процессов выбора ориентиров развития и судьбоносных решений, непомерные расходы за использование базового аэропорта, переходящие в откровенные поборы и воровство, коррупция в ГУГА РА и в Армении, при непрерывном усилении давления внешних факторов – все это делало будущее «Армавиа», как и всей армянской авиации туманным...

О том, как развеялся этот туман – через несколько страниц, ниже.

М. Багдасаров и Д. Атбашьян

С появлением М. Багдасарова на «авиационном горизонте» Армении, я неоднократно резко публично критиковал проводимую им техническую, кадровую и социальную политику, ошибки и упущения, которых можно было бы избежать при грамотно поставленной работе и опоре на истинных профессионалов.

Так было, например, при грубой ошибке с принятием на эксплуатацию самолета ATR-42, которая стала понятной М. Багдасарову чуть ли не в день вылета с пассажирами на Москву. Этот вылет был запрещен из Москвы непосредственно перед рейсом, поскольку ATR-42 не был способен обеспечить пролет над Кавказским хребтом с одним отказавшим двигателем. Но об этом задолго до того, как М. Багдасаров начал нести расходы на переподготовку персонала и по аренде самолета, я передавал предупреждение через главного штурмана Г. Геворкяна и через СМИ.

Однако, несмотря на полное отсутствие позитивных взаимоотношений, в июне 2006 г М. Багдасаров, неожиданно предложил мне работу в «Армавиа» с солидной заработной платой.

Он же, в августе 2007 г. финансировал 50% дорогостоящей хирургической операции на моем сердце, а позже, в июле 2009 г просил меня согласиться с предложением возглавить гражданскую авиацию в НКР, если таковое последует.

Вскоре оно последовало и с 01.11.2009 г я уже работал в НКР, вначале советником премьер-министра, а с 21.07.2010 г – со дня его основания – начальником Управления ГА при Правительстве НКР.

М. Багдасаров – «болельщик» Карабаха, он многое сделал для развития его экономики в целом и авиации, в том числе.

В то же время, для меня остались тайной мотивы и обстоятельства моего внезапного освобождения от работы в «Армавиа». Оно последовало через месяц после внедрения в штатную программу работы AirFASE (FOM) подпрограммы, разработанной по моей инициативе и позволяющей по комбинации текущих значений скорости и высоты полета, углов атаки и температуры воздуха вычислять истинный вес самолета.

Сравнение этого веса с указанным в полетных и перевозочных документах позволяло с высокой точностью определять наличие на борту неучтенного багажа и груза, а вместе с этим и величину «левых» доходов дельцов – организаторов перевозок.

Первый же, пробный просчет носителей полетной информации («черных ящиков») нескольких десятков рейсов показал, что, в среднем, в каждом рейсе было более 2340 кг неучтенного багажа, при цене его перевозки от 6 до 10 USD за 1 кг. Только в одном из рейсов из Парижа было перевезено более 11 т. такого багажа! А ведь это все создавало еще и прямые угрозы безопасности полетов, в особенности, на этапах взлета и набора высоты.

В не очень давние советские времена, в АУГА удельный расход авиационного горючего был самым низким в тогдашнем «Аэрофлоте» и составлял на 1 тонно-километр (ткм), или 10 пассажира-километров (пкм) для самолетов:

- Як-40 – 1~1,1 кг;
- Ту-134 – 800 г;
- Ту-154 – 450 г;
- Ил-86 – 260 г.

Теперь же выяснилось, что удельный вес расхода авиатоплива в «Армавиа» составлял, для самолетов А-320 – 395 г/ткм, – почти как у Ту-154, против 220 г/ткм. по его техническим характеристикам.

Норайр Беллуян

Причинами такого перерасходы могли быть лишь полеты с превышением полетной массы самолетов, из-за неучтенного багажа, или, даже, прямое воровство авиа-керосина.

Н. Беллуян потребовал, чтобы вся информация по этой теме, руководителем службы AirFASE (FOM) А Саруханяном, оставалась конфиденциальной и докладывалась бы только ему, лично.

Знал ли все это М. Багдасаров?

Связано ли мое увольнение из «Армавиа» с этим или были другие причины? Осталось неизвестным.

В любом случае, удельный расход авиатоплива является интегральным показателем как экономической эффективности, так и безопасности полетов. И, несомненно, ГУГА РА должно было держать этот показатель под своим контролем.

И несомненно, также, что если бы это было так, «Армавиа» бы продолжила свое существование…

Закат «Армавиа» (в послесловие)

Эти строки пишутся в дополнение к предыдущем тексту, в марте – апреле 2013 г, в дни, когда происходит закат авиакомпании «Армавиа». «Закат» в прямом и переносном смысле – от глагола «закатывать».

А главным «закаталой» авиакомпании, естественно, следует признать ГУГА РА во главе с А. Мовсисяном, которые, вместе, сделали все возможное для уничтожения «Армавиа», а, вместе с ней, и всей армянской авиации…

«ARMATS»

Закрытое акционерное общество «Армаэронавигация» или «ARMATS» (Armenian Air Traffic Services) со 100%-ой государственной собственностью было основано в 1997г. на базе выделенных из аэропорта и существовавших со времен АУ ГА служб движения – СД и БЭРТОС – базы электро – радиотехнического оборудования и связи.

Башня «ARMATS» в «Звартноце»

С 2003г. в состав предприятия были включены также соответствующие службы остальных гражданских аэропортов Армении.

Компания осуществляет аэронавигационное обслуживание полетов в воздушном пространстве Республики Армении, т.е. диспетчерское обслуживание воздушного движения, навигационное обеспечение полетов и предоставление аэронавигационной информации.

В 2010 г. численность персонала «ARMATC» насчитывала порядка 500 сотрудников и, в их числе, около 150 авиадиспетчеров.

«ARMATC» обслуживает аэропорты «Звартноц» и “Гюмри”, а также многочисленные объекты, расположенные по всей территории Армении –

радионавигационные и радиолокационные средства, ретрансляторы и другие системы обеспечения полетов.

В составе «ARMATC» и аэронавигационная информационная служба, в обязанности которой входят сбор, обобщение и публикация всех аэронавигационных данных относительно Армении, публикуемый в "Aeronautical Information Publication" (AIP)

Это всеобъемлющая и постоянно обновляющаяся база данных, публикуемая как на бумаге, так и в электронном виде, которая предоставляется по подписке заинтересованным авиакомпаниям, а также экипажам воздушных судов.

Предприятие располагает собственной инженерно-технической службой, главная обязанность специалистов которой – обслуживание этих систем, обеспечение их бесперебойной работы. По мере развития современных технологий и международных требований, модернизируются и эксплуатируемые радиотехнические системы. Это в свою очередь выдвигает качественно новые требования к знаниям и к профессиональной подготовке инженерно-технического персонала. Поэтому параллельно с модернизацией технических средств, на предприятии постоянно и систематически проводятся мероприятия по обучению и поддержанию надлежащего профессионального уровня инженерно-технического персонала, способного качественно решать поставленные задачи.

Учебный класс «ARMATS»

Из рекламного буклета «ARMATS» (2010 г.):

"Армения – перекресток мира". Карта нашей страны на мониторе буквально целиком исполосована воздушными трассами. Хотя территория Армении весьма невелика (современный лайнер перелетает ее за четверть часа), через "руки" армянских авиадиспетчеров в среднем проходит 80-100 воздушных судов ежедневно. Нередко их количество может достичь до 150. Это и те самолеты, пунктом назначения или отправки которых являются аэропорты Армении, и те, которые пролетают через наше воздушное пространство транзитом.

В "часы пик" движение над Арменией оживленное – самолеты идут, буквально, цепочкой. Бывает – по 14 бортов одновременно на транзитной трассе» …

ГУ ГА и «Закон об авиации» Армении

Итак, к концу 2013 г. от всей армянской гражданской авиации, остались лишь два аэропорта, «Звартноц» и «Гюмри», да еще ЗАО «ARMATS».

Все остальное: многочисленные коллективы профессиональных авиаторов, десятки самолетов и вертолетов, кадры организаторов производства, большой, устоявшийся рынок авиаперевозок, со своей инфраструктурой – все остальное было уничтожено.

И, главное, уничтожено в строгом соответствии с действующим в Армении «Законом об авиации», послужившим правовой основой для «законной деятельности» группы разрушителей и расхитителей.

Нарушены лишь морально-этические нормы нормального человека, гражданина своей страны.

Артем Мовсисян

Надо воздать А. Мовсисяну, его идейным нанимателям и команде должное: с задачей обогащения через развал армянской авиации они справились блестяще и к этой цели шли системно и организованно.

А. Мовсисян начал в 2004 г. с протаскивания через парламент Армении «Закона об авиации», который, впоследствии, с небольшими изменениями действовал все время на руку всем ворам от авиации и власти. В этих самых руках Закон сконцентрировал все функции государственного регулирования и контроля. В то же время, в нем отсутствуют какие-либо положения об ответственности чиновников от авиации за результаты этого самого «государственного регулирования и контроля».

Однако, несмотря на явные противоречия и с теорией управления, и международной практикой разделения контрольных и исполнительских функций по разным ведомствам, по словам А. Мовсисяна, этот закон прошел через экспертизу шведских специалистов по воздушному праву и был признан как один из лучших. При этом, почему-то, в самой Швеции пресловутые (см. выше их историю) самолеты СН-701 летают, а в Армении – запрещены...

Самоуправство, коррупция, кумовство, феодальные взаимоотношения, наглая, циничная самоуверенность в общении и т. д. – все это следствия узаконенной этим Законом бесконтрольности и безответственности.

В итоге, за катастрофу А-320 в 2006 г, с гибелью 123 человек, случившейся по вине экипажа, сертифицированного и допущенного к полетам командой А. Мовсисяна, никто не понес ответственности.

За полное игнорирование правил безопасности полетов в «Армавиа» в последний период ее «жизни», когда в воздухе буквально

пахло новой авиакатастрофой, также никто не ответил и, главное, не сделал выводы на будущее.

За полный крах гражданской авиации Армении в апреле 2013 г, опять никто не поморщился.

При всем этом, А. Мовсисян удостоен Золотой медали Межгосударственного комитета ГА, как лучший руководитель ГА в СНГ(!) из рук его Председателя Т. Анодиной. Еще бы, приняв в 2004 г под свое руководство действующую и растущую из года в год отрасль экономики, он довел ее до полного коллапса. Теперь же, как и ожидалось, «Армавиа» похоронена, а в перспективный своей диаспорой рынок Армении вошла «Трансаэро» – семейная авиакомпания Т. Анодиной.

По собственному утверждению А. Мовсисяна, согласно Закону, в функции ГУ ГА РА входят лишь сертификация, лицензирование и контроль безопасности полетов – читай лишь те, где каждая его подпись может запрещать (безвозмездно), или разрешать (за мзду).

Создавать или организовывать что-либо новое требует знаний и опыта, требует труда и ответственности. На это никто в ГУ ГА РА и не способен, и не готов. А чтобы быть «на плаву» достаточно создавать видимость, имитацию наличия каких-то планов и какой-то работы декларациями, например, о скором появлении в Армении «Малой авиации». А на деле, параллельно, издавать документы, делающие эти декларации пустыми.

НАА с 2000 г. боролась в Парламенте РА за свою редакцию Воздушного кодекса (ВК) Армении, но проиграла А. Мовсисяну и его предшественникам.

Проект ВК от НАА основывался на «Образце Воздушного кодекса» (Проект ICAO RER 01/901) и, не считая прочего, содержал в статьях 4 и 16 два совершенно неприемлемых для них, да и для всех их кукловодов, положения.

По первому из них, А. Мовсисян, знающий авиацию на уровне авиапассажира, как и почти все другие до него «специалисты», не мог бы стать во главе ГУ ГА РА, а по второму, аэропорт «Звартноц» не оказался бы под Э. Эрнекяном...

Борьба за отечественную гражданскую авиацию

Надо отметить, что НАА в этой борьбе не была одинокой. С середины июня 2009 г. к ней подключился, впервые созданный в Армении, Общественный совет (ОС) при Президенте РА. В составе Комиссии по финансово-экономическим и бюджетным вопросам ОС, 16.06.2009 г. была организована Подкомиссия по авиации, транспорту и связи, во главе которой был избран я. В течение полугода Подкомиссия «очистилась» от вопросов связи и других видов транспорта и стала «чисто» авиационной.

ОС подключился к решению поднимаемых НАА проблем, как более авторитетная и стоящая ближе к власти организация, как новая трибуна для НАА.

На многих заседаниях ОС и Подкомиссии присутствовали СМИ, которые все чаще и все более глубже стали вникать в проблематику ГА РА и поднимать их перед общественностью Армении.

Большинство публикаций, в особенности, в 2013-2014 годах, обосновывали и оправдывали и уничтожение «Армавиа», и «Open Sky» – политику «Открытого неба».

Многие СМИ 06.06.2013 г. опубликовали информацию с пресс-конференции, состоявшейся ранее, в которой принимали участие и руководство ОС, и члены ЦС НАА, и другие, причастные к делам ГА лица.

На этой пресс-конференции, я резко выступил против «Open Sky», в том числе и против доводов посла США в Армении в ее пользу. Я наглядно показал угрозы для ГА Армении и ее суверенитета, которые несет с собой пресловутая политика «Открытого неба», и призывал к принятию мер по возрождению отечественной гражданской авиации и, в том числе, предлагал сохранить «Армавиа» как сложившееся предприятие с ее национальными кадрами, техникой, опытом работы, рынком и брендом.

Одновременно, я предлагал провести реструктуризацию «Армавиа», смену ее формы собственности, с передачей более 50% ее акций государству и соответствующей смены руководства. Тем более, что, по сведениям от близких к нему людей, М. Багдасаров с таким развитием дел был бы согласен и даже был готов полностью выйти из «Армавиа».

Однако выступившие после меня директор Фонда национальной конкурентоспособности Армении А. Хачатурян и, в особенности, А. Мовсисян, под аплодисменты – правда жидкие – присутствующих разгромили все мои доводы и предложения. Окруженные хором лояльных журналистов, они еще долго рассказывали им о благах, которые принесет Армении политика «Открытого неба», которую им помогли разработать международные авторитеты и, в особенности, пресловутая McKinsey&Company.

Ниже приводится текст одной из публикаций тех дней:

Правительство Армения переходит к политике открытого неба

06.06.2013. Правительство Армении переходит к политике открытого неба. В ходе сегодняшнего заседания правительства, исполнительная власть одобрила концепцию либерализации авиаперевозок.

Начальник Главного управления гражданской авиации при правительстве Армении Артем Мовсисян сообщил журналистам, что отныне сфера авиаперевозок будет открыта для всех компаний, государство более не будет спонсировать и содействовать какой-либо авиакомпании,

поскольку это негативно сказывается на конкуренции и компания начинает действовать в "тепличных условиях". Приводя в пример компанию "Армавиа", Мовсисян отметил, что по заключенному между компанией и государством соглашению иные игроки на рынок допускались лишь в том случае, если "Армавиа" отказывалась от выполнения рейсов, сейчас же подобного происходить не будет.

И так далее…

Подобных публикаций в 2013–2014 гг. было много.

Все они прямо, или косвенно признавали высокий риск полной утраты Арменией собственной гражданской авиации и небольшие шансы ее возрождения через некие, призрачные, рыночные механизмы…Все они служили лишь прикрытием аферы по «приватизации» группой лиц права распоряжаться, по их усмотрению, правами государства на коммерческое использование воздушного пространства Армении.

В приведенном ниже, с сокращениями, обширном материале аналитика Ваге Саруханяна, **«ГУГА – главный тормоз армянской авиации»**, текст которого выделен курсивом, раскрываются механизмы легального присвоения этой группой огромной части «воздушных» доходов государства.

Эти механизмы, порой настолько изощрены, что невольно вспоминается старый, «бородатый» анекдот, в котором один вор говорит другому, что ***«…теперь для того, чтобы, что-нибудь своровать, приходится столько поработать, что кажется, будто ты все это заработал»***

ГУГА – главный тормоз армянской авиации

Ваге Саруханян

11:49, 30 октября, 2013

Наши изучения позволяют сделать вывод о том, что основным тормозом для развития армянской авиации является именно Главное управление гражданской авиации (ГУГА) в лице его руководства и в частности начальника управления Артема Мовсесяна. В последние месяцы на Баграмяна, 26 (офис Президента РА) дважды обсуждались вопросы, касающиеся неба Армении и оздоровления армянской авиации. То, каким изменениям подвергнется данная сфера и будут ли произведены изменения, зависит от президентской администрации, точнее, от одного человека. Однако есть обстоятельство, которое станет основным препятствием для осуществления реформ: начальник ГУГА А.Мовсесян превратил эту структуру в своего рода бизнес-среду, причем этим бизнесом он занимается через своих заместителей....

Далее идет перечисление Ваге Саруханяном безосновательных рассуждений авторов армянского «Открытого неба» о том, что наличие национального авиаперевозчика будет негативно влиять на рынок

авиаперевозок (!) и, даже на национальную безопасность (!!).

И далее Ваге Саруханян продолжает писать о рассуждениях современных руководителей гражданской авиацией Армении:

...*Опыт различных стран мира показывает, что вовлеченность правительства – прямая или посредством гарантий либо косвенного экономического регулирования – не приводит к прибыльности национальных авиапутей, наоборот, ограничивает конкуренцию и развитие рынка. Некоторые правительства отказались (?!) иметь национальных авиаперевозчиков и передали эту сферу в собственность и с целью эксплуатации частному сектору" ...*

Полная чушь! Миран Хачатрян (в прошлом, командир летного отряда во 2-м Ереванском авиапредприятии и летной службы в «Армавиа, в настоящее время работает за рубежом) на замечание, что Армения без своей авиации превратится в «банановую республику» ответил, что это не так: даже банановые Сейшельские острова имеют свою национальную авиакомпанию.

Выбрав разрушительную для гражданской авиации концепцию ее реформирования, ее авторы и правительство действовали достаточно последовательно. Этим действиям посвящена часть текста рассматриваемой статьи, которая по большей части опускается.

...Концепция "Открытое небо" и тормозящие ее обстоятельства

... Исполнительный директор Фонда национальной конкурентоспособности Армении (по поручению президента страны ФНКА заключил договор с американской компанией "McKinsey", которая и разработала новую стратегию) ***Арман Хачатурян****, касаясь в беседе с агентством "Медиамакс" реформ в ГУГА, заявил, что, "согласно пакету реформ, предусматривается наделить министерство экономики РА полномочиями ответственного за политику сферы, а ГУГА – полномочиями по техническому контролю".*

Арман Хачатурян

И далее, в исследовании Ваге Саруханяна, описывается криминальный «авиа бизнес» в Армении, посредством «бумажных авиакомпаний», .

...Классический рэкет, или должность как средство продвигать собственный бизнес

А теперь на конкретном примере представим, как в ГУГА развивается бизнес. Мы уже отметили, что основным владельцем компании "Атланта Юропиан Эйюэйс" является замначальника ГУГА Арам Марутян. Напомним, что 10 процентов акций этого ООО принадлежат австрийской компании "Сатурн Райзебюро", 90 процентов – ООО "Атлантис Групп". В свою очередь 48% акций последней компании владеет тот же

"Сатурн", 32% – гражданин РА Спартак Гишян, 10% – Сурен Авакян и Роланд Маркарян (директор "Атланты").

...Компания "Сатурн" зарегистрирована в Вене. На немецком "Райзебюро" (reisebüro) означает туристическое агентство. Единственным акционером ООО "Турагентство "Сатурн" (Saturn Reisebüro GmbH) является зарегистрированное по тому же адресу в Вене (Барихгассе, 29/1) ООО "Атлантис Виаджио" (Atlantis Viaggio GmbH, viaggio по-итальянски "путешествие"). Держателем 100% акций этой компании является Арам Марутян. Директор "Сатурна" – Эдуард Франгулян, директор "Атлантис Виаджио" – Карине Рафиковна Марутян, жена А.Марутяна.

На сайте "Атланта Юропиан Эйюэйс" указано, что ***компания осуществляет полеты из Еревана в Вену и Прагу совместно с австрийскими и чешскими авиалиниями, а оттуда – в любую точку земного шара****. В данном случае под совместным полетом следует понимать продажу билетов армянской стороной. Это известно в основном как code-share agreement, ... после чего одна из них осуществляет полеты и от своего имени реализует билеты, а остальные только продают билеты уже от своего имени.*

В этом случае места в самолете распределяются между сотрудничающими сторонами.

Мы позвонили по номеру телефона, который одинаков и для авиакомпании "Атланта Юропиан Эйюэйс", и для агентства "Атлантис Тур-4+1", и представились лицом, желающим купить билет. Сотрудница сказала, что ***у них нет самолета, полеты совершают австрийские и чешские авиалинии,*** *билеты которых имеют ценовые различия. А именно, их билеты ... дешевле.*

Источник "Hetq" в правительстве сообщил, что на рейсах австрийских и чешских авиалиний 10-15 мест принадлежат компании "Атланта Юропиан Эйюэйс". Согласно источнику, известные операторы бесплатно уступили эти места армянской компании, получив взамен благосклонное отношение и разрешение руководства ГУГА осуществлять полеты на Ереван. И поскольку никакой прибыли от этих мест операторы не имеют, взамен они установили высокие цены на свои билеты, от чего страдают пассажиры.

Опять-таки по сообщению нашего источника, ***руководители ГУГА ежемесячно получают суммы от российских операторов за благосклонность и предоставленную лицензию. Это классический пример рэкета...***

...

Этому «бизнесу» мешала «Армавиа», может помешать "Эйр Армения" и любая другая, неподконтрольная действующему руководству ГУ ГА РА авиакомпания и, поэтому, их судьбы предопределены...

*...**Какие самолеты эксплуатирует "Атланта"?***

На фейсбуковской странице "Атлантис Тур" размещены только туристические предложения, никакой информации о рейсах или подвижном составе авиакомпании "Атланта Юропиан Эйюэйс" здесь нет. Найти какую-либо информацию о самолетах компании нам не удалось также на сайте atlantis.am и в авиационных информационных базах. Однако ГУГА выдала компании А. Марутяна сертификат эксплутатора самолетов. В ответ на наш запрос руководитель администрации ГУГА Саак Акопян сообщил, что сертификат был выдан 20 февраля 2012 г. и действителен по тот же день 2014 г. По словам Акопяна, компания эксплуатирует самолеты "АН-12" (ЕК-12945) и "А-320" (ЕК-32008).

По регистрационному номер ЕК-12945 никакой информации о самолете в информационных базах нет, а номер ЕК-32008 "Airbus" (А-320-211, заводской номер 2289), согласно справочникам, зарегистрирован на "Армавиа". Этот самолет, который носит имя композитора Арама Хачатуряна, по данным planefinder.net, в последний раз летал 19 августа 2012 г. по маршруту Ереван-Москва ("Домодедово"), а сейчас припаркован в аэропорту «Звартноц». Самолет построен в 1991 г., на данный момент ему 22 года. В прошлом его эксплуатировали австралийские и американские компании, а 31 июля 2003 года лайнер был зарегистрирован в Армении, в составе "Армавиа", получив номер ЕК-32008. "Армавиа" эксплуатировала этот самолет по лизингу, а его владельцем является американская "CIT Leasing Corporation".

Получается, что самолеты "Атланты" не используются? По словам руководителя аппарата ГУГА С. Акопяна, если получившая сертификат эксплуататора компания не осуществляет полеты (независимо от сроков), это не может служить основанием для лишения ее сертификата, что, согласитесь, странно.

Кто такой Арам Марутян?

41-летний Арам Марутян ... занимает пост заместителя начальника ГУГА. Он кандидат экономических наук, член Российской академии наук (управление авиации и космоса), (когда и как успел?!). *член совместной армяно-австрийской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству.*

А. Марутян

С июня 2011 г. является почетным консулом Австрии в РА.

Компании Арама Марутяна, о некоторых из которых мы писали в предыдущей публикации ("Сатурн Райзебюро", Австрия, "Атланта Юропиан Эйюэйс", "Атланта Тур-4+1", "Богемиан Ресорт", "Гасур", "Атлантис Тур", Чехия, "Марут Групп") объединены в "Атлантис Холдинг". Бизнес в сферах авиаперевозок и туризма Марутян успешно совмещает с должностью заместителя начальника ГУГА...

О деятельности Марутяна, разумеется, проинформирован его начальник Артем Мовсесян, без согласия которого его подчиненный не смог бы совмещать должность и бизнес в той же сфере.

В чем причина "долголетия" Артема Мовсисяна?

Начальник ГУГА имеет две специализации: инженер по электронной технике и юрист. С 1990 года он является чиновником. Сперва был депутатом районного совета Арабкирского района, работал также в правительстве, в частности в сельскохозяйственной сфере, затем в налоговой инспекции. В 1996-2004 гг. Мовсесян был ведущим специалистом, главным специалистом, советником в Контрольной службе администрации президента на Баграмяна, 26. В 2004 году, при Роберте Кочаряне, он стал начальником ГУГА и занимает этот пост по сей день.

Отметим, что начальника ГУГА назначает и освобождает от должности премьер-министр. Он же после консультации с начальником ГУГА назначает и освобождает его заместителей.

Отношения с руководством страны как при предыдущей, так и при нынешней власти позволяют Мовсесяну держаться на плаву. Однако Мовсесян и другие, сформировавшие в государственном органе окружение, которое продвигает собственный бизнес, являются серьезным препятствием на пути развития армянской авиации …

А ВЕДАЮТ ЛИ, ЧТО ТВОРЯТ ?
Ведают, ведают… Или,
Как власти Армении успокаивали в 2013 г. общественность.
Цитируемый текст здесь выделен курсивом.
ЕРЕВАН, 24 мая 2013 г. /АРКА/.

Для Армении, имеющей ограниченные возможности сухопутного сообщения с внешним миром, важность авиации удваивается, сказал президент Армении Серж Саргсян накануне на встрече с президентом Европейской конференции гражданской авиации (ЕКАК) Каталином Раду.

Как передает пресс-служба главы армянского государства, Саргсян отметил, что Армения придает важность роли ЕКАК в вопросе развития европейской и мировой авиации и обеспечения безопасности.

Раду выразил удовлетворение сотрудничеством гражданской авиации Армении с ЕКАК, подчеркнув, что ***армянская гражданская авиация находится в числе лидеров в области применения международных стандартов (!)****.*

Собеседники обменялись мнениями по вопросам безопасности гражданской авиации в регионе.

Единственный сухопутный путь из Армении в Россию и Европу пролегает через Грузию. Грузы направляются из Армении двумя путями – железнодорожным через Поти и автомобильным, в частности, через

Батуми. Армению с внешним миром связывает также автомобильная трасса через границу с Ираном.

Национальный авиаперевозчик Армении компания «Армавиа» объявила о прекращении полетов с 1-го апреля и начале процедуры банкротства...

Действия ЦС НАА и Подкомиссии ОС

Приведенный выше анализ материала В. Саруханяна и общее развитие дел в гражданской авиации обсуждались членами Центрального Совета НАА и Подкомиссии по авиации Общественного совета РА. Во время этих обсуждений, их участниками была подтверждена полная достоверность фактов по материалу и приведена другая информация, свидетельствующая о преступном характере «деятельности» руководства ГУГА РА.

Участники этого обсуждения нашли в материалах публикации Ваге Саруханяна прямой криминал и повод для начала уголовного расследования. Но подобного продолжения, по понятным из самой этой публикации причинам, не последовало...

На основе этого анализа, от имени подкомиссии ОС, были сделаны предложения по оздоровлению ГА в РА и выводу ее на нормальные пути развития.

16.04.15 г. эти материалы был разосланы руководству Общественного совета РА, после чего неоднократно обсуждались как с ним, так и на заседаниях Малого совета, состоявшегося 25.06.15 г.

Гражданская авиация Армении – мифы и реальность

«Трудно заставить человека понять что-либо, если его заработок обеспечивается непониманием этого» – ***Адам Смит (1723-1790)***

Под этим заголовком, в январе 2014 г. я разослал руководству ОС и НАА, а также в СМИ реплику на появившиеся в прессе публикации, упомянутого выше Исполнительного директора Фонда национальной конкурентоспособности Армении (ФНК Армении) и партнера по «Open Sky» компании «McKinsey», Армана Хачатуряна.

В этих публикациях, Арман Хачатурян, не называя имен, подвергал критике позиции ОС и НАА, используя негодную аргументацию и прямую ложь. Основная цель этих публикаций – оправдание и обоснование проводимой ГУГА РА, Фондом национальной конкурентоспособности и Правительством политики в отношении гражданской авиации страны и «Open Sky».

Свой анализ я посвятил организационно-правовым, а также финансово-экономическим вопросам и вопросам национальной безопасности, возникающим из угрозы полной потери отечественной гражданской авиации.

В частности, полемизируя с ГУГА РА и ФНК РА против их версии «Open Sky» я подчеркнул:

1) Нужно понимать и учитывать, что все аэропорты, где нет базовых авиакомпаний, или интересов в Армении, не смогут, или не захотят иметь воздушную связь с Арменией.

Следовательно, без наличия в аэропорту «Звартноц» (и любом другом) одной или нескольких базовых авиакомпаний, какой была «Армавиа», невозможно выстроить нормальную маршрутную сеть, отвечающую требованиям спроса населения и потребностям экономики страны.

2) На тех направлениях, где полеты выполняется только одной авиакомпанией, из-за отсутствия конкуренции, цены на авиаперевозки намного возрастут. Следовательно,на подобных направлениях базовая, армянская, компания, работая на паритетных условиях, составила бы конкуренцию иностранному перевозчику, и стоимость авиаперевозок была бы меньше.

3) Наличие базового авиаперевозчика позволило бы гибко реагировать на сезонные и прочие колебания спроса на авиаперевозки, вводить новые регулярные и чартерные рейсы, в том числе в составе различных форм международных соглашений (альянсы, пулы и пр.)

4) Наличие базового авиаперевозчика (авиаперевозчиков) позволило бы оставлять в Армении до половины всей выручки от всех продаж авиаперевозок, в то время, как без него, они полностью уходят в доход иностранных авиакомпаний и государств.

И, наконец, о национальной безопасности:

5) При любой угрозе военных действий в Армении, все иностранные авиаперевозчики немедленно прекратят полеты в ее аэропорты, выполняя требования безопасности, указанные в страховых документах их воздушных судов...Со всеми вытекающими для граждан и экономики Армении последствиями.

6) При любой угрозе военных действий в Армении, или стихийных бедствиях, ее гражданская авиация переводится в мобилизационное положение и обеспечивает своими возможностями все необходимые для страны транспортные и пассажирские авиаперевозки (землетрясение 1988 г, события в Сумгаите, Карабахская война).

Мною были представлены также предложения по совершенствованию воздушного законодательства Армении, повышении роли и ответственности за развитие ее гражданской авиации ГУГА РА и лично ее руководства.

Здесь же были сделаны предложения и по повышению роли государства и общественных организаций, разделении функций планирования, управления и контроля и по другим организационным аспектам,

требующим срочного реагирования со стороны Правительства и Парламента страны.

Отдельно были выделены предложения по неотложным мерам вывода отрасли из кризиса. Здесь, приоритет был отдан восстановлению ее кадрового потенциала.

При этом, на начальном этапе, предлагались неотложные меры по возвращению в Армению летного и инженерно-технического персонала, уехавшего на работу в другие страны. Среди них, важнейшими были названы меры по восстановлению доверия авиационных «эмигрантов» к руководству ГУГА РА

Выступления в СМИ Ю. Мнацаканова

В декабре 2013 г. марте 2014 г. с подробным анализом угроз гражданской авиации Армении, в СМИ, выступил и Ю. Мнацаканов.

Юрий Мнацаканов

С весны 2013 г. он подключился к работе НАА и подкомиссии ОС и мероприятиям, проводимым ими в рамках борьбы за ее спасение.

Он – бывший гендиректор авиакомпании "Армянские авиалинии" и начальник ГУГА РА. В качестве заместителя гендиректора возглавлял коммерческую службу ОАО "Аэрофлот". Занимался вопросами координации деятельности "Аэрофлота" с Международной авиатранспортной организацией (ИАТА).

Заголовки статей Ю. Мнацаканова:

Переход к "открытому небу" – начало конца национальной авиации в Армении, опубликована 11.12.2013 г. и **В небе тучи и облака,** опубликована 03.03.2014 г., говорили сами за себя, статьи написаны со знанием дела и с упором на воздушно -правовые вопросы, связанные с предстоящей реализацией в Армении политики «Открытого неба». Они и убедительно доказывали ее угрозы для самого существования отечественной гражданской авиации, порочность и лживость обоснований для ее реализации.

Как предполагал Ю. Мнацаканов, «при профессиональном и беспристрастном подходе Фонда конкурентоспособности к данному вопросу, должен был быть проведен глубокий и всесторонний анализ, выяснены причины банкротства прежних перевозчиков и развала некогда особо успешной отрасли Армении, намного опережавшей своими достижениями регионы с гораздо большими территориями и населением».

Еще до их публикации, эти статьи обсуждались с активом НАА, в том числе, с участием руководства ОС. Однако, к сожалению, как и

другие выступления НАА и ОС, каких-либо практического влияния на ГУГА РА и его политику «Открытого неба», они не оказали.

О тональности и содержании других публикаций в СМИ, можно судить по их заголовкам, малая часть которых и за ограниченный период времени, приводятся ниже.

Российская газета "Коммерсантъ", №55 (5086), 30.03.2013

"Армавиа" признала долги неподъемными

Подробнее: http://www.kommersant.ru/doc/2159371?fp=35

04/04/2013 «Panorama.am» Экономика

Дмитрий Атбашьян: Никто не несет ответственности за ситуацию, сложившуюся вокруг национального авиаперевозчика Армении

Подробнее:
http://www.panorama.am/ru/economy/2013/04/04/adbashyan/

Крах по расписанию

Голос Армении 9 April, 2013

Подробнее:
http://www.golosarmenii.am/ru/20389/economics/25947/

Багдасаров – жертва развода двух президентов

13 Апреля 2013

Подробнее: Газета «Грапарак»

Турбулентная зона «Армавиа» Подробнее: Газета «НОЕВ КОВЧЕГ» № 7 (213) Апрель (16-30) 2013 года.

«ПЕРВЫЙ армянский информационный» канал

«Армавиа» из офшора или уменьшенная модель нашей криминально-олигархической экономики Подробнее: www.1in.am 15:22 | 2013-04-05 | Армения | Пресса

Газета «Новое время» 02/04/2013

Дмитрий Атбашьян: «Следует снова «зажечь под чайником газ»!»

Багдасаров занимается вредительской деятельностью

Подробнее: www.sobesednik,am

И так далее… Подобные материалы публиковались регулярно...

Интервью А. Джагаряна армянскому телевидению

Происходящее в армянской авиации, в последние годы, не оставило равнодушным никого из авиаторов, а также многих других граждан как в Армении, так и за ее рубежами.

О мнении большинства из них можно судить из приведенного ниже интервью А. Джагаряна, известного в Армении пилота и предпринимателя, одного из героев войны за Карабах, которое он дал накануне банкротства «Армавиа» армянскому телевидению.

Его мнение отражает личное отношение А. Джагаряна к происходящему с в гражданской авиации Армении. С ним можно и поспорить, но оно говорит не только о положении дел, но и об их восприятии многими другими авиаторами.

Дело не в Армавии, а в уничтожении армянской авиации

Сирануш Папян

Интервью – Четверг, 16 Мая 2013, 10:54

Наш собеседник – летчик, учредитель одной из первых армянских частных авиакомпаний Феникс Авиа Акоп Джагарян.

Господин Джагарян, говорят, что Армавию доводят до банкротства искусственно. Но с какой целью?

Банкротство «Армавии» – это логический финал ее монопольной деятельности. В 80-х у Армении была полагающаяся доля единственной советской Авиакомпании «Аэрофлот». Были также мощная школа, хорошо организованное Управление гражданской авиации. Полеты совершались в различные города СССР, зарубежья, а также в аэропорты Джермука, Сисиана Гориса, Капана, Степанакерта, Степанавана и Берда. Тогда мы работали не на дотации, а с прибылью.

Акоп Джагарян

С распадом СССР нам осталась компания «Армянские авиалинии», оснащенная довольно современными судами, которые также работали с прибылью. В августе 1998 Армянские авиалинии были укомплектованы самолетами «Аэробус 310», экономические показатели которых были высоки по сравнению с советскими. То есть, никаких предпосылок к разложению армянской авиации не было.

Но появилась новая компания «Авиалинии Аракс» (С. Ванцяна и его брата) , которой Гражданское управление передало ряд рейсов, причем, без конкурса и экономического обоснования. Забрать рейсы у «Армянских авиалиний» и передать другой компании явилось грубым нарушением закона. То есть, было положено начало распаду «Армянских авиалиний» и становлению другого перевозчика. После смены администрации Левона Тер-Петросяна исчезли и «Авиалинии Аракс». Вместо нее появилась компания «Армавиа», которая за небольшой срок стала основным авиаперевозчиком Армении на правах монополии – до апреля этого года.

В бытность Армавии в Ереван стали летать самолеты из всех городов, куда летала «Армавиа». Это международный закон неба – паритетные полеты. Но «Армавиа» с самого начала не могла выполнять все паритеты, а в условиях ее монополии ни одна компания не могла восполнить этот

пробел. И армянская авиация оказалась обреченной на упразднение в условиях единственного монополиста.

«Армавиа» действовала вне закона, и сейчас главной нашей проблемой является не банкротство компании, а уничтожение национальной авиации, которую непременно нужно сохранить. Это исходит и из национальной безопасности: в 1989-1992 гг. армянские летчики совершили более 500 полетов в воевавший Степанакерт.

Авиация работала и после землетрясения. И то, что сейчас уничтожается национальная авиация, которая обеспечивает самый надежный выход из Армении, является следствием недальновидности. Не хочу думать, что это спланированный проект.

Что нужно делать?

Необходимо прежде всего восстановить пилотную школу. 2 года назад в «Армавии» работали 86 летчиков, накануне банкротства осталось 32. Сейчас в Аэрофлоте работает более полутора десятка армянских летчиков, причем, на выгодных условиях.

Думаю, для сохранения национальной авиации следует создать новую компанию, большая часть акций которой будет принадлежать государству. Кроме того, нужно упразднить понятие национального авиаперевозчика. Ни одной из компаний, совершающих рейсы в Армению, не выгодно, чтобы в Армении была авиация. Зарегистрированные сейчас у нас авиакомпании не в состоянии тягаться с мировыми гигантами, которые, помимо ресурсов, имеют также государственную поддержку.

То есть, старая методология не сработает?

Однозначно, но у нас есть еще время. Главное – вернуть уехавших летчиков, тем более, что оставшиеся сейчас в Армении пилоты уже направляют взоры на Россию. Они хотят работать на родине, хотя им предлагаются выгодные условия за рубежом. Мы не вправе растрачивать кадровое богатство. Нужно восстановить наше статус-кво в воздушном пространстве РА на основе паритета, нужно войти в международные альянсы, и для этого нужна поддержка государства.

Может ли новое воздушное законодательство решить проблемы?

Управлению гражданской авиации нужны легитимные рычаги, и таким рычагом может стать Воздушный кодекс. Но до этого нужно понять ситуацию в авиации. Государство обязано взять под свой патронаж один из главных залогов государственного существования – национальную авиацию. Нужно вернуть позиции Армении на рынке и пассажироперевозок, и грузоперевозок. При соответствующей кредитной помощи государства мы можем позиционировать себя несколькими уже состоявшимися грузовыми компаниями, но с новым судовым парком, как сделали Азербайджан и Грузия.

http://www.lragir.am/index/rus/0/interview/ 66192/30272 #sthash. MJIWfn1Y.dpuf

Из письма Д. Атбашьяна – А. Джагаряну, май 2013 г.

...Что касается «открытого неба» и прочих изобретений Артема + Ко, то каждая страна (не говорю о народе), живет в меру испорченности подобных деятелей

В России началось переосмысление 1990-х. Думаю, скоро и у нас возьмутся за национальных «чубайсянов» (вернее «чубайсят»), но для нас это может быть слишком поздно. Утрачен самый важный в ситуации с авиацией Армении ресурс – кадровый. Его можно восстановить, только вернув назад уехавших на заработки в Россию и др. страны армянских летчиков и инженеров.

А те могли бы вернуться, лишь имея кредит доверия к нашим авиационным властям.

Такого кредита г. г. А. Мовсесян, Ю. Мнацаканов, Ш. Петросян и др. не имеют: все они известны как подельники «чубайсянов» ...

Я лично держал в руках в 1994 г, в Москве, в офисе авиакомпании «Ветеран» 2 комплекта договоров на покупку 2-х «Русланов», подписанных Ю. Мнацакановым: один на сумму 17 млрд. руб, а другой – на 11 млрд, которые вынул из сейфа и показал мне ГД авиакомпании Миша Алексеев.

По его словам, сделка должна была пройти через них, но ей помешали местные армяне, ворвавшиеся толпой на мотоциклах и авто на их территорию и в их офис и учинившие там погром в поисках этих контрактов, с криками «кто тут хочет разбогатеть за счет армянского народа?!» ...

А я, в последнее время, все больше думаю, что зря прожил жизнь: бедный Артем Жораевич 8 лет мучился, разваливая авиацию, а теперь мучается, чтобы развалить «Звартноц» ...

Общественный Совет при Президенте Армении

В апреле 2009 г, в Армении прошли выборы состава новой для страны организации – Общественного Совета (ОС) при Президенте страны, руководящих органов Совета и его Председателя.

Председателем ОС был избран Вазген Манукян, в прошлом Министр обороны и Премьер-министр Армении. Он же занимался предварительным комплектованием состава будущего ОС и решением всех других организационных вопросов.

Я был избран Председателем подкомиссии по авиации, транспорту и связи в составе «Финансово-экономической и бюджетной комиссии ОС». Со временем, Подкомиссия по авиации из нее была выделена в самостоятельную и занялась только вопросами ГА.

В состав Подкомиссии вошли почти все члены Центрального совета НАА, несколько ведущих специалистов «Армавиа» и несколько членов других комиссий ОС.

Поначалу Подкомиссия, как и весь ОС, горячо взялась за дело: проводились заседания – локальные и общие, писались протоколы, планы работы, решения и письма «наверх». Вопросы воздушного права в Армении, «Малая авиация», экономика и тарифы в ГА Армении и в аэропортах «Звартноц» и «Гюмри», цены на авиакеросин, «налог на воздух», местные воздушные линии и аэропорты, проблемы «Армавиа», авиационные кадры и их подготовка и пр.

Активность в работе Подкомиссии продержалась до весны 2013 г, когда в истории с «Армавиа» все убедились в том, что ОС является очередным имитационным, декоративным органом, от которого, как и от его Председателя – В. Манукяна, мало, что зависит. В лучшем случае, они лишь «поднимали волну» в прессе и на телевидении.

26-28 мая 2011 г. подкомиссия по авиации с несколькими другими членами Общественного совета и его руководством побывали в Карабахе. Здесь они обсудили необходимость совершенствования правового поля деятельности авиации Армении и Карабаха, ознакомились с аэропортом «Степанакерт» и материально-технической базой служб аэронавигации и управления воздушным движением, побывали на приеме у Президента НКР Б. Саакяна.

Члены ОС в НКР, на приеме у Президента Б. Саакяна

Периодически ОС и его Подкомиссия по авиации, хоть и без энтузиазма первых дней, продолжали свою работу, иногда, даже в высоких правительственных кабинетах и на высоком уровне. Успешной оказалась только борьба во спасение, возможно временное, от разрушения старого «круглого» терминала «Звартноца», но в остальном, практически, ничего не менялось.

Аналитические и разоблачительные материалы, проекты и предложения, в том числе и в правовом поле, непрерывно сменялись один за другим, но безрезультатно...

Начавшиеся, было, после «открытия» армянского неба, оживление и рост авиаперевозок сменились на их спад.

Одна за другой иностранные авиакомпании, несмотря на уговоры и обещания всяческих преференций со стороны Правительства, стали покидать армянский рынок. Одновременно граждане Армении все чаще, тысячами, стали прибегать к услугам аэропорта Тбилиси. Благо стоимость железнодорожного билета туда не превышала суммы, печально известного, «налога на воздух» в ереванском аэропорту «Звартноц».

На самом высоком уровне официально, в том числе и со стороны руководства ГУГА РА, например, на приеме Премьер-министром Республики Армения Овиком Абрамяном членов ОС во главе с В. Манукяном – основным докладчиком, его Подкомиссии по авиации и представителей НАА, 09.07.2015 г, признавалось полное банкротство политики «Open Sky».

Здесь же В. Кочарян, Г. Варданян, А. Джагарян, Л. Казарян, А. Саркисян и я показали, как ГУГА РА во главе с А. Мовсисяном душит любое новое начинание в Армении. Всеми сторонами отмечалось, что о таком исходе, год тому назад, предупреждали и эта Подкомиссия и НАА ...

Настроения среди членов Подкомиссии, да и всего ОС, постепенно становились все более пессимистическими

И не случайно. Ведь почти одновременно с упомянутой встречей у Премьера, 22.07.2015 газета «Жоховурд» писала, что «с одной стороны сфера гражданской авиации Армении приходит в упадок, с другой стороны – начальник Главного управления гражданской авиации Артем Мовсисян стабильно богатеет...»

Чуть позже, будто бы специально выбирая подходящий момент, представители различных иностранных организаций, таких как Всемирный банк, фирма «Boeing», стали посещать Премьер-министра и говорить властям приятное. В том числе приветствовали и их «либерализм» в продолжающемся латании печально известного «Закона об авиации», и политику «открытого неба»...

На протяжении всей агонии армянской авиации, она сопровождалась активной реакцией на нее в средствах массой информации не только в Армении, но и за ее рубежами.

Ее общая тональность поначалу дрейфовала от пассивных, ностальгических настроений, до активных требований найти и наказать виновных, с переходом на обсуждение позитивных предложений, как начать возрождение отечественной гражданской авиации. Но...

Но, постепенно, эти настроения, как и настроения в НАА, ОС, Подкомиссии по авиации и в обществе сменились на «увы и ах» ...

В конце 2015 г. ожидалось расширение полномочий ОС, и это внушало его членам в общем и в Подкомиссии по авиации некий слабый оптимизм. Однако зримого законодательно закрепленного расширения этих полномочий так и не произошло.

2016 год. Общественный совет и НАА

В 2016 году отмечались попытки какого-то оживления национальной авиации как со стороны официальных, государственных структур, так и со стороны бизнеса.

Но бизнес очень быстро отступал, а риторика и действия таких «государственных деятелей», как А. Мовсисян, лишь создавали видимость какой-то активности.

Подкомиссия по авиации совместно с НАА провели в ОС несколько шумных, резонансных заседаний, в том числе с участием прессы и телевидения. На них приглашенные ветераны ГА Армении выступали с осуждением происходящего и выражали тревогу не только за судьбу авиации, но и всей страны…

Председатель ОС В. Манукян имел несколько встреч с Президентом РА С. Саркисяном, на которых, по его словам, обсуждались вопросы нашей ГА, наши тревоги и предложения. После этих встреч, он каждый раз просил меня подготовить ему справку, зачем нужен Армении национальный авиаперевозчик и вообще ГА (!)…

Эти вопросы поражали своей нелепостью, но мне приходилось терпеливо писать на них ответы, в том числе на армянском.

Ниже приводится один из них.

«Шесть причин для владения страной Национальных авиаперевозчиков

1) Нужно понимать и учитывать, что все аэропорты, где нет базовых авиакомпаний, или интересов в Армении, не смогут, или не захотят иметь воздушную связь с Арменией.

Следовательно, без наличия в аэропорту «Звартноц» (и любом другом) одной или нескольких базовых авиакомпаний, какой была «Армавиа», невозможно выстроить нормальную маршрутную сеть, отвечающую требованиям спроса населения и потребностям экономики страны.

2) На тех направлениях, где полеты выполняется только одной авиакомпанией, из-за отсутствия конкуренции, цены на авиаперевозки намного возрастут. Следовательно, а подобных направлениях, базовая, армянская, компания, работая на паритетных условиях, составила бы конкуренцию иностранному перевозчику и стоимость авиаперевозок была бы меньше.

3) Наличие базового авиаперевозчика позволило бы гибко реагировать на сезонные и прочие колебания спроса на авиаперевозки, вводить новые регулярные и чартерные рейсы, в том числе в составе различных форм международных соглашений (альянсы, пулы и пр.)

4) Наличие базового авиаперевозчика (авиаперевозчиков) позволило бы оставлять в Армении до половины всей выручки от всех продаж авиаперевозок, в то время, как без него, они полностью уходят в доход иностранных авиакомпаний и государств.

И, наконец, о национальной безопасности:

5) При любой угрозе военных действий в Армении, все иностранные авиаперевозчики немедленно прекратят полеты в ее аэропорты, выполняя требования безопасности, указанные в страховых документах их воздушных судов...Со всеми вытекающими для граждан и экономики Армении последствиями.

6) При любой угрозе военных действий в Армении, или стихийных бедствиях, ее гражданская авиация переводится в мобилизационное положение и обеспечивает своими возможностями все необходимые для страны транспортные и пассажирские авиаперевозки (землетрясение 1988 г, события в Сумгаите, Карабахская война)». –

И далее.

Далее я получил просьбу, разъяснить, что такое национальный перевозчик, его правовой статус, степень и порядок участия Правительства в его управлении, его обязательства и преференции, существующий международный опыт…

2 июня 2016 г я дал обширную пресс-конференцию, в которой приняло участие большинство СМИ Армении, в том числе и несколько центральных, телевизионных каналов. Здесь я, строго следуя правилу – критиковать явление, но не личности, раскрыл плачевное состояние ГА в Армении и чем это грозит ее экономике и безопасности, причины и виновных такого положения дел.

Впервые я обвинил в развале и банкротстве «Армавиа» не только М. Багдасарова, но и руководство ГУ ГА РА, которое, согласно ICAO, должно заниматься эффективностью и безопасностью использования авиационной техники и воздушного пространства в стране.

Здесь же я обосновал необходимость и важность принятия нового ВК, взамен действующего и полностью дискредитировавшего себя Закона об авиации.

После этого, по этим же вопросам, я выступил и по 1-му, главному в РА телевизионному каналу.

Состояние дел в ГА все больше волновало общественность, что находило отражение в СМИ, в которых участились публикации с разоблачительными материалами о «деятельности» руководства ГУ ГА РА.

Воздушный кодекс Республики Армения

Начиная с августа 2015 г, практически на каждом заседании Подкомиссии, при участии большого круга авиаторов и приглашенных лиц, шло обсуждение Проекта Воздушного Кодекса РА (ВК РА), который я представил на основе доработанного проекта ВК для НКР, в 2014 г. представленного Национальному собранию НКР, но так и не принятому им. 12.12.2015 г. Подкомиссией была принята окончательная редакция ВК РА, в том числе и на армянском языке. Затем, в январе 2016 г, этот проект был представлен руководству ОС. Поскольку этот проект оставался без движения, 22.03.2016 г, на очередном заседании Подкомиссии, вновь была подтверждена необходимость его скорейшего принятия. Это нашло отражение в резолюции Подкомиссии, с которой было ознакомлено и руководство ОС:

«ОС считает необходимым и актуальным скорейшее принятие Парламентом и Президентом РА нового Воздушного Кодекса, в котором учтен весь международный и отечественный опыт деятельности и развития «Малой авиации».

Этим проектом Воздушного Кодекса предусмотрено создание в РА Специально уполномоченного органа по регулированию сферы деятельности «Малой авиации»

До принятия нового Воздушного Кодекса такой Специально уполномоченный орган по регулированию сферы деятельности «Малой авиации» возможно также создать отдельным Постановлением Правительства РА.»

Поскольку проблема с принятием ВК РА оставалась без продвижения, с ведома Председателя ОС, этот проект 17.05.2016 г, от имени НАА, мною был официально передан депутату НС РА Гранту Багратяну письмом с предложением внести его на рассмотрение НС в порядке законодательной инициативы.

В письме – обращении к нему говорилось:

«Уважаемый господин Багратян!

Как известно, в результате деятельности нынешнего руководства ГУГА РА, Армения практически полностью осталась без национальной гражданской авиации.

Это не только лишило граждан Армении удобного и доступного авиационного транспорта, но и может иметь катастрофические последствия в сферах экономики и национальной безопасности.

Основной причиной такого положения мы считаем отсутствие в Армении нормального правового поля для деятельности и развития гражданской авиации.

В Национальной авиационной ассоциации разработан проект Воздушного кодекса Республики Армения, который рассмотрен и одобрен авторитетными в ICAO экспертами.

Прошу Вас использовать право законодательной инициативы и внести этот проект на рассмотрение Национального собрания РА для его принятия в качестве основного документа, регламентирующего деятельность гражданской авиации в РА.»

На личной встрече с Г. Багратяном 30.05.2016 г, при участии депутата НС Х. Кокобеляна и двух членов НАА, Г. Варданяна и Н. Багратуняна, он подтвердил свое обещание о продвижении в НС ВК РА.

Общественный совет и Воздушный кодекс – продолжение

Известие о нахождении ВК РА в Национальном собрании активизировало Председателя ОС, и после очередного заседания Подкомиссии 26 апреля, он распорядился разместить тексты ВК на армянском и русском языках на сайте ОС, а также организовать, по этому поводу, широкую пресс-коференцию.

Пресс-конференция состоялась 3 июня 2016 г.. В ней, вместе со мной, участвовали также и Г. Варданян с А. Джагаряном.

Здесь, в очередной раз, шел разговор о проблемах ГА РА, воздушном законодательстве РА и роли, которую здесь должно играть и не играет ГУГА РА, о причинах невозможности создания в РА национальных перевозчиков, включая финансовые и технические проблемы для этого в аэропортах РА.

Пресс-конференция с участием А. Джагаряна и Г. Варданяна 03.06.2016

Здесь же были даны опровержения пресс-релизу ГУГА на опубликованный ОС проект ВК, подписанному А. Мовсисяном о том, что, якобы, представленный НАА проект ВК списан с российского и что в последние годы «гражданская авиация в Армении развивалась невиданными темпами» (!)

Тем временем, волна критики ГУГА продолжала нарастать.

О последующих событиях несколько ниже.

Итоги «деятельности» А. Мовсисяна

А. Мовсисян войдет, а вернее, уже вошел в историю нашей гражданской авиации, как ее главный, системный разрушитель.

«Системный» потому, что свою черную работу он проводил в соответствии с «Законом об авиации» Республики Армения и пресловутой политикой «Open Sky» – «Открытого неба», принятой, с его подачи, Правительством Армении в 2013 г.

Он «успешно» пресекал все попытки Национальной авиационной ассоциации (НАА) делать в Армении хоть что-то позитивное для развития ее гражданской авиации. Это относилось даже к проекту по «Малой» авиации, одобренному самим Президентом Р. Кочаряном. По этой причине, мы были вынуждены «заморозить», а впоследствии и полностью прекратить работу зарегистрированной в Армении специально для ее развития, Ассоциации авиации общего назначения -ААОН.

Он продолжал «доставать» меня и тогда, когда я уже работал Начальником управления ГА при Правительстве Нагорно-Карабахской Республики – Арцаха, своими «инспекционными» визитами.

Прохаживаясь, как-то, по строящемуся зданию будущего аэровокзала аэропорта «Степанакерт», он обнаружил, что вся его планировка

радикально переделана. В том числе, зал для работы диспетчеров службы воздушного движения перенесен на вершину башни здания.

Здесь, А. Мовсесян вдруг спросил, а кто разрешил переделывать его проект? Я ответил, что это было моим решением, так как утвержденный проект аэровокзала не отвечал своему назначению.

Позднее, автор проекта мне рассказывал, почему диспетчеры службы движения аэропорта у него должны были оказаться в подвале этого здания, а наверху башни был запроектирован бар:

- «Для бара, с башни открывается такой прекрасный вид на окрестности, а диспетчеры с современной техникой смогут управлять самолетами и из подвала!»

Ко всему в придачу, аэровокзал поставлен так близко к взлетно-посадочной полосе, что высота его башни выходит за нормативы по высоте препятствий, а аэропорт, по факту, лишен перрона для самолетов…

Узнав, что самолеты СН-701, которым он, в течение 10 лет, в Армении, так и не дал возможности летать, уже находятся в Карабахе, он задал мне вопрос:

- «Теперь вы их должны будете зарегистрировать?»

- «Естественно, да!» – ответил я.

- «Вы не сможете их зарегистрировать!» – продолжил он.

- «Почему?»

- «А вот попробуйте, тогда и узнаете», – перейдя на угрожающий тон, ответил он.

И я «попробовал». В тот же день я завел «Реестр воздушных судов Нагорно-Карабахской Республики», в который, в соответствии с утвержденными ICAO формами, и вписал оба самолета, которым тут же, коллегиально, мы придумали и присвоили бортовые номера.

21 июня 2012 г. из Новой Зеландии в Ереван прибыл самолет Bae Jetstream 3201, с заводским номером 968, экспортным сертификатом летной годности и документом от авиационных властей Новой Зеландии, что этот самолет исключен из их Государственного реестра.

Bae Jetstream 32 в Ереване, 21.06.12

Этот самолет был подарен Э. Эрнекяном, известным аргентинским

магнатом и концессионером «Звартноца», и должен был начать регулярные полеты между Ереваном и Степанакертом.

Казалось бы, на регистрацию в Армении и выдачу самолету нового Сертификата летной годности достаточно и 2-х дней. Но по факту эти документы были оформлены лишь 24 августа 2012 г.

Более 3-х месяцев тянулась необъяснимая, нервная волокита. Правда, несколько дней из нее оправдывались тем, что этот самолет прибыл в Армению без технической документации, которая была доставлена к нам отдельной почтой. Но оставшиеся 50 – 60 дней были ничем не оправданы.

К этому времени из Англии в Ереван уже прибыл пилот-инструктор, чтобы дать летную тренировку нашим пилотам, и каждый день его пребывания в Армении обходился нам в круглую сумму. И лишь после того, как я устроил у заместителя А. Мовсисяна – сам он уехал в отпуск, оставив вопрос открытым – громкое разбирательство с угрозами сообщить обо всем в ICAO и вышестоящему начальству и после нового разговора с ним по телефону, вопрос был решен.

Впоследствии, когда начало полетов в Степанакерт не получились, он сделал все, чтобы этот самолет не смог подняться в воздух для коммерческих полетов в Батуми, Тбилиси, Тавриз, чтобы покрыть хотя бы издержки по его содержанию. И даже хотел его отобрать у Карабаха…

«Заслуги» А. Мовсисяна в авиации Арцаха можно перечислять еще долго.

Мне все это было обидно тем более, что я там, по сути, во многом, попросту исправлял его ошибки.

Среди главных «достижений» А. Мовсисяна в тотальном демонтаже всего того, что еще оставалось в Армянской гражданской авиации, после Ш. Петросяна, одно следует выделить особо.

А именно, это, несомненно, основательный разгром, национального кадрового потенциала авиаторов Армении: летчиков, инженеров, техников, специалистов – организаторов производства, а также строительства, монтажа, наладки и эксплуатации наземных сооружений, средств радиотехнического оборудования и связи…

И, конечно же, уничтожение последней в Армении авиакомпании «Армавиа», где они могли еще работать и зарабатывать на жизнь.

Тысячи лучших представителей летного состава и авиационных специалистов с признанной международной квалификацией оказались, фактически, добровольно депортированными из Армении в Россию, другие постсоветские страны, Европу, Африку, Азию и Китай.

Все это сопровождалось многочисленными семейными драмами и разрушением сложившихся коллективов и отношений между товарищами по работе и друзьями.

Мне было легче, чем многим. Однако и мне, иногда, приходила в голову горькая мысль о том, что я, «в сухом остатке», приехал в Армению и трудился здесь лишь для того, чтобы А. Мовсисян и еще несколько человек обогатились и стали олигархами, и в то же время ненавидели и преследовали меня…

Большинство оставшихся в Армении, в том числе герои карабахской войны, были обречены на нищенское существование. Иногда они, с целью привлечь внимание к своим проблемам, устраивали шествия, собрания и пикеты у зданий государственных органов власти и управления.

Все они недобрыми словами поминали А. Мовсисяна с его покровителями, удивлялись и возмущались тому, как долго, при всех известных его «подвигах» в авиации, он работает на посту ее начальника. Ведь только тех из них, которые попали в СМИ, было достаточно для возбуждения против него нескольких уголовных расследований.

Итог деятельности А. Мовсисяна на посту начальника ГУГА РА: пикет безработных авиаторов перед президентским дворцом

Летом 2016 г. в СМИ появились и сообщения о его попытке новой коррупционной «операции», освобождении от должности и назначении нового начальника ГУГА РА, Сергея Аветисяна.

Ниже приводится информация об этих событиях от Arm.Info и NEWS.am.

Начальник Главного управления Гражданской авиации Армении Артем Мовсесян освобожден от занимаемой должности.

Arm.Info**,** Наира Бадалян, среда, 8 июня, 12:18

«Решением премьер-министра Республики Армения Овика Абрамяна Артем Мовсесян 7 июня освобожден от должности начальника Главного управления гражданской авиации при правительстве Армении, сообщает официальный сайт правительства РА.

Артем Мовсесян освобожден согласно собственному заявлению. Он занимал эту должность с 2004 года.

Ранее в СМИ последовательно муссировались слухи о предстоящей отставке Мовсесяна, якобы, в связи с коррупционным скандалом с немецкой авиакомпанией Lufthansa. Однако пресс-секретарь ГУГА Рубен Грдзелян эту информацию опровергал.

Отметим, что в прессе появилась информация о том, что глава ГУГА Артем Мовсесян потребовал у немецкой авиакомпании Lufthansa крупную взятку за предоставление лицензии для деятельности на армянском рынке. Согласно СМИ, якобы, представители авиакомпании пожаловались в этой связи руководству страны, в результате чего было решено отправить в отставку начальника ГУГА. Опять же по версии СМИ, новым главой ГУГА станет замминистра экономики Армении Сергей Аветисян».

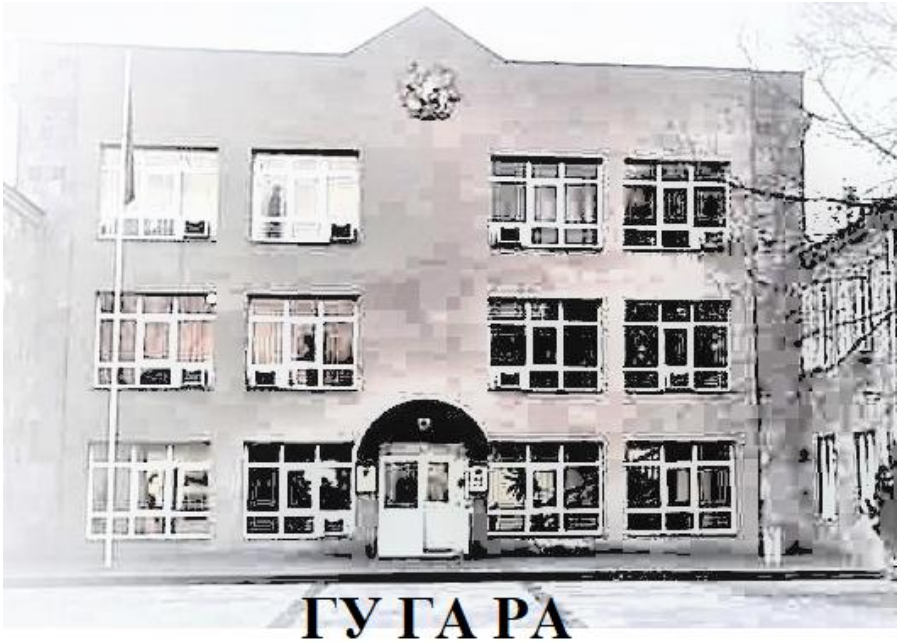
Сергей Аветисян назначен начальником Главного управления гражданской авиации Армении

NEWS.am, 12:17, 08.06.2016

«Решением премьер-министра Армении Овика Абрамяна Сергей Аветисян 8 июня назначен начальником Главного управления гражданской авиации Армении.

Ранее Новости Армении – NEWS.am сообщало, что накануне начальник Главного управления гражданской авиации Армении Артем Мовсесян был освобожден с занимаемой должности согласно собственному заявлению.

Он занимал эту должность с 2004 года».



ГУ ГА РА

после смены руководства

Август 2016 г.

Конец «эпохи» А. Мовсисяна

«Конец «эпохи» А. Мовсисяна и начало обновления нашей авиации?» **–** этим вопросом задались и я, и все члены нашей «команды» в Общественном Совете и Центральном совете НАА.

Однако, все мы отдавали себе отчет и в том, что А. Мовсисян лишь «принесен в жертву» мифу о непричастности руководства Армении к его темным делам и коррупционным «делишкам» и, что ему постараются подобрать адекватную замену.

Этой естественной и ожидаемой заменой оказался заместитель министра экономики Армении (2014-2016 гг.), Сергей Аветисян, заступивший на должность Начальника ГУ ГА РА 8 июня 2016.

До этого, мы несколько раз уже видели Сергея Аветисяна на различных совещаниях, в том числе и у Премьер-министра Овика Абрамяна, также и с участием А. Мовсисяна.

Во всех этих совещаниях мы остро критиковали А. Мовсисяна, разоблачая его деструктивное руководство гражданской авиацией и ошибки, в том числе и связанные с принятием Арменией политики «открытого неба». При этом С. Аветисян сидел молча, делая какие-то пометки в своих бумагах.

По этим встречам мы не могли составить предположений о возможных сценариях дальнейшего развития событий в нашей гражданской авиации, связанных со сменой ее руководства.

- «Поживем, увидим», – решили мы, а пока, решили продолжить нашу работу в 2-х направлениях:

- Новый Воздушный кодекс Республики Армения;

- Постановление Правительства, дающее нам право и возможности сборки в Армении самолетов для «Малой авиации и местных воздушных линий».

Сергей Арташесович Аветисян

При его назначении меня приятно удивили возраст С. Аветисяна (1981 г. рождения), образование:

– 1999-2004 гг. – Армяно-Российский (Славянский) университет, экономический факультет, государственное и муниципальное управление;

– 2004-2007 гг. – Институт экономических исследований Министерства финансов РА, кандидат экономики;

– 2011-2012 гг. – Сингапурский национальный университет, Высшая школа государственного управления имени Ли Куан Ю, магистр общественного управления (MPA).

А еще, уже находясь на должности заместителя министра экономики, в 2016 г., он прошел краткосрочное обучение на курсах по управлению авиацией международной ассоциации воздушного транспорта IATA, в престижном Центре профессионального развития Стэндфордского университета в США.

Сергей Аветисян

Очевидно, что его заранее готовили к работе на должности начальника ГУ ГА РА. Это радовало, и это было впервые в постсоветской истории гражданской авиации Армении.

Бросалось в глаза и то, что кто-то денег на его учебу не жалел. Но кто это был, государство ли? Если да, то и этот факт тоже радовал. А если нет?

Но больше всего смущало то, что вся предыдущая трудовая деятельность С. Аветисяна никакого отношения к авиации не имела:

- 2003-2009 гг. – Центральный банк РА, банковский контролер
- 2009-2014 гг. – руководитель аппарата Министерства культуры РА
- 2014-2016 гг. – заместитель Министра экономики РА.

Получалось, что с 2003 г по 2016 г, С. Аветисян был, попросту, участником некоего чиновничьего документооборота, т. е. обычным бюрократом.

Его бюрократическое миропонимание проявилось в принятом 26 июня 2017 г. базовом документе «Программа деятельности Правительства Республики Армения, гарантирующая стабильное развитие страны в период с 2017 по 2022 год».

Это нашло свое отражение в разделе 3.7 этой Программы «*ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ*», в котором нет ни слова о восстановлении ее кадрового потенциала и предстоящей кадровой политике.

В этой «Программе» нет ни слова и о предстоящей технической политике, в ее увязке с политикой на рынках авиаперевозок и планами развития маршрутной сети, основанной на потребностях населения, Армянской диаспоры, безопасности и экономики страны.

Зато, эта «Программа» позволяет чиновникам ГУ ГА РА до 2022 г. «успешно» заниматься бюрократической имитацией какой-то «полезной» деятельности во благо пресловутого «Открытого неба», погубившего нашу авиацию …

Как важно договариваться

Когда летом 2013 г решалась судьба «Армавиа», и одно бурное заседание нашей подкомиссии вместе с членами Центрального совета НАА сменялось другим, все мы искали возможности компромисса в «верхах», который бы позволил сохранить авиакомпанию.

Тогда люди, близкие к М. Багдасарову, сообщали, в том числе, публично в присутствии прессы, что он готов передать большую часть, или даже все свои акции «Армавиа» Правительству, или назначенному им другому юридическому лицу.

Такой ход представлялся нам наиболее разумным, так как он бы не только спас авиакомпанию, но и оздоровил бы ее коллектив, которому тоже предполагалось передать пакет акций, позволявший ему участвовать в важнейших вопросах жизнедеятельности авиакомпании.

Но тогда кто-то, с кем-то, договариваться не, и 600 работников «Армавиа» в одночасье оказались выброшенными на улицу..

Зато теперь, в мае 2017 г, наш Президент был вынужден искать понимания за рубежом. Ниже приводится материал от «Tert.am»:

«Президент Армении Серж Саргсян встретился с исполнительным директором компании «Qatar Airways»

http://www.tert.am/ru/19:15 • 15.05.17

Президент С. Саргсян и Акбар Аль Бакр

Президент Армении Серж Саргсян в рамках официального визита в Государство Катар сегодня встретился с исполнительным директором компании "Qatar Airways" Акбаром Аль Бакром. Об этом сообщает пресс-служба аппарата президента Армении.

Собеседники обсудили армяно-катарское сотрудничество в авиационной сфере и возможности его развития. В деле расширения двусторонней межгосударственной повестки Президент Саргсян подчеркнул существенную роль осуществляемых авиакомпанией "Qatar Airways" авиарейсов: "Qatar Airways" вошла на рынок армянских авиаперевозок с мая 2016 года, осуществляя регулярные воздушные перевозки по маршруту Доха-Ереван-Доха.

По мнению Президента, в том, что год от года растет число посещающих Армению туристов из стран Залива, в том числе из Катара, решающую роль имеет наличие прямых авиарейсов.

Отметив, что с 2013 года Армения проводит политику "Открытого неба", Президент Республики подчеркнул, что в сфере гражданской авиации и воздушного сообщения эта проводимая Арменией политика

предоставляет новые возможности как для армянских, так и для зарубежных авиакомпаний, обеспечивая равные для всех условия свободной конкуренции.

Серж Саргсян отметил, что Армения будет приветствовать катарские инвестиции и содействовать им в разных сферах экономики Армении, в том числе в авиационной отрасли.

Исполнительный директор компании "Qatar Airways" сообщил Президенту Сержу Саргсяну, что уже получил от Эмира Катара поручение развивать взаимодействие с Арменией в возглавляемой им отрасли и заверил, что сделает все, чтобы выполнить это поручение. Акбар Аль Бакр отметил, что авиакомпания видит потенциал развития сотрудничества и стремится развивать взаимовыгодные отношения.

Мысли вслух по этой встрече

Лучше бы Президент «Независимой» Армении, в свое время, в 2013 г. нашел общий язык с М. И. Багдасаровым, собственником авиакомпании «Армавиа». Тогда бы не пришлось унижаться до встречи, даже не с Генеральным, а лишь с Исполнительным директором авиакомпании.

И не были бы выброшенными на улицу, без работы, 600 собственных авиаторов «Армавиа» – граждан Армении.

А тем временем в ГУ ГА РА «кипит работа». В основном, бумажная.

Из публикаций в прессе.

Армения намерена обновить авиационные договоры с 9 странами

25 Октябрь, 2016

В декабре 2016 г Армения собирается принять участие в переговорной конференции ICAO (Международная организация гражданской авиации). Об этом заявил корреспонденту «Новости Армении» руководитель Главного управления гражданской авиации при Правительстве Армении Сергей Аветисян. Армения собирается обговорить авиационные соглашения с 9 странами.

«Мы уже были на ICAN в 2014 г и достигли соглашений примерно с десятком стран», – заявил Аветисян. Соглашения планируется заключать как с новыми странами, так и с действующими партнерами. «Старые соглашения, заключенные в 90-е, нужно приспособить к нынешним реалиям», – заявил Аветисян.

В парламенте рассматривается новое соглашение об авиационном сообщении с Объединенными Арабскими Эмиратами. Договор касается первых 4-х авиационных свобод (транзитных и прямых перелетов). Что касается 5-й свободы (коммерческих перелетов из страны-партнера

в третью страну), то она потребует отдельных переговоров, при желании сторон.

И еще.

«Ереван ждет от Европы ответа по соглашению об общем авиапространстве.

Армянская сторона ожидает ответа европейской стороны, и в ближайшее время соглашение будет ратифицировано

Сергей Аветисян

ЕРЕВАН, 26 декабря 2017, 13:06 — REGNUM

В 2017 году пассажиропоток через ереванский аэропорт «Звартноц» достигнет рекордных 2,5 млн пассажиров. Как сообщил сегодня на пресс-конференции начальник Главного управления гражданской авиации Армении Сергей Аветисян, по положению на 25 декабря эта цифра уже составила 2 млн 495,5 тыс. человек против 2 млн 117 тыс. за аналогичный период 2016 года.

Еще один немаловажный показатель — количество пропущенных через воздушное пространство Армении воздушных судов. Их количество в этом году превысило 53 тыс., что на 40% больше прошлогоднего показателя. Это означает прямое увеличение доходов государственного ЗАО «Армаэронавигация» и, соответственно, государственного бюджета страны.

Аветисян коснулся и замученного соглашения с ЕС об общем авиационном пространстве. Несмотря на то, что соглашение давно парафировано, его ратификация все время откладывается по инициативе Брюсселя.

Сергей Аветисян

«Армянская сторона ожидает ответа европейской стороны, и в ближайшее время соглашение будет ратифицировано. Оно позволит армянским и европейским авиаперевозчикам воспользоваться общим авиарынком. Это позитивно скажется на ценах и географии рейсов из Армении», — обнадежил Аветисян.

Спикер также анонсировал рейс Ашгабад-Ереван-Франкфурт и обратно, который прибудет в «Звартноц» 27 декабря и будет осуществляться раз в неделю. По словам Аветисяна, если рынок того потребует, «Туркменские авиалинии» увеличат частоту рейсов.

Аветисян в очередной раз отметил, что переговоров с российской стороной о создании в Армении нового перевозчика на базе «супреджетов» не ведется.

Отметим, что воздушное пространство Европы для Армении долгое время остается закрытым. Сроки по присоединению Армении к «Единому европейскому небу» переносились несколько раз. Брюссель обещал, что предоставит мандат в декабре 2015 года, но сделал это только 1 декабря 2016 года. Ереван неоднократно подчеркивал свою заинтересованность в скорейшем начале переговоров. Как заверял Ереван, переговоры не будут длительными, поскольку есть основной модельный формат сотрудничества со всеми странами.

Эксперты связывают переносы сроков по соглашению с туманными перспективами Армении в программе «Восточного партнерства», которые прояснились только в ноябре текущего года. 24 ноября стороны подписали Соглашение о всеобъемлющем и расширенном партнерстве между Республикой Армения и Европейским союзом и договор с Европейской общиной атомной энергии. Видимо, в скором времени будут новости и по поводу соглашения об авиапространстве».

А тем временем:

Армянская авиакомпания "Тарон Авиа" приостановила рейсы из Гюмри.

ЕРЕВАН, 26 декабря. /АРКА/. Армянская авиакомпания "Тарон Авиа» временно приостановила рейсы из гюмрийского аэропорта "Ширак", сказал на пресс-конференции начальник Главного управления гражданской авиации (ГУГА) Армении Сергей Аветисян.

"Это связано с низким спросом в зимний период, а точнее в январе и феврале. Решение принято по коммерческим соображениям, которые понятны. Подобная практика существует в каждой авиакомпании", – сказал он.

Вместе с этим Аветисян отметил, что, по сведениям управления, с весны авиакомпания намерена возобновить рейсы из Гюмри.

В то же время авиакомпания выполняет в обычном режиме рейсы из Еревана в Москву.

"Тарон-Авиа" – один из двух армянских авиаперевозчиков (наряду с авиакомпанией Armenia), совершающий полеты из гюмрийского аэропорта "Ширак". Авиакомпания с апреля начала регулярные и нерегулярные рейсы из Гюмри в крупнейшие города России: Москву (аэропорт Домодедово), Ростов-на-Дону, Самару и Краснодар. С 17-го ноября также осуществляются рейсы из Еревана в Москву (аэропорт Внуково).

«Тарон Авиа» была одной из двух последних авиакомпаний, работающих в Армении. Работающих вопреки политике уничтожения

собственной авиации, проводимой все последние годы армянскими президентами, руками С. Аветисяна и А. Мовсисяна.

Их и авиакомпаниями можно было называть с натяжкой: по 2-3 самолета в лизинге, по 4-5 летных экипажей и по несколько человек в администрациях и наземных работниках. Но все же…

Но все же, это никого в армянской власти не заботило. И почти вся деятельность С. Аветисяна, а с ним и ГУГА РА была направлена на привлечение в Армению иностранных авиаперевозчиков, то есть, по существу, на развитие чужой гражданской авиации.

Об этом в публикуемых материалах ниже.

«Открытие 12 новых авиарейсов положительно повлияло на работу аэропортов Армении, заявляет ГУГА.

ЕРЕВАН, 7 мая – Sputnik, Karen Yepremyan.

За последние два года 12 новых авиакомпаний вступили на армянский рынок, сообщает Главное управление гражданской авиации Армении.

<u>Пассажиропоток в аэропортах "Звартноц" и "Ширак" вырос – грузоперевозки сократились</u>

В частности, речь идет о компаниях Armenia Aircompany, Brussels Airways, Qatar Airways, Wataniya Airways, Germania Fluggesellschaft, Arkia Israeli Airlines, Cham Wings, Air Cairo, Turkmenistan Airlines, Red Wings, Nordwind Airlines, Pobeda.

Кроме того, на рынок также вернулись две авиакомпании — Belavia, Czech Airlines.

За этот же период открыто 12 новых рейсов из Еревана – в Лион, Брюссель, Доху, Кувейт, Берлин, Прагу, Тель-Авив, Дамаск, Шарм-эль-Шейх, Франкфурт и Астану.

<u>"От французов не будет отбоя" — Armenia запустила рейс из Еревана в Лион</u>

Вырос и общий пассажиропоток в аэропортах Армении. Если в 2016 году общий пассажиропоток в аэропортах Армении составил 2 117 961, то в 2017 году – 2 553 914.

В январе-апреле 2018 года количество пассажиров в двух аэропортах Армении составило 737 861 человек. Для сравнения, за те же месяцы прошлого года было зарегистрировано 668 589 человек.

Новые рейсы положительно повлияли на производственные показатели аэропортов Армении, говорится в сообщении. В частности, обнадеживают показатели аэропорта "Ширак" в Гюмри, который восстановил свою работу после длительного перерыва.

Армения запустит регулярные пассажирские рейсы на вертолетах

Для развития аэропорта и привлечения бюджетных авиакомпаний введена 50%-ая скидка на обслуживание аэронавигации, а метеорологические данные предоставляются бесплатно.

20 летчиков, работающих в иностранных авиакомпаниях, вернулись на родину и работают в авиакомпаниях, зарегистрированных в Армении. Создано 50 новых рабочих мест для бортпроводников, сообщает ГУГА.

Ведомство отмечает, что количество транзитных рейсов через воздушные пути Армении также резко увеличилось.

ГУГА пересмотрело действующее законодательство, сократило список необходимых документов и внедрило принцип "одного окна" для упрощения процесса выдачи разрешений авиакомпаниям.

***Акции протеста не спугнули: число пассажиров в аэропортах Армении стало больше**.*

А благодаря новой концепции "Воздушное пространство, свободное от воздушных путей", авиакомпании получат возможность пересекать воздушное пространство Армении с любой точки и осуществлять полет по свободно избранному маршруту.

Кроме того, парафировано соглашение о воздушных перевозках между Арменией и Евросоюзом, после его заключения произойдет либерализация рынка Армении для всех стран-членов ЕС. В Армении будут внедрены европейские стандарты, что обеспечит предсказуемую бизнес-среду для авиакомпаний.

Но о том, что в результате этой «деятельности» на начало июня 2018 г. во всей армянской гражданской авиации оставалось одна авиакомпания «Armenia», в которой работают 3 командира корабля и 4 вторых пилота самолетов Airbus A-320, С. Аветисян в СМИ не сообщал…

Зато СМИ сообщали, что в гражданской авиации Армении царит криминальная конкуренция.

Sputnik, 1 декабря 2017 г.

Председатель-основатель авиакомпании "Armenia" Тамаз Гаиашвили, комментируя тарифную политику лоукостера "Победа", отметил, что в Армении ведется криминальная конкуренция.

"Мы не боимся конкуренции, если она честная. В Армении, к сожалению, ведется криминальная конкуренция. "Победа" является специально созданным проектом "Аэрофлота", цель которого – убить любые другие авиакомпании", – сказал Гаиашвили.

Тамаз Гаиашвили

По его словам, после того, как "Победа" осуществит свою миссию, она в десять раз повысит стоимость билета.

Гаиашвили считает, что, в первую очередь, этот вопрос должно урегулировать правительство Армении, ведь авиация для страны, учитывая ее региональное положение, стратегически важное направление.

"Я инвестировал в этот бизнес около пяти миллионов долларов. Отмечу, что предыдущие авиакомпании еще работали в лучших условиях, чем мы. Но мы продолжим борьбу", — сказал Гаиашвили.

Он отметил, что следует учесть и тот факт, что "Звартноц" является самым дорогим аэропортом.

Основателями авиакомпании являются Ашот Торосян (51% акций), Тамаз Гаиашвили (24%) и Роберт Оганесян (25%). Армения оказалась без национального авиаперевозчика после банкротства компании "Армавиа" в 2013 году. После этого на авиарынок страны вышла компания Air Armenia, в октябре 2014 года оказавшаяся на грани банкротства и прекратившая авиарейсы.

Либерализация воздушного пространства Армении и ее последствия

Пять лет назад Армения потеряла своего единственного национального перевозчика и объявила о политике открытого неба. Что получила Армения и что потеряла в результате? На эти вопросы отвечает официальная статистика и заслуженный летчик СССР.

ЕРЕВАН, 15 фев — Sputnik, Нелли Даниелян. Армения без авиации не останется, заявил в беседе со Sputnik Армения президент НПО "Национальный авиационный союз", заслуженный летчик СССР Дмитрий Атбашьян.

Для воюющей страны, пережившей к тому же страшное землетрясение, остаться без национального перевозчика неприемлемо, уверен он.

Либерализация воздушного пространства привела к жесткой конкуренции, которую маленькие авиакомпании не выдерживают, отмечает Атбашьян, приводя пример "Тарон-Авиа".

"Как только авиакомпания "Тарон-Авиа" появилась в Гюмри, туда же пришла Победа". "Победа" осталась, а "Тарон Авиа" была вынуждена уйти. Сегодня она базируется в Дубае", — сказал Атбашьян, добавив, что проблема обусловлена также слишком высокими тарифами на наземное обслуживание воздушных судов в армянских аэропортах.

К примеру, в российских аэропортах местные авиакомпании обслуживаются по льготным тарифам.

"За ними стоит государство, позволяет им развиваться. А армянские авиаперевозчики никаких привилегий не имеют", — пояснил Атбашьян.

Спустя несколько лет после распада СССР, в 1996 году, в Армении была создана национальная авиакомпания "Армавиа". В 2013 году она была признана банкротом и прекратила свою деятельность. В том же году в Армению для разработки новой национальной стратегии авиаперевозок были приглашены специалисты всемирно известной консалтинговой компании McKinsey.

Правительство Армении 23 октября 2013 года утвердило "Программу обеспечения предоставления конкурентных и продолжительных услуг авиаперевозок в Армении", основанную на совместном исследовании компании "McKinsey & Company" и Фонда национальной конкурентоспособности Армении.

Политика открытого неба стала реальностью, и Армения, согласно первоначальной концепции, должна была пойти по пути либерализации, стимулируя экономический рост, создавая новые рабочие места, сделав пассажироперевозки более комфортными, цены — более доступными. По крайней мере, именно это на заседании правительства пообещал премьер-министр (на тот момент) Тигран Саркисян.

Власти ожидали, что либерализация воздушного пространства приведет к 20-25% росту пассажиропотока.

Согласно официальной статистике, рост авиаперевозок в Армении зафиксирован только в последние два года. Таким образом, годовой показатель пассажироперевозок в 2013 году составил 1 758 300, в 2014 году — 2 083 000, в 2015 году — 1 919 000, в 2016 году — 2 117 800, в 2017 году — 2 553 800 человек.

Объем грузовых авиаперевозок, по сравнению с показателями 2013 года, вырос почти в два раза. Официальная статистика говорит следующее: 10,4 тысяч тонн в 2013 году, 10,4 в 2014 году, 10,2 в 2015 году, 18,3

в 2016 году и 22,4 тыс. в 2017 году. Тем не менее, эти цифры еще далеки от "советских" показателей, уверяет Атбашьян.

"В советские времена вместе с иностранными компаниями мы перевозили 5,5 млн. человек в год, из которых 3,5 млн. — нашими собственными самолетами. Из Армении грузовыми самолетами перевозилось около 70 тысяч тонн фруктов", — сказал он.

Атбашьян также констатирует, что сегодня Армения — единственная из 193 государств-членов Международной организации гражданской авиации, у которой нет национальной авиакомпании.

Между тем, армянские пилоты быстро найдут свое место на других рынках, так как не только местные, но и иностранные специалисты очень ценят их мастерство и высокий уровень профессионализма, заключил Атбашьян.

РЕВОЛЮЦИЯ В АРМЕНИИ
И АВИАЦИЯ

Акции протестов в Армении

Упомянутые выше акции протестов начались в апреле 2018 г, после того, как ушедший по истечении своего конституционного срока правления, президент С. Саргсян снова оказался на высшем посту в стране, посту Премьер-министра. Как все поняли, специально в этих целях, им же и была инициирована новая Конституции страны, в которой Президенту отводились сугубо представительские и церемонильные функции.

Эти акции носили самый массовый, с последних дней советской власти в республике, характер.

Их основными требованиями были наведение порядка в экономике, кадровой политике и борьба с коррупцией.

Ереван, апрель 2018 г.

Практически все бывшие авиаторы Армении, в основном безработные, участвовали в этих акциях и, встречаясь со мной, выражали надежду, что со сменой руководства страны изменится и отношение к ее авиации. Главным виновником всех бед в Армении на митингах объявляли С. Саргсяна, «похоронившего» последнюю армянскую авиакомпанию «Армавиа».

В эти дни и я, в основном из любопытства, тоже ходил на Площадь Республики, послушать ораторов и публику, а также поговорить с авиаторами – их участниками.

Местные и международные СМИ детально и, в основном, объективно отображали события тех дней в Армении и, в итоге, назвали их «бархатной революцией».

Из сообщений СМИ в апреле – июне 2018 г.

«На волне народного протеста Серж Саргсян подал в отставку.

ЕРЕВАН, 23 апр — Sputnik. *Премьер-министр Армении Серж Саргсян ушел в отставку. Соответствующее решение было официально обнародовано в понедельник, на сайте правительства.*

Отставка главы правительства последовала после многодневных массовых акций протеста в Ереване и в других городах страны».

Президент Армении подписал указ о назначении Пашиняна премьер-министром

Никол Пашинян

8 мая 2018,

Президент Армении Армен Саркисян подписал указ о назначении оппозиционного лидера Никола Пашиняна премьер-министром. Он был избран главой правительства на заседании парламента 8 мая. За оппозиционера проголосовали 59 депутатов при необходимых 53. Российский лидер Владимир Путин поздравил Пашиняна с вступлением в должность, выразив надежду на дальнейшее укрепление союзнических отношений между Москвой и Ереваном.

Новый глава правительства, выступая на специальном заседании парламента, заявил, что будет придерживаться ранее обозначенной политической программы.

Сообщения в СМИ об освобождении с руководящих постов в государстве, задержаниях и арестах многих одиозных личностей, последовали с первых дней работы Н. Пашиняна на посту премьер-министра – главном руководящем посту в Армении.

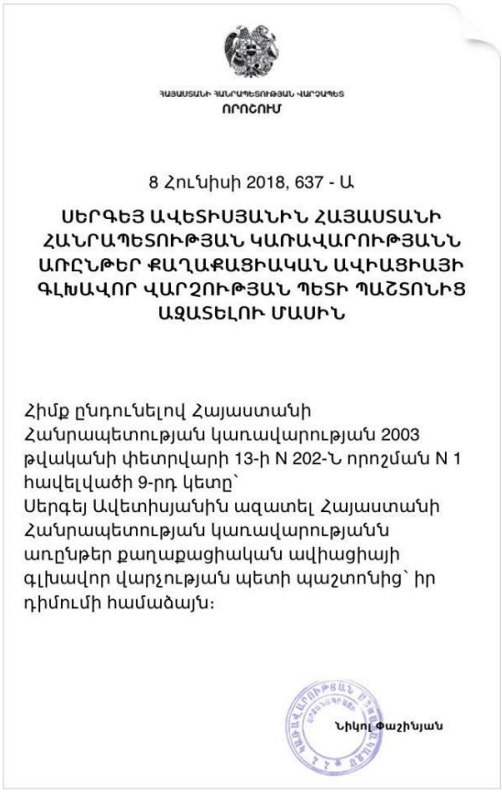
Эти сообщения вызывали одобрение тех, кто его поддерживал на недавних митингах, и настороженное неприятие вчерашнего, армянского «истеблишмента». С особым интересом все читали криминальные сообщения, касающиеся бывших президентов Армении и их окружения. В некоторых из них прямо говорилось о возможном привлечении их к уголовной ответственности.

Авиаторы Армении с нетерпением ждали, когда будет освобожден от занимаемой должности начальника Главного управления гражданской авиации С. Аветисян. Этого хотели они все, но с особым нетерпением ждали те из них, кто был вынужден уехать на заработки за рубеж.

По иронии судьбы, это сообщение последовало 8 июня 2018 г, в день, когда исполнилось 2-я годовщина его пребывания на этом посту.

«Премьер Армении уволил начальника управления гражданской авиации Сергея Аветисяна

8 июня 2018, 15:40 – NovostiNK



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՎԱՐՉԱՊԵՏ
ՈՐՈՇՈՒՄ

8 Հունիսի 2018, 637 - Ա

ՍԵՐԳԵՅ ԱՎԵՏԻՍՅԱՆԻՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆՆ ԱՌԸՆԹԵՐ ՔԱՂԱՔԱՑԻԱԿԱՆ ԱՎԻԱՑԻԱՅԻ ԳԼԽԱՎՈՐ ՎԱՐՉՈՒԹՅԱՆ ՊԵՏԻ ՊԱՇՏՈՆԻՑ ԱԶԱՏԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

Հիմք ընդունելով Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2003 թվականի փետրվարի 13-ի N 202-Ն որոշման N 1 հավելվածի 9-րդ կետը՝
Սերգեյ Ավետիսյանին ազատել Հայաստանի Հանրապետության կառավարությանն առընթեր քաղաքացիական ավիացիայի գլխավոր վարչության պետի պաշտոնից՝ իր դիմումի համաձայն։

Նիկոլ Փաշինյան

Начальник Главного управления гражданской авиации (ГУГА) при правительстве Армении Сергей Аветисян освобожден от занимаемой должности – по собственному заявлению. Об этом сообщается на сайте правительства РА.

Соответствующее решение премьер-министр Армении Никол Пашинян подписал сегодня, 8 июня.

Аветисян занимал должность начальника Главного управления гражданской авиации с 8 июня 2016 года».

Еще за несколько дней до ухода С. Аветисяна из ГУГА РА, среди авиаторов начались гадания о кандидатуре будущего начальника.

Некоторые из них, объединившись в «группы по интересам», занялись «проталкиванием» «своих» кандидатов. Образовалась такая группа и около меня, хотя я всячески старался всех убеждать, что мое время вышло: мне уже более 80 лет и ради меня никто не станет менять Закон о государственной службе Армении, ограничивающий предельный возраст чиновников.

Тогда они предлагали схемы с моим опосредованным участием в будущем нашей авиации…

Были и такие, кто участвовал в ее развале в общем и в развале «ААЛ» и «Армавиа», в частности, и кто сумел, в свое время, извлечь из этого выгоду.

Еще одно сенсационное сообщение.

***«АрмИнфо**.* Четверг, 14 Июня 2018 14:47

Наира Бадалян

Анна Чобанян – одна из наиболее вероятных кандидатов на должность начальника Главного управления гражданской авиации (ГУГА).

Об этом сообщили АрмИнфо источники в авиационном регуляторе.

Напомним, что 8 июня 2018 года премьер-министр Армении Никол Пашинян подписал приказ об отставке начальника Главного управления гражданской авиации (ГУГА) Армении Сергея Аветисяна. По иронии судьбы ровно два года назад он был назначен на эту должность решением тогдашнего премьер-министра Армении Овика Абрамяна. До этого Сергей Аветисян занимал должность замминистра экономики Армении, где курировал сферу авиации. Там же, на посту начальника управления гражданской авиации трудилась и Анна Чобанян. После назначения Аветисяна, она, вслед за шефом перебралась в ГУГА на должность начальника управления регулирования воздушных перевозок.

Между тем, еще с работы в Министерстве, Аветисян и Чобанян активно продвигали идею «открытого неба». Уже в ГУГА, отвечая на упреки по поводу политики несодействия местным авиаперевозчикам и «ноль» ограничений для иностранных авиакомпаний, она заявляла, что это предусмотрено политикой так называемого «открытого неба». «Ни одной авиакомпании, будь то местной, российской или европейской, в рамках политики «открытого неба», не предусматривается содействие со стороны государства», – заявляла Чобанян, добавив очень сомнительный тезис о том, что якобы «даже в европейских странах не осуществляется содействие такого рода, поскольку и там действует либеральный режим для всех авиакомпаний».

Анна Чобанян

Тем временем, в начале 2013г «Армавиа» обанкротилась в результате недобросовестной конкуренции и давления со стороны российских авиакомпаний. Армения осталась без национального авиаперевозчика. У созданной затем «Эйр Армения» также появились проблемы из-за российских компаний и их доминирующего положения на местном рынке.

В октябре 2013 года Правительство Армении утвердило «Программу обеспечения предоставления конкурентных и продолжительных услуг авиаперевозок в Армении», основанную на совместном исследовании компании «McKinsey & Company» и почившего в бозе Фонда национальной конкурентоспособности Армении. Согласно этой программе, политика «Открытого неба», якобы, окажет позитивное влияние на создание рабочих мест, рост объема пассажироперевозок и снижение тарифов на авиаперевозки: предполагается, что в условиях имеющихся ограничений наземных коммуникаций облегчение сообщения с внешним миром посредством авиаперевозок создает дополнительные стимулы для экономического роста Армении. Конкретнее, в результате политики «Открытого неба» и эф-

фективной реализации программы в сравнении с нынешней ситуацией за последующие 3-4 года ожидалось обеспечение прироста ВВП в размере 0,3-0,4 млрд долларов США, создание 18,000-23,000 новых рабочих мест, в основном в сферах авиасообщения и туризма, рост объема пассажироперевозок на 20- 25%, а также снижение цен на билеты в среднем на 10%. Ничего этого естественно не произошло. Своей национальной авиации у сжатой в блокадные тиски Армении так и не стало, и с учетом возможного подобного назначения, в ближайшем будущем не будет».

Это сообщение повергло в шок всех бывших и действующих авиаторов, вызвало сомнения в адекватности нового руководства Армении.

О судьбе «Звартноца» в новые времена

22 июня 2018 г., я в составе группы из 4-х человек, с Григором Азизяном – директором действующего проектного института, правопреемника «Армгоспоекта», Анаит Тарханян – дочерью одного из ведущих авторов проекта «Звартноца» Артура Тарханянна и ее мужем, известным юристом и оппозиционером Андриасом Гукасяном, побывали на приеме у нового председателя Госстроя Армении Авета Элояна.

Анаит Тарханян

Основной темой встречи была судьба аэровокзального комплекса (АВК) «Звартноц», страсти вокруг которого, все последние годы, то затихали, то вспыхивали с новой силой. И все это время, мы с Анаит Тарханян, дочерью Артура Тарханяна, одного их главных архитекторов АВК, боролись за его сохранение и использование по назначению.

Свое выступление я посвятил доказательствам высокой прочности и безопасности эксплуатации АВК. При этом я коснулся истории проектирования и строительства АВК, а также проверке его прочностных и сейсмических характеристик московскими специалистами, работавшими в свое время по Останкинской телебашне. Показал я и технологические и объемные резервы, заложенные в проект АВК, позволяющие, при минимальных издержках, его модернизацию под все требования к международному аэропорту,

Авет Элоян

в том числе, с обустройством зон таможенного и пограничного контроля.

Одновременно, я передавал А. Элояну соответствующие материалы, расчеты и документы и, в том числе, письменные обращения в различные государственные инстанции и СМИ от имени НАА и Подкомиссии по авиации Общественного Совета при Президенте Армении.

Не зная содержания будущего выступления А. Гукасяна, я затронул и наболевшую тему преступной концессии аэропортов Армении аргентинским предпринимателем Э. Эрнекяном и привел факты противоправного уничтожения им государственной собственности: здания нового учебного центра. жилых трех 12-этажных зданий на территории «Звартноца» и других объектов.

В заключение, я связал отсутствие в Армении Воздушного кодекса, в том числе, и с этим, противоправным, концессионным договором, правовым прикрытием которому и служит действующий с 2003 г «Закон об авиации».

В конце я предложил потребовать у Э. Эрнекяна восстановить и реставрировать всю государственную собственность, оказавшуюся в его распоряжении, и досрочно расторгнуть с ним концессионный договор.

Следом слово взял А. Гукасян. Его выступление оказалось неожиданно информативным и юридически обоснованным.

Имея на руках текст пресловутого Договора между Э. Эрнекяном и Правительством. о концессии наших аэропортов, он пункт за пунктом показывал, с одной стороны его неправомерность, с другой грубейшие нарушения Э. Эрнекяном его основных положений, а с третьей, ущерб и вред авиации, экономике и государственной собственности Армении от результатов его действия.

Поэтому требование А. Гукасяна о досрочном прекращении действия этого договора звучали особо обоснованно и убедительно.

Выступая следом за своим мужем, А. Тарханян рассказала о существующих альтернативных проектах реконструкции аэровокзального комплекса, назвала планы его сноса преступными и потребовала сноса «собранного на болтах и гайках» Э. Эрнекяном действующего аэровокзала.

Г. Азизян в своем заключительном выступлении подтвердил мои слова о прочностных и технологических характеристиках «Звартноца», возможностях его модернизации и готовности, возглавляемого им института предоставления соответствующей проектной документации. Он сообщил также о проведенном обследовании основных несущих конструкций здания и их нормальном состоянии.

Все наши выступления А. Элоян прослушал с безучастным видом, то ли от того, что ему все это было известно заранее, то ли было неинтересно, то ли непонятно…

Новое руководство Армении – первые знакомства

А. Элоян оказался первым представителем новых властей, с кем мне довелось встретиться.

Второй стала Србуи Казарян, молодая дама, советник Премьер-Министра Никола Пашиняна, нового руководителя Армении.

По ее приглашению, я направился к ней в тот же день, 22 июня 2018 г., сразу по окончании встречи у А. Элояна и провел в ее обществе более двух часов.

Србуи Казарян

Она заинтересованно расспрашивала меня о состоянии дел в нашей гражданской авиации и путях решения ее проблем. При этом я почувствовал, что она специально готовилась к встрече и просмотрела в интернете всю информацию по теме за последние пару лет, в том числе, мои публикации. В то же время, я прочувствовал, что ее знаний, по затронутым темам едва хватает лишь на то, чтобы задавать вопросы и поддерживать разговор.

Я ожидал, что она, как представитель руководства, скажет что-нибудь об их видении ситуации и путях исправления неприемлемого положения, в котором оказалась наша авиация и ее люди. Но все закончилось общими разговорами и согласием принять от меня письменные предложения и проекты.

Эти материалы я выслал ей на второй день, но они остались безответными. По телефону она объяснялась тем, что у нет никаких исполнительских функций, кроме информирования своего руководства.

Артур Аракелян

Спустя 10 дней, в понедельник, вечером, 2 июля 2018 г., мне неожиданно позвонил Артур Аракелян, помощник нового министра транспорта Армении.

Перепрыгивая с темы на тему, он задавал вопросы, на которые я едва успевал отвечать. Наш разговор носил бессистемный, хаотический характер. Однако на один из моих встречных вопросов, он выразил идею своего руководства создать при министерстве транспорта некий общественный совет с привлечением наиболее активных из тех, кто письменно обращался к Премьеру Н. Пашиняну. В этих целях я должен был в течение нескольких дней

представить состав этого Совета из 8 – 10 человек. И целью этого Совета должно было стать прекращение шумихи в СМИ и потока писем к Премьеру, то есть, как мне подумалось, успокоение общественности, или образно говоря, «выпускание пара», накопившегося среди авиаторов и в обществе после «революции» …

Вскоре я почувствовал, что мы оба потеряли интерес к нашему разговору, и мы расстались. А предложений по составу Совета я делать не стал.

Общая сходка армянских авиаторов

Она состоялась в воскресенье, 1 июля 2018 г. Ее организовал Абрамян Арут Рафаэлович – брат погибшего в Сомали ровно 10 лет назад штурмана Эрика.

На эту сходку прилетели наши бывшие летчики, около 130 человек, буквально со всех стран света. На могиле Эрика была организована памятная служба, которую провел священнослужитель. Потом день его памяти был продолжен в ресторане.

Неожиданно для себя, я оказался в центре внимания всей компании бывших коллег-сослуживцев. Практически со всеми мне довелось, в свое время, полетать, и все они напоминали мне и другим различные подробности этих полетов, в том числе и с интересными приключениями. В ресторане мне не давали сесть: тосты в мой адрес произносились почти непрерывно, а их нужно было выслушивать стоя. В итоге, все это, фактически, превратилось в день приятных воспоминаний, в том числе с участием Эрика. Все говорили о нем, как о живом, и благодарили за то, что он нас собрал.

За одним столом со мной в тот день оказались Ваган Вартанян, командир MD-95, прилетевший из Австралии и Григорий Мурадян, с B-777, из Москвы. В последующие дни мы с ними встретились еще несколько раз за кофе: они надеялись, что мне предложат пост начальника ГУ ГА РА, и я помогу им перебраться на Родину. В этих целях, как то, они привели с собой влиятельного в новой администрации человека, которому пытались доказать мою незаменимость, хоть я и, ссылаясь на свой возраст, всячески открещивался от подобных разговоров.

Артак Гароян

6 июля 2018 г. в 20.30 – встреча с Мардояном Артуром Карленовичем – из команды Н. Пашиняна. Встречу организовал один из самых активных моих «болельщиков», Артак Гароян. Когда-то А. Гароян работал в «Армянских авиалиниях» и в «Армавиа» авиаинженером, а теперь успешно занимается бизнесом и, по его словам, борется за авиацию чисто из патриотических побуждений.

Разговор с А. Мардояном растянулся на 3 часа.

Он заинтересованно вникал в различные аспекты становления, жизни и угасания отечественной гражданской авиации, спрашивал, возможна ли ее реставрация. В этом контексте, я несколько раз повторял, что должности в ГУГА РА меня не интересуют и я хочу лишь, в рамках уставных полномочий Национальной авиационной ассоциации (НАА), заниматься сборкой, сертификацией и техническим сопровождением самолетов «малой авиации», а также подготовкой и сертификацией для нее летного и технического персонала. Он пообещал мне доложить о наших предложениях Н. Пашиняну и передать ему на подпись проект соответствующего Постановления Правительства.

Согласно договоренности, на другой день я выслал А. Мардояну этот проект и сопутствующие документы, в том числе Устав НАА.

10 июля 2018 г. появились первые сообщения о реорганизации ГУГА РА в Комитет гражданской авиации и назначении на пост его Председателя Татевик Ревазян.

Комитет гражданской авиации Армении возглавила Татевик Ревазян

17:55 10/07/2018 **Армения**

Татевик Ревазян

Премьер-министр Армении Никол Пашинян сегодня, 10 июля, подписал решение о назначении нового начальника Комитета гражданской авиации РА.

В частности, в решении отмечается: «Руководствуясь ч.6 ст.7 закона РА “Об органах системы государственного управления” назначить Татевик Ревазян на должность начальника Комитета гражданской авиации».

Решением премьер-министра Армении Никола Пашиняна от 10 июля Татевик Ревазян назначена председателем Государственного комитета гражданской авиации Армении. Об этом Новости Армении –NEWS.am сообщили в пресс-службе Правительства Армении.

Главное управление гражданской авиации (ГУГА) после конституционных изменений переименовано в комитет.

Ревазян получила образование в Стокгольмской школе экономики и Копенгагенской бизнес-школе. Трудилась в частном секторе.

Сергей Аветисян, который был прежним главой ГУГА, уволен 8 июня этого года.

Реакция общественности на назначение Т. Ревазян.

Nana Saribekyan *Ура! Ура! Ура!!!*

Arman Vanesqehyan *Да что же такое???? Прокляли армянскую авиацию, что ли??? Это даже не эксперимент, который нельзя проводить над страной, находящейся в блокаде...((((Это убийство труда...(((((((((((Да что же вы, в самом деле???(((*

Наталья Погосян *Дмитрий Александрович, я преклоняюсь перед Вашим опытом и всегда с удовольствием читаю Ваши публикации. Назначение Татевик, честно говоря, у меня просто выбило землю из под ног. Просто подумала, а почему не взяли кого-то из европейского кулинарного техникума?? Сейчас насколько возросли требования к авиационной безопасности, необходимо иметь соответствующий background, а не опыт работы в частном секторе, регулярные и систематические тренинги и upgrades. Просто если задача похоронить и закопать глубоко авиацию, то в данном случае это самое правильное назначение.*

Zoya Mikalyan *Очень жаль, что не прислушались к словам такого опытного специалиста, как уважаемый многими Дмитрий Александрович! Постепенно разочаровывает новое правительство !!!*

Ararat Nazaretyan *Милые девушки, если вы хотите негатива..., то в принципе можно говорить как вы делаете, это делать бесконечно. Нынешняя авиация не Советская плановая экономика. Это серьезный международный бизнес. Поэтому ваши знания я чувствую очень далеки от реалий. И думаю, что господину Атбашяну не очень нужна ваша лесть, тем более комментарии и советы*

Arman Hakobyan *когда закончатся эксперименты над нашей авиацией, как долго можно это терпеть-кому она так сильно мешает?*

Alexandr Kravchenko *Помнится, при Шагене, в управлении работала резвая бляндинка, которая по специальности была ... гинекологом. Она активно работала с местными уродами от власти и с иносранцами, грабившими армянскую авиацию. Особенно она проявила свои гинекологические познания при переоборудовании и пере-покраске наших Ил-86 и Ту-154 в Париже, оформляя втридорога, совместно с голландским "помощником" Деккером, липовые наряды на работы, расписываясь за их "повтор" в качестве "главного инженера" управления. Так что, всем нам надо быть благодарными за то, что назначили не практолога или уролога!*

Svetlana Tonoyan *Решение недоучки*

David Sargsyan *Уважаемые друзья и коллеги. О чем мы переживаем? Об авиации? Какой? Которой давно уже нет и уверен, что больше не будет. Мы потеряли авиацию, когда сожрали Армянские авиалинии Все что было после этого, это было такси сервис «Ромашка». Мы что забыли Шахена, забыли Еритяна, забыли Мовсесяна? Все кина не будет, электричество кончилось!*

Svetlana Tonoyan *Дмитрий Александрович, ваше мнение?*

Dmitri Atbashyan *Стараниями наших 3-х воров-президентов, от гражданской авиации Армении осталось около 4-х вторых пилота и 3 командира корабля. Чтобы такой "авиацией" управлять, достаточно и половины (по возрасту) Татевик Ревазян! А дальше – поживем-увидим, имеются ли планы развития авиации в Армении, или нет. Если да – значит не зря наш народ поддержал Никола Пашиняна!*

И так далее…

А вот одна из наиболее заметных публикаций, на эту тему, агентства «Спутник».

«Интриганы и шантажисты: кому преградила дорогу новый глава гражданской авиации Армении»

Сферу авиации в Армении впервые возглавила женщина. Накануне ее представил аппарату Комитета гражданской авиации вице-премьер Армении Тигран Авинян. Как относятся к этому назначению эксперты, пытался выяснить Sputnik Армения.

ЕРЕВАН, 12 июля 2018 г — Sputnik. *Сферу гражданской авиации Армении, в которой накопилось немало проблем, возглавила молодая женщина, специалист в сфере менеджмента Татевик Ревазян.*

Это назначение укладывается в логику кадровой политики премьер-министра Армении Никола Пашиняна, который стремится привлечь к управлению государством молодых и перспективных специалистов. Однако сфера гражданской авиации – довольно сложная и специфичная, поэтому возникает естественный вопрос, справится ли молодой менеджер, да еще и женщина с возложенными на нее обязанностями. Тем более, что авиацию принято считать сугубо мужским делом.

Ранее, 10 июля, 30-летняя Татевик Ревазян была назначена на должность руководителя Комитета гражданской авиации решением премьер-министра Армении Никола Пашиняна. Ревазян получила образование в Стокгольмской школе экономики и Копенгагенской бизнес-школе. Для самой Ревазян это назначение стало полной неожиданностью, о чем она написала на своей странице в Facebook.

…Как это назначение скажется на развитии авиации страны, Sputnik Армения поинтересовался у экспертов.

«Главное, чтобы Татевик Ревазян была честной, принципиальной, патриотично настроенной, чтобы у нее было желание развивать отечественную гражданскую авиацию», — сказал в эфире радио Sputnik Армения известный эксперт, авиатор Дмитрий Атбашьян.

Он отметил ее навыки в сфере менеджмента, однако добавил, что комитет – это не просто бизнес-контора.

И еще…

Кто сможет «поставить на ноги» армянскую авиацию – отвечает Дмитрий Атбашьян

«Это – место, где куется стратегия нашей авиации, где должен сидеть человек или группа людей, которые разбираются и в кадровой политике, и в технических вопросах», – подчеркнул он.

Эксперт добавил, что в кадровой политике руководитель должен отличить перспективного грамотного специалиста, летчика, инженера или специалиста службы движения.

"Кроме самолетов, есть еще и воздушное пространство. Нужно знать, какие там действуют международные правила, что такое, в конце концов, «открытое небо». Потому что многим нравится это понятие, но что под этим прячется, люди не понимают. А это «открытое небо» в свое время привело к полному уничтожению нашего перевозчика», – считает авиатор.

По его мнению, в этой сфере нужен коллегиальный орган управления, где у Ревазян будет право первой подписи.

«Очень важно, что премьер-министр лично ей доверяет. А я пока доверяю нашему премьер-министру», – сказал Атбашьян.

Тот факт, что Ревазян – не специалист в сфере авиации, Атбашьяна не смущает.

«Представим себе, что там оказался специалист, пилот первого класса или классный инженер, но взяточник, коррупционер и вор. Тогда было бы гораздо хуже», — считает эксперт.

По его мнению, главное для руководителя этой сферы – честность, все остальное приложится.

«Я знаю, какие люди рвались на это место – это откровенные интриганы, воры и шантажисты. Там были варианты не просто плохие, а опасные, несмотря на то, что это были специалисты», — сказал Атбашьян.

Экс-руководитель Главного управления гражданской авиации (ГУГА) Армении, (опять, в надежде на плохую память о его прошлых «подвигах на этом посту, вынырнул из прошлого!), Шаген Петросян также поприветствовал тот факт, что подобную ответственную работу доверяют молодым кадрам.

Как признался Петросян, ему было примерно столько же, когда его, математика по образованию, назначили на должность руководителя гражданской авиации в Армении, однако это не помешало ему достичь определенных успехов в работе.

«Директором таксопарка необязательно должен быть таксист», — сказал Петросян.

Руководитель Комитета гражданской авиации – это, в конце концов, политический пост, здесь нужны политические решения.

«Думаю, что эти решения должен принимать человек, который не связан и не зависит от кланов авиаторов», – убежден экс-глава ГУГА…

…Кроме того, эксперт считает первоочередной задачей комитета создание национальной авиакомпании: тогда и новые рабочие места откроются, и армянские летчики вернутся, и сфера будет развиваться.

Заседание Центрального Совета НАА

Оно состоялось 24 июля 2018 г и растянулось более, чем на 3 часа.

Более часа мы обсуждали выдвижение кандидатом в мэрию г. Еревана, от НАА, архитектора Анаит Тарханян, дочери Артура Тарханяна и еще 4-х кандидатов из числа членов Центрального Совета (ЦС). Анаит выступила со своей программой, вызвавшей интерес всех присутствующих.

Обсудили текущие проблемы по двум проектам, связанным с развитием у нас «малой авиации», и другие вопросы. Довыбрали в состав ЦС 2-х кандидатов, реально занимающихся развитием базы сборки и обслуживания легких самолетов в Арзни.

Я доложил о контактах по этой теме с руководством Архангельского аэропорта.

Решили, что в предстоящем собрании авиаторов, которое организовывает Министр транспорта Армении, примут участие 4 члена нашего ЦС. Но сам я решил в нем не участвовать.

Собрание авиаторов у Министра транспорта Армении

24 июля 2018 г., через месяц после нашего первого знакомства, мне снова позвонил Артур Аракелян, помощник нового министра транспорта Армении Ашота Акобяна и долго уговаривал принять участие в «круглом столе», назначенном на 27 июля, с участием большинства, если не всех «писателей» в адрес премьер-министра, которых собрало министерство транспорта.

Я так же долго отказывался, даже несмотря на то, что буду удостоен чести «сидеть рядом с министром». Но нескольким членам Центрального совета НАА, поучаствовать в этом «круглом столе», порекомендовал.

27 июля это собрание состоялось.

В нем приняли участие 4 члена Центрального совета, во главе с председателем Исполкома НАА Аршаком Багдасаряном.

По его словам, собрание прошло бурно. Многие выступавшие противоречили друг другу, а новоназначенная на пост председателя Комитета по ГА Т. Ревазян, сидевшая рядом с министром, в очередной раз показала свою полную некомпетентность. В своем выступлении она вновь пообещала увеличить в Армении общий объем авиаперевозок. Однако на вопрос А. Багдасаряна, за счет чего она собирается это сделать, Т. Ревазян стушевалась и не нашла, что ответить…

Впрочем, не блистал авиационной эрудицией и сам Министр А. Акобян, юрист по образованию. Вся его трудовая деятельность, с 1998 г по 2017 г, прошла в следственных органах, где он дослужился до званий Полковника юстиции и Полковника запаса.

У Министра, Ашота Акобяна: рядом, Т. Ревазян, Срб. Казарян - третья справа, 27.07.2018 г.

Присутствовавшая на собрании, советник Премьер-министра, Србуи Казарян, с кем я встречался более месяца тому назад, 22 июня, коротко рассказала о нашей встрече и выразила сожаление по поводу моего отказа участвовать в этом собрании.

Главным результатом собрания было определенное снижение накала недовольства присутствующих, получивших возможность высказаться и почувствовавших, что с ними считаются и, даже, обещают каким-то образом поправить положение. Но каким – осталось за рамками этого собрания. Еще собравшимся было обещано создать некий постоянно действующий на общественных началах и с неопределенными полномочиями Совет по гражданской авиации. Как мне показалось, идея такого Совета, в извращенном виде, была взята из моих предложений по выводу нашей гражданской авиации из кризиса.

Некоторые из присутствовавших тут же принялись записываться в его будущий состав...

Однако удовлетворения участникам собрания и общественности это собрание не принесло. Многие поняли и то, что будущий Совет создается лишь для всеобщего успокоения на постоянной основе, и периодического «выпускания пара». А реальной реанимацией нашей гражданской авиации, как видно, власти заниматься не собираются. Возможно – пока.

Революция в Армении и термодинамика

Когда-то я увлекался политологией и термодинамикой.

Начинал я с термодинамики, поскольку близкой мне аэродинамикой, как наукой, входящей в круг моих будущих профессиональных знаний, я начал увлекаться еще со школьной скамьи, одновременно с решением посвятить себя авиации.

Но потом, начав заниматься обществоведческими науками, я вдруг обнаружил в них параллели с термодинамикой, как наукой о законах поведения большого числа частиц газа в зависимости от его объема, давления, температуры и других внутренних и внешних факторов, воздействующих на этот газ. К числу внутренних факторов относится и химический состав газа, степень его активности и склонности вступать в химические реакции с другими газами, создавая с ними более сложные соединения.

Как и в человеческой общности, в определенном объеме газа, далее цитирую из учебника:

… «*Все процессы, протекающие в реальном времени, как правило, неравновесны. Допущение о существовании равновесных систем основано на том, что любая система, выведенная из состояния равновесия и предоставленная при постоянных параметрах окружающей среды самой себе, через некоторое время вновь придет в равновесное состояние. Такое самопроизвольное (без внешнего воздействия) возвращение системы в состояние равновесия называется* ***релаксацией****, а промежуток времени, в течение которого реальная система возвращается в состояние равновесия, называется* ***временем релаксации***».

«Бархатная» революция в Армении

Как известно, о степени равновесия, стабильности общества судят по соотношению доходов между 10% самого богатого слоя населения с 10% самых бедных. Считается, что критичным, здесь, является число 17: если богатые богаче бедных в 17 раз, в этом обществе возможна революция.

Еще известно из учебников, что основными процессами в термодинамике являются изохорный, изобарный, изотермический, политропный

и адиабатный, при котором система не обменивается энергией с окружающей средой.

Очевидно, необходимая для революции в обществе 17-ти кратная разбалансировка в благосостоянии между богатыми и бедными, справедлива именно для адиабатного характера его равновесного состояния. Но армянское общество по тысячам, если не миллионам каналов, обменивается энергией, то бишь финансовыми и материальными ресурсами, с диаспорой в России, США, Франции и других странах мира. И для создания в Армении революционной ситуации нужны были гораздо более значимые величины дисбаланса между богатыми и бедными, чем число 17.

По моим прикидкам, поскольку официальной статистики здесь нет, эта разбалансировка достигла у нас 30-35-кратных величин.

Именно поэтому, наша революция так запоздала и именно поэтому в нашем обществе накопилось столько ненависти к прежнему правящему сословию, или, как сейчас модно говорить, к нашему прежнему «истеблишменту».

И теперь, просто отнять у него наворованное и вернуть это государству, большинству людей, как это видно из публикаций в социальных сетях и непосредственного общения, будет недостаточно.

И именно поэтому, упомянутое выше, ***время релаксации*** в Армении может растянуться на несколько лет и проходить более болезненно, чем в соседней Грузии и других местах.

****

05.08.18 – встреча с Цатуряном Леонидом Николаевичем, при посредничестве Анатолия Бабаяна, зятя Григория Е. Вартаняна

06.08.18 – годовщина смерти Г. Вартаняна – продолжение переговоров с Л. Н. Цатуряном, посещение бывшего приборостроительного завода в Джрвеже, выбор помещений – 2 цеха – для организации сборки легких самолетов

****

СОДЕРЖАНИЕ

АВИАЦИЯ И Я. ИСТОРИЯ ЛЮБВИ ……3
МОИ УНИВЕРСИТЕТЫ……12
МОЙ МАГАДАН……34
МОЯ ЧУКОТКА С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА……60
АВИАЦИЯ В АРМЕНИИ 1911 – 1971 гг. ……188
АРМЕНИЯ.АВИАЦИЯ ПОСЛЕ 1971 г. ……211
«ЗВАРТНОЦ» И «ЭРЕБУНИ»……297
АЭРОПОРТЫ МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ……309
ДРУЗЬЯ – КОЛЛЕГИ ……327
АРМЕНИЯ. АВИАЦИЯ ПОСЛЕ 1971 г. ПРОДОЛЖЕНИЕ……343
ИЛ-86 В АРМЕНИИ……366
«ПЕРЕСТРОЙКА»……390
КОМАНДИР КОРАБЛЯ ИЛ-86……419
РАЗВАЛ СССР И РАЗВАЛ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ……434
СНОВА НА СТАРОМ – НОВОМ ПОСТУ……446
АРЕСТ……460
ПОСЛЕ 1993 г. ……479
ГУ ГА РА ПОСЛЕ СМЕНЫ РУКОВОДСТВА. АВГУСТ 2016 г. ……543
РЕВОЛЮЦИЯ В АРМЕНИИ И АВИАЦИЯ……555

Подписано в печать 23.10.2021 г. Формат 60х84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура Cambria. Усл. п.л. 35,75.

ООО «ДГТУ-Принт»
Адрес полиграфического предприятия:
344010, г. Ростов-на-Дону, пл. Гагарина, 1.