

**Владимир ПОТЕМКИН**  
*Записки шеф-пилота*  
**ДВУХ ПРЕЗИДЕНТОВ**



Владимир Потемкин

ЗАПИСКИ  
ШЕФ - ПИЛОТА  
ДВУХ ПРЕЗИДЕНТОВ

# СОДЕРЖАНИЕ

Крылатая судьба . . . . .	3
От автора . . . . .	5
МОЕ БОСОНОГООЕ ДЕТСТВО . . . . .	6
ВЫБОР . . . . .	10
НА ПЕРЕПУТЬЕ . . . . .	12
ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ . . . . .	15
Чемодан зарплаты . . . . .	15
Биография «полярки» . . . . .	17
Люди высоких широт . . . . .	21
Два сапога - не пара . . . . .	24
«Дэ...Володя» . . . . .	27
Полярные наставники . . . . .	30
Закон есть закон . . . . .	33
То взлет, то посадка . . . . .	34
Ледовая разведка . . . . .	35
Как это делалась . . . . .	36
Пресловутый квартирный вопрос . . . . .	42
Предложение Марка Шевелева . . . . .	43
<b>АНТАРКТИДА</b> . . . . .	45
Типично русское открытие . . . . .	45
Упрямый Купри . . . . .	47
Континент, где все не так . . . . .	49
Вдоль ледяного берега . . . . .	51
На «Восток» . . . . .	53
Пингвины . . . . .	57
На «нервной почве» . . . . .	58
Виктор Перов - летчик века . . . . .	61
Встреча с американцами . . . . .	63
В упряжке штурман . . . . .	66
Возвращение . . . . .	68
Как я не стал Героем Соцтруда . . . . .	70
<b>ТЯЖЕЛА ТЫ ЛЕТНАЯ СЛУЖБА</b> . . . . .	72
Защита диплома . . . . .	72
В министерстве гражданской авиации . . . . .	74
Проба пера . . . . .	77
Врио . . . . .	78

«Тропою грома» . . . . .	80
Человеческий фактор. . . . .	82
Покой нам только снился. . . . .	88
В небе только девушки. . . . .	91
Министр Бугаев. . . . .	93
В учебном центре «Бритиш Эрвейз». . . . .	97
Доклад на коллегии. . . . .	100
Подарок судьбы. . . . .	102
Первые шаги в ЦУМВС. . . . .	104
ЦУМВС - это элита. . . . .	107
Берлинское соглашение. . . . .	ПО
Премия Совета министров. . . . .	113
Идите к людям, и вы узнаете, что делать. . . . .	114
Николай Константинович Полуянчик и другие. . . . .	117
Встреча под «рюмкой». . . . .	124
Катастрофа близ Мапуту. . . . .	126
Возвышение УЛС. . . . .	134
A310 - шаг к новым технологиям. . . . .	138
От высокого профессионализма - к высокой профессиональной культуре. . . . .	146
Как подняли пенсии. . . . .	155
Генеральный директор ЦУМВС. . . . .	158
Ангар. . . . .	161
Ширпотребовский вещизм. . . . .	163
<b>КОМАНДИР ОТРЯДА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ. . . . .</b>	<b>165</b>
Авария на набережной. . . . .	165
Неожиданное предложение. . . . .	166
Прохожу проверки. . . . .	168
Немного истории. . . . .	171
Один в поле не воин. . . . .	173
Первый полет с Горбачевым. . . . .	174
Мои обязанности. . . . .	176
Утечка информации. . . . .	179
Между двух президентов. . . . .	181
Горячий август 1991-го. . . . .	183
Экономика - хлеб наш насущный. . . . .	188
На борту с первым президентом России. . . . .	197
<b>КИТАЙ. . . . .</b>	<b>204</b>
<b>МОЯ КРЕПОСТЬ. . . . .</b>	<b>216</b>
Почти напоследок (вместо эпилога). . . . .	220



## Крылатая судьба

Есть люди дела, которым будто на роду написано судьбою: быть там, где трудно. К их числу принадлежит заслуженный пилот СССР Владимир Яковлевич Потемкин. На своем рабочем веку его не раз «бросали» на прорыв, чтобы в отчаянную минуту выправить положение. Ему приходилось разгребать «авгиевы конюшни», отстаивать свою позицию, не сгибаясь ни перед какими авторитетами. Это мог делать только уверенный в себе, волевой и независимый человек.

Послужной список Потемкина говорит сам за себя: пилот полярной авиации, командир сводного авиационного отряда в Антарктиде, начальник летной службы Министерства гражданской авиации, генеральный директор Центрального управления международных воздушных сообщений (ЦУМВС), командир правительственного 235-го авиационного отряда, генеральный представитель Аэрофлота в Китае, первый заместитель генерального директора Аэрофлота...

Долгое время Владимир Яковлевич трудился в святой святых гражданской авиации — в летной службе. Свой огромный летный опыт, а это 13 000 часов налета в экстремальных условиях Арктики и Антарктики, он переплавил в наставления по безопасности полетов, которые служили настольной книгой для командно-летного состава.

Владимир Потемкин добился повышения статуса летной службы: ее преобразования из управления (УЛС) в главное управление (ГлавУЛС). Он сформировал высокопрофессиональный коллектив, который стал идейным и практическим штабом обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации.

Сегодня можно говорить о методической школе Потемкина по обеспечению безопасности полетов. Им были разработаны требования по отбору летного состава в ЦУМВС, реализация которых повысила качество летного персонала, создала предпосылки для их профессионального роста.

По инициативе Владимира Потемкина в Ульяновском методическом центре были разработаны истории по безопасности полетов для каждого типа самолетов, находящихся в то время в эксплуатации. Эти своего рода самолетные «истории болезни» готовили к действиям в чрезвычайных ситуациях. Они были незаме-

нимы при переучивании летного состава на другие типы самолетов и позволили избежать многих авиационных происшествий.

Владимир Яковлевич был настойчивым сторонником и пропагандистом новых методов обучения, свободных от формализма, механического запоминания огромного объема бесполезных для непосредственной работы сведений в ущерб конкретной профессиональной подготовке и неоправданно растягивающих срок обучения. Его изречение «Тренажеры, тренажеры и только тренажеры» стало полностью оправдавшей себя классикой. И не его вина, что их внедрение шло с большим отставанием из-за слабой тренажерной базы в стране.

Потемкин работал не только в самых холодных точках планеты. Ему довелось быть и в самой «горячей» в то время точке — Афганистане. За разработку и внедрение в практику полетов схемы захода на посадку в очень сложном по рельефу Кабульском аэропорту с учетом возможного обстрела зенитными ракетами ему вручен афганский орден Дружбы.

Как умелый руководитель Владимир Яковлевич проявил себя и в отдельном авиационном отряде. За короткий период работы в новых экономических условиях он сумел развить материально-техническую базу предприятия, расширил сеть коммерческих полетов и значительно укрепил финансовое положение отряда.

В кризисные 90-е годы, когда исчез как единая структура большой Аэрофлот, когда уже не было полноценного штаба отрасли — Министерства гражданской авиации, многое из наработок прошлых лет, в том числе «потемкинских» по обеспечению безопасности полетов, стало забываться. «Записки шепилота двух президентов» Владимира Яковлевича Потемкина напоминают нам о том, что новое — это подзабытое старое.

Я рад, что авиационная книжная вселенная пополнилась интересным изданием. Богатая событиями жизнь Владимира Яковлевича Потемкина не только интересна сама по себе, но и послужит для многих вдохновляющим примером. Уверен, что гражданские авиаторы, хорошо знающие Владимира Яковлевича, прочитав его воспоминания, добрым словом вспомнят своих коллег тех времен, воздадут им должное за их самоотверженный труд.

Борис Панюков,  
министр гражданской авиации  
СССР в 1990-1991 гг.

## От автора

С годами время бежит все быстрее. Прожита жизнь, другой не будет. Судьба не обошла меня стороной событиями. Иногда я сам толкал судьбу на поворот, иногда за меня это делали другие. Обидно, конечно, что заключительные аккорды рабочей жизни пришлись на время перемен. Древнее китайское проклятие звучит так: «Чтоб вам жить в эпоху перемен». Но времена не выбирают, в них живут и умирают. Я убедился на своем собственном опыте: на переломе истории нельзя стоять на перепутье и ждать — нужна воля к действию, строительству и созидательной работе. Этот принцип помог и мне, и делу, которое мне поручали.

О том, чтобы написать книгу я и не помышлял до самого последнего времени. Пишущая братия, которая стала интересоваться моей персоной после экспедиции в Антарктиду, не раз советовала мне взяться за перо. Но я относился к таким советам как к плохонькой шутке. В 33 года еще вся жизнь впереди.

Сегодня, когда мне уже за 60, такого уже ощущения нет. И всякий раз при очередной встрече с журналистами, а событий в моей жизни за три десятилетия прибавилось, я нет-нет, да и получал от них совет взяться за книгу.

Но главным поводом оказалось настояние генерального директора Аэрофлота Валерия Окулова: «Владимир Яковлевич, к 80-летию Аэрофлота департамент по связям с общественностью запланировал издание ряда книг. Ваша книга была бы как нельзя кстати. Чем нужно, поможем». И напоследок он добавил комплимент: «Вы — легенда Аэрофлота». Против такого аргумента я не мог устоять и решился. Что из этого вышло, судить вам, моим читателям, моим коллегам.

Я благодарен Валерию Михайловичу Окулову за то, что он подвигнул меня на этот труд. Частичка истории Аэрофлота останется в книжной летописи в моем изложении.

Я искренне признателен всем, кто помогал мне в подготовке книги, особенно Валерию Родикову, Павлу Драговозу, Василию Дегтеву.



# МОЕ БОСОНОГОЕ ДЕТСТВО

Родом я из захолустной русской деревеньки Софьино Мичуринского района Тамбовской области, где не было ни электричества, ни радио. Одним словом — глухомань. Первый раз увидел паровоз, когда мне было десять лет.

Грунтовка через поле, связывающая деревню с райцентром, находившимся в девяти километрах, была проходимая только в сухое лето и зимой на санях. Весной, осенью и в дождливые летние дни жирный чернозем раскисал, и дорога превращалась в непролазное месиво.

По нынешним мертвым для села временам деревенька была большой — домов пятьдесят — шестьдесят. Все деревянные, без фундамента. Слава Богу, война наши места обошла. В деревне было только три фамилии: Потемкины, Лаушкины и Поповы, причем последние приходились нам родней.

В Софьино не было ни магазина, ни клуба, зато была начальная школа с одной комнатой для занятий, где стояло два ряда парт. Все четыре класса вела одна учительница. В первую смену занимались первый и третий классы, во вторую — второй и четвертый. Технология занятий была проста: учительница давала задание первоклашкам, и пока те пыхтели над ним, занималась с третьим классом. Потом наоборот. Также и во вторую смену.

Учительница жила здесь же, в школе, где у нее была маленькая комнатка. Когда наступали холода, она сама протопливала школу, но иногда в классе температура опускалась настолько, что сидели за партами в пальто, в шапках, в варежках.

Когда мы, двенадцать деревенских пацанов, окончили четыре класса, то стали ходить в семилетнюю школу в деревню Степанищево, что в пяти километрах от нас. Бывало, осенью пойдем все в школу. Кругом грязь. Все промокнем. Половину пути пройдем и возвращаемся. Иногда трое самых настойчивых добредут до школы. Учительница как увидит, так в слезы. Жалко ей было нас. Во вторую смену отпускала пораньше. В темень дорогу не разберешь. Из двенадцати ребят остались двое: я и мой двоюродный брат Алексей. И то потому, что у нас в Степанищеве жила родня, и мы у нее строились. Остальные бросили учиться. Потом всех судьба

разметала по свету. В восьмой же, девятый и десятый класс надо было ходить далеко, в другой райцентр — Хоботово. Туда вообще никто не ходил. Так что получить среднее образование у нас было проблемой.



*Мои родители- Яков Васильевич  
и Анна Петровна*

Детство в ту послевоенную пору у всех ребят в деревне было одинаковым — трудовым. Помогали взрослым по дому, саду, огороду. Сады у нас были роскошные, мичуринские. Яблок вдоль, только девать некуда, сгнивали. Потом поступила команда: сады вырубить, землю под ними распахать. Стали сажать подсолнухи. Они росли хорошо, сбыт был в райцентре был маслобойный заводик. Нас,

школьников, «гоняли» срывать подсолнухи. Потом Хрущев увлекся кукурузой, но меня в деревне тогда уже не было...

Отец мой, Яков Васильевич, задержался с войны, вернулся в 1947-м живым и здоровым. Дошел до Праги. Воевал в артобеспечении. В 47-м ему исполнилось 30 лет. Уговорили стать председателем колхоза. Работа тяжелая, мученическая. Никого не заставишь ничего делать. Приходилось ходить по избам, стучать в окна, звать на работу.

Мать, Анна Петровна, — моложе отца на год, колхозница, как и все в деревне.

Я был старшим ребенком в семье. Двое моих братьев умерли в младенчестве, я их не помню. А потом пошли девчонки — три сестры.

Хозяйство было натуральное. Денег не было. Одни трудодни. Хлеб пекли сами, но иногда за ним и за самым необходимым ходили в магазин в ближайший совхоз, километрах в пяти. Водки не было, зато был самогон из сахарной свеклы. Воровства не было, двери в дом не закрывали.

Спасались сельчане огородами. Картошка своя, капуста своя, огурцы свои, помидоры свои. Особенно удавалась клубника. Снимали по три урожая в год. Мать возила ее за 360 километров в Москву продавать. Я ей помогал донести клубнику до станции. Дорога неблизкая — девять километров. Колхозную лошадь отец, чтобы пальцем на нас не показывали, не давал. Из Москвы мать привозила селедочку, большие батоны хлеба. Они стоили, помню, два рубля восемьдесят копеек. Мать оставляла нам два батона, а остальные продавала соседям по три рубля. Продавала и селедочку, но уже с рублевой наценкой. Такой вот был бизнес. Этим и жили. Еще много было смородины. Ее мать тоже возила в Москву.

Был и у ребят свой зимний бизнес. С дровами у нас в деревне проблем не было. Лес рядом. А в соседней деревне за семь километров леса не было совсем. Зимой, как выпадет снег, наша ребячья ватага с санками шла в лес по дрова. По узкой, едва намеченной одной-двумя прошедшими до нас лошадьми тропке мы, впрягшись, тащили свои санки, груженные чурбаками, за семь километров. В эту же деревню ходили в церковь наши старушки. Там же был и базар, где мы «толкали» дрова. На здешнем безлесье они шли хорошо.

Деньги нужны были в основном на одежду да на обувь. С ними было туго. Когда надо было идти в магазин, мать выдавала мне ботинки. Идешь в магазин босиком, к магазину подходишь, надеваешь ботинки. Вышел из магазина — снимаешь ботинки и идешь обратно босиком. На обратном пути слопалешь буханку хлеба, а четыре домой принесешь. Так день и прошел. Но в основном пекли свой хлеб.

Выручало сельчан приусадебное хозяйство. Почти все держали коров, кабанчиков, кое у кого были овечки и обязательно — куры. От парного молока ребята росли здоровыми. Зимой спасало сало.

В лесу были грибы, их собирали, солили. Была и охота — в основном на птиц.

Вспоминая свое детство, понимаю, что здоровую жизненную закваску заложило во мне воспитание трудом: с утра воды и дров натаскать, коровник вычистить, а дальше в школу. А потом я еще и нянкой был сестренкам. Качаешь люльку. Жвачку хлебную малышке делаешь. Гулять некогда было.

Кино раз или два летом показывали, когда проехать можно было. Привозили киноаппарат, устанавливали в школьном коридоре, вешали экран. Никаких тебе стульев. Садись на пол и смотри. Бесплатно всех запускали. Основные зрители — пацаны, бабки, старики. Из репертуара запомнился «Чапаев».

Не помню, в каком году, километрах в пяти от деревни прошла автотрасса на Сталинград. Тогда уже в деревне появились велосипеды. Я на велосипеде отвозил матери ягоды. Она ими торговала на трассе.

Не так давно побывал в тех местах. Все так же: на шоссе стоят старушки и старики, но уже из других деревень. Моя деревенька совсем обезлюдела. В ней два старичка и моя двоюродная тетка. Ничего не изменилось. То же бездорожье. Только людей не осталось. А ведь раньше основной прирост населения давала деревня. Да каких людей: крепких, упорных, талантливых. Как атланты держат небо, так и они держали страну на своих руках.

В 1953 году семья перебралась в поселок Михнево Ступинского района в 70 километрах от Москвы. Там я пошел в шестой класс.

Помог отцу перебраться в Михнево его товарищ. Он был в колхозе агрономом. Потом смог осесть в Михнево и перетащил отца с семьей. Тогда это было сложно. Отца поначалу не отпускали из председателей, паспортов тогда еще не было.

Отец устроился работать старшим приемосдатчиком на михневскую нефтебазу. Там дали служебную площадь — половину дома, в которой была кухня и большая комната. В 1957 году, когда я поступил в Балашовское училище военно-транспортной авиации, отец стал строить дом. Дали ему участок 9 соток. Когда меня уволили по сокращению из армии в 1960-м, я успел застать завершающую фазу строительства и помог отцу и руками, и деньгами. Дом и сейчас стоит, подгнил немного. Две мои оставшиеся в живых сестры используют его летом как дачу. Я их часто навещаю. На машине часа полтора ходу.

## В Ы Б О Р

Школу я окончил не блестяще. Троек в аттестате было больше, чем четверок и пятерок. У меня оставался год до призыва в армию. К моему решению поступать в 1-й московский городской авиаклуб не только родные, но и друзья отнеслись скептически. Но у меня в мозг, словно заноза, вошла мысль: буду летчиком. Как она туда пролезла, не могу вспомнить. Наверное, это влияние книжки о Валерии Чкалове, которую я прочел не то в седьмом, не то в восьмом классе. Эта заноза остро дала о себе знать, когда я, будучи в Москве, наткнулся на объявление о приеме в аэроклуб

курсантов.

Отец отговаривал, советовал идти в ПТУ учиться на токаря или слесаря. Пугал: не поступишь, там нужны хорошее здоровье и отличные оценки. Да и хватит на шее у родителей сидеть, пора специальность получать, деньги зарабатывать. Мать же молча поддержала меня. Давала по пять рублей в день. Мне этого хватало и на электричку, и на обед.

Учебная часть и штаб аэроклуба располагались недалеко от Савеловского вокзала. Было тяжело

ведь ТОЛЬКО В ОДИН КОНЕЦ



*Аэроклуб: перед полетом*

ехал два с половиной часа. А в мае нас вывезли в летние лагерь под Пушкино. Там, на аэродроме, теорию подкрепляли практикой. Запахло летчицким. Выдали нам комбинезоны с пилотками, удостоверения, книги по летному делу. Бывало, едешь в электричке, листаешь книгу, а там пилотажные схемы. Сидящие рядом смотрят с уважением.

Первый полет запомнился на всю жизнь. Моим первым инструктором была Анна Ивановна Шмелькова — женщина солидная, осанистая. Наш Як-18 разбежался по земле, потом оторвался. Анна Ивановна говорит: «Ну, держи ручку-то». Держу, коряво, конечно. Набрали высоту. Я — все внимание на приборы, на капот двигателя. А она вдруг спрашивает: «Где аэродром-то? Покажи». Увидел самое большое поле и говорю: «Вот». Она рассмеялась в ответ: «Эх ты, козявка, — это ее любимое выражение. — Да вон он, смотри, вот самолеты, вот ваши палатки».

Душа моя, конечно, в полете пела, но понял: здесь надо соображать, работать головой.

Об Анне Ивановне Шмельковой в городском авиаклубе ходили легенды. Она, полагали (и не без оснований), могла научить летать последнего оболтуса при одном условии: если он сам того хотел. В небе Анна Ивановна чувствовала себя куда более комфортно, чем в своей квартире. Она жила заботами аэроклуба, пестуя каждого своего ученика. Не случайно многие выпускники 1-го городского аэроклуба, ставшие впоследствии прославленными асами, именно Анну Ивановну считают своей крестной матерью.

Все выпускные экзамены сдал на «отлично». А перед самым призывом в армию приехали в аэроклуб «покупатели» из военных училищ. Стали агитировать. Все, конечно, мечтали стать летчиками-истребителями. Форма красивая, особенно у морских летчиков. Но инструктор посоветовал:

— Иди в военно-транспортную авиацию. Дольше летать будешь и всегда можно в Аэрофлот уйти.

Оказывается, он заранее отобрал меня для представителей Балашовского военного авиационного училища летчиков.

Я послушался инструктора: поступил в Балашовское училище.

## НА ПЕРЕПУТЬЕ

Долгое время мне снился один и тот же сон. Учебный аэродром Балашовского военно-авиационного училища летчиков. Перед линейкой закамуфлированных самолетов я застыл на стойке «смирно» в строю молоденьких лейтенантов. Золотом сверкают новенькие с хрустом погоны, на фуражках с голубым околышем — долгожданная летная кокарда. Лейтенанты колесом выпячивают грудь и жадно вслушиваются в каждое слово начальника училища. А тот хорошо поставленным «командирским» голосом поздравляет вчерашних курсантов с производством в офицеры и зачитывает приказ министра обороны об... увольнении всего выпуска в запас. Слова приказа гулким эхом отдаются в барабанных перепонках и тут же заставляют потускнеть заветные лейтенантские звездочки...

Кто из мальчишек послевоенной поры не мечтал заявиться в родную школу не в линялой вельветовой куртке, в которых, как в униформе, ходили все старшекласники, а в парадном офицерском мундире со всеми положенными регалиями. Это нынешние юнцы грезят иномарками, тугими кошельками «зелененьких» да «хипповыми» девочками, а мы, чье возмужание пришлось на стык 50-60-х годов, были совсем другими. Для нас золото погон было куда заманчивее золота теперешних дорогих побрякушек.

Я тоже мечтал показаться в своем подмосковном Михневе в красивой офицерской форме военно-воздушных сил. Не раз представлял, как окинет меня придирчивым взглядом



*В Балашовском училище: урок тактики*

фронтовик-отец и, довольный безукоризненной выправкой сына, по-мужски грубовато обнимет меня. Как украдкой смахнет навернувшуюся слезу мать и спрячет рано поседевшую голову на широкой груди своего первенца. И ВОТ



ЫШ иШ

# ~~Ш~~Я- балагиовцы. 20лет спустя <sup>от</sup> отчаяния, но поделать ничего не могли.

Мытарства начались под конец учебы. Трижды нас, курсантов, строили на плацу: Иванов — в левую шеренгу, Петров — в правую. Из какой шеренги «вылетишь» из армейского строя, не знаешь, стоишь, дрожишь как щенок перед бульдозером... Но я круглый отличник был, все эти три «зачистки» пережил.

А в мае 1960 года нас выкинули из армии всем скопом, всем курсом, не разбираясь. Обидно было от государственной жестокости, даже не передать как. Я уже летал на Ли-2 и Ил-14, а взяли и хребет сломали на взлете.

Правда, наобещали нам, что всех с радостью примут на работу в территориальных управлениях гражданской авиации. Как же! Начал обивать пороги в Москве. Главное управление гражданского воздушного флота СССР и Управление полярной авиации находились на одной улице — Разина. Ходили по ней из конца в конец списанные из армии лейтенанты толпами: летчики-истребители, бомбардировщики, такие же, как я, транспортники. На работу из вояк брали немногих, в основном по «волосатой» руке. Мне, крестьянскому сыну, рассчитывать было не на кого. А жить-то надо.

С подавленным настроением приехал я в родное Михнево. Отец по-прежнему вкалывал за гроши на местной нефтебазе, а мать еле-еле держала на своих хрупких плечах немудреное домашнее хозяйство. Парадный офицерский китель пришлось спрятать в самом дальнем углу скрипучего родительского шифоньера.

Устроился в Михнево на кроватную фабрику. Уголки гнул, сетки панцирные делал. Хоть волком вой от безнадеги.

вместо этих захватывающих дух минут — весь выпуск в запас.

Сколько судьба сломал тот хрущевский «миллион двести тысяч». Даже бывалые офицеры рыдали навзрыд



Подумал, съезжу в Москву в последний раз — на удачу. Приехал. Отшили безоговорочно еще один раз. Помню, стою на лестнице у окошка, слезы в глазах. Мимо генерал авиационный проходит.

— Чего грустишь, лейтенант?

Рассказал.

— Что закончил?

— Балашовское, — говорю. — С красным дипломом.

Генерал берет меня за руку и ведет к кадровику, из кабинета которого меня только что выгнали.

— Что же ты... — здесь он по-русски, по-простому выразился, — лейтенантов-отличников почему зря гноишь?

— Никак нет, — докладывает ему, вытянувшись по струнке, эта зажавшаяся кадровая сволочь, — лейтенант Потемкин взят у нас на заметку.

— Ты не на заметку его бери, а на работу, — продолжает бужевать генерал-авиатор. — И чтобы он свое место в небе Родины нашел сегодня! Понял?!

Вышел генерал, дверью хлопнув, а кадровик вокруг меня, как вокруг родного, суесться начал. Сразу два места для меня нашлось в полярной авиации — на выбор. Хоть в 247-й отряд иди, хоть в 248-й. А я, наивный, и знать не знал, в какой идти. Наобум выбрал 247-й. Это оказалось Шереметьево. К слову, 248-й отряд базировался на Колыме, хотя тогда я бы к черту на рога поехал, лишь бы летать.

Только уходя, я догадался спросить, кто такой генерал, который мне помог найти работу. Это оказался заместитель начальника Управления полярной авиации Николай Иванович Цыбин — бывший шеф-пилот Хрущева. В свое время он командовал авиационной дивизией особого назначения, которая выполняла рейсы с правительственными делегациями.

Ну не мистика ли, думаю я сейчас, что впоследствии я сам стал шеф-пилотом у президентов Горбачева и Ельцина?

Домой летел как на крыльях. Думал о генерале, моем спасителе. Ведь мог запросто пройти мимо, и тогда... А он оказался настоящим генералом. Сейчас мне уже кажется, что другое было тогда начальство.

# ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ

## Чемодан зарплаты

29 августа 1960 года я был принят на работу вторым пилотом корабля Ил-14 полярной авиации. Меня направили в учебно-тренировочный отряд, который базировался в Захарово (Тушино). Там был небольшой аэродромчик полярной авиации. Этот этап был необходим, чтобы получить свидетельство пилота гражданской авиации, которого у меня не было. После окончания училища никому из нас летного свидетельства не выдали. За пару месяцев меня поднатаскали и выдали свидетельство пилота гражданской авиации IV класса.

Первый мой рейс состоялся в ночь под новый 1961 год. Маршрут, по тем понятиям, длиннющий: Москва—Череповец—Архангельск—Амдерма—Диксон—Хатанга—Тикси—Чокурдах—Черский—Шмидт—Певек. Кругом сплошная ночь. Мать с отцом за голову схватились, а я был на седьмом небе от счастья...

Одной из обязанностей второго пилота был контроль за загрузкой и выгрузкой почты. Пользуясь моей неопытностью, грузчики навалили мешки с письмами и посылками как придется и тут же «слиняли» отмечать Новый год. Командир экипажа Петр Савин с ходу обнаружил непорядок. «С этой братией нужно держать ухо востро», — проворчал он. Правда, ругать меня не стал. Но мешочков в тот день я натаскался. Командир-



*С возвращением*



*На свадьбе сестры*

екая сдержанность лучше любого разноса врезалась в память на всю жизнь. Более того, в дальнейшем она стала и моей служебной заповедью.

До сих пор наизусть помню все промежуточные посадки. Сам полет занял пять суток, из которых 42 часа непосредственно в воздухе. И пошло. В месяц выполняли два полета, больше нельзя, чтобы не превысить санитарную норму налета.

Мои родители удивлялись: как это сын летает всего 10 дней в месяц, а остальные 20 — на земле прохлаждается. А что было, когда я принес домой первую зарплату!..

Дело было так. Подхожу к кассе, и мне дают столько пачек денег, что я сразу понимаю — в руках их унести невозможно физически. Говорю кассирше, что вернусь за получкой через полчаса, и бегом в промтоварный магазин. Купил чемодан — по размеру, как нынешние «дипломаты», только в два раза шире — и обратно к кассе.

Не влезло!!!

Пришлось еще и по карманам распахивать.

Дома отец не поверил, что такие громадные деньжищи можно заработать честно.

- Скажи, — говорит, — сынок, честно, уж не убил ли ты кого?

Пришлось показать книжку кандидата в члены партии, где были проставлены членские взносы.

Только тогда у бати отлегло от сердца.

## Биография «полярки»

В августе 1914 года мир узнал имя первого арктического летчика. Им оказался Я.И. Нагурский, российский пилот, совершивший на самолете «Морис Фарман» несколько разведывательных полетов в поисках пропавшей экспедиции Георгия Седова. Уже в 1924 году, несмотря на трудности, которые еще переживала страна после гражданской войны и разрухи, в Арктике начались регулярные полеты. Их зачинателем стал Б.Г. Чухновский. На гидросамолете Ю-20 он летал над Новой Землей, Баренцевым и Карским морями, обеспечивая работу Северной гидрографической экспедиции. В 1925 году Чухновский и О.А. Кальвица совершили первый арктический перелет по маршруту Ленинград—Петрозаводск—Архангельск—Новая Земля для разведки ледовой обстановки и исследования берегов Новой Земли. Постепенно наши самые первые полярные летчики становились асами полярного неба.

Полеты М.С. Бабушкина и Б.Г. Чухновского в 1928 году в районе Шпицбергена на поиск экипажа потерпевшего катастрофу дирижабля «Италия» вошли в историю освоения Арктики. В сложнейших условиях экипаж Чухновского нашел в ледовой пустыне группу Финна Мальгрена из состава экспедиции Умберто Нобиле и сообщил ее координаты на ледокол «Красин», который снял ее с льдины, а затем и остальных воз-



*Вперерыве между северами. Рыбалка на Рыбинском водохранилище*

духоплавателей, оставшихся в Красной палатке. «Бог их спас руками безбожников», — эта фраза Папы Римского попала во все газеты мира.

В 1929 году полетами Б.Г. Чухновского, А.Д. Алексеева, И.К. Иванова начато регулярное авиационное обслуживание ежегодных карских экспедиций. С 1932 самолеты обеспечивали передвижение судов через Берингов пролив в устье реки Колымы. С помощью авиации велось освоение Северного морского пути. От эпизодических рейсов ледовой разведки экипажи самолетов перешли к непосредственной проводке караванов судов.

Тогда не существовало специальных инструкций по полетам, самолеты не были приспособлены для работы в жестких высокоширотных условиях. Впрочем, вы по фильмам помните такую картинку: смешной силуэт аэроплана-этажерки с деревянным пропеллером, фанерный фюзеляж. И авиатор, сидящий в полуоткрытой кабине. Эти кабины не отапливались, поэтому температура в них держалась такая как, как и за бортом: от минус двадцати до минус пятидесяти.

В середине 20-х годов Борис Чухновский и Отто Кальвица летали из Ленинграда на Новую Землю на самолетах с мотором мощностью чуть выше, чем у старой «Волги» ГАЗ-21. Мало-мощные двигатели, несовершенное навигационное оборудование самолета, теснота, отсутствие телефонной связи между членами экипажей (пилоты обменивались во время полетов записочками) — вот в таких условиях приходилось работать и накапливать опыт первым советским полярным летчикам.

Начало 30-х годов ознаменовалось развитием авиации. Новые самолеты открыли новые горизонты в освоении Севера. Для централизации работ по освоению Северного морского пути 17 декабря 1932 года было создано Главное управление Северного морского пути (Главсерморпуть) при Совнарком СССР, в составе которого в феврале 1933 года организовано Управление воздушной службы во главе с Марком Ивановичем Шевелевым, на следующий год преобразованное в Управление полярной авиации, или, как мы ее назвали, «поляркой».

На полярную авиацию возлагались задачи по ледовой разведке и проводке кораблей, по авиационному обслуживанию научно-исследовательских экспедиций, изучавших природные ресурсы северных морей и Северного Ледовитого океана. В 30-е годы для организации регулярных полетов по ли-

ниям Тюмень—Салехард, Красноярск—Дудинка—Диксон, Якутск—Тикси были созданы Енисейская и Ленская авиагруппы. Экипажи полярной авиации, базировавшиеся вдоль побережья полярных морей по линии Архангельск—Амдерма—Диксон—Хатанга—Тикси—Чокурдах—Черский—Мыс Шмидта, осваивали новые районы Арктики.

В феврале 1934 года раздавлен льдами и затонул в Чукотском море ледокол «Челюскин». Беспрецедентную дотоле операцию по спасению 104 человек, высадившихся на льдину, выполнили наши полярные летчики М.В. Водопьянов, И.В. Доронин, Н.П. Каманин, С.А. Леваневский, А.В. Ляпидевский, В.С. Молоков, М.Г. Слепнев. Они и стали первыми в нашей стране Героями Советского Союза.

В 1978 году по поручению министра гражданской авиации Б.П. Бугаева я поздравлял Анатолия Васильевича Ляпидевского, кавалера Золотой звезды Героя Советского Союза под № 1, с 70-летним юбилеем. С глубоким волнением пожал руку легендарному полярнику, а за «рюмкой чая» поведал ему и о своей причастности к Арктике и Антарктике. Я увидел, как при упоминании о Севере молодо блеснули глаза ветерана, видно, он вспомнил свою арктическую эпопею.

В 1936 году В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков и А.В. Беляков на одномоторном самолете АНТ-25 совершили беспосадочный перелет по маршруту Москва—Земля Франца-Иосифа—Северная Земля—бухта Тикси—Петропавловск-Камчатский—остров Удд в Охотское море. В 1937 году этот же экипаж выполнил перелет из Москвы через Северный полюс в США. Аналогичный перелет в том же году совершили М.М. Громов, А.Б. Юмашев и С.А. Данилин, установившие мировой рекорд дальности беспосадочного полета.

В мае 1937 года впервые в истории освоения Арктики М.В. Водопьянов совершил посадку на Северном полюсе. Начала работу научная станция под руководством И.Д. Папанина. Участники ее высадки полярные авиаторы М.И. Шевелев, А.Д. Алексеев, И.П. Мазурук, И.Т. Спирин стали Героями Советского Союза.

В 1941 году экипаж четырехмоторного самолета «СССР-Н-169» (командир И.И. Черевичный, второй пилот М.Н. Каминский, штурман В.И. Аккуратов) доставил группу полярников-исследователей в район полюса относительной недоступ-

ности. Так было положено начало арктических исследований с помощью «летающих лабораторий».

В годы Великой Отечественной войны полярная авиация работала на Победу. Участвовала в боевых операциях, выполняла специальные задачи, проводила ледовую разведку Северного морского пути, доставляла грузы в Арктику, летала по секретной трассе АЛСИБ: Красноярск—Аляска. Трасса была сложной: минимальная связь, непредсказуемая погода. Только на нашей территории разбилось 45 самолетов и погибли 115 летчиков. За годы войны по ней перегнали свыше 8000 самолетов для фронта. По этому воздушному мосту везли также военные грузы, медикаменты...

В 1946 году, когда страна только начинала залечивать глубокие, нанесенные войной раны, с полетов высокоширотных воздушных экспедиций «Север» возобновилось комплексное изучение Центральной Арктики. Воздушные экспедиции на специально оборудованных «летающих лабораториях» с посадкой на дрейфующий лед стали основным средством исследования труднодоступных районов Северного Ледовитого океана. В 1954 году в Арктике впервые были использованы вертолеты (Ми-4). В 1959 году с помощью Полярной авиации впервые в мировой практике в арктическом бассейне были установлены дрейфующие автоматические радиометеорологические станции, которые в последующие годы систематически обновлялись. В конце 50-х — начале 60-х годов на дрейфующие льды стали совершать посадки четырехмоторные самолеты Ан-12.

Я намеренно привел справочный материал по истории арктической авиации. В трудные для страны годы государство находило деньги для исследования и развития северных территорий. Сегодня горе-реформаторы говорят, что осваивать Север нерентабельно. В свое время также думали про Аляску. Такие мысли приходят, как говорил Михаил Булгаков, от разрухи в головах. Могущество России будет приращать Северами. Я в этом уверен.

Будут летать над Арктикой новые отечественные самолеты и вертолеты, надежные, экономичные, оснащенные современным пилотажно-навигационным и радиосвязным оборудованием, хорошо приспособленные к эксплуатации в полярных условиях.

## Люди высоких широт

Я благодарен судьбе, что она подарила мне возможность не только познакомиться, но и плечом к плечу поработать с известными кумирами полярной авиации. Ими были легендарные полярники М.И. Шевелев, Герой Советского Союза, генерал авиации, начальник полярного управления П.П. Москаленко, заместитель по летной службе, заслуженный пилот СССР (его называли маршалом Арктики), В.И. Аккуратов, главный штурман, заслуженный штурман СССР, автор многих публикаций по правилам навигации в высоких широтах Арктики и Антарктиды, командир отряда Я.Я. Дмитриев, который дочерна загорел под долгим полярным солнцем на дрейфующих льдинах Северного Ледовитого океана. Каждое открытие дрейфующих станций оставило на его лице отметины в виде многочисленных морщинок.

А какие командиры воздушных судов работали в полярной авиации! Это выдающиеся летчики Н.И.Вахонин, В.В. Мальков, В.С. Шкарупин, И.Н. Степанов, Герой Советского Союза В.А. Борисов (в Великую Отечественную войну в числе первых бомбил Берлин), И.П. Мазурук, В.А. Цуцаев, А.А. Руднев, К.Ф. Михайленко, штурманы Б.С.Бродкин, П.П. Дуюн, В. Падалко. Этот список можно продолжить, но ряд фамилий время стерло из моей памяти, а никаких дневников и записей я не вел. Север вел беспощадный отбор и оставлял самых достойных, самых благородных, сильных духом. О каждом из них можно написать захватывающую книгу. Они летали в суровом, непредсказуемом, опасном, но по-своему красивом и величественном озаряемом сполохами полярного сияния северном небе. Оно не прощало ошибок, заставляло с величайшей ответственностью относиться к своей летной профессии. Именно поэтому Север стал кузницей кадров для всей гражданской авиации.

Я благодарен им и за уроки летного мастерства, и за уроки жизни. Полярная авиация сформировала меня как летчика и как человека. Север заставил меня, начинающего пилота, сразу же повзрослеть, принудил действовать самостоятельно в самых неожиданных ситуациях.



Начинал я с полетов вдоль побережья, потом пошли полеты на ледовую разведку, задания по высадке научных экспедиций на дрейфующие станции «Северный полюс» (СП). С каждым полетом прибавлялись мастерство, опыт, уверенность в собственных силах.

В те годы работать в полярной авиации было почетно. Самые сложные виды работ в Арктике выполнялись только подразделениями полярников. Также престижной считалась работа в службах наземного обеспечения в заполярных аэропортах. Попасть туда по договору было не так-то просто, но те, кому повезло, навсегда «заболевали» Арктикой и очень-очень неохотно с ней расставались. Чтобы оттянуть момент прощания, они неоднократно продлевали договоры: по два, три и более раз.

Многие бывшие известные начальники заполярных аэропортов И.П. Паршин, Ю.А. Филимонов, Б.Г. Ковченков, Н. Кузнецов, Ю. Баранов стали впоследствии крупными руководителями. К примеру, В.Г. Шелковников, бывший диспетчер аэропорта Косистый, а затем руководитель полетов аэропорта Хатанга впоследствии возглавил УВД МГА. Сегодня он президент Международного фонда авиационной безопасности.

Но самой почитаемой категорией полярников были летчики. О каждом из них знали буквально все: фамилию, имя, отчество, возраст, по какому минимуму погоды летает. Одна деталь из нашей жизни: повара были готовы заранее исполнить любой заказ, который экипаж передаст с борта самолета. И это понятно: именно летчики в конечном счете выполняли ту работу, ради которой и была создана полярная авиация.

Мы, выпускники Балашовского военно-авиационного училища, уволенные почти сразу же после его окончания, через пять-семь лет работы на Севере могли считать себя заправскими полярным летчиками. Нам доверяли самостоятельные полеты. Проводили ледовую разведку в акватории Ледовитого океана, садились на дрейфующие льдины.

После расформирования Полярного управления в 1970 году многие бывшие «балашовцы» влились в состав ЦУМВС и, успешно освоив новые типы воздушных судов,

стали летать на международных трассах. Среди них — В.В. Андрианов (он вырос до начальника инспекции по безопасности полетов ЦУМВС), А.В. Загребельный, Е.А. Русаков, В.П. Михайлов, В.А. Глазунов, Н.Г. Мордовкин (он стал заместителем командира летного отряда Ил-62), А.В. Капранов (начальник отдела УЛС МГА), П.Н. Плотников, Ю.А. Шукин (заместитель командира летного отряда Ил-62). Всех их роднит любовь к своей крылатой профессии, высокий профессионализм, самоотверженность в работе.

Показательно, что когда готовили первые полеты самолетов Ил-18 и Ан-12 в Антарктиду, их экипажи формировали из летчиков-полярников. Так непререкаем был их авторитет как мастеров полета над миром «белого безмолвия», где нет ориентиров, где мгновенно налетевший снежный заряд может непроницаемой пеленой накрыть стекла кабины, и тогда пришлось лететь вслепую. Среди тех, кто впервые вел самолеты к Южному полюсу, командиры кораблей Ил-18 А.С. Поляков и Ан-12 Б.С. Осипов удостоены звания Героя Социалистического Труда.

Хотя Арктика требовала серьезного к себе отношения, но без веселых курьезов не обходилось. Об одном из летчиков-полярников — командире корабля Николае Ивановиче В. я хочу рассказать подробнее из-за казусов, с ним случавшихся. (Фамилию я опускаю, но полярники догадуются, о ком идет речь.).

## Два сапога — не пара

Это был летчик-самородок, о котором в полярной авиации ходили легенды. Он был небольшого роста, и из-за своих вечно замасленных рук его прозвали машинистом. В свободное от полетов время он всегда что-то вытачивал в мастерских и тащил эту свою продукцию к себе в Опалиху. В поселке жило много полярников, и у него там был свой дом.

Рассказывают, что даже в Антарктиде он вытачивал железные наконечники для ограды, а коллеги подложили в мешок, куда он их складывал, две секции отопительной батареи. И что вы думаете: Николай Иванович приволок все это из Антарктиды в подмосковную Опалиху. Потом уже, вернувшись в отряд, он еще долгое время прислушивался к разговорам коллег в курилке, не проговорится ли кто-нибудь. Но шутник благоразумно молчал, ибо знал, чем это может кончиться.

В 1968 году, когда я уже был командиром эскадрильи, с В. произошли казусы, о которых я до сих пор не могу вспоминать без улыбки.

Как-то прилетаю на рейсовом Ил-18 в Амдерму на очередную проверку его экипажа в полете на ледовую разведку. Как и положено, командир и экипаж встречают начальство и штурман докладывает, что вылет запланирован на завтра, на семь утра. Полет по такому-то маршруту длительностью семь часов. Самолет готов. Гидрологи будут на борту вовремя. В общем, все нормально. Но я смотрю, что-то не то. Н.И. меня сторонится, все за спины своих орлов норовит спрятаться, что на него никак не похоже. И вдруг я заметил, что у Н.И. два сапога на одну ногу. Я его и спрашиваю: «Как же вы ходили и летали 15 дней в такой обуви». Он отвечает: «Товарищ командир, я все это время думал, вот прилечу и жене морду набью. Это она меня собирала в полет». Я заочно пожалел жену и объяснил ему, что жена тут ни при чем, а новые сапоги купить в Амдерме не проблема, что мы коллективно и сделали в этот же день.

А другой случай можно было бы записать в полярную Книгу рекордов Гиннеса, если бы таковая существовала. После какого-то происшествия пришло указание МГА к такому-то сроку оттренировать дополнительно все экипажи на действия

по отказу одного из двигателей. Задействовали в отряде весь командно-инструкторский состав, в том числе и меня. Попался мне на эту тренировку Н.И. Дело было в аэропорту Хатанга. Выполняли мы полет «по кругу» в простых метеоусловиях. Между вторым и третьем разворотом я медленно убираю РУД левого двигателя на малый газ - имитирую отказ левого двигателя. Самолет разворачивается и кренится влево. Бортмеханик докладывает: «Командир, отказ левого двигателя». До сих пор все идет по технологии, как надо. А дальше начинается кавардак. Командир должен рабочий правый двигатель перевести во взлетный режим, а левый воздушный винт поставить в положение флюгер, когда лопасти становятся параллельно воздушному потоку, то есть в режим наименьшего лобового сопротивления. Командир же делает все с точностью наоборот, кричит: «Левому взлетный, правому флюгер!». Я поднял правую руку на пульт и сказал бортмеханику, чтобы он не выполнял эти команды. Восстановили работу левого двигателя, провели повторную подготовку. Н.И. говорит: «Я все понял». Раза четыре повторяли эту процедуру — итог тот же. Садись на землю, разбирались детально, все равно Н.И. делает все наоборот. Как кучер Чичикова из «Мертвых душ» безбожно путает «право» и «лево».

Но в последнем полете Н. И. мне выдал такое, что я чуть из кресла не выпал. После повторной ошибки на «прямой» я дал командиру команду: «Уходи на второй круг». Чтобы экипаж выполнил этот маневр, есть стандартные технологические команды, о которых все летчики знают. Он должен дать команду на взлетный режим. И вдруг командир громко командует бортмеханику: «Юрка, огонь!». Тот дает взлетный режим работы обоим двигателям и самолет уходит на повторный заход.

Опять начинается разбор ошибок, но теперь уже с разбором действий бортмеханика. А тому смешинка в рот попала, смеется без остановки и только твердит в свое оправдание: «Да я его с полуслова понимаю». Признаюсь, я тоже невольно засмеялся, когда Н. И. скомандовал: «Огонь!». Так к командиру приклеилось еще одно прозвище — «артиллерист».

Полярники — веселые люди, любили подтрунивать и подшучивать друг над другом. Давали друг другу разные прозвища типа Бармалей, Слон, Мазай, Казак, Кардинал и т. п. При чем рождались из жизни.

Как-то приехал я на разбор отряда. Он размещался в сегодняшнем здании медпункта аэропорта Шереметьево. В конце коридора стоит один командир Ан-12, у которого нос похож на картошку с синеватым оттенком. А в полярной авиации появились тогда бортпроводницы. (По северной трассе начал летать Ил-18.) Отбирали этот контингент сами командиры отряда по одному известному принципу: «ноги от горла, а колени выше стола». Надо сказать, принцип помогал. Бортпроводницы у нас были на загляденье.

Так вот, молодые пилоты подошли к одной бортпроводнице и что-то нашептали ей на ухо. Она подошла танцующей походкой к командиру Ан-12 со словами: «Товарищ командир, летчики говорят, что из вашего носа можно сто грамм спирта выжать. Это правда?». Командир моментально побагровел и как рывкнет на весь коридор, мол, пошла вон, такая-сякая. Бортпроводница словно пробка вылетела из коридора. С тех пор за ней закрепилось прозвище «пробка».

Про этого командира тоже ходила байка. Как-то летит он в аэропорт Средний на Северную Землю на своем Ан-12. В те времена аэропортам присваивали специальные позывные для радиосвязи, которые периодически менялись. Например, остров Диксон имел позывной «Волкодав», остров Средний — «Плетенка» и т. п. При подлете за 100-150 километров этот командир выходит на внешнюю связь и вызывает диспетчера: «Корзинка, корзинка, корзинка... Я борт такой-то... прошу снижения и условия посадки». Диспетчер на эти запросы не отвечает. После нескольких безответных запросов какой-то пролетающий в этом районе борт подсказал экипажу Ан-12, чтобы он уточнил позывной по сборнику. После паузы в эфире раздается запрос: «Корзинка, корзинка... тфу, твою мать, плетенка». Связь с диспетчером была тотчас установлена, а этот случай служил постоянным поводом для шуток при встрече с этим командиром.

С командиром-ветераном связано много забавных историй. Помню, в 1968 году он пригласил друзей в шашлычную: где-то прослышал, что в районе гостиницы «Советская» есть шашлычная, где готовят лучшие в Москве шашлыки. Как и договорились, все собрались около гостиницы. Целый час он водил всю ватагу по переулкам, искал шашлычную. Наконец один из нас сказал: «Володя, да нет тут никакой шашлычной. Вон, напротив, через Ленинградский проспект, я точно знаю, есть шашлычная, но зовется она «антисоветской».

На что наш ветеран, нисколько не смущаясь, с приятным заиканием молвил: «Братцы, да я как сс-ейчас помню, в 1937 году она была».

Однажды с нашим полярным командиром произошел расхожий анекдотический случай. Не ручаюсь за достоверность, но его друзья повели следующее. Жена возвращается из отпуска раньше времени и застаёт его дома с незнакомой дамой. Шум, скандал. Жена надавала своему супругу кучу пощечин, собрала чемодан и укатила к подруге. Через неделю возвращается, давай разводиться и все такое. Наш герой как ни в чем не бывало заявляет:

— Ан-пичка, а в чем дело?

— Как в чем? Я же тебя застукала с женщиной.

— Ан-ничка, ты кому в-веришь, мне или своим глазам?

Жена не выдержала и рассмеялась. Так наш герой и отшутился.

Я не стал называть фамилию нашего командира, но одно открою. К этому скромнейшему человеку приклеилось прозвище «Дэ...Володя». И надо слышать, с какой теплотой и уважением произносилось оно, чтобы сразу понять, как любили пилоты этого замечательного командира и человека.

Наверху тоже любили пошутить. В 1964 году меня представили на должность командира корабля Ил-14. Летчики знают всю процедуру сдачи зачетов в местной квалификационной комиссии (МКК). Захожу к заму по летной службе П.П. Москаленко (известный полярный летчик, заслуженный пилот СССР). У него в кабинете генерал-майор, бывший шеф-пилот Н.С. Хрушева Н.И. Цыбин, который устроил меня в «полярку». Увидев меня, он произносит: «Что, молодой человек, командиром хочешь быть? Петр Павлович, — обращается он к Москаленко, — можно я ему задам вопрос?».

Я, конечно, оцепенел. Думаю, сейчас завалит. Спросит что-либо по правилам полетов, НПП и т. д. Все-таки бывший шеф-пилот. Но он меня спросил совершенно про другое: «Скажи, молодой человек, что сейчас модно в женщине?» Я начал бубнить про нежность, верность, доброту и про прочие вечные ценности. Цыбин заулыбался и говорит: «Да нет, молодой человек, в женщине сейчас модно мини-юбка и макси-попка».

Я рассмеялся, а он говорит: «Петр Павлович, подпиши ему, хороший командир будет».

Анекдоты я забываю мгновенно. Но почему-то помнятся эти незамысловатые истории из моих полярных университетов. Образчик чисто мужского юмора: озорной, подчас со швейковским оттенком, но добрый и бесшабашный. А самое главное для меня в этих байках — память о героических людях, делавших грамотно и самоотверженно свое дело в экстремальных условиях Севера, но никогда не произносивших слово «подвиг». Оно было для них слишком громким, хотя многие из них носили Звезду Героя Советского Союза или Социалистического Труда.

## Полярные наставники

В «полярке» мне здорово повезло на учителей. Летчики там были классные, матчасть и особенности полетов в самых разных условиях знали назубок. А летать приходилось не только по трассам. Тут и ледовая разведка, и проводка судов, и высадка экспедиций на дрейфующие льдины, и всевозможные спецзадания... Так что «набить руку» было на чем, главное — не зевать и не лениться.

Недавно я встретился с Константином Фомичем Михайленко (по жизни «Фомич»). Полярный летчик, Герой Советского Союза, прошел всю войну на По-2, действительный член Географического общества. Облетал всю Арктику вдоль и поперек. Ледовые разведки, полеты по высадке дрейфующих станций «Северный полюс». Написал книгу «По курсу — полюс» о полетах полярных первопроходцев. Мне посчастливилось летать с этим удивительно приятным командиром. Одна ослепительная улыбка притягивала к нему. Фомич был прекрасным педагогом. Ненавязчиво, но последовательно он передавал мне тонкости полярной специфики.

Природа не поскупилась для Фомича. Он прекрасно рисовал. Его рисунки, портреты, полотна известны полярникам. В 2000 году они выставлялись в музее Аэрофлота. Несколько картин он оставил в дар музею.

Не менее колоритная фигура на моем жизненном пути — Александр Афанасьевич Руднев. Он один стоил целой школы. Его экзаменов в воздухе боялись больше, чем самых строгих проверок государственных комиссий. Но те, кто их успешно сдавал, потом гордились этим всю жизнь, ибо не было большей похвалы для летчиков полярной авиации, чем услышать от Александра Афанасьевича, мол, будет из тебя, парень, толк. Однажды эти слова были сказаны и в мой адрес.

Три десятка лет он, вечный пилот-инструктор, вводил в летный строй молодежь. Видимо, поэтому молодые пилоты называли его по-доброму — «папа Руднев». Если уж «папа» дал добро с записью в летной книжке, значит, ты удостоен знака качества.

Руднев, как таблицу умножения, знал все маршруты полетов. Ему не нужно было заглядывать в справочники, чтобы на-



звать любое превышение над уровнем моря или ширину того или иного пролива. Такой же идеальной подготовки требовал он и от летчиков, будь то маститый командир или зеленый второй пилот. Для него все были равны, потому что Арктика, как он любил подчеркивать, не прощает даже малейшей оплошности, она на «чины-кресты» не смотрит.

Летит он как-то с нами проверяющим. До Архангельска сидит в салоне, чайком балуется. Потом заходит в кабину, садится на место бортмеханика и говорит так ласково-ласково: «А теперь, мальчики, побеседуем на профессиональные темы... Начнем с вас». Это он обращается к командиру экипажа Колесникову. «Скажите, пожалуйста, превышение острова Рудольфа...» А у того с памятью было не очень, так он весь штурвал, бывало, цифирью испишет, чтобы впросак не попасть. «Четыреста шестьдесят метров», — отвечает бодро. «Нет, неправильно, — под общий хохот поправляет Руднев, — четыреста шестьдесят один...» Представляете, с точностью до метра!

Или делал так. Возьмет в рейс двух-трех вторых пилотов, благо их был избыток, проэкзаменует по всем параметрам и говорит: «Мальчики, вы к полетам не готовы. Отправляйтесь на базу и учитесь...» И «мальчики» отправлялись. Зато в другой раз на любой вопрос отвечали без запинки.

Я со временем стал знать все тонкости полетов. Однажды даже поспорил со штурманом Женей Щегловым на ящик коньяка, что при хорошей погоде пролечу без карты весь маршрут от Москвы до Певека по наземным ориентирам. И пролетел, совсем в нее не заглядывая. Вот что значит школа настоящего летчика-полярника.

После приземления в Певеке Женя сказал восторженно: «Ну, ушастый, ты даешь!» Я все думал, почему «ушастый»? Уши у меня нормальные. Потом мне Женя объяснил: «ушастый» — от слова «ушлый».

По характеру Руднев был медлителен. Все у него было промерено, просчитано. Его неторопливую размеренную походку мы узнавали издалека. «Никогда не спешить, авиация не любит ни поспешности, ни необоснованного риска», —ставлял он молодых. В 1967 году «папа» возил меня на льдину. Как обычно, мы со штурманом прошли синоптиков, подписали в АДП задание и двинулись к самолету, который готовили на 30-градусном морозе наземные технари и наш бортмеха-

ник Иван Каратаев, кстати, Герой Социалистического Труда. Непростое дело — готовить матчасть в таких условиях. Хорошо, ветра совсем не было. Это обстоятельство и сыграло с нами злую шутку. Руднев, как правило, приходил за 15-20 минут до вылета. И на этот раз мы видим, как он, не торопясь, спускается из поселка по направлению к самолетным стоянкам. Кто-то из технарей, померзнув на морозе, громко спросил: «Ну, скоро полетите-то?» Один из членов экипажа в ответ: «Да вон наш «папа» идет еле-еле, как будто в штаны наложил». В промерзшей тишине слышимость была отменной и неосторожная фраза достигла ушей инструктора. Он подошел к экипажу и после моего доклада вежливо и невозмутимо говорит: «Хорошо, мальчики. Зачехляйте самолет, полета не будет». В ответ на наши недоуменные взгляды Александр Афанасьевич изрек: «Ваш же инструктор в штаны наложил». Затем повернулся и, как ни в чем не бывало, так же не торопясь, потопал обратно в летную гостиницу.

Конечно, возмущению промерзших технарей не было предела, но переубедить «папу» было делом бесполезным. Больно он был самолюбив. Но даже такие казусы не меняли нашего к нему доброго отношения и вспоминались как неуместная шутка.

## ЗАКОН ЕСТЬ ЗАКОН

Время за интересной и сложной работой летело незаметно. Мне часто задают вопрос, приходилось ли нарушать летные законы, работая в экстремальных условиях. Конечно, приходилось. Но делалось это обдуманно, заранее проигрывались варианты, чтобы не загнать себя в угол. Представьте себе ледовую разведку по проводке каравана судов, затертого льдами. Караван стоит. Головному ледоколу нужны данные ледовой разведки, а разведчик, наш проверенный трудяга Ил-14, после взлета попал в сплошной туман. Что делать? Прекращать полет или пойти на некоторое отступление от правил полетов ради дела? Нам разрешалось в открытом море кратковременно снижаться до высоты 50 метров. Вот это «кратковременно» мы и использовали в полетах, но при подходе к островам или береговой черте главным было правило — набрать безопасную высоту. Да еще с двойным перекрытием по времени подхода к препятствию.

Почему я об этом говорю? Уже работая в Управлении летной службы МГА, мне приходилось разбирать авиационные происшествия, связанные с невыдерживанием экипажем безопасных высот при полетах в горной и холмистой местности. К примеру, летит Ан-2 или вертолет по проложенному маршруту в горной местности. Как правило, такие маршруты прокладывались вдоль устьев рек и долин. Маршрут ломаный, удлинненный, но безопасный. Находились смельчаки, которые по разным причинам пытались его сократить (по авиационному — срезать, спрямить). При первом же попадании в облачность такие спрямления, а точнее, нарушения, заканчивались трагически. А ведь, набери экипаж даже при таких нарушениях безопасную высоту, этого можно было избежать.

Я не сторонник нарушений, всегда жестко боролся с ними, но если уж пошел на такое, то элементарно обезопась себя от критических последствий.

Сознаюсь в таких нарушениях, как перегрузка за счет большего запаса топлива. Все пилоты знают, что запас топлива не считался перегрузкой, тем более в Арктике. Спасибо ильюшинскому КБ за их, вернее, наш Ил-14. Сознаюсь моему уважаемому генеральному конструктору Генриху Василевичу Новожилову, что перегружали мы в Антарктиде Ил-14. Разрешенный взлетный вес Ил-14 для полетов в Антарктике составлял 19,5 тонны, у нас он доходил до 21. Вот такая это была замечательная машина Ил-14!

## То взлет, то посадка...

Многие работы в Арктике и Антарктике выполнялись с применением своих методик, которых не было в документах ГА. Нам пришлось проводить испытания лыжных шасси на Ил-14, а затем летать на них в Антарктиде.

Колесные шасси там неприменимы из-за состояния снежных ВПП. Только для эпизодических перелетов Ил-18, Ан-12, а затем Ил-76 специалисты из «Ленаэропроекта» разработали специальный метод подготовки ледовых ВПП в Антарктиде. Процесс этот непростой и его нельзя было реализовать на всех антарктических станциях. Нашими пилотами была отработана методика взлета с коротких ВПП с довыпуском закрылков в процессе разбега на  $5-10^\circ$ , что требовало навыков и тренировок под руководством наших учителей.

Если этот метод сокращал длину разбега самолета на взлете, то другой, отработанный также полярниками, применялся на наиболее распространенных галечных (щебеночных) аэродромах. При взлете с таких ВВП при выводе двигателей на взлетный режим, когда самолет удерживается на тормозах перед началом разбега, винты «загребали» гальку или щебенку и отбрасывали ее на обшивку фюзеляжа вблизи вращения винтов. Повреждения получали и обшивка, и винты. Забоины на винтах иногда были настолько серьезными, что нарушалась балансировка и их приходилось менять, поскольку тряска двигателей становилась недопустимой. Чтобы долететь до базы, забоины зачищали и выравнивали. В ход шли напильники, рашпили, другой инструмент. Работу эту технари не любили, считали ее нудной и тяжелой. Да и не каждый мог ее сделать.

Сколько винтов поснимали в Диксоне, Челюскине, Коси-стом, Нагурской, пока не придумали наши мыслители новый режим управления работой двигателей при взлете с усеянных мелкими камнями аэродромов. Трогался самолет на малом газе с постепенным его прибавлением в процессе разбега. Длина разбега увеличивалась метров на 100-150, но от опасных повреждений полностью избавились.

## Ледовая разведка

Ледовая разведка — одна из наших главных забот. На ледовую разведку мы летали гораздо ниже других самолетов. Нам надо было видеть море и лед. Ледовая разведка нужна, чтобы вывести мореходов на чистую воду, чтобы провести караваны по Северному морскому пути. Мы добывали данные для составления морских карт ледовой обстановки. Об этом хорошо написал в своей книге уже упоминавшийся выше К.Ф. Михайленко. Наши штурманы В.П. Падалко, Н.М. Жуков, Б.С. Бродкин, В.И. Аккуратов вместе с гидрологами ленинградского Арктического и Антарктического НИИ (ААНИИ) разработали единую систему ледовых обозначений и терминологию для нанесения на карты, которые пилоты затем сбрасывали на ледоколы (головные корабли караванов) с рекомендациями наиболее безопасных проходов во льдах.

В ледовой разведке были свои асы. Шиком считалось «положить» с воздуха пенал с картой ледовой обстановки к ногам капитана ледокола. Это было непросто и даже опасно. Чтобы уложить выпел на палубу и не задеть за мачты, необходимы были высокая слаженность работы экипажа, точный расчет пролета с учетом скорости ветра и его направления. Мы шли на риск, иногда летали на грани фола, нарушая инструкцию, ради того, чтобы выпел попал на корабль. Наши действия со стороны кому-то могли показаться лихостью, бравадой и даже воздушным хулиганством, но они были тщательно выверены, ибо мы знали, что значит для каравана сброшенная карта ледовой обстановки.

Впоследствии на борту самолета установили аппаратуру типа сегодняшнего факса. И мы с его помощью передавали карту ледовой обстановки в штабы морских операций на Диксон, в Певек, Мурманск и другие пункты. Надобность в сбросах выпелов отпала.

Сегодня все реже и реже звучат слова «ледовая разведка», «дрейфующая станция «Северный полюс». Зато постоянно слышится «нет денег, нет денег, нет денег». Исследования в Арктике сворачиваются. А ведь Северный Ледовитый океан называют «кухней погоды». Какими убытками оборачиваются для народного хозяйства ошибки в прогнозе погоды, метео- и ледовой обстановки, говорить, думаю, излишне.

## Как это делалось

Сегодня в авиации уже не сыщешь указаний по организации ледовой разведки, высадки экспедиций дрейфующих станций и других методических документов по проведению работ в условиях Арктики и Антарктики. А ведь они разрабатывались на основании опыта полетов асов полярной авиации. Опять срабатывает принцип «до основания, а затем...». А затем наломаем дров, если уже не наломали...

Кто может сегодня, а тем более через пять лет организовать операцию по высадке или поиску где-то в районе Северного полюса дрейфующей станции с научной группой? По принципам организации и масштабам она походит на военную, только без использования военной техники, разве что кроме постановки дымовых шашек для определения направления и скорости ветра на льдине или тротильовых для взрыва торосов при подготовке ВПП. Таких специалистов в авиации и ААНИИ не найдешь, разве что среди ветеранов. Да и самолетов, оборудованных лыжами, подобных Ил-14 или Ли-2, нет.

Чтобы читателю представить масштаб и организацию работ по высадке экспедиции на льдину, расскажу, как это делалась в бытность моей работы в Арктике. Знаком с этим делом не понаслышке. Мне самому приходилось не раз участвовать в подобных операциях.

Перед авиацией ставилась задача: в определенном районе бескрайнего центрального бассейна Арктики, который задавался специалистами ААНИИ, найти подходящую по размерам и толщине льдину. Как правило, мы старались найти две и недалеко друг от друга на случай поломки одной из них. В этот район вылетал ледовый разведчик Ил-14, заправленный топливом «под завязку». На его борту находились опытные гидрологи, обязательно присутствовал начальник будущей станции. Экипаж самолета должен иметь опыт таких полетов, и на его борту было обязательным присутствие лица командного состава, допущенного к таким полетам.

Обычно в первом полете найти требуемую льдину не удавалось, приходилось летать несколько раз. Но иногда, исключительно редко, везло, и нужную льдину находили с первого раза.

Опытный гидролог по цвету льда определял его толщину. Такую способность никакой теорией не приобретешь. Тут нужна огромная практика, наблюдательность и даже талант. Мы знали каждого гидролога в лицо. Летать с ними было интересно и познавательно. Они знали про лед буквально все. Понемногу и мы овладели азами гидрологии. Сегодня с появлением новых приборов измерить толщину льдины намного проще. Но в мое время опытный гидролог был незаменим. Только он мог составить карту ледовой обстановки. Состязаться с ним еще как-то могли штурманы-полярники, которых я упомянул выше.

Полет обычно длился до 10 часов, а иногда и дольше. Ледовый разведчик имел два дополнительных бака внутри фюзеляжа по 980 литров каждый, два концевых бака по 430 литров, насос для перекачки топлива в основные баки, а также специальное устройство для аварийного слива топлива в случае отказа одного из двигателей. Снизу в хвостовой части фюзеляжа торчала труба длиной метра полтора и диаметром сантиметров пятнадцать. Кран управления сливом размещался внутри фюзеляжа. Кстати, эта сливная труба всегда вызывала вопросы у наземных служб промежуточных аэропортов. «Что такое у вас сзади?» — интересовались любопытные. Мы с юмором отвечали: «Бомбосбрасыватель». А когда летали без посадки из Диксона в Москву, а это 10-11 часов полета, то при пролете Печоры, Ухты, Сыктывкара и других пунктов диспетчеры УВД задавали одни и те же вопросы: «Что за тип вашего самолета? Откуда и куда вы летите? Каков запас топлива у вас?» Мы всегда отвечали: «Летим до Москвы, топлива хватит до запасных Ленинграда и еще до Минска!», «А, полярники, все ясно, спасибо».

В столь долгих полетах нас выручала маленькая «кухня» в виде электроплиты с набором посуды. Что касается продуктов, то снабжение в аэропортах Заполярья было отменным и могло удовлетворить любого гурмана. С овощами и фруктами, правда, была проблема. Длительно хранить их тогда еще не умели.

Я неспроста описал оборудование самолета-ледового разведчика. Такие же самолеты потом садились на дрейфующую льдину. Взлет и управление перегруженным самолетом в первые два-три часа полета требовали от экипажа высочайшего профессионализма. Одна перекачка топлива в полете из бортовых баков сродни по сложности дозаправке в воздухе. Прокладывать трассу в бескрайних без малейших ориентиров аркти-

ческих просторах мог только штурман с солидным опытом северных полетов. Причуды распространения радиоволн в полярных широтах, частые геомагнитные бури, полярные сияния и недостаточная надежность тогдашних радиостанций, создавали дополнительные трудности для радиосвязи. Да и приготовить пищу для всего экипажа в тех условиях было непросто и занимало время. Без краткого рассказа об этой остающейся обычно за кадром стороне дела картина была бы неполной.

Итак, дорогой читатель, мы летим над белыми просторами Арктики на высоте 300 метров. Под крылом самолета сплошная равнина торошенных льдов. Все заняты своей привычной работой: гидрологи прильнули к иллюминаторам, пилоты тоже в поиске ледяного поля, радист постоянно передает наши координаты (кстати, самолет оснащен выпускной пятидесятиметровой антенной), штурман прокладывает изменение курсов (галсов), а из салона доносится запах жареных отбивных котлет. Их готовит бортмеханик.

А в это время на ближайшем аэродроме стоит готовый к вылету Ли-2 на лыжном шасси с группой руководителя полетов (РП). В группу входит сам РП (были в полярной авиации такие высочайшие мастера), радист с радиостанцией, тракторист со своим маленьким трактором с ковшом, получившим, не знаю почему, прозвище «французик», набор лопат и кирок, дымовые и толовые шашки, палатка для жилья — КАПШ (каркасная арктическая палатка Шапошникова), продукты, газовая горелка с баллонами...



*Тракторишка-французик* выбор

По инструкции в группе четыре человека. Но в полном составе она полетит, если только позволит загрузка, что случается довольно редко. На это раз наготове три человека.

Наконец после длительных поисков подходящие льдины найдены. Короткое совещание на борту, и предварительный

утверждается.



Начинается детальный осмотр, замеры льдины, прикидывается направление будущей ВПП с учетом высоты торосов в полосе подхода с обеих сторон, намечаются места для палаток (на их месте потом разместят балки), где будут жить полярники...

Сбрасываем на основную льдину дымовые шашки. Это у летчиков называется — «подкоптить льдину», чтобы облегчить ее поиск самолету, который прилетит вслед за нами. Нескольким раз определяем координаты льдин и все это передаем куда надо. Адресат зависит от целей и задач, которые предстояло решать экспедиции на будущей станции.

Знание точных координат — это хорошо. Но у бывалых летчиков водилось правило: сбросить на выбранную льдину в качестве ориентира две-три пустые бочки. И еще одна важная деталь, которая учитывалась при выборе места для будущей станции. Поблизости не должно быть больших старых, так называемых паковых льдин, или обломков айсбергов. При подвижке льда они могли, словно громадный утюг, пройти по льдине и снести лагерь полярников.

Наконец все замеры и прикидки закончены. Дается команда на вылет лыжного Ли-2 с группой РП на борту, который стоял «под парами». Если позволял запас топлива на борту ледового разведчика, что было исключительной редкостью, то он вызывал Ли-2 «на себя», барражируя вокруг намеченного района.

Для экипажа Ли-2 наступал «момент истины». Надо было не только найти выбранную льдину, а еще и сесть на нее. Льдина — не колхозное поле, хотя и там бывают незаметные для глаза, но опасные при посадке рытвины. Льдина — это неизвестная поверхность. Ее истинное состояние с высоты доподлинно не определишь. Это касается и толщины льда, и скольжения, и запорошенных снегом трещин и препятствий (летчики их называли «ропаками»). Чего только там, под снегом, не могло быть. Хорошо, когда на высадку отправлялись два Ли-2 или в сопровождении ледового разведчика. А если летишь один, то надежда только на себя, на свое умение, опыт, выдержку. Так, в процессе повседневной работы проходил естественный отбор. Оставались профессионалы высокой пробы.

Благополучная посадка, контрольные промеры толщины льда, и если все сходилось с результатами ледовой разведки, то начиналась самая изнурительная работа для группы РП. Сначала разбивался лагерь для своего пребывания на льдине, затем го-



*Наши соседи*

товилась ВПП. Полоса была главным делом группы. На материке в ожидании сигнала «ВПП готова, принимаем» стояли готовые к вылету самолеты с грузами на борту. В полной готовности находились люди, которым предстояло работать на льдине.

Группа РП работала круглосуточно, выравнивала льдину, взрывала толковыми шашками ропаки и торосы, врубалась в лед ручными лопатами и кирками. А мороз под 40°. Даже тракторишка-французик иногда пасовал перед киркой и лопатой.

Минимум-минимум для полосы — 800 метров. Этого, по нашим меркам, хватало асам для посадки Ил-14 на колесах. Нужно подвести солярку для тракторишки, продукты для группы РП, газовые баллоны и прочие в зависимости от обстоятельств необходимые вещи.

Наконец на материке принят долгожданный сигнал от РП: «Принимаем, ВПП длиной 850 метров готова». Начинается основная работа по завозу оборудования для будущей дрейфующей станции СП.

Работы по продлению ВПП продолжаются в перерывах между полетами. Ее длина должна быть достаточна для приема большегрузных Ан-12, которые впоследствии также выполняли посадки на дрейфующие льдины.

Большая нагрузка ложилась на командно-летный состав (КЛС). В 1967 году я был командиром авиаэскадрильи. Наше наставление по производству полетов (НПП ГА) требовало провозки всех экипажей на новые аэродромы. Следуя этим правилам КЛС, летали сутками, чтобы «проезвести» все экипажи, а их было не менее 12. Спать приходилось в полете. При подходе к льдине — обязательный показ и рассказ провозимому экипажу особенностей посадки, вплоть до заруливания на

льдине. И так, пока не будут выполнены все формальности, предусмотренные правилами. Никаких ссылок на Положение о рабочем времени и времени отдыха, дополнительных оплатах и т. п., как об этом сейчас голоса независимые профсоюзы летного состава с молчаливого согласия отдельных летных командиров, никогда даже и не возникало. Мы просто работали, делали дело, которому служили и были верны.

Все описанное происходило в период февраль — первая декада мая. После трех месяцев напряженной работы мы возвратились в Москву. После обжигающего морозного воздуха — весенние запахи Подмоскovie. Этот контраст создавал ощущения счастья. Подумалось: как просто быть счастливым. Надо честно заработать отдых.

В тот период нам помогали светлые сутки. Но осенью, в условиях полярной ночи, мы должны были доставить грузы на ту же станцию СП, перед ее длительным дрейфом. Объемы грузов были поменьше, но летать предстояло в условиях полной темноты над безориентирной местностью, а садиться на ВПП, обозначенную по краям только горящими площадками, которыми служили банки с зажженной солярой.

Так вкратце выглядели посадки дрейфующих станций «Северный полюс». Я недаром назвал эту работу операцией. За ней стояла высокая организация, профессионализм, сплоченность и самоотдача ее участников. Эти люди и их деяния заслужили доброй памяти и уважения.

Благодаря им наши северные территории по сравнению с другими странами были самыми обжитыми. Общая площадь Севера во всем мире составляет 22 млн кв. километров. Проживает на ней 12 млн человек. На российском же Севере площадью 11 млн кв. километров до «перестройки» населения было 11 млн человек, то есть 93% всех северян планеты.

За последнее десятилетие усилиями «чикагских мальчиков» всюду сворачивалась народнохозяйственная и исследовательская деятельность. Особенно значительный урон нанесен инфраструктуре Заполярья, мол, его осваивать нерентабельно. Практически закрылись все шахты, обанкротились сотни предприятий. Сильнейший удар нанесен по морскому флоту и гражданской авиации.

Эта рыночная пелена, я уверен, спадет, и огромный опыт полярной авиации будет востребован.

## Пресловутый квартирный вопрос

В 1960 году я пришел в полярную авиацию. Летал на поршневых Ли-2, Ил-14. Потом перешел в 254-й отряд. Пошел вверх по служебной лестнице: в 1966 году стал командиром Ил-14, затем заместителем командира эскадрильи. В двадцать шесть с небольшим меня назначают командиром эскадрильи, где летали «зубры» под стать Рудневу. И главное — никто из них не стал в позу обиженного, не стал строить молодому комэску козни.



Моя жена

Заработки у полярных летчиков были высокие. И это понятно. Арктика — не Сочи, а льдина — не аэропорт Внуково. И климат, как в стихах: двенадцать месяцев зима, а остальное лето. Все бы ничего, но заел квартирный вопрос. В Москве прописки нет, квартиры не купишь, даже при моем заработке.

С женой и двумя детьми восемь лет мы мотались по всем окрестным вокруг Шереметьево деревням, снимая жилье. Уголок в 10-15 квадратных метров на четверых без удобств. Проблемы со снабжением, с дровами на зиму... Но Люся, <sup>моя жена</sup> не роптала, иногда напоминала:

Людмила Михайловна «Володя, почаще прилетай, мы тебя всегда ждем. Дети про тебя спрашивают, скучают». Только в отпусках удавалось как следует побыть в семье, позаниматься с детьми. По существу, воспитала их жена. Только благодаря супруге у нас выросли замечательные дети — сын Олег и дочь Виктория. Крепкий семейный тыл помогал преодолевать все трудности и невзгоды и не терять надежды, что квартирный вопрос будет решен. И случай, казалось, дает мне возможность заработать на кооперативную квартиру.



Жена и внуки-двойняшки

## Предложение Марка Шевелева

Где-то в апреле — мае 1970 года вызывает меня к себе начальник Управления полярной авиации Марк Иванович Шевелев. Человек-легенда, Герой Советского Союза, генерал-лейтенант. Руководил управлением со дня создания, с 1932 года. Открывал почти все станции СП начиная с первой. Руководил перелетом самолетов на Южный полюс. Была под его началом воздушная трасса Красноярск — Уэлькаль.

— Вы, Владимир Яковлевич, — начал Марк Иванович, — в Полярной авиации уже 10 лет. Освоили все виды работ, летали командиром корабля, сейчас руководите подразделением. Вы молоды, перспективны, включены в резерв на выдвижение. На совете руководителей решили предложить вам должность командира сводного авиационного отряда в 16-й антарктической экспедиции. Это и оценка вашего труда, и выражение доверия, которое надо оправдать.

Стою, глазами хлопаю. Мне — скоро 32 года.

— Справлюсь ли?

— Уверен, справитесь.

Я набираюсь наглости и говорю:

— Согласен, но только с одним условием: технику и личный состав буду подбирать сам. Мне нужны работники, а не племянники начальников, которых пристраивают на «хлебное» место.

Шепелен дал «добро».

В сводный отряд было отобрано 68 авиаспециалистов, четыре самолета Ил-14 и четыре Ан-2. Со мной было немало моих коллег, в том числе и командиры кораблей Е.Д. Кравченко. В.С. Заварзин, А.В. Капранов, В. Голованов.

В Антарктиде мне предстояло не только летать. Ведь я ехал туда не рядовым пилотом, а командиром сводного летного отряда. А сводный отряд — это не только самолеты и экипажи. В него входил также инженерно-технический состав и даже слесари-клепальщики, с которыми я отродясь дела не имел. Если учесть, что людей собирали со всего управления, что называется, с бору по сосенке, то нетрудно представить, каково мне приходилось. К тому же хватало и других забот. Надо было «пробить» для каждого новую экипи-



ровку, добиться новых самолетов и двигателей, обзавестись кондиционным запасным имуществом и т.д., и т.п... Все это никак не входило в планы снабженцев, считавших, что антарктический отряд и без того вниманием не обижен. Я буквально дрался за каждую позицию, навлекая на себя и гнев, и раздражение чиновного люда. Зато набитые тогда синяки и шишки очень пригодились впоследствии.

Четыре месяца мы готовились, и 7 ноября 1970 года дизель-электроход «Обь» отошел от причала ленинградского порта и взял курс на Антарктиду.

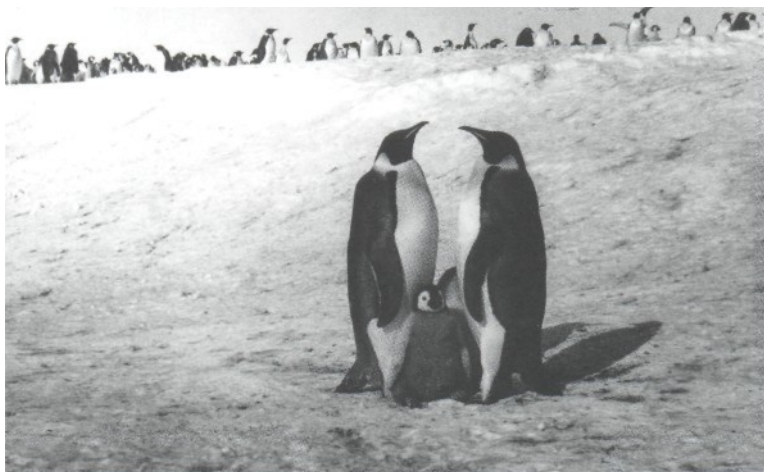
*ВасстабаНие*

# АНТАРКТИДА

## Типично русское открытие

Полтора месяца плыли мы на дизель-электроходе «Обь» до ледового купола, высоко вздымающегося над Мировым океаном, называемого Антарктидой. В январе 1820 года далекий ледяной материк открыла русская экспедиция Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева. Открыть они материк открыли, но первыми вступили на него исследователи других стран — Пири, Скотт, Амундсен.

В 1955 году наконец отправились в Антарктиду три первых советских судна. Зная, что без авиации здесь делать нечего, на континент доставили проверенные в условиях Арктики самолеты Ли-2, Ил-12, Ан-2 и вертолет Ми-4 с экипажами и техническими специалистами. Возглавил авиаотряд Герой Советского Союза опытейший полярный летчик Иван Иванович Черевичный. В «полярке» — с 1934 года. Снимал с льдины экспедицию СП-1 Папанина в 1938-м, первым сажал свой самолет на лед в районе полюса относительной недоступности в 1941-м. Прокладывал северные воздушные трассы, проводил караваны по Северному морскому пути, участник многих высокоширотных экспедиций...



*Аборигены Антарктиды*

В январе 1956 года (когда в Антарктиде лето), крылатые посланцы из России приняли здесь «боевое крещение». Вначале с самолета Ан-2 подобрали место для размещения станции-обсерватории Мирный. Затем в первый дальний рекогносцировочный полет для оценки возможности организации станции Восток в районе Южного геомагнитного полюса ушел самолет Ил-12. А уже в мае на борт дизель-электрохода «Обь», проходящего в 200 километрах от берега, с борта Ли-2 сбросили почту на Родину от зимовщиков Мирного. Так начиналась авиационная летопись нашей страны в ледяной Антарктиде.

Авиаотряд Ивана Черевичного первым испытал на себе мощь антарктической стихии. Почти не прекращающиеся ураганные ветры и пурга, крайне низкая, гораздо ниже, чем на Севере, температура воздуха, горный характер южного континента, разреженный воздух и полное отсутствие оборудованных промежуточных посадочных площадок...

Обидно, что с карты материка, открытого русскими, за последнее время исчезли русские названия. Делается это просто: наши зарубежные коллеги выпускают свои свежие карты. Мы же этого давно не делаем.



## Упрямый Купри

Мы подошли к Антарктиде в третьей декаде декабря 1970 года. Остановились за 90 километров от станции Молодежная. Дальше нас не пустил сплошной лед. Выгрузили на лед Ан-2. Девять часов понадобилось, чтобы собрать его. Мы с КВС Виктором Головановым подняли его в воздух, чтобы найти подходящую льдину для выгрузки Ил-14. Трехкилометровую льдину толщиной в полтора метра в окружении айсбергов нашли неподалеку. Ледяная красота!

Возвратился на «Обь» и говорю капитану: «Надо пробиваться туда», — и показываю в сторону льдины.

«Обью» командовал знаменитый ледовый капитан Эдуард Купри, своенравный эстонец с трудным характером. Его имя гремело на всю страну. Купри заупрямился: «Не пойду! Выгружайтесь здесь».

Пришлось прибегнуть к крепким аргументам. Начали пробивать канал. Делалось это так. Корабль разгонялся и выскакивал на полкорпуса на льдину и ломал ее своим весом. И так полдня: туда - обратно. Вдруг слышу: двигатели стали работать на малых оборотах и на палубу выходить Купри. «Я к этой льдине подойти не могу, загублю корабль».

У меня за полуторамесячное плавание сложились хорошие отношения с его помощниками. Я обратился к одному из них — Юре Утусикову:

— В чем дело?

— Он просто капризничает. Мы такие льды и даже большие запросто били.

Купри настаивает: «Вот есть льдина, дальше я не пойду, выгружайте самолет здесь». А до моей льдины оставалось метров 800.

Мы промерили льдину, ее толщина оказалось всего 90 сантиметров. На такую льдину выгружать Ил-14, да еще собирать его сутки нельзя. Я категорически отказался. Тогда руководитель экспедиции Иван Петров собрал совещание командиров отрядов 16-й экспедиции. Помимо авиационного сводного отряда в ней были еще морской отряд, гидрологический, метеорологический и др. Моряки поддержали меня. 90 сантиметров для Ил-14 — недостаточно, тем более что лед был с вкраплениями водорослей, а это обстоятельство снижало его прочность. Вот полтора метра — нормально.

Купри раздраженно буркнул, услышав такое заключение: «Вы этого пацана слушаете, ну и слушайте». 33-летним пацаном был я.

Я ему в ответ: «Твоя задача — поднять краном самолет и поставить его на льдину. А дальше за технику отвечаю я».

Купри психанул. Закрылся в каюте и дня два не выходил, «квасил». А двигатель продолжал работать на малых оборотах. Через два дня, слышу, обороты прибавились. То ли Купри проспался, то ли еще что, но пробивка канала к выбранной мною льдине продолжилась. И часов через шесть мы были у цели. Пришвартовались к льдине и выгрузили самолет. Почти сутки непрерывной работы нам потребовалось, чтобы расконсервировать двигатели и пристыковать плоскости, все проверить.

Я иногда отойду подальше и проверяю, на сколько наша льдина прогнулась под тяжестью самолета. Солнечная радиация там сильная. Стоило пролить масло или обронить ветошь, как в этом месте образовывалась ямка, менялась структура льда, понижалась его прочность. Поэтому я торопил своих ребят, хотя они и сами все понимали и работали как звери.

Наконец самолет собрали, и я залез в кабину. Начал опробовать двигатели. Когда хотел взлететь, выяснилось, что примерзли лыжи. Кувалда не помогла. Взяли трехметровый трос и как двуручной пилой прошлись им под лыжами. Самолет свободен! Я взлетел. Кругом ледяное царство, стерильная белизна. Зрелище потрясающей красоты. Я взял курс на Молодежную, которая находилась в 90 километрах.

Так закончилась эпопея с выгрузкой Ил-14.

Я потом узнал, почему упрямылся Купри. По завершении похода в Антарктиду, он хотел перейти на канадскую линию. Ходить в Канаду за пшеницей было престижно.



*С корабля на... лед*

Желанная в те времена заграничка. Поэтому он избегал даже малейшего риска. И Эдуард впоследствии добился Своего.

## Континент, где все не так

Если в Арктике хоть за какой-то ориентир глазом можно зацепиться — тут бесполезно. Я подобрал опытные экипажи. Они к тому же прошли специальную подготовку. Да это и понятно, если учесть суровую и коварную природу здешних мест.

Почти все участники экспедиции до приезда на шестой континент по несколько лет проработали в Арктике и рассчитывали увидеть более или менее знакомую картину. Но первый же день убедил: Антарктида — полный антипод Арктики. Самым трудным было, пожалуй, привыкнуть к обратному ходу небесной сферы. Она движется не слева направо, как в северном полушарии, а справа налево. Многие явления изумляли даже опытных метеорологов. Например, каждому известно, что наибольшие температуры воздуха и скорость ветра бывают после полудня, а в Антарктиде — наоборот. Причем направление ветра отличается поразительной устойчивостью. Или такое. Над побережьем бушует невиданной силы снежный ураган, а над прибрежными полярными, расположенными в нескольких десятках километров, в это время образуются гряды кучевых облаков. То вдруг, несмотря на ясное небо, повалят мелкие ледяные кристаллы, резко ухудшающие видимость.

И температура воздуха, и состояние снежного покрова, и скорость ветра, и особенности радиосвязи, и многое-многое другое не вписывается там ни в какие привычные представления. К примеру, можно часами лететь над материком и не увидеть ни одного ориентира — от горизонта до горизонта сплошное белое безмолвие. Разве что попадается еле приметный след от санного поезда — вот и все.

А радиосвязь? Самолет находится уже «на кругу», виден даже его бортовой номер, но командир и диспетчер друг друга не слышат. Стоит, однако, отлететь в сторону моря, радиоэфир оживает как по указке волшебника. И очень трудно понять, какая сила стоит на пути радиоволн.

Постоянного внимания требует к себе метеообстановка. Даже в самую солнечную погоду, когда видимость «миллион на миллион», и то нельзя расслабляться. Вопреки прогнозам



*Первый шаг*

синоптиков может наскочить такой циклон, что не увидишь консоли крыла на собственном самолете.

Словом, Антарктида не просто особый континент, который не терпит недогляда, оплошности, а тем более небрежности. Это было ясно еще со времен экспедиций Амундсена и Скотта. Одну из них, как известно, увенчала победа, другую — трагедия. Отправляясь в неизвестность, Амундсен предусмотрел все до мелочей и остался жив. Скотт наделал ошибок и в подборе людей, и в подготовке снаряжения — в результате погиб. Антарктиду правильнее всего назвать континентом-загадкой.

Опыт первых бесценных проб, ошибок, трагических потерь не был напрасным. Нам было легче, чем первопроходцам. Но не исчезли долгие бураны, белизна ледового купола, сливающегося с низким блеклым небом, — губительное для пилота сочетание. И хотя уже сколько лет ее «обживают» ученые и фанаты-путешественники, она не стала от этого ни теплее, ни гостеприимнее.

## Вдоль ледяного берега

По своим особенностям полеты в Антарктиде можно разделить на прибрежные и внутриконтинентальные. Первые совершались для снабжения научных станций, расположенных на побережье. Несмотря на возможность визуальной ориентировки, летать было нелегко. Главным образом из-за большой протяженности маршрута (расстояние между Молодежной и Мирным — 2250 километров), а также из-за отсутствия запасных аэродромов, радиотехнического обеспечения и, самое главное, вследствие сложной метеорологической обстановки.

Часто изображение береговой черты на полетных картах не соответствовало действительному. Дело в том, что от берега постоянно отрываются и уносятся в океан большие массы льда. Даже в течение одного-двух месяцев исчезали мысы, полуострова, меняли свои очертания заливы. Поэтому в полетах приходилось внимательно проследживать и переносить в документацию все изменения, выделять все характерное, что помогало потом вести детальную ориентировку: опускающийся в море ледник, причудливой формы мыс или бухту. Запоминали местоположение малоподвижных и видимых издали «ледяных городов» — больших районов скопления айсбергов. Впервые в эту экспедицию один Ил-14, базировавшихся в Молодежной, проводил аэрофотосъемку.

Для обеспечения геологических, астрономических, гляциологических и других исследований в прибрежной полосе материка выполнялись внутрассовые полеты на Ан-2. Садись на площадки, подобранные с воздуха. На сотни километров вокруг простиралась ледяная пустыня. Эти полеты требо-



*Бурлаки в Антарктиде*

вали от каждого экипажа отличного знания района работы, максимальной внимательности и осмотрительности, четкого взаимодействия и строгой дисциплины. Лед, хотя и медленно, но почти всюду движется к океану, образуя множество трещин. В иную из них свободно пройдет многоэтажный дом. Трещины, как правило, замаскированы снежными мостами. Выручало то обстоятельство, что с высоты 300—400 метров можно было довольно четко разглядеть ложбины прогнувшихся от тяжести снежных мостов. Кроме того, на расстоянии 30—50 километров от берега количество трещин резко сокращается. Эту особенность всегда учитывали и использовали.



*Обретение крыльев*

Место стоянок самолетов выбирали на ровных открытых площадках, удаленных от выступающих из ледяной толщи вершин гор. Это абсолютно необходимая мера предосторожности от воздействия мощных завихрений воздуха вблизи гор при штормовом ветре. Даже при непродолжительных стоянках предусматривали швартовку самолетов. Всегда помнили о том, что в течение нескольких минут ясная безветренная погода может смениться жесточайшим ураганом с видимостью «ноль».

Особо много хлопот доставляли в Антарктиде первичные посадки. Наличие даже тонкого слоя облачности исключало их возможность. Из-за многократного отражения солнечных лучей от снега и облаков нельзя определить, где кончается кромка облаков и начинается снеговой покров. Реальный план ландшафта исчезает, как бы растворяется в белой мгле. К этому добавлялась еще неправильная информация, получаемая от радиовысотомеров, которые даже на земле показывали 20—25 метров, по всей вероятности, из-за слоя так называемого фирнового снега, покрывающего вековой лед купола и пропускающего радиоволны.

## На «Восток»

Особенно памятни своими трудностями полеты на станцию «Восток». В отличие от Мирного, Лазаревской и других «мест обитания» ученых, «Восток» расположен не на побережье, а в глубине континента. Для человека знающего этим сказано все. Во-первых, высота над уровнем моря — 3520 метров. В Антарктиде разреженность воздуха на такой высоте соответствует примерно шестикилометровой высоте где-нибудь на Памире или в Гималаях. Поэтому в каждом балке на «Востоке» стоял кислородный баллон. Перед глазами, пока не адаптируешься, плывут красные круги. Нередки случаи проявления горной болезни: кровотечение из носа, полубоморочное состояние... На адаптацию же уходит две-три недели, а то и месяц — у кого какой организм. И все равно быстро ходить там нельзя: в глазах начинают мелькать красные «чертики».

Во-вторых, морозы — под 50 градусов даже в летний период. При такой температуре дышать можно только через шарф. Стоит глотнуть воздуха «напрямую» — пневмония обеспечена.

Летом, когда на побережье Антарктиды температура плюсовая (до  $+9^{\circ}\text{C}$ ) здесь, на «Востоке», ниже минус 40 градусов. В марте в наш последний рейс на «Восток» там было минус 55.

Постоянный, отражающийся от снега дневной свет своей исключительной белизной слепит глаза. Затемненные очки здесь обязательны, иначе «куриная слепота». Бесцветная губная помада, ежедневный макияж, иначе губы будут как иссушенная трещинами земля. Хорошо, что очками и бесцветной помадой (взял с собой 20 тюбиков) запасаюсь по совету бывалых заранее. Не дай Бог этим пренебречь.

Под тобой мертвый континент. Нет ничего живого, только вечный никогда не тающий снег. Ощущение, что вокруг ничего не менялось и никогда не изменится. Чем дальше уходишь от побережья, тем выше поднимается ледяной купол. Высотомер показывает 2000, 2500, 3000 метров над уровнем моря, а земля — вон она, рядышком, под крылом, иссеченная непрестанной поземкой... Утомительная от своего однообразия морозная постоянная дымка, низовая метель, большие величины магнитных склонений (от  $80$  до  $120^{\circ}$ ), плохое прохождение радиоволн... Из этого короткого вступления можно получить неко-



*Первое знакомство*

торое представление о том, что такое внутриконтинентальные полеты в Антарктиде.

Многих пилотов волновал вопрос, как поведут себя магнитные компасы. Ведь магнитное поле Антарктиды бы-

ло слабо изучено, не имелось точных данных о магнитных склонениях и аномалиях. Теперь, после многих лет работы, можно уверенно сказать, что эти приборы дают надежные, устойчивые показания как вблизи береговой черты, так и в глубине материка. Однако широкого применения для самолетовождения они не нашли. Их данные принимались во внимание при общей ориентировке по направлениям, для установки истинного курса на гирополукомпасе (ГПК) при отсутствии видимости солнца, если взлет проводится с площадки, для которой точно известно магнитное склонение. На случай слепого полета ГПК был незаменим. Правда, он требовал аккуратного ухода, регулировки, постоянного внимания штурмана. Достаточно сказать, что «волчок» гироскопа вращается со скоростью десятки тысяч оборотов в минуту, и любая погрешность может в итоге привести к ошибке в расчете курса.

Основным же курсовым прибором был астрономический (он же солнечный) компас. В нем установлен механизм, который вращает рамку, и она передвигается со скоростью 15 градусов в час, то есть со скоростью кажущегося нам, землянам, вращения Солнца. Для Антарктиды астрокомпас переделали, и рамка в нем вращалась в другую сторону. Штурманам пришлось привыкать к тому, что в Антарктиде Солнце в полдень находится строго на севере. С помощью астрокомпаса удавалось неплохо ориентироваться.

Обычно с него отсчитывали истинный курс и устанавливали на гирополукомпасе. Последний за несколько ча-



сов полета по прямой с небольшим числом доворотов «уходит» с курса не более чем на один-два градуса. По-этому он широко применяется для точного самолетовождения в Антарктиде.

По опыту предшественников я знал: прилететь на «Восток» можно, а вот выбраться назад — не всегда. Движки Ил-14 теряют там больше половины своей тяги, а лыжные шасси тут же примерзают к снегу. Дабы не оказаться в ловушке, стоять приходится лишь три-пять минут. Чтобы сберечь силы для взлета, командир остается в кресле, а выгрузкой и погрузкой занимаются члены экипажа с сотрудниками станции. Быстро сбрасываем бочки с соляжкой, продукты (в рационе были даже свежие апельсинчики, мандаринчики, помидорки). Снимаем чехлы с двигателей, которыми мы их заdraивали сразу же после посадки) и начинаем разбег.

Оторваться от снежной полосы, напоминающей наждачную бумагу, непросто даже пустому самолету. А обратно мы летали пустыми. С большим надрывом он бежит 1000 метров, 1500, 2000, но подняться в воздух никак не может. Позади уже 2500, 3000, а результат тот же. Осторожно работая закрылками, мы помогали ему «вспорхнуть», и только на последних 500 метрах — вздох облегчения: взлетели. В обычных же условиях для разбега этой неприхотливой машине нужно всего-навсего метров 900...

Когда после Антарктиды писал дипломную работу, сделал теоретический расчет режима взлета. Так было заведено



*Нас приветствуют морские львы*

в ту пору: обязательно должна быть теория. При таком разрешении воздуха, которое было на «Востоке», структуре тамошнего снега, при температуре минус 55, длине полосы четыре километра (такую мы подготовили на «Востоке») Ил-14 теоретически не должен был взлетать. Наша специальная методика с довыпуском закрылков на 5 градусов позволяла подняться. Для того чтобы оторваться, конечно, нужно было мастерство. Мы специально тренировали самый ответственный момент — отрыв.

На «Восток» летали два Ил-14. Каждый из них за три с половиной месяца совершил полетов 60. Основные же грузы завозились санно-тракторным поездом.

Меня часто спрашивали: «А если застанет непогода?» В Антарктиде слово «если» исключается. Прежде чем принять решение на вылет, мы взвешивали все «за» и «против» и только потом выполняли рейс.

Все прогнозы синоптиков мы перепроверяли не раз и не два, а до тех пор, пока не убеждались, что сюрпризов не будет. Мы использовали данные американских метеорологических спутников серии «Нимбус». Возьмешь снимки с метеоспутника, посмотришь, куда сместился циклон за сутки, вычислишь скорость его передвижения и прикидываешь, успеешь слетать туда-обратно или нет. Если получается в обрез — не рискуешь, если в запасе остается час-другой — рейс выполняешь. Сколько раз бывало: вернешься на базу, захлешишь самолет, а циклон-разбойник тут как тут. Но ошибок не было, я уже тогда понял: спутник — дело верное. Потом эту «методу» возьмут на вооружение все антарктические летчики, а в нашем отряде ее применили впервые.

Для облегчения взлета мы использовали так называемые стоковые ветры. Холодный воздух оседал на поверхности ледяного купола и стекал к океану. На побережье его скорость доходила в определенное время до 25-30 метров в секунду. В Мирном длина взлетной полосы была около полутора километров. Дальше шли трещины. Мы ориентировали полосу по направлению стоковых ветров. Они дули по утрам. Тогда мы и взлетали против ветра. К полудню ветер стихал, и мы спокойно заходили на посадку.

## Пингвины

Если внутри материка — мертвый ледник, то на побережье кипит жизнь. Всюду, как сейчас говорят, «тусуются» пингвины. И откуда они берутся? Только посадил Ан-2 на льдину, и уже вереницы посетителей. Доверчивые, любопытные, разглядывают самолет со всех сторон, перекликаются по-своему. На тебя — ноль внимания. Удовольствие от этого зрелища почище, чем от забав на «площадке молодняка» в московском зоопарке. Это непередаваемо, это надо видеть самому. Когда на Антарктиду пришла наша первая экспедиция, ее руководитель известный полярник Герой Советского Союза Михаил Михайлович Сомов издал строгий приказ: «Пингвинов не убивать!»

Летающая живность, представленная бесчисленными чайками — «капскими голубями» и громадными буревестниками оглашала ледовые окрестности своими пронзительными криками.

Мы близко познакомились с морскими слонами — тюленями. Они не боялись нас и позволяли даже залезать на себя верхом. Мы это делали с опаской, стараясь быть подальше от их хвостовых ласт. Иногда в бухту Мирного заплывали киты и касатки и развлекали своими цирковыми прыжками из воды.

Эти представления как-то отвлекали от давящего чувства одиночества, которое навевала Антарктида.



*Нашли общий язык*

## На «нервной почве»

Столько было всякого-разного... Я уже сказал о странном чувстве одиночества. Ты одинок даже в среде товарищей, которые так же, как и ты, оторваны от дома, от родных, близких и друзей, от того, что мы называем внешним миром. Он остался где-то там, «в суете городов и потоках машин», как пел Высоцкий. Мы даже толком не знали, что происходило в ставшем для нас далеком остальном мире. Наши повседневные дела, полеты (а под моим началом было четыре Ил-14 и четыре Ан-2) целиком заполнили эту новостную нишу. Я начал курить в Антарктиде. Пропал у меня однажды на сутки Ан-2. Обошлось все хорошо, но стал я, как это говорится, на «нервной почве» злостным курильщиком.

В конце декабря 1970 года пропал Ил-14 командира Владимира Заварзина. Он выполнял обычный транспортный полет из Новолазаревской в Молодежную. Полет должен был длиться около пяти часов, погода нормальная. Получили мы время вылета и, как обычно, стали ждать прилета самолета. Но проходит пять часов, шесть, семь, а самолета нет. Вызываем экипаж по всем каналам радиосвязи. Ответа нет. Я поднялся в воздух на Ан-2 над Молодежной на высоту 3000 метров в надежде установить связь. Все напрасно. Но мы не прекращали попыток. И вдруг во время одного из полетов на Ан-2 связь была установлена. Мы услышали Ил-14: «Был сильный встречный ветер. Кончилось топливо. Совершили вынужденную посадку. На борту все нормально, все здоровы. Ждем вас на выручку с топливом и продовольствием...». Меня удивило в сообщении место посадки - полуостров Сакелари, что восточнее Молодежной. Получается, что они пролетели



*Станция Мирный*

Молодежную километров на 200. Вот здесь начались загадки одна мудрее другой...

Опять поднимаюсь на Ан-2 над Молодежной. В указанное ранее экипажу время связываюсь с бортом (они работают на аварийном движении). Радист опять докладывает, но уже не так уверенно, что место посадки — полуостров Сакарари. Проходит уже второй день, как пропал самолет, связь есть, но куда за ним лететь?

Радист твердит одно, а я чувствую, что не мог он попасть на Сакарари.

В это время в Молодежной только закончили монтаж наземного радиопеленгатора. Аппаратуру установили, но он не был еще облетан и принят комиссией. Я уговорил пеленгаторщика запеленговать наш самолет. Но с начала решили испытать пеленгатор. Запеленговали станцию, расположенную далеко в океане на французском острове Кергелен. Вроде берет пеленг в секторе плюс-минус 30°. Попросил запеленговать ШВРС (широковещательная радиостанция) Москвы (была раньше такая) — тоже берет, но уже с худшей точностью. Стрелка пеленга отклоняется на плюс-минус 45°. И наконец, когда вышел на связь пропавший Ил-14, запеленговали и его. Правда, разброс увеличился до 60°. Но для меня главное — в какую сторону показал пеленг.

Конечно, пеленгаторщик никакой гарантии своим «градусам» не дает. Тут уж мне предстояло решать. И я принял решение: лететь не туда, куда указывал радист Ил-14, а в противоположную сторону. Экипаж, с которым я собрался лететь на выручку, взялся убеждать меня, что надо лететь на Сакарари. Особенно неистовал штурман Василий Дрощенко. Он ссылаясь на свой опыт, на мой, по его мнению, юный возраст, на сообщение радиста Ил-14... Я все отмел, дискуссию прекратил и приказал лететь в сторону Новолазаревской, то есть в направлении, откуда экипаж вылетел.

Реакция бортрадиста Ил-14 при очередном сеансе радиосвязи на мое решение была близка к панической: «Куда вы летите, мы в противоположной стороне, мы на полуострове Сакарари, что вы делаете!!!». Я чувствую, что они уже на пределе. Дал команду своему радисту Кочергину: «Женя, дай РД (РД - радиодонесение. — Ред.) ему: «Заткнись и отвечай только по вызову». Это подействовало отрезвляюще.



После трех часов полета я начал по УКВ вызывать экипаж на связь. И вдруг она начала «прорываться». Сидя на командирском кресле, я приказал

*Наверху остался только вход* второму пилоту Юре Головченко сделать вираж над этим местом. И точно, на одном из участков виража мы четко услышали вызов с бортовым номером разыскиваемого самолета. Еще немного — и в разрывах облаков я увидел на ледяном поле наш красно-белый Ил-14. Место его вынужденной посадки находилось недалеко от бельгийской станции «Король Бодуэн». Я хорошо знал этот район и, не раздумывая, снизился под разрывы облаков и с ходу сел на площадку около разыскиваемого Ил-14.

Подруливаю поближе, а навстречу мне бегут спасенные дезинформаторы, приветственно размахивая руками. Выключив двигатели, я взял большую палку от совковой лопаты и спускаюсь по лестнице навстречу «героям».

Как сейчас помню, встречающие остановились и принялись пятиться назад, а штурман юркнул в свой самолет. Все знали мой крутой нрав, а тут еще и палка в руке. Один командир остался стоять на месте.

- Ты где находишься? — спрашиваю его без приветствий.  
- Са...келари! Ты около «Короля Бодуэна»! Собаки! 600 километров ошибка.

По такому случаю я в выражениях не постеснялся. Штурман три дня болел «медвежьей болезнью» и был мною отстранен от полетов до конца экспедиции, благо для замены в отряде был старший штурман Борис Копеин.

- Командир, скажи, почему ты не внял советам бывалых и опытных людей и полетел обратно? — спрашивали меня не раз.

- Опыт опытом, но есть еще и интуиция. Она-то вместе с вашим опытом и советами подсказала мне правильное решение, — отнекивался я.

К великому сожалению, через несколько лет Володя Заварзин вместе с экипажем погиб в авиационной катастрофе в очередной антарктической экспедиции.

## Виктор Перов — летчик века

Мне часто приходилось пролетать около бельгийской станции. Между бельгийцами и советскими зимовщиками сложились особые дружеские отношения. 1958 году миру стал известен подвиг командира авиаотряда Виктора Михайловича Перова, разыскавшего со своим экипажем на Ли-2 и спасшего потерпевших аварию четырех бельгийских исследователей Антарктиды. Для этого ему пришлось лететь за 3000 километров на станцию «Король Бодуэн». Километров в 300 от станции пропал одномоторный самолет «Остер», который пилотировал принц Де Лине. Он по одному перевозил участников полевого отряда в район Кристальных гор. На самолете не было радиации. И Перов нашел их в ледяной пустыне. Это было все равно, что найти иголку в стоге сена.

Король Бельгии Бодуэн награждал советских летчиков орденами. Виктор Перов был удостоен высшей награды страны — ордена Короля Леопольда Второго. Бельгийцы — люди удивительно благодарные. Бельгийский народ, правительство Бельгии и члены королевской семьи не забыли подвига русских летчиков. По прошествии более 40 лет в посольстве Бельгии в России состоялась церемония награждения летчика Перова Крестом Командора Ордена Короны. Награду вручал спасенный им принц.



*Сброс бочки с горючим*



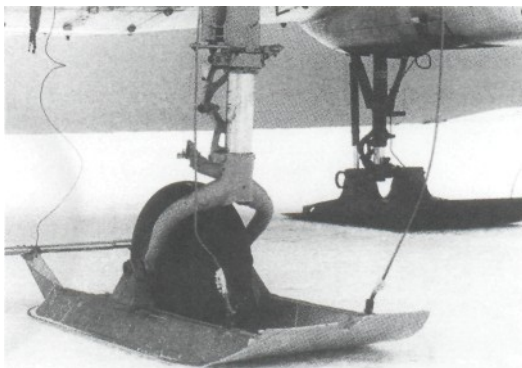
*С главным инженером авиаотряда  
Владимиром Кульченко*

Наши пути не раз пересекались. Почетный полярник, Виктор Михайлович был для меня летным эталоном, одним из тех на кого я хотел бы походить.

Обеспечивал жизнедеятельность научных полярных станций СП-2, СП-3, СП-4, СП-5, занимался проводкой морских судов по Северному ледовитому океану.

В далекие предвоенные годы он записался в планерную секцию аэроклуба, затем закончил Борисоглебскую военную школу летчиков, войну встретил 22 июня 1941 года летчиком-истребителем. В 1942 году назначен командиром авиаэскадрильи 1-й перегоночной авиадивизии на воздушную трассу Красноярск — Уэлькаль, где перегонял самолеты из США и обучал летчиков. После войны Перов многие годы работал пилотом-инструктором в Управлении полярной авиации Главсевморпути, в 1958-1959 годах командовал авиаотрядом 3-й антарктической экспедиции.

Налетав в общей сложности более 17 000 часов, Перов освоил самолеты более десяти типов — Ли-2, Ил-12, Ил-14, Ил-18, Ан-12, Ту-4, а также зарубежные «Томагавк», «Харрикейн»,



*Лыжная обувка самолета*

«Киттихаук», «Аэрокобра».

Он написал книгу «Полярными трассами». В ее основу положены дневники пилота, которые он вел в течение нескольких лет.



## Встреча с американцами

В январе 1971 года в Мирный пришло сообщение из Ленинграда, что в ближайшее время на советские станции в Антарктиде прибудет американская инспекция для проверки программы исследований, проводимых советскими полярниками. Конечно, все забегали, совещания за совещаниями, но никто не знал, о чем совещаться, что готовить. Одно ясно: спрятать наш убогий быт не удастся, он налицо. Домики полярников полностью занесены снегом, кругом «русские помойки». Наконец, решили: убрать помойки. Всех бросили на эту работу.

Дней через пять на рейде Мирного в двух километрах от ледяного барьера бросило якорь бело-красное судно. Его радист вышел на связь с радистом Мирного. Спросил, где можно приземлиться вертолету. Я дал координаты нашей ВПП и стоянки «Илов». Однако американцы, чтобы меньше «топать», решили приземлиться у самого поселка, и на этом купились. При посадке вертолет зацепился одной из лопастей за растяжку антенн радиомачты. Лопасть получила такие повреждения, что не могло быть и речи о том, чтобы вернуться на вертолете обратно. Американцам пришлось пенять на себя за свое упрямство, я же дал рекомендации, где садиться.

Уж тут они показали нам, что такое оперативность по-американски. В течение 30 минут запасная лопасть была доставлена с судна на катере. Еще час потребовался на ее установку. Прошло полтора часа, и вертолет был готов к вылету. И это было сделано, как у нас говорят, в «полевых условиях». Нам было чему поучиться у американцев.

Этот случай я всегда приводил в пример своим авиатехникам, хотя больших претензий к ним у меня не было. Мы привыкли все делать скопом и часто оставлять «на потом», а американцы продемонстрировали настоящую организацию работ.

Сама инспекция, которую наши начальники так боялись, началась и закончилась обильным застольем с русской водкой, красной и черной икрой и прочими национальными разносолами. А американцы, со своей стороны, украсили стол свежими овощами и фруктами, которых мы давно уже не ви-

дели. Все подробности «проверки» потом были переданы на другие наши антарктические станции с рекомендациями, как встречать американских инспекторов.

Но самое любопытное в этой истории то, что никто из наших начальников не знал, что инспекция антарктических станций предусмотрена Международным договором об Антарктиде. Там сказано, что любая страна, подписавшая договор и занимающаяся научными исследованиями в Антарктиде, имеет право в одностороннем порядке проводить инспекцию работ, которые ведут другие страны на Южном континенте. Американцы, не испытывавшие финансовых ограничений, видимо, решили своими глазами посмотреть, что делают Советы в Антарктиде. И это явилось для нас полной неожиданностью.



Рядом со мной за столом сидел бородатый американец, которого нам представили как руководителя миссии. Американцы к нему обращались не иначе как «адмирал». Мы с ним общались на какой-то примитивной англо-русской языковой смеси, дополняемой жестами. И как ни странно, хорошо понимали друг друга. Я уяснил, что адмирал желал бы посмотреть внутриконтинентальную станцию «Восток». Кстати, я понял, что американцы знают о советских станциях больше, чем сами наши полярники.

Я сказал, что доставить членов инспекции

*Экипажем «Геркулеса» на наших самолетах мы*

не можем из-за весовых ограничений. Но оказалось, что этого и не надо. Они собрались лететь на «Восток» на своих двух «Геркулесах» (С-130). Договорились о дате и времени прилета на «Восток».

Мы прилетели на «Восток» за час до намеченного срока прилета американцев. Зарулили на стоянку. Ждем. Точно в назначенное время видим высоко в небе два инверсионных следа от «Геркулесов». Они делают большой круг и в паре садятся не на взлетно-посадочную полосу, а левее ее на целину. Мы были ошеломлены их смелостью. Но оказалось, что ларчик открывался просто. «Геркулесы» были снабжены лыжно-колесными шасси, да такими, что и сегодня позавидуешь. Познакомились мы с американскими экипажами, посидели в кабине «Геркулеса». Показали и свои «Илы». Что и говорить, «Геркулесы» — это уже машины другого поколения. Но и у старичков «Илов» было огромное для эксплуатации в полярных условиях достоинство. За все время стоянки «Геркулесы» стояли с незаглушенными двигателями, ибо на высоте «Востока», где воздух сильно разрежен, да еще и на морозе их вновь не запустишь. А наш Ил-14 свободно запускался. Вот вам и «рашен машина» против «америкэн турбо».

На нас произвела впечатление и внешность американских летчиков. Это были рослые, под два метра, ребята. Особенно выделялись командиры. А у меня, как назло, командиры ВС не вышли ростом.

Напоследок гости решили сразить нас окончательно. Они привезли с собой кинофильм о высадке американских астронавтов на Луну. Зрелище фантастическое. Мы, конечно, восхищались и поздравляли американцев, но в душе сожалели, что первым на Луну вступил астронавт, а не космонавт.

Американские летчики оказались не только рослыми, но и «деловыми». Им приглянулось наше меховое авиационное обмундирование, и они предложили «чейнж»: нашу меховую одежду на их порножурналы. Но никто из экипажей на это дело не клюнул, хотя кое-кто поначалу и задумался над предложением. Один из капитанов самолетов (самый высокий на снимке) все зарился на мою ондатровую шапку и предлагал за нее даже два журнала. Но я показал ему русскую комбинацию из трех пальцев, короче говоря, фигу. На том и расстались.

## В упряжке штурман

Была середина марта. Стали собираться домой. «Обь» стояла у ледяного барьера у станции Молодежная. Те 90 километров льда, которые не дали нам приблизиться к Молодежной за месяцы, проведенные в Антарктиде, ушли.

Погода, как назло, озверела. Пурга за пургой. Ветер, как щепки, разбрасывал тяжелые бочки с горючим, рвал растяжки антенн. А километров за триста от основного лагеря в сторону Новолазаревской на ледяном полуострове ждет самолета группа гидрологов. Летали за ними три раза — бесполезно. Обнару-

жить их стоянку в снежной мгле было практически невозможно.

Эдуард Купри рвал и метал: «Владимир Яковлевич, мне уходить надо, еще день, и лед намерзнет такой, что дизель-электростанция попадет в ледовый плен! Оставляй экипаж на зимовку».

Как это — оставить экипаж? Ребята ударно оттрубили свое. Их дома ждут. Я опять пошел к начальнику экспедиции Ивану Петрову: «Дайте мне еще два дня, Купри уходить хочет». Иванов разрешил.

В пятый раз полетел на «Иле» на поиски. Кру-

жили-кружили — бесполезно. Нулевая видимость. И вдруг вижу солнечный просвет. Принимаю решение садиться. Я хорошо знал, что внизу трещин нет. В этом районе у нас была запасная посадочная площадка. Сели. Решили добираться до отряда «по-санному». Чтобы не угодить в ледяную расщелину или не наткнуться на торосы, привязали один конец верев-



*Станция Молодежная.  
Перекресток дорог*

ки к носовой стойке шасси, другим обвязали штурмана Сашу Алешина. Он как проводник-разведчик впереди, а я за ним рулил на малых оборотах, время от времени беря пеленг по радио-компасу. Когда встретились, ученые чуть не плакали от радости. А мне не до радостей, предстояло еще взлетать. Прощупал унтами снег метров на 300 — была не была! Взлетели... Сели в Молодежной с третьего захода. Закрепили родной «Ил» для следующей экспедиции. Четыре Ан-2 взяли с собой на корабль. Оставлять их было опасно, могло унести шквальным ветром, слишком большая парусность. В общем, в спешке погрузились и пустились в обратный путь. Лед крепчал с каждым часом.

## Возвращение

Весной мы возвратились в Ленинград. В порт «Обь» зашла с огромным прошибающим слезу транспортом: «Здравствуй, Родина!». Мы действительно соскучились по ней. Нас встречали как победителей.

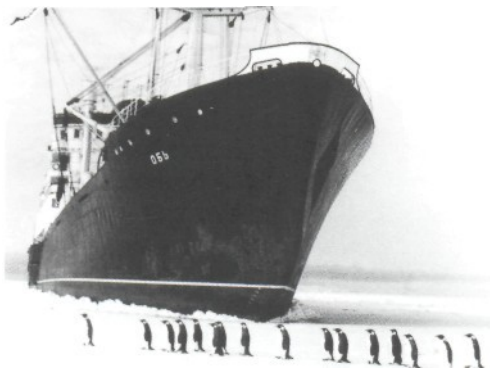
Сводный авиаотряд 16-й антарктической экспедиции свои задачи выполнил полностью. На все станции доставлены группы исследователей, продукты, оборудование, материалы, топливо. На авиационное сопровождение и поддержку исследовательских работ нареканий не было. Открыта новая станция — Ленинградская.

Для каждого из нас Антарктида была отличной жизненной и профессиональной школой, проверкой на прочность.

Я уплыл на этот загадочный материк молодым, не особенно опытным и не особенно уверенным в себе командиром, а вернулся закаленным, повзрослевшим руководителем среднего звена, поработавшим на двух полюсах планеты.

Я думаю, что, подышав чистейшим древним воздухом Антарктиды, я получил заряд бодрости на всю оставшуюся жизнь. После Антарктиды я понял, что могу летать везде, в любых условиях. Ничего не боясь!

Но к радости возвращения чуточку примешивалась и грусть. Решением МГА было расформировано Управление полярной авиации, почти четыре десятилетия, обслуживающее Арктику, а с 1955 года и Антарктиду. Функции «поляр-



ки» были переданы Красноярскому, Якутскому и другим территориальным управлениям ГА. Большинство полярников, в том числе и я, считали это решение необоснованным и неразумным. Время показало, по-

*На проводы вышел весь личный состав* ЛЯРники были пра-



*Последнее «Прощай»*

вы. В энциклопедии «Авиация» по этому поводу сказано, что ликвидация управления «существенно усложнила организационно-методическое обеспечение деятельности полярной авиации». Вместо монолитного авиапредприятия с прочными традициями Арктику стали обслуживать разрозненные подразделения. Начался отток арктических кадров. Сократился объем работ.

Есть некая аналогия с 90-ми годами, когда могучий Аэрофлот был разорван на более чем четыре сотни авиакомпаний. Результат известен. Объем перевозок снизился более чем в 6 раз. Самолет из средства передвижения стал роскошью.

Но фортуна подмигнула мне. Учитывая мой опыт работы в районах Северного и Южного полюса, меня направили заместителем командира летного отряда в аэропорт Быково, где на базе Московского управления авиации спецприменения и местных воздушных линий было создано Управление гражданской авиации Центральных районов и Арктики (УГАЦ и А). Проработал я там год и неожиданно для себя был востребован в штабе отрасли — МГА.

## Как я не стал Героем Соцтруда

Вскоре после возвращения из Антарктиды подходит ко мне командир отряда Евгений Журавлев и говорит:

- Поздравляю, на тебя написали представление к званию Героя Социалистического Труда.

- Кончай шутить, — я вяло отнекиваюсь.

- Какие шутки. Отработал в Антарктиде без летных происшествий. План выполнил на 225 процентов. Открыли с помощью авиации новую станцию Ленинградская, так что готовь ящик коньяка.

Я в это не поверил, но потом узнал, что такое представление есть. Мне в ту пору было 34 года. Кровь по молодости заиграла. Появилась глупая надежда: а вдруг? Хотя надежда была не такой уж глупой. По формальным тогдашним требованиям к предыдущим наградам я мог с натяжкой «освоить» Героя. А по существу авиация действительно многое сделала в ту экспедицию. Правда, при сооружении станции Ленинградская экипаж Ан-2 допустил некоторые нарушения, но я об этом помалкивал.

Бумаги пошли в Ленинградский райком партии. Это была первая ключевая инстанция. Через некоторое время из райкома в партком приходит ответ, что, уважаемые товарищи, у Потемкина, согласно официальным требованиям, не хватает такой-то награды. С этим еще как-то можно было смириться, но главное препятствие в том, что должность у него должна быть не выше зам. командира эскадрильи, а он — командир отряда. Тогда было поветрие: начальство и ИТР не награждать, а давать «зеленый свет» рабочим и крестьянам. Интересно получилось: наиболее ответственные полеты выполнял я лично, но меня нельзя наградить и как летчика, потому что я — начальник.

Следующее райкомовское требование: я должен быть членом парткома или, на худой конец, партбюро. Интересно, как мне в Антарктиде быть членом парткома? Хотя я в «полярке» два срока заседал в парткоме. Может быть, в характеристике об этом не написали? И потом еще какие-то райкомовские блошинные претензии. Поэтому райком предлагает представить кандидатуру, удовлетворяющую таким-то, таким-то требованиям. И тут-то выплыла фамилия одного штурмана.



Не буду ее называть. И он действительно получил долгожданного Героя «за освоение новой авиационной техники».

Он был членом партбюро эскадрильи. Сам вертолетчик. Недавно переучился на вертолет Ми-26, который мы собирались брать в полярную авиацию. Но вертолет так и не поступил к нам. Игорь, так звали героя, пришел ко мне с оправданиями, мол, я тут ни при чем. Года два он стеснялся носить Звезду, но сейчас носит всю.

А года три назад мои бывшие коллеги-полярники из Шереметьево рассказали подоплеку этой давней истории. «Ты, — говорят, — не знаешь. Дело в том, что мамаша Игоря работала в наградном отделе райкома партии. Через нее и проходили все документы». Если ребята были правы, то ларчик, оказывается, открывался просто. Прямо как в песне у Высоцкого про Сережку Фомина, которого отец профессор в войну «отмазал» от армии: «Встречаю я Сережку Фомина, а он Герой Советского Союза».

# ТЯЖЕЛАТЫ, ЛЕТНАЯ СЛУЖБА

## Защита диплома

В 1971 году я вернулся из Антарктиды. Предстояло завершить заочную учебу в Академии гражданской авиации в Ленинграде и получить высшее образование по специальности «инженер-пилот». Защищал диплом па тему «Организация подготовки летного состава и особенности полетов в условиях Антарктиды». Вопросы у членов государственной комиссии было много, но для меня они не представляли особого труда. То, о чем меня спрашивали, я испытал в реальных условиях у Южного полюса.

В перерыве ко мне подходит член госкомиссии и говорит:

— Владимир Яковлевич! Когда вы будете в Москве?

— Вот защитимся, вручат дипломы, выпускной вечер, банкет, тогда и в Москву.

— Когда приедете в Москву, зайдите ко мне в управление летной службы министерства. Я — заместитель начальника управления летной службы МГА Петр Васильевич Владимирский.

— А в чем дело?

— Зайдите, там узнаете.

Я подошел к начальнику академии Васину, его я хорошо знал еще в бытность моей работы в «полярке». Он недавно пришел в Академию из МГА, где как раз курировал управление летной службы.

— Иван Федотович, — спрашиваю я его, — меня приглашает зайти зам начальника летной службы министерства. Не знаете, в чем дело?

— Ты тут нам полтора часа интересные вещи рассказывал, вот и заинтересовались твоей дипломной работой. Могут заставить методику писать.

Мне этого только еще не хватало. Какой из меня методист, не люблю я писанину, вот в воздухе показать, что как надо, я готов.

Но в Москве все-таки зашел в министерство. Петр Васильевич в отъезде. Зато на месте начальник управления лет-



*Защита диплома*

ной службы Иван Васильевич Донцов, он в свое время работал в полярной авиации. Я сунулся к нему в кабинет. Он меня увидел, говорит:

— Заходи, заходи. Я тебя помню.

Он встал из-за стола, вышел навстречу, поздоровался за руку.

- Я тебе предлагаю к нам прийти работать.

Я не ожидал такого поворота событий. Попасть в министерство без рекомендаций было трудно. Ранг аппарата министерства в то время был очень высок. Аппаратная работа была мне незнакома. Я начал отнекиваться.

— Сложностей для тебя не будет. Направление тебе знакомое. Будешь ведущим инспектором по вопросам Арктики и Антарктиды.

- Иван Васильевич, я подумаю пару часиков.

Вышел я за дверь, походил по коридорам, никого не знаю. Вдруг вижу знакомого по полярной авиации Николая Юрскова. Поздоровались, немного поговорили, как обычно при встрече, за сигаретой. После встречного ритуала я у него спросил:

— Коля, а как в министерстве, можно работать?

- Нормально все будет, что ты волнуешься. В командировки будешь ездить. Давай соглашайся.

И я согласился. Начал работать в МГА старшим пилотом-инспектором.

## В Министерстве гражданской авиации

Коллектив управления летной службы (УЛС) МГА славился высокопрофессиональными специалистами — летчиками, штурманами, бортинженерами. Руководителями этого управления в разное время были известные и уважаемыми в гражданской авиации люди: М.А. Банный, И.В. Донцов, Б.Д. Грубый, Г.Н. Зайцев, А.Г. Майоров, Ж.К. Шишкин, М.М. Терещенко.

Не менее известными были и фамилии их заместителей: В.П. Денисов, П.В. Владимирский, А.А. Яровой, И.Д. Волков, Н.И. Павленков.

Курировали УЛС в разное время заместители министра ГА: уже упоминавшийся И.Ф. Васин, А.Н. Катрич, А.М. Горяшко, Б.Д. Грубый.

А какие были ведущие инспектора по типам воздушных судов: А.И. Самойлов, В.И. Бычинов, Е.А. Ремизов, Н.И. Пиунов, М.Г. Завьялов, флаг-штурман В.Ф. Киселев, председатели высшей квалификационной комиссии О.Н. Архангельский, И.Ф. Диденко, ведущие штурманы-инспекторы В. Суров, В. Васильев и др. Их профессионализмом восхищались во всех территориальных управлениях. На разборах, которые они проводили, все было четко разложено по полочкам. Никакой словесной шелухи. Все строго по делу. Логика построения разборов была железная. Одно следовало из другого. Польза и рядовому,



*На совещании по безопасности полетов*

и командному летному составу была огромная.

При летных проверках наши инспектора что называется спустили шкуры с проверяемых. Они имели на это полное моральное право, поскольку сами летали, как боги.

Но чтобы у кого-нибудь талон нарушений изъять во время проверки — такого не помню.

Про Аэрофлот тогда говорили, что это «тысяча и одна профессия пилота». Какие только виды работ не выполняли пилоты Аэрофлота, вплоть до уникальных. Ими занимались наши ПАНХовцы (ПАНХ — применение авиации в народном хозяйстве. — *Ред.*) управления летной службы: А.А. Крылов, М.И. Беднов, А.Ф. Пришельцев. Их работа — это, по существу, история освоения вертолетов Ми-26, Ми-10, Ка-32, уникальных видов работ, таких, как трелевка леса, установка высоковольтных опор, мачт ЛЭП, телевизионных вышек, разгрузки грузовых судов и т.д. и т.п. Всего не перечислишь.

Но я несколько забежал вперед. С тем, чем занималось управление летной службы, я познакомился позднее, а поначалу, стараясь не привлекать к себе внимания, потихоньку осматривался на новом месте. Я никого не знал, кроме И.В. Донцова (раньше он был командиром Шереметьевского объединенного авиационного отряда Полярной авиации) и начальника отдела спецподготовки С.С. Овечкина.

Прошло три месяца с начала моей работы в УЛС. Вызывает как-то меня к концу рабочего дня к себе в кабинет зам. начальника летной службы В.П. Денисов. Вхожу. Там сидят флаг-штурман В.Ф. Киселев и председатель ВКК О.Н. Архангельский. Без всяких предисловий Денисов обращается ко мне:

- Володя, мы присмотрелись к тебе и убедились, что ты наш человек. Ты пришелся ко двору, и мы принимаем тебя в свою команду.

Я слегка опешил от таких слов и автоматически отвечаю: «Спасибо за доверие, глубоко тронут, разрешите отбыть в магазин».

Думаю, мой ответ и вечернее застолье окончательно поставили точки над «і» в моих отношениях с руководством. Только не подумайте, что все вопросы решались во время застолья. Это был чисто мужской ритуал, неформальное признание со стороны начальства, что я «нормальный мужик», на меня можно положиться и со мной можно общаться не только по служебным вопросам.

Со временем у меня сложились товарищеские, даже дружеские отношения со всем коллективом. Я дважды избирался членом парткома министерства от УЛС. И даже был заочно



выдвинут кандидатом в депутаты Моссовета.

Прилетаю однажды из командировки, а мне говорят: «Владимир Яковлевич, наконец-то УЛС вспомнили, вас на общем собрании министерства выдвинули кандидатом в депутаты Моссовета».

*В Звездном городке*

Получилось, что без

меня меня женили. Мои товарищи-«улсовцы», конечно, довольны оказанным доверием управлению летной службы. А мне не до смеха. На кой черт мне, летчику, эта земная суета?! Сплошные заседания, работа в комитетах, прием населения, заявления, жалобы и прочее...

Конечно, быть депутатом почетно. Как-никак законодательная власть, открываются другие, «нелетные» перспективы. Но меня это не прельщало. Прежде всего я - летчик.

Тем более что не обошлось без высказываний: вот, мол, Потемкин, вместо того чтобы заниматься безопасностью полетов, в «политику» полез. И так думали некоторые не только в министерстве, а даже в курирующем нас отделе ЦК. Эти слухи меня больно резанули. И я решил: депутатство не для меня.

Но одну встречу со своими потенциальными избирателями все-таки провел.

А на второй сорвался. Один из полудурков из зала предложил мне разорвать при всех партбилет. Я послал его куда подальше. Эмоции меня захлестнули, и я решительно отказался от дальнейшего участия в избирательной компании. И об этом своем поступке никогда не жалел.

А работа в министерстве шла своим чередом. Кто-то уходил, кто-то приходил. Управление летной службы пополнилось молодыми кадрами: Ю. Таршиным, Н. Карпеевым, В.Д. Мокринским, А.А. Балахонским и др. Ю. Таршин впоследствии работал в ИКАО. А вернувшись, стал директором департамента летных стандартов ГСГА. Умница парень, жаль, что его не поняли, да и возраст уже не позволяет работать на государственной службе.

## Проба пера

Прошло почти три года. Начальник управления летной службы Донцов ушел на повышение в Госнадзор. На его место пришел Борис Дмитриевич Грубый из Ташкента. В ранге заместителя министра он руководил управлением летной службы.



*В президиуме. Крайний справа - Борис Грубый*

Однажды недели за три до большого партийно-хозяйственного актива он вызвал меня и мягко так говорит:

— Володя, всех перебрал, остановился на тебе. Скоро состоится партийно-хозяйственный актив по итогам года. Посиди-ка со мной минут пятнадцать, я набросаю тезисы своего выступления, а ты их разовьешь в доклад. Конечно, отрази работу нашей летной службы, напиши про подготовку летчиков, безопасность полетов...

Две недели корпел я над докладом. Чувствовал, что материал получился. Разложил все по полочкам, привел много примеров. Грубию доклад понравился. Он похвалил. На парт-активе доклад Грубия вызвал интерес даже у руководства министерства. Мне приятно было слышать: «Вот Грубый выступил, приятно слушать: и методично, и критично».

## Врио

В 1976 году безвременно ушел из жизни заместитель начальника летной службы Валентин Петрович Денисов. Борис Дмитриевич вызвал меня и предложил стать первым заместителем начальника управления летной службы.

— Борис Дмитриевич, должность большая, опыта у меня еще маловато, я боюсь, что не справлюсь, — высказал я свои опасения.

— Не знаешь — научим, не умеешь — покажем, ошибешься — поправим. Ты не волнуйся, я и не стал бы тебя выдвигать, если бы сомневался в тебе.

А тогда назначение на эту должность согласовывалось с отделом ЦК КПСС. Вызывают меня туда. Я им сказал про свои опасения недостатка опыта.

— Поможем, — сказал инструктор в ЦК, — мы к вам придем, посмотрим, уверены, что вы справитесь.

Около полугода я исполнял обязанности первого заместителя начальника управления летной службы. У нас был заместитель министра по кадрам Алексей Петрович Усков. Умнейший, опытнейший и хитрющий кадровик. Он с моей должности полгода не снимал приставки «врио». Говорил:



*Нарабочем месте*



«Молодой еще, молодой». Для него безупречная анкета и трибунные выступления мало значили. Решил меня дополнительно проверить в деле и включил в состав комплексной комиссии по проверке Дальневосточного управления. (Тогда в комиссии назначались человек по 40-50). Возглавлял ее А. Н. Катрич. Мне дали группу — человек пятнадцать и поручили проверять Благовещенский объединенный авиационный отряд. На разборе по итогам присутствовал Катрич. Все прошло нормально.

Через некоторое время — проверка Украинского управления ГА. Возглавлял комиссию сам Усков. Мне поручают возглавить проверку ведущего предприятия — Бориспольского ОАО. А у меня всего четыре нашивки пилота-инспектора и доверили проверять самый крупный в Украинском управлении отряд. Наверное, и воспринимали мою персону не особенно серьезно.

На разбор по итогам проверки приехал сам Усков и, как тогда водилось, руководители обкома, горкома, исполкома, из ЦК КПУ... Я сделал доклад, минут на 50. Это было своего рода экзаменом, который мне устроил Усков. И я его выдержал, ибо, когда вернулся в Москву, через три дня вышел приказ, подписанный министром, в котором я фигурировал уже не как «временно исполняющий обязанности», а полноценный первый заместитель начальника управления летной службы.

Итак, чуть более полугода, с 9 июля 1976 года по 27 декабря, проверяли, подхожу ли я для этой должности, и одновременно готовили для нее. Поручали ответственные задания. Где, как не в реальной работе, можно проверить деловую и организаторскую хватку, способность к анализу и конструктивному мышлению? И это, наверное, правильный подход. Хотя задним числом я узнал, что один из работников политуправления прожужжал все уши кадровикам по поводу моего возраста. Дескать, молод я еще для такой высокой должности. Да разве 37 лет - молод? А за моей спиной уже и Арктика, и Антарктика, полеты в экстремальных условиях. Да и в УЛС я уже четыре года. Но Усков принял командирское решение.

## «Тропой грома»

Возглавлять управление летной службы — все равно что сидеть на вулкане.

Управление было самым уязвимым для критики местом, самым доступным объектом для нападок СМИ, поскольку оно отвечало за безопасность полетов, связанную с человеческим фактором. На термин «человеческий фактор» средства массовой информации списывают 80 процентов авиакатастроф. Из них в 40 процентах аварий винили нас, летчиков, только за недостаточную профессиональную подготовку. После того как некогда могучий Аэрофлот был растащен на сотни микрокомпаний, появились новые термины в расследовании авиапроисшествий: «коммерциализация полетов», «перегрузки воздушных судов», «дополнительные заработки»...

«Надо зреть в корень», как гениально учил Козьма Прутков. Чтобы обнажить корень, не надо глубоко копать. Он — на поверхности. Это заработная плата летного состава. Она стала заложницей «коммерционализации», «перегрузки», «дополнительного приработка». Она понуждает пилотов идти на отступления, а порой на прямые нарушения установленных норм организации и выполнения полетов. Пенсия пилота сравнялась с пенсией уборщицы. А эти люди заслужили большего. Многие из них прошли, как говорится в пословице, «сквозь огонь, воду и медные трубы», в том числе побывали в «горячих точках», будучи гражданскими летчиками. Они награждены высокими правительственными наградами, но почему-то их забыли чинуши в верхах. Я напому лишь малую толику героических дел наших гражданских летчиков. Пусть будет стыдно обитателям высоких кабинетов.

Регулярные рейсовые полеты на Ту-154, Ил-76, Ил-18Т в Афганистан наших гражданских пилотов не прекращались и во время боевых действий. Был создан специальный отряд самолетов Ил-76 в Ташкенте для доставки в Кабул топлива и продовольствия. Его командирами были Г.П. Александров из ЦУМВС и В.С. Краснов из Тюмени. Почти все летчики гражданской авиации за эти полеты награждены орденами и медалями Афганистана и СССР. Были потери. Даже наш пилот-инспектор УЛС министерства А. Касаткин на Ил-76 сажился

«на брюхо» на грунт в аэропорту Кабула. У самолета в результате обстрела была повреждена гидросистема.

А чего стоили нашим летчикам полеты в Ханой? Лететь проходило над нейтральными водами. Нам запрещалось пользоваться установленными трассами и коридорами. Эти маршруты так и называли «тропою грома» или «партизанской тропой». Ориентиров никаких, ширина коридора мизерная. Но главное, постоянное «внимание» чужих истребителей. Их сопровождение и маневры создавали прямую и нешуточную угрозу безопасности полетов. Бывали случаи, когда истребитель взмывал резко вверх перед нашим носом и выхлопные струи от двигателей били по стабилизатору гражданского самолета. А у нас на борту были пассажиры.

Никто из наших членов экипажей не отказывался от выполнения задания, хотя имел на это полное право. На моей памяти был один КВС, который отказался лететь «тропою грома». Кстати, он стал одним из лидеров независимых профсоюзов летного состава. Вот таковы наделе некоторые «народные трибуны». Почему некоторые? Да потому, что многие «борцы за народное счастье» профессионально не состоялись, зато горлаианы из них получились отменные. Это уж я говорю на основании собственного опыта, который приобрел, будучи генеральным директором ЦУМВС. Этот период как раз пришелся на разгул профсоюзной демократии, когда профбоссы пытались руководить компанией.

Можно много писать о героических делах наших гражданских летчиков. Вспомнить Чернобыль, трудные полеты в Гавану после инцидента с «Боингом 747» южнокорейской компании, профессионализм вертолетчиков в Сванетии в 1986 году, Спитак... Трагическими событиями последние десятилетия прошлого века щедро одарили нашу страну. И наши летчики всегда приходили на помощь, порой рискуя своей жизнью.

Известный журналист Юрий Рост, когда я с ним слетал в Сванетию и показал, как работают наши авиаторы по ликвидации последствий трагедии, сказал: «Мы привыкли ругать летчиков за все грехи гражданской авиации, но за то, что они делают сегодня, мы должны перед ними встать на колени, снять шляпу и низко поклониться».

Спасибо, Юра, за лестную оценку моих коллег. Я сам был непримирим к нарушителям, но перед мужеством профессионалов всегда преклонялся.

## Человеческий фактор

Вернемся к роли «человеческого фактора» в авиапроисшествиях, а конкретно, коснемся той их части, которая ставится в вину нашим гражданским пилотам по причине их ошибок и недостаточной профессиональной подготовки. Вопрос этот сложный, и однозначного ответа на него нет. Пользуясь предоставленным мне данной книгой случаем, выскажу свое мнение по этой проблеме.

Конечно, читателю надо делать поправку на реалии того времени, в котором мы жили и работали. Тогда лакировка действительности была нормой, а критика квотированной. Сор из избы предпочитали не выносить, а если и случались критические выступления в прессе, то они, как правило, были согласованы с вышестоящей организацией. Раньше достаточно было упоминания фамилии в газете, чтобы имярек был уволен. Жертвой такой практики стал в 80-е годы начальник Белорусского управления ГА, заслуженный пилот СССР, опытный руководитель Д.Г. Глушенко. В «Правде» появилась критическая публикация о неправомерных действиях начальника Гомельского аэропорта. В ней походя сообщалось, что начальник аэропорта — друг и приятель Глушенко. Это сыграло негативную роль в дальнейшей судьбе начальника Белорусского управления гражданской авиации.

С Дмитрием Григорьевичем я был знаком лично. Сталкивался с ним и по службе, и в неформальной обстановке. Он вырос в Белорусском управлении, пройдя за 25 лет путь от рядового пилота до начальника управления. Стал пилотом I класса, летал на Ту-124, Аи-10, был удостоен звания «Заслуженный пилот СССР». В 1973 году, в бытность его руководителем Белорусского управления, Минский объединенный авиаотряд был награжден орденом Трудового Красного Знамени. И такой финал. Один из примеров бездумного отношения к самому ценному капиталу — кадрам.



*И вновь о безопасности полетов*

А как часто мы слышали с трибуны: «Кадры решают все!». На деле порой все было по-иному.

В наше время по части критики мы далеко ушли. Но в этой лавине компромата нет-нет да и проглядывается ее заказной характер. Идет в чистом виде «мочиловка». Но власть на нее не реагирует. У обвиняемого всегда есть оправдание, дескать, материал заказной.

Прессой правят деньги. Поэтому и лакировка осталась, не могла не остаться, поскольку она товар, услуга, которая оплачивается. За деньги можно и «черного кобеля отмыть добела».

Поэтому нечего особенно лить грязь на прошлое. Нынешнее время в этом отношении не лучше. Да, мы всегда хвалили сложившуюся систему подготовки летных кадров в гражданской авиации. И было за что. Была создана целая сеть летных училищ, в каждом управлении был учебно-тренировочный центр, единственная в мире Академия гражданской авиации готовила кадры высшей квалификации. Сформировалась отечественная школа обучения с апробированными формами и методами преподавания и довольно многочисленным институтом опытных инструкторов.

Это безусловный плюс. Тем не менее в целом ряде авиапроисшествий обвиняли экипаж. Дескать, он недостаточно профессионально подготовлен. Особенно часто эти упреки можно было слышать из уст Алексея Андреевича Туполева, да и другие генеральные не отставали. Авиапром дружно винил во всем летчиков. Под массивным прессом заключений авторитетных комиссий мы вынуждены были отступать. Да, организация летной работы — приводной ремень безопасности полетов. Да, мы недорабатываем...

Но глубокий анализ систем подготовки наших пилотов говорил и о другом, о чем конструкторы и представители авиапрома предпочитали при разборах не вспоминать. Каждое ОКБ городило в кабине самолета свой огород. Мне доводилось работать в макетных комиссиях по самолетам Ил-96, Ту-204, Ил-114, Ан-70... Отстаивал свою точку зрения перед главными конструкторами КБ, генеральными конструкторами Генрихом Васильевичем Новожиловым, Алексеем Андреевичем Туполевым, Петром Васильевичем Балабуевым. У конструкторов — основной аргумент: «У вас летчики не могут летать, вы их плохо учите».



*На совете отрасли. Министр ГА  
Борис Бугаев и зав. отделом ЦК КПСС  
Александр Сошников*

Я настаивал на унификации кабин. Когда я бывал на заводе «Эрбас Индастри», то подметил, что компоновка кабин у аэробусов одна и та же, будь то это А319, А320, А321, А340. А у нас придешь и видишь: у Туполева одно размещение пультов управления системами самолета и двигателями, у ильюшинцев — другое,

у Антонова — третье... Даже на разных модификациях Ту-154 (Ту-154А, Ту-154Б, Ту-154Б1, Ту-154Б2, Ту-154М) резервные авиагоризонты и высотомеры располагались по-разному. Управление летной службы даже вынуждено было внести в карту обязательных проверок указание: «Ознакомьтесь с индивидуальными особенностями самолета». Экипажу скоро лететь, а он должен к индивидуальным особенностям данной конкретной машины приспосабливаться. Разве это нормально?

Я не мог добиться от конструкторов вразумительного ответа на вопрос, почему расположение рычагов управления такими важными системами, как шасси, механизация, у самолетов «Ту» на верхней правой панели (причем рядом), а у «Ил» — на центральном пульте. На что Генрих Васильевич мне ответил: «А мне плевать, что там у Туполева, у нас своя фирма — ильюшинская». Я преклоняюсь перед конструкторским гением Генриха Васильевича, но с таким аргументом до



*На юбилей главного конструктора Млв  
Генриха Новожилова*

сих пор не могу согласиться. Это не мелочи для безопасности полетов.

На макетной комиссии по Ту-204 пришлось сражаться с главным конструктором самолета Львом Ароновичем Лановским по поводу расположения информационных дисплеев. Некоторыми эргономическими требованиями пожертвовали ради удобства конструкторов. Пришлось сослаться на приборную доску А310, где сумели и эргономику соблюсти, и не ухудшить обзор взлетно-посадочной полосы. Я подсказал Льву Ароновичу чуть наклонить плоскость дисплеев. Тогда, не увеличивая поле приборной доски, можно будет разместить их один под другим. И не надо поднимать верхний козырек приборной доски, чтобы не ухудшать обзор, что очень важно при посадке. Лановской с удивлением посмотрел на меня и сказал: «Приходи-ка лучше ко мне в КБ работать». Похвала сама по себе приятна, но вдвойне было приятнее ТО, что главный конструктор согласился со мной.



*За работой не забывали и об отдыхе*

Хотя, признаюсь, меня удивило то обстоятельство, что на столе у Льва Ароновича я заметил фотографию приборной доски кабины А310. А на ее обороте была надпись, что именно такое расположение дисплеев (один под другим) и напротив рычагов управления двигателями предохраняет летчиков от ошибочных действий в случае отказных ситуаций. Я его спросил: «Почему же ты сразу не сделал как надо?» Мой вопрос ему, естественно, не понравился... Потом я узнал, что он запретил пускать меня к нему в кабинет.

Несмотря на жаркие баталии на комиссиях у меня со специалистами КБ и с самими генеральными конструкторами установились нормальные деловые отношения, а Алексей Андреевич Туполев даже побывал у меня в гостях.

Приходилось «воевать» не только с разработчиками новых самолетов, но и с коллегами из Министерства авиационной промышленности по эксплуатации старых типов воздушных судов. В ту пору случилась череда авиапроисшествий

с Ан-24. Бортмеханики при пробеге вместо снятия винтов с упора для добавочного торможения убирали шасси. Как и кто только не винил нас в плохой подготовке пилотов, в плохих программах и т. п. Произошел очередной случай в Ташкенте. Собираем в МГА большое совещание специалистов. От МАП присутствовал начальник 9-го главка Ануфрий Викентьевич Болбот (впоследствии он стал заместителем министра). Его выступление было сплошным обвинением в наш адрес, дескать, плохо готовим летчиков.

Я, человек довольно эмоциональный, вспылал и в резких выражениях оборвал Ануфрия Викентьевича:

- Ну, хорошо, один дурак, два-три дурака, пять дураков-неучей попало, но данный-то случай уже 32-й, и сделал эту ошибку бортмеханик-инструктор, который обучил не один десяток бортмехаников. Что вы всех дураками признаете!

Хорошо, что меня остановил Грубый, который вел совещание, а то бы я и до более крепких выражений дошел.

А дело в том, что на центральном пульте перед бортмехаником находились рядом два абсолютно одинаковых рычажка управления. Один — «уборка — выпуска шасси», другой — «снятие винтов с упора». При скоротечности операций и срабатывал «человеческий фактор», оператор брался не за тот рычажок. Я доказал Болботу, что дело в эргономике. Ануфрий Викентьевич сослался на то, что доработка потребует средств.

- Так зачем же тогда обвинять летный состав, когда огрехи допустили разработчики. Надо их исправлять, — подытоживаю я бурную полемику.

В конце концов этот изъян был доработан, и авиапроисшествия по этой причине прекратились.

Из-за разнобоя, который царил в размещении органов управления на пультах в кабине пилотов даже высококлассные летчики не гарантированы от ошибок при переходе с одной модели самолета на другую. И «подставляют» их, как признал мой хороший знакомый, главный конструктор туполевской фирмы Леонид Леонидович Селяков, конструкторы.

В своей книге «Тернистый путь в никуда» (Записки авиаконструктора, Воениздат, 1997) он описал случай, произошедший с летчиком-легендой Сергеем Николаевичем Анохиным. Летал он практически на всех типах самолетов — как тяжелых, так и легких. Возвратясь однажды из очередного полета на МиГ-15, он



буквально с борта на борт пересел на Як-25 и снова взлетел, уверенно набирая высоту с одновременным правым разворотом. Вдруг самолет резко развернулся вправо, стал круто снижаться.

«Всеми виной, — пишет Селяков, — было отсутствие стандартов, отсутствие понимания и уважения труда летного состава... На левом пульте управления в пилотской кабине упомянутых выше истребителей имеются три рычага: РУД (рычаг управления двигателя), стоп-кран (рычаг, отсекающий подачу топлива к двигателю) и рычаг управления тормозными щитками (воздушные тормоза).

Не так много рычагов, но их можно и нужно было располагать на пульте строго одинаково. А вот «Як» и «МиГ» договориться между собой не смогли и разместили рычаги как им хотелось. Короче, на одном самолете стоят: «РУД», «стоп-кран», «тормозной щиток», а на другом: «РУД», «тормозной щиток», «стоп-кран». Вот и вся причина. Сергей Николаевич, желая сбавить скорость, вместо того чтобы выпустить тормозной щиток, выключил двигатель. Можно, конечно, обвинять его в невнимательности и в ошибке. Можно! Но виноваты в этом мы, конструкторы. Необходим строгий стандарт в таких случаях.

Прошло много лет и подобный случай повторился на Ту-124, когда летчик перепутал «стоп» с «РУД», так как на Ил-18 все сделано наоборот, а он раньше летал на Ил-18».

Думаю, что признания известного авиаконструктора снимут долю вины летного состава в непрофессионализме. Мой



*Наука безопасности*

опыт разбора причин аварийности позволяет сделать вывод, что в проблеме «человеческого фактора» зачастую преобладает обвинительный уклон, а уважение, понимание и поддержка труда экипажа отходят на второй план. Сейчас, конечно, можно винить всех и вся. Толку от этого не будет. Мне же спустя много лет хочется акцентировать внимание на «болевых точках» летной работы. Эти проблемы мы не смогли решить, но решать их все равно придется. Поговорим об этом чуть НОЗЖе.

## ПОКОЙ НАМ ТОЛЬКО СНИЛСЯ

Работа была интересная, хотя и сложная. Она охватывала организацию летной работы, профессиональную подготовку летного состава, выпуск всех методик и наставлений по летной службе, безопасности... Безопасность была самой страшной ношей. Иногда звонят в 2-3 часа ночи, сообщают: там-то Ан-2 упал, там-то вертолет задел лопастями за линию электропередачи...

Летная служба считалась главной в МГА, была в почете, а на самом деле все старались свалить свои грехи — и инженерные, и наземные на летную службу. Доставалось мне от министра на разборах больше, чем «сидоровой козе». Разборы были ежедневными. Борис Павлович Бугаев министром был жестким и если уж зацепит, то выдаст «по первое число». Мы боялись этих разборов, как черт лаdana. Между собой называли их «разгонами».

Как только начинался разбор, так сразу слышишь: «Потемкин, когда ты летчиков летать научишь?» или: «Что вы сидите, штаны протираете по кабинетам, слетайте на места, проведите там хорошие летные разборы». Это были его любимые выражения. После «разгонов» приходилось полдня отходить.

Доставалось, конечно, и другим начальникам управлений. Малейшая неточность или заминка в докладе начальников ЦПДУ, инспекции, перевозок и других подразделений вызывала у министра соответствующую реакцию. Заместители министра тоже были не застрахованы от критических замечаний. Приходилось выкручиваться, а иногда и с боем отбиваться. Но на ми-



нистра обиду не таили. Мы знали, что сидим на вулкане, и извержение может начаться в любую минуту. Поэтому старались поддерживать друг друга.

Единственное, что мы не терпели — это

*Обсуждение в кулуарах «нашептываний».*

У нас был замминистра по инженерно-авиационной службе Юрий Георгиевич Мамсуров, генерал-полковник, ветеран военной и гражданской авиации. Прекрасный авиационный инженер и организатор, многое сделал для прогресса авиации, повышения надежности и эффективности использования авиационной техники. У него была привычка: стремился всегда докладывать министру первым, еще до разбора. Причем допускал иногда неточности, а нам из-за этого приходилось вступать в ненужные дискуссии, чего министр страшно не любил. А бывало, что поезд уже ушел. Получалось так: кто первым доложит, тот и прав, а другим приходилось оправдываться.

Мы с начальником инспекции, бывало, сидим на разборе и дрожим, Бугаев прорабатывает:

— Потемкин, почему твои летчики аккуратно летать не могут, слепые что ли?

Но однажды я инженера поймал. Приезжаю я как-то утром на работу пораньше, часов в семь и позвонил в Уральское управление — там Ан-2 упал: зацепился за дерево. Попал я на главного инженера, представился, спрашиваю, что с Ан-2 случилось?

Он мне в ответ:

— Я только приехал с места аварии. Обрыв поршня. Двигатель заглох. В конце летного поля на взлете задел за деревья.

А Мамсуров на разборе опять обвиняет летную службу:

— Потемкин, что твои летчики взлетать не могут?

Любил он учить летать, это тогда все знали.

— Борис Павлович, — обращаюсь я к министру, — ничего подобного, я только что разговаривал с главным инженером Уральского управления. Там техническая причина: обрыв поршня.

Бугаев строго посмотрел на зама по инженерной службе:

— Юрий Георгиевич, да разберитесь вы в конце концов, что вы никак разобраться не можете.

После окончания заседания Бугаев попросил меня остаться.

— Ты почему меня с моими замами сталкиваешь?

— Почему сталкиваю? Я доложил, как было на самом деле.

— Ты бы пришел ко мне пораньше и доложил.

— Я не привык нашептывать, как ваш зам. это делает.

— Ты чего мне городишь?

— Да я же вижу, что он к вам по утрам ходит, а потом вы нас порете на разборах.

— Ну, ничего, это вам на пользу.

По молодости я за словом в карман не лез. Политес не соблюдал, резал правду-матку напрямую. Потом я узнал, как отозвался Бугаев обо мне одному из своих замов: «Этот парень молодец, елки зеленые, ершистый такой...»

А произошло это после очередного моего возражения предложениям Мамсурова, которые он изложил на разборе.

Летчики помнят, как в Аэрофлоте произошло несколько случаев выброса топлива на самолетах Як-40, а потом на Л-410 по причине неплотного закрытия и даже незакрытия заправочных горловин. Эти опасные случаи приводили к прерванным взлетам или вынужденным посадкам.

Конечно, налицо вина инженерного состава, который проводил заправку самолета перед полетом. Но Юрий Георгиевич решил к контролю за закрытием горловин привлечь и членов экипажа. Подготовил проект соответствующего указания, расписал технологию на «раскладушке», так мы называли складываемые им листы бумаги (любил он это дело). И докладывает на разборе.

По его предложению один из членов экипажа должен залезать на плоскость самолета, открывать лючки, проверять закрытие топливных горловин и, конечно, нести соответствующую ответственность за эти операции.

Я этого стерпеть не мог: опять вешают дополнительные функции, причем далеко не свойственные летному составу.

— Борис Павлович, — вскакиваю я, обращаясь к министру. — Я категорически возражаю против такого подхода и не завижирую от летной службы этого документа. Даже юридически это неправильно. Мы должны обучить членов экипажа, допустить их к выполнению этих операций и снабдить соответствующими инструментами.

— А как это могут сделать два пилота на Л-410 при 40-минутной стоянке, когда командир должен идти в аэродромный диспетчерский пункт для подготовки к полету, а второй пилот — в службу организации перевозок для уточнения и заполнения перевозочной документации. Я вижу цель Юрия Георгиевича — увести от этой проблемы инженерную службу.

— Юрий Георгиевич, Владимир Яковлевич! — вспыхнул министр. — Что вы ходите, спинами друг о друга третесь. Идите сядьте в кабинете и разберитесь, кто что делать должен и за что отвечать.

Так эта идея Мамсурова и не была реализована благодаря тому, что удалось отстоять свое мнение.

## В небе только девушки

В советские времена была традиция: отмечать праздники трудовыми свершениями. Несмотря на известный формализм, шумиху и издержки, эта традиция приносила пользу, в том числе и в гражданской авиации. Например, 9 февраля 1972 года — день очередной годовщины гражданской авиации — был отмечен коллективами Московского транспортного управления ГА, конструкторского бюро А.Н.Туполева и ГосНИИ ГА началом регулярных рейсов нового пассажирского самолета Ту-154. Другой пример: накануне Нового 1977 года Аэрофлот впервые преодолел 100-миллионный рубеж в перевозке пассажиров. Это значило, что каждый третий житель страны воспользовался услугами воздушного транспорта.

60-летие Великого Октября МГА решило отметить рекордными полетами женского экипажа на самолете Ил-62М. Организация подготовки к полету была поручена управлению летной службы МГА, а персонально — Б.Д. Грубию и мне, а также сотрудникам летно-испытательного комплекса ГосНИИ: ведущему летчику-испытателю В.В. Козлову, бортинженеру В.Л. Бенедиктову, штурману И.Н. Абдулееву и командиру подразделения В.А. Лукоянову. Вместе с Борисом Дмитриевичем Грубием мы начали подбор кандидатов в экипаж. Он оказался сборным из различных летных подразделений. В него вошли шесть воспитанниц Аэрофлота — командир корабля И. Вертипрахова (Красноярск), вторые пилоты Е. Мартова (Москва) и Т. Павленко (Алма-Ата), штурман Г. Козырь (Москва), бортинженер Г. Смагина (Душанбе) и бортрадист Н. Костыркина (Москва). Необходимо было убедиться в их психологической совместимости, провести тщательную теоретическую подготовку по освоению нового для них самолета Ил-62М, а также летную тренировку. Только двое из экипажа — штурман Г. Козырь и бортрадист Н. Костыркина раньше летали на Ил-62М, а остальным пришлось осваивать новый для себя самолет, очень сложную комплексную программу управления.

Для полета был выделен «рабочий», рейсовый самолет. Благодаря кропотливой подготовке в летно-испытательном

комплексе ГосНИИ ГА через неполных два месяца экипаж был готов к рекордным полетам.

На замкнутом 5000-километровом маршруте экипаж показал среднюю скорость 977 км/час. Дальность полета — 5019 км. А на замкнутом 10000-километровом маршруте была достигнута средняя скорость полета 804 км/час. Дальность полета составила 10388 километров. Наши женщины превысили мужской официальный рекорд скорости, установленный до этого американцами.

22 октября 1977 года в честь предстоящего 60-летия Октября экипаж выполнил беспосадочный перелет по прямой София — Владивосток, пройдя 10074 км за 13 часов 1 минуту. Тоже мировой рекорд.

Оба полета проходили в сложных погодных условиях. Когда наземные службы проанализировали полученные данные, то выяснилось: инженерно-штурманский график по трем основным показателям — скорости полета, высоте и остатку топлива — точно совпал с полетным.

В рекордных полетах экипаж проявил слетанность, взаимовыручку, мастерство. И неудивительно. На счету каждой из женщин по несколько тысяч часов, проведенных в воздухе. Евгения Мартова, например, является обладательницей двух мировых рекордов, установленных в 1966 и 1967 годах. Не новичок в рекордных полетах и Галина Козырь. В 1969 году в составе женского экипажа, возглавляемого Героем Социалистического Труда Л. Улановой, она летала на Ил-18. Тогда экипаж поднял самолет на высоту 13 километров и установил два рекорда на дальность полета.

Нынешние полеты преследовали не только спортивную сторону. По указанию министра гражданской авиации Б. П. Бугаева, женский экипаж решил несколько научно-исследовательских задач. В том числе и в проведении эргономических исследований системы «оператор—машина—среда».

На 1 января 1977 года Международной авиационной федерацией было зафиксировано более 700 мировых высших авиационных достижений, 260 из них принадлежали советским авиаторам. Причем в списке немало летчиц нашей страны. Причастность к этому событию до сих пор оставляет приятную гордость за кадры гражданской авиации и отечественную авиационную технику.

## Министр Бугаев

О Бугаеве как о руководителе отрасли написано много. Недавно вышла книга А. М. Трошина «Министр Бугаев. Штрихи к портрету», в которой раскрывается деятельность министра по развитию ГА. Но тема эта далеко не исчерпана, поскольку трудно обозреть то многообразие ликов гражданской авиации, которую он возглавлял. И он по праву заслуживает такого внимания.

Я же хочу остановиться на некоторых чисто человеческих качествах Бориса Павловича.

Он всегда внимательно выслушивал подчиненного, и если его доводы были достаточно аргументированы, то всегда соглашался. Как говорится, сменял гнев на милость. Это я знаю по себе. Мне часто приходилось не только оправдываться, но и получать «добро».

Помню такой случай. Выкатываются за пределы ВПП в Гандере (Канада) два Ил-86, принадлежащих ЦУМВС. Первый самолет садился в предельно сложных метеоусловиях. На нем летело 300 пассажиров из США в Москву. Для расследования авиапроисшествия и доставки пассажиров в Москву был



*В рабочей поездке по Сибири. В центре — Борис Бугаев*

направлен второй Ил-86. На нем был проверяющий, начальник инспекции по безопасности полетов международного управления Владислав Викторович Андриянов. Второй Ил-86 садился тоже в предельно сложных условиях и тоже выкатился с полосы. Случай неприятный, и авторитета Аэрофлоту он не прибавил. Тогда в моде была строгость, порой доходящая до показухи. Было принято распространенное в те дни решение: всех членов экипажа убрать из ЦУМВС и перевести во Внуково. Подготовили даже соответствующий проект приказа по МГА.

Я лично был знаком с этими ребятами, знал, сколько трудов вложено в их подготовку, помнил их вклад в освоение Ил-86 на международных линиях. Поэтому решил сберечь оба экипажа для ЦУМВС. С этим настроением я попросился на прием к министру. Но пока я добирался до его кабинета, он вызвал также начальника главной инспекции МГА. Такое впечатление, что Борис Павлович догадался, с каким вопросом я иду. Я пришел первым и успел изложить суть и обоснование своей просьбы. Тут же заходит главный инспектор и министр спрашивает его:

- Какое решение принято по экипажам ЦУМВС?

- Сделали, как вы приказали, товарищ министр, — бодрым голосом отвечает главный инспектор.

После этих слов я понял, что мой коллега «погорел» на своем стандартном ответе, а шансы моей просьбы явно обрели реальность. Так оно и получилось. Строго взглянув на главного инспектора, министр произнес:

- А у тебя свое мнение есть?

- Конечно, есть. Я думаю по этому поводу так же, как он, — кивает главный инспектор на меня.

- Тогда идите и подготовьте приказ, как Потемкин скажет.

Так я отстоял этих парней. Они остались в ЦУМВС, и через некоторое время вновь повели по трассам Ил-86. Знали ли они, что их ждало, если бы Бугаев подошел к этому инциденту чисто формально.

Хочу рассказать еще об одном случае. В 1979 году в полете на самолете Ан-12 Молдавского управления ГА произошел отказ двух двигателей на одном крыле (КВС А. Зюков). Экипаж проявил высочайший профессионализм и благополучно произвел посадку на промежуточном аэродроме. Вызывает меня Борис Павлович и говорит:

— Пусть КВС опишет свои действия в этом полете. Летчики-



испытатели из ГосНИИ гражданской авиации говорят, что так посадить не смогут даже они, а тем более рядовой пилот. Подготовь приказ о его награждении знаком «Отличник Аэрофлота».

А у меня с ходу промелькнула другая идея:

— Борис Павлович, методика действий экипажа в полете будет подготовлена. Давайте выделим КВС 24-ю «Волгу» из вашего резерва. Вы понимаете, что это будет для командира высшей наградой. Он вас всю жизнь будет помнить, да и весь летный состав узнает о щедром подарке.

В то время очередь на ГАЗ-24 была невероятная. Министр внимательно посмотрел на меня и согласился:

— Ну ты дипломат. Сам на «Жигулях» ездешь, а для КВС «Волгу» просишь.

Зюков до сих пор вспоминает подарок министра — темно-вишневую красавицу «Волгу» на которой и мне удалось прокатиться.

Работа с Бугаевым многому меня научила. В твердости и решительности ему не откажешь. Многие аппаратчики попадали в его «жернова» за невразумительные доклады. Он их осаживал обращением к своему заму по кадрам Мамичеву:

— Мамичев, и такие еще работают в аппарате МГА?

Что за этим могло последовать, пояснять не надо.

Напомню случай, когда крутизну характера министра в полной мере испытал на себе такой заслуженный человек, как его заместитель и мой начальник Борис Дмитриевич Грубый. Своим становлением на поприще летной службы я многим обязан ему.

Однажды захожу к нему в кабинет и по лицу вижу, что он в прескверном настроении. У меня с ним сложились доверительные отношения, поэтому я справился:

— Борис Дмитриевич, произошло что-то?

— Да вот, третий день прошусь к министру на прием, есть неотложные дела, а он меня не принимает.

Я не знаю сути конфликта, скажу лишь, что Грубый обратился за советом в отдел ЦК КПСС через голову министра. Этого Бугаев не стерпел. Бориса Дмитриевича освободили от должности заместителя министра. Вскоре стало известно, что он направлен вторым пилотом на самолет Ил-86 во Внуково. Ходили слухи, что бессменный министр путей сообщения Бешев так перевел эту новость с авиационного языка на железно-

дорожный: «Это все равно что заместителя министра путей сообщения поставить помощником машиниста. Я себе такую роскошь не позволил бы».

Я все надеялся, что о Грубии вспомнят и вернут на руководящую работу. Но время шло и ничего не менялось. О нем словно забыли. И вот однажды, будучи в отпуске, я узнал, что освобождена должность заместителя начальника ГосНИИ ГА.

Звонит мне главный штурман МГА Виталий Киселев и говорит: «Приезжай быстрее, у нас тут события назревают. Один товарищ рвется на должность зама начальника ГосНИИ ГА. Был уже на беседе у замминистра. Эта работа не по нему». Я сразу же подумал о Борисе Дмитриевиче. Упускать момент было нельзя. На следующий день утром я уже был в министерстве. К счастью, Бугаев оказался на месте. Разговор был долгим. Не буду приводить подробности. Зачем беречь память моего шефа и учителя. В конце концов министр согласился с моими доводами: Грубий был замом министра, Минавиапром знает, Министерство радиопромышленности знает, конструкторов всех знает, нужды гражданской авиации знает, сам летчик отличный. Что еще надо? В конце разговора Борис Павлович обронил запомнившуюся мне фразу:

— Володя, а почему другие молчат о нем? Ведь ни один не обмолвился за все это время.

— Бояться выходить с этим вопросом.

Борис Павлович засмеялся:

— Но ты-то не побоялся.

После этого случая в министерстве поползли слухи, мол, Потемкин ногой двери к министру открывает. Татьяна Анодина при встрече сказала: «Спасибо тебе. Вовочка, ты такого человека спас». А Борис Дмитриевич при встрече скупно сказал: «Спасибо, друг!» От этих слов на душе стало удивительно легко.

В жизни я исповедую библейский принцип: не пожелай другому того, чего себе не пожелаешь. Поэтому я всегда старался людям делать добро.

Мне приятно, что и сейчас ко мне идут за советами ветераны Аэрофлота.

В дни юбилеев возродили встречи руководства Аэрофлота с ветеранами. Мы храним нашу историю и чувство благодарности к тем, кто ее вершил. Низкий поклон вам, ветераны Аэрофлота!

## В учебном центре «Бритиш Эрвейз»

Наступала пора освоения нового поколения самолетов. Летной службе предстояло организовать обучение летчиков управлению принципиально новыми машинами. У новых самолетов — Ил-96, Ту-204 — дисплейное отражение приборной индикации, а у нас не было опыта разработки программ обучения с этим оборудованием. Мы в МГА решили познакомиться с совершенно новым для нас делом за рубежом.

Я обратился к генеральному представителю авиакомпании «Бритиш Эрвейз» в Москве с просьбой оказать содействие в посещении группы ведущих пилотов управления летной службы и летчиков-испытателей ГосНИИ ГА учебного центра авиакомпании для ознакомления с опытом подготовки пилотов на дисплейном оборудовании. К моему удивлению, положительный ответ не заставил себя ждать. В нем было только одно условие, чтобы в группе не было инженеров. Наверное, англичане опасались, что они смогут проникнуть в их секреты и позаимствовать их. Такое время было. Кстати, в этой группе был и Грубый, уже как зам. начальника ГосНИИ ГА.

Нашу делегацию из семи человек приняли очень друже-



*В центре подготовки персонала авиакомпании «Бритиш Эрвейз»*

любно. Поводили по центру, продемонстрировали процесс подготовки летчиков. Я много полезного извлек из этой поездки и убедился, что наша система подготовки, особенно при обучении летчиков на самолетах нового поколения нуждается в коренном пересмотре.

Мы отстали от мирового опыта, хотя всегда старались его перенимать, но всегда останавливались, если и не на полдороги, то, во всяком случае, дело до конца не доводили. Мешал выработанный десятилетиями общепринятый стереотип, что из правил всегда есть исключения ради кого-то и ради чего-то.

Сколько лет мы говорили об улучшении системы отбора и допуска к полетам. Постоянно звучат самобичевания об имеющихся случаях протекционизма, кумовства, панибратства в этом важном вопросе. Сегодня эта проблема еще более обострилась.

А как просто, профессионально и, главное, объективно происходит отбор при приеме в летный колледж в учебном центре «Бритиш Эрвейз».

Прежде всего абитуриент заполняют анкету. Естественно анкета разработана специалистами. В ней много вопросов, в том числе и таких, как рост, вес, образование, медицина и т. д. И если хотя бы по одному параметру абитуриент не отвечает принятым требованиям, то разговора дальше не будет.

Второй этап отбора — тестирование абитуриента на министенде. На столе стоит дисплей, на котором высвечивается перекрестие курсовой и глиссадных стрелок. Тестируемый в течение 15 минут должен удержать светящуюся точку в перекрестии двух линий. Управление стендиком осуществлялось крошечной ручкой и педалями. После окончания теста сбоку дисплея вылезает лента анализа действий абитуриента с набранным баллом. Все просто и объективно.

Мы из любопытства тоже прошли тестирование. Оказалось, не так-то просто удержать точку в перекрестии, но мы справились.

Третий этап — собеседование на общие темы. Ответы на вопросы типа «почему решили идти учиться в летный колледж?», «какие планы на будущее?»... Беседу проводит один из летчиков-инструкторов. Заканчивается процедура отбора решением комиссии.

Один из моих коллег спросил:

— А если абитуриент превысил допустимую норму по весу, скажем, на один килограмм или по росту на 10 сантиметров? Вы что же, его не примете?

— Но он же не прошел, — наш гид с удивлением посмотрел на моего коллегу.

— Допустим, мы с вами давние друзья и поступает в летный колледж мой сын. Он не удовлетворяет по одному из параметров. Вы и для друга скидку не сможете сделать? — продолжил расспросы любопытный коллега.

— Он не прошел, — повторил гид.

Я к чему рассказал об этом эпизоде? У них даже нет понятия кумовства и телефонного права, когда речь идет о профессиональном отборе будущих летчиков, которые будут возить пассажиров.

## Доклад на коллегии

И на ближайшей совместной коллегии двух министерств: авиапромышленности и гражданской авиации выступил со своим видением этой проблемы. Темой моего доклада был сравнительный анализ подготовки летчиков в Аэрофлоте и за рубежом. На Западе исповедывалась концепция: учить летчика только тому, что ему необходимо выполнять на своем рабочем месте в различных ситуациях. У нас же учат всему, почти как по Пушкину: «Мы все учились понемногу, чему-нибудь и как-нибудь». А в результате, когда я проверяю знания пилота на Ту-154 и даю вводную: «Загорелось вот это табло, что это означает и какие ваши действия?» А он не знает. Но зато его мы учим, какие стоят аккумуляторы и из какой марки стали или дюралю сделана та или иная деталь планера, сколько в нем нервюр и стрингеров...

А вот пример из моего собственного опыта. Я переучивался в Ульяновске на Ил-14, потом - на Ту-134, на Ту-154. Ил-14 — маловысотный самолет, а Ту-134 и Ту-154 — высотные. Различие в метеорологическом обеспечении самолетов, летающих на малых и больших высотах, какое-то есть, а вот какая разница в метеорологии для Ту-134, Ту-154, Ил-62? Последние летают в одном и том же диапазоне высот. И все равно при переучивании с Ту-134 на Ту-154 или Ил-62 опять приходится учить тот же курс метеорологии. То же самое относится к аэродинамике: опять же тот же школьный закон Бернулли... Поэтому у нас переучивание проходило три-три с половиной месяца.

Свой доклад на совместной коллегии я иллюстрировал плакатом. В одной колонке — что у них, в другой — что у нас. У них есть концепция — учить тому и только тому, что летчику требуется знать при эксплуатации этого типа самолета. У нас концепции нет (и причем до сих пор) . Вместо нее набор дисциплин, которые летчик давно уже усвоил, многие из которых прямого отношения к работе пилота не относятся, а к эксплуатации данного типа судна тем более.

Зачастую программы наполнены техническими характеристиками, описаниями конструкции самолетов, тех узлов и агрегатов, которые необходимо знать инженерному составу,

а летному — достаточно ознакомиться с ними. Отсюда и растянутые сроки подготовки специалистов по сравнению с западными авиакомпаниями.

В зале оживление. Иду дальше. У них главное при обучении — тренажеры, тренажеры и только тренажеры. У нас тогда тренажеры поступали в лучшем случае спустя два-три года после внедрения самолета. А у них и системные тренажеры (по каждой системе), и комплексные, и летные. Все они имеются заранее, перед началом освоения нового самолета.

В-третьих, программы обучения летчиков у них готовят не летчики из министерства, а разработчики самолета и его систем. Почему я должен писать, как управлять самолетом, двигателями, системами, а не разработчики? Сами разработчики от этой работы открещивались.

Туполев, обычно дремавший на совещаниях, подал реплику: «Опять, Потемкин, ты нас, конструкторов, громишь».

Как-то Борис Павлович мне заявил: «Вот ты, Потемкин, познакомился с системой подготовки за рубежом, так и внедри ее хотя бы в Ульяновске». Я ответил, что паллиативными решениями здесь не обойдешься. Надо совершенствовать и систему оплаты преподавателей. А она напрямую зависит от «начитки часов». Преподаватели перегружают материал, чтобы иметь часовую загрузку. Поменять систему оплаты — все равно что гору свернуть. А гора эта — управление труда и зарплаты МГА, Министерство среднего и высшего образования, Госкомтруд, Минфин...

Приходилось спорить, доказывать, настаивать. Хотя меня поддерживал наш министр Бугаев, потом Панюков, но дело практически стояло на месте.

## Подарок судьбы

Так бы я и продолжал тянуть министерскую лямку, медленно ползя наверх, но случай в лице Бориса Павловича Бугаева распорядился по-иному.

В июле 1980 года вызывает он меня к себе и говорит: «Владимир Яковлевич, ну что ты штаны протираешь в министерстве? Прошу тебя, иди-ка замом генерального директора по летной в ЦУМВС. Наведи там порядок». Он был недоволен тогдашним замом по летной работе, и основания для этого имелись весомые.

Я сразу же загорелся. Проснулась во мне охота к перемене мест. Правду говорят американцы, что более семи лет на одном месте сидеть не рекомендуется. Тогда в ЦУМВС попасть было трудно. Международное управление, полеты по всему миру, новые самолеты... Не один летчик мечтал туда попасть. И вдруг сам министр предлагает занять место заместителя генерального директора по организации летной работы. Я, не долго думая, согласился.

Бугаев меня предупредил, чтобы я молчал, как рыба, о его предложении, мол, пойдут разговоры, звонки в ЦК и прочая кутерьма. Я заулыбался. Он тоже улыбнулся и сказал: «Правильно понимаешь. А я приготовил и второй подарок: пробил тебе Заслуженного пилота СССР».

Заслуженного пилота получить было непросто: кандидат должен удовлетворять требованиям и по классности, и по налету, и по наградам, и по каким-то еще параметрам. А у меня из наград только орден «Трудового Красного Знамени», полученный в МГА к какому-то празднику. Заведующему отделом ЦК, курирующему авиацию, Александру Николаевичу Сошникову этого показалось мало, и он ни в какую не хотел пропускать мою кандидатуру, но потом сдался под напором Бугаева.

Я радостный прибежал в свой кабинет на третьем этаже. Ребята спрашивают, что случилось, но я только отшучиваюсь. На следующий день меня вызывают на коллегию. Борис Павлович дал поручение заместителю министра Мамичеву представить меня. Моя кандидатура была полной неожиданностью для членов коллегии. В этот же день после утверждения в министерстве меня представили коллегам в ЦУМВС. Для них мое назначение было не менее неожиданным.





*Золотой фонд пополняется. Министр поздравляет  
заслуженных пилотов СССР*

Мамичев зачитал приказ о моем назначении заместителем генерального директора по организации летной работы.

Начался новый этап моей трудовой биографии — «цуэмовзэсовский».

## Первые шаги в ЦУМВС

Встретили меня сдержанно. На доставшееся мне место претендовали многие. Все ждали, какими будут первые шаги нового зама по летной.

Я начал с начала: с летных кадров, которые поступали в ЦУМВС. Разработал к ним требования: и для переучивания, и для перевода. Обязателен первый класс, самостоятельный налет, высшее образование. Возраст: до 35 лет с переучиванием на новый тип самолета и до 40 лет, если пилот уже прошел переучивание. И точка...

Поскольку работать в ЦУМВС было и престижно, и интересно, и выгодно, то от желающих поступить на работу отбоя не было. Естественно, что новые ограничения очень многих не устраивали. Полетели жалобы в ЦК, в МГА, в профсоюзы... Почему в ЦУМВС какой-то Потемкин возрастной предел переучивания ограничил 35-ю годами, а в инструкции МГА — до 50 лет можно было переучивать?

Мне звонит Бугаев:

- Ты что там выдумываешь?

- Борис Павлович, это не моя прихоть. Это рекомендация методического совета. У меня и авторитетная комиссия по отбору из замов генерального директора работает. Сама специфика международных полетов диктует повышенные требования к летному составу. Во-первых, летчики должны знать английский язык. Когда человеку под 50, его шансы выучить язык невелики. Во-вторых, нужно хорошее знание правил международных полетов.

- Ну что же, в общем-то ты прав. Но смотри, не очень-то, будь поосторожнее. Мне из ЦК звонили.

Мне тоже звонили. Представлялись работниками ЦК, Совмина и прочих авторитетных организаций. Просили посодействовать в приеме товарища Н., перевести на рейс в Токио племянника П... Я терпеливо объяснял, почему не проходит кандидатура товарища Н., а решается вопрос кому, куда и когда лететь в летном отряде. Это не моя работа, у меня другие функции...

Чтобы ограничить вмешательство внешних сил, я решил ввести категоричность рейсов. На рейсах литеры Мl летают

экипажи, имеющие допуск к полетам по I категории ИКАО. На «хлебных» рейсах, таких, например, как на Токио, летали экипажи, допущенные к полетам по II категории ИКАО.

И когда меня просили перевести очередного родственника на Токио или Париж, я, покопавшись для вида в бумагах, отвечал, что у родственника нет допуска на полеты категории М2. Это звучало для ходатаев таинственно и магически, и они замолкали.

Начал я жестко. Поснимал некоторых чванливых командиров летных отрядов. Освободил командира летного отряда Ту-134. На работе он читал детективы. За невыполнение указаний и чванство при приеме по личным вопросам летного состава освободил командира летного отряда Ил-62. Провел реорганизацию летных отрядов. Коллектив в целом отнесся к этому с пониманием, хотя некоторые пытались спровоцировать меня. Но не получилось. Я знаю, до сих пор обо мне говорят: «Жесткий, но справедливый». Но не всем это было по нутру.

Особое внимание уделял языковой подготовке экипажей. Направил преподавателей английского языка учебно-тренировочного отряда на курсы интенсивного обучения в Зеленоград. Со всех пунктов УВД через региональных представителей Аэрофлота приобрел радиообмен-кассеты для прослушивания при обучении летного состава. Ввел ведение радиообмена на английском языке во время тренировки на тренажерах. Некоторые восприняли эти нововведения в штыки. Пришлось освободить от должности заместителя командира учебно-тренировочного отряда (УТО) по тренажерам.

Дело пошло.

Поскольку я пришел из МГА, у меня была форма допуска «особо осведомленный», и мне открыли визы только в соц-страны. Я летал только в Берлин, Софию, Прагу, Улан-Батор... И тут пошли разговоры, дескать, Потемкина из МГА выгнали, не допускают к полетам за рубеж в капстраны.

Помог прекратить эти слухи зам. зав. отдела ЦК Александр Николаевич Сошников. Он приехал ознакомиться с состоянием дел в ЦУМВС. Посмотрел на мою работу. Сказал: «Владимир Яковлевич, вы многое сделали, вы на правильном пути». Спросил, какие будут просьбы. Тут я ему все и выложил. Сказал, что грош цена моей осведомленности. Уже два года прошло, как я ушел из МГА. Пора бы и допустить к полетам

в капстраны. «Как? — Удивился Александр Николаевич. — Это ерунда. Давай позвоним к Борису Павловичу».

Тут же позвонил Бугаеву и сказал, чтобы он «писульку ему написал». И через пару недель я мог уже летать по всему миру.

## ЦУМВС — это элита

Когда я пришел в ЦУМВС, поразился громадной разнице в условиях, которые были созданы для летчиков международных воздушных сообщений по сравнению с летчиками других управлений. В ЦУМВС — новые самолеты, хорошее обслуживание, «хлебные» рейсы, прекрасные условия проживания на эстафетах. А экипажи управлений, обслуживающих внутренние линии, к примеру, останавливались в гостиницах Хабаровска, где нет даже холодной воды.

Я приводил эти примеры на разборах. Но противно было слушать такой контрдовод: «Да что вы вспоминаете об этом, вы посмотрите, как живут пилоты Люфтганзы, ДЖАЛ, Эр Франс...». Эти кликуши, увидев однажды зарубежный «пряник», уже требуют его, не сообразуясь с нашей реальностью. Конечно, если исходить из «общечеловеческих ценностей», с которыми нас познакомили в перестройку, это несправедливо. Летаем в одном небе, возим тех же пассажиров, ответственность та же... Но возможности у нас, как всегда, отстают и, судя по нынешнему состоянию экономики, мы не скоро сравняемся.

Тем не менее свое положение, в котором пребывали летчики международных линий, требовало особого, ответственного отношения к работе. Но многие воспринимали эту привилегированность как должное, считали, что ЦУМВС для них, а не они для ЦУМВС. И в результате попадали в неприятные, даже позорные ситуации.

Звонит Борис Павлович Бугаев: «Лети в Шеннон, попалась бортпроводница, в магазине туфли украла. Представитель прислал письмо, что предстоит суд, да еще в присутствии журналистов». И вот летишь выручать.

Другой случай. Командир Ил-86 украл из магазина в Гандере сверла. Спрятал в одежду. В другом месте летчики напились.

Почему я говорю об этом? Раньше был Устав о дисциплине в гражданской авиации. Он предусматривал жесткие меры к нарушителям. Увольняли из авиации с изъятием свидетельства специалиста. Лишали всех регалий, да еще 50 процентов пенсии министр мог лишить. Тогда боялись нарушать дисциплину.

Сегодня говорят: нет Устава и нет эффективных рычагов воздействия.

В этом случае я привожу пример. Хотя и считали меня «жестким», но я за свою жизнь ни одного талона не вырезал, никого зря не обидел. Если случалось увольнять, то за дело. И Устава мне не надо было. Как-то был случай: «надрался» командир Ил-86 в Ханое. Бортпроводницы на него написали жалобу.

Я вызвал командира отряда самолетов Ил-86 и КВС и говорю:

— Владимир Иванович, с сегодняшнего дня поставить его на рейс Москва—Берлин. За день — туда и обратно. Москва—Прага, туда — обратно. Только на такие рейсы. И так целый месяц. Понял?

— Понял.

— Идите.

Прощтрафившийся командир начал через своих друзей «давить» на бортпроводниц. Они пришли ко мне и сказали: «Владимир Яковлевич, мы решили забрать заявление». Я узнал, что к чему и снова вызвал обоих:

— Володя, — обращаюсь к командиру отряда, — он ничего не понял. Давай его еще на месяц на такие же рейсы.

Через месяц летчик взмолился: «Яковлевич, ты меня проучил методично, красиво. Меня жена спрашивает, что с тобой стряслось? Раньше на эстафетах летал, а теперь — туда — обратно. Клянусь, больше не повторится».



*Открытие первого рейса в Аддис-Абебу*

Так я его и вылечил без Устава, не отстраняя от полетов. Почему сейчас нельзя так «учить»? Да просто не хотят.

Конечно, этот негатив не испортил моего, в целом, прекрасного впечатления от ЦУМВС. В его истории осталась целая плеяда блестящих опытных командиров: Петр Георгиевич Хмельницкий, Виктор Иванович Сотников, Петр Васильевич Владимирский, Сергей Николаевич Кохановский, Харитон Николаевич Цховребов, Петр Николаевич Картерьев, Владимир Михайлович Ярыгин... Их имена в свое время гремели на весь Союз. Не менее известны были главный инженер ЦУМВС Геннадий Леонидович Аникаев, главные штурманы Николай Станиславович Гроховский и Юрий Васильевич Тарасов. Я был поражен профессионализмом штурмана-инспектора Леонида Борисовича Успенского при расчете схем захода на посадку в аэропорт Кабула в боевых условиях. Его мастерство отмечено афганским орденом Дружбы.

Со многими у меня сложились дружеские отношения. Среди них были отменные летные профессионалы: Саша Томилин, Иван Худенко, Юра Зеленков, Николай Кузнецов, Евгений Казаков, Николай Сафронников, Юра Овсянников, мой инструктор на Ил-62 Сергей Кечаев, штурман Володя Степаненко и др. Я знал, что в сложных ситуациях я могу на них положиться. И они не подводили. Например, в Мехико застряло много пассажиров. Аэродром горный. Длина полосы, разреженный воздух, высокая температура наружного воздуха не позволяли взлетать с полным весом. Вызываю того же Томина или Худенко, ставлю по-мужски задачу: «Надо». В ответ слышал: «Если надо - сделаем». У меня осталась о них самая добрая память. Жаль, что многих уже нет в живых.

## Берлинское соглашение

В ЦУМВС я начал приобщаться к международному сотрудничеству. Авиакомпании социалистических стран создали международную организацию, так называемое Берлинское соглашение. В нее входили авиакомпании «Балкан», «Малев», «Интерфлюг», «МИАТ», «ЛОТ», «ТАРОМ», «Аэрофлот», «ЧСА», «Кубана». Там было три рабочие группы: летная, техническая, коммерческая. В летную группу входили летные директора всех авиакомпаний, в техническую — главные инженеры компаний, в коммерческую — заместители по коммерческой деятельности. В первой группе обменивались опытом по безопасности полетов, по подготовке летного состава. Во второй группе обсуждались вопросы технического обслуживания, в третьей занимались единой тарифной политикой.

Я вынужден был активно работать в этой организации. Как-никак, представлял элитнейшую часть Аэрофлота. Естественно, появились друзья среди руководства авиакомпаний соцстран.

Совещания собирались два раза в год в разных странах попеременно. Как ни совещание, так мои коллеги ко мне каждый раз обращаются: «Владимир, передайте своим, что нам необходимо отслеживать все изменения, которые вы вносите и в технику, и в документацию, и в обслуживание, у нас нет никакой информации...».



*Болгария. Выступление перед личным составом авиакомпании «Балкан»*





*Слетными директорами авиакомпаний Берлинского соглашения*

И они были правы. Если у нас случалось ЧП с каким-либо самолетом, к примеру с Ту-154, то сразу же комиссия разбирает причины неполадок, по результатам ее работы дорабатывается техника, вносятся соответствующие изменения в документацию, в руководства по эксплуатации и т. д. А им ничего об этом не сообщалось.

Они требуют: «Володя, передай своему большому начальству, чтобы вся информация об этих доработках передавалась нам». Я же не мог передать документацию из ЦУМВС. У них самолеты были в экспортном варианте и проходили через Авиаэкспорт. Вся документация поставлялась на английском языке. Откуда я могу взять откорректированную документацию для экспортного варианта. Приходилось писать письма в Авиаэкспорт, подключать министра к решению этого вопроса, авиапром. Но сдвинуть бюрократическую махину оказалось не под силу. Все мои обращения уходили в песок.

Иногда спрашивают: «Почему наши самолеты Ил-18, Ту-134, Ту-154, Ил-62 быстро сошли со сцены у наших бывших коллег по Берлинскому соглашению?» Ведь все летали на наших самолетах: болгары, чехи, венгры, румыны, немцы, поляки, кубинцы, монголы... Да потому, что не было ни технического, ни методического сопровождения поставленной техники со стороны Авиаэкспорта. В этом я вижу одну из не последних

по важности причин, почему бывшие соцстраны отказались от наших самолетов.

Авиаэкспорту в этом отношении неплохо было бы брать пример с «Боинга» и «Эрбаса». Сегодняшний Аэрофлот эксплуатирует воздушные суда обеих фирм, и серьезных нареканий на техническое сопровождение у нас нет. Причем А310 мы начали закупать еще в советский период. А у Авиаэкспорта была такая практика: продал самолет, а дальше хоть трава не расти.

Мы тогда и сами мудрили, пытались скрывать от коллег статистику авиапроисшествий, лакировали действительность.

Когда я уже был генеральным директором ЦУМВС, на одной из встреч венгры поставили вопрос о своем выходе из Берлинского соглашения. Мол, оно уже сыграло свою роль, а сейчас к ним уже стали поступать самолеты западного производства...

Так понемногу Берлинское совещание и заглохло. Встречи стали сугубо формальными, и в конце концов мы пришли к выводу, что дальнейшая деятельность Берлинского совещания нецелесообразна.

## Премия Совета министров

В 60-80-х годах уже прошлого столетия в широкий обиход вошло понятие энергетический кризис. Для автолюбителей это означало очереди на бензоколонках и повышение цен на бензин. Для авиакомпаний — повышение цен на топливо. Поскольку рейсы ЦУМВС международные, нас это напрямую и коснулось. К росту валютных затрат в ту пору, да и сейчас, относились особо ревниво. А они составляли на международных воздушных линиях 37 процентов от общих расходов на авиаперевозки. Естественно, в ЦУМВС пройти мимо этой проблемы не могли. Привлекли к ее решению своих специалистов. В результате был разработан комплекс мероприятий, который был внедрен в ЦУМВС.

К примеру, для выбора оптимального с точки зрения экономики топлива маршрута, применили АСУ. В те аэропорты, где заправка была особо накладна, завозили отечественное топливо. Реализовали и целый ряд других мер, позволивших получить приличную экономию инвалютных рублей.

Министерство гражданской авиации выдвинуло работу «Разработка и внедрение комплекса новых ресурсосберегающих технологий выполнения полетов на международных воздушных линиях Аэрофлота» на соискание премии Совета министров СССР 1984 года, и оной наградой она была отмечена. Среди лауреатов были Панюков Б.Е., Киселев В.Ф., Полуянчик Н.К., Лихачев Б.А., Аникаев Г.Л., Зеничева Г.Б., Селезнев Б.В., Кузьменкова Г.И., Брусиловский В.Е., Пашенко А.Р., Иванов К.П., Землянский В.И., Зайцев О.В., Русол В.А., Гроховский Н.С. и другие, в том числе и я. Это было оценкой нашего труда по практическому внедрению АСУ при выполнении международных рейсов.

Задача была комплексная и требовала для своего решения привлечения многих подразделений. Вот почему список столь обширен. И это правильно: один в поле не воин.

## Идите к людям, и вы узнаете, что делать

Сегодня высший менеджмент Аэрофлота пытается наладить обратную связь между руководством компанией и ее работниками. Для этого используют интранет — своего рода внутрикорпоративный Интернет. Работник выходит на сайт, задает вопросы. Руководство электронно отвечает. Красиво и, главное, в духе времени.

Раньше таких возможностей не было. Но у нас был введен такой порядок. По субботам весь руководящий состав, начиная с генерального директора «шел в народ», то есть непосредственно на производство. Я как зам. по летной шел в штурманскую комнату, в службу движения (тогда она мне подчинялась), на базу ЭРТОС (эксплуатации радиотехнических объектов связи)...

Было нелегко, приходилось прямо отвечать на заданные вопросы и притом порой каверзные. Но лучшей обратной связи, чем личное общение и знакомство с обстановкой непосредственно на рабочем месте, трудно придумать. И тебя узнают, и ты будешь лучше знать, что надо сделать. Поэтому я никогда не уставал говорить моим замам: «Идите к людям, и вы узнаете, что делать». Думаю, этот мой постулат не потерял своей актуальности и в наши дни.

Когда я стал генеральным директором ЦУМВС, круг подразделений, которые я обходил расширился. К примеру, будучи в АТБ, я сам прочувствовал, в каких трудных условиях люди обслуживают технику: на морозе, холоде, под дождем. «Кровь из носа, а хорошая ангарная база необходима для ЦУМВС», — таков был мой вывод. И я форсировал строительство второго ангара ирландского проекта.

Если ко мне обращались с просьбами, находящимися в моей компетенции, я никогда не откладывал их решение на потом, никогда не уходил от их решения. Но в то же время я обязал своих замов самостоятельно решать вопросы, которые находятся в их ведении. Не оглядываться на меня, самим творчески подходить к делу. Иначе какой толк от них. Нельзя оставлять их в стороне. Они привыкнут, что кто-то за них будет решать вопросы, станут пассивными и выйдут из игры. Поэтому



*В Афганистане*

я и спрашивал со своих подчиненных, проверял исполнение моих распоряжений и сам старался служить для них положительным примером.

К людям надо относиться уважительно. Нельзя заставлять людей ожидать в коридоре, ссылаясь на занятость, нельзя быть чинушей. У тех, кто ждет аудиенции, тоже есть своя работа.

Подчиненным надо говорить правду. Иначе они вскоре раскусят ваше лукавство и перестанут вам доверять, а с вопросами будут обращаться через вашу голову.

Сейчас много говорят о командном

стиле работы, о том, что должна быть команда единомышленников. Этот принцип был взят мною на вооружение еще лет 30 назад. Каждый руководитель, имея определенные права и неся в их пределах всю полноту ответственности, должен быть на своем месте. Это и есть организация.

Любое авиапроисшествие я анализировал и перво-наперво задавал себе вопрос: а есть в его причинах моя недоработка? Самое простое дело свалить все на КВС и членов экипажа. Главное — активно влиять на устранение недостатков, могущих быть причиной авиапроисшествий.

И еще один из моих принципов, который я старался придерживаться: с уважением относиться к компетенции других служб. Занимайтесь своим делом. Тогда будет порядок. Если видите, на ваш взгляд, недостаток в их работе, скажите

об этом, но не лезьте к ним со своим уставом. Сейчас, к примеру, многие мнят себя экономистами, коммерсантами. Некоторые профсоюзные лидеры лезут с указаниями, как организовать сеть маршрутов, какие воздушные суда выбрать, как платить зарплату. В наше время это очень сложные вопросы, которые грамотно решить могут только профессионалы с использованием соответствующего математического инструментария.

Один из самых распространенных недостатков - боязнь начальства. Не бойся старшего начальника и не заискивай перед ним. Если у него трудности, помоги ему. Если уверен, что ты прав, докажи начальству. Но не надоедай ему по мелочам.

Вот мой нехитрый рабочий кодекс, которым я руководствовался в повседневной работе.

## Николай Константинович Полуянчик и другие...

1985 год. Шел пятый год моей работы в ЦУМВС. Тогда генеральным директором был Николай Константинович Полуянчик. У него славная биография авиатора. После окончания Харьковского военно-авиационного училища воевал, служил в авиационной дивизии особого назначения (АДОН).

В гражданскую авиацию Николай Константинович пришел в 1955 году. Был одним из первых, кто осваивал реактивную технику. Был штурманом в отдельном авиаотряде №235, где мне еще только предстояло работать. В 70-е годы возглавлял Отдел особо важных полетов Министерства гражданской авиации, затем Центральное производственно-диспетчерское управление МГА. Он был заслуженным штурманом СССР, генерал-лейтенантом, лауреатом премии Совета Министров (мы с ним были в одном авторском коллективе).

В 1981 году Николая Константиновича назначили генеральным директором ЦУМВС. Он многое сделал для развития его производственной базы. Длительное время работал в представительствах Аэрофлота в Тунисе, Конго, Париже, в странах Бенилюкса. В 1987 году вышел на пенсию. Умер



*Вместе с Николаем Полуянчиком*



*Генеральные директора Аэрофлота в разные годы*

он недавно, 5 июня 2002 года, на 81-м году. Под конец жизни совсем ослен. Умерла жена. Остались две дочери. Одна из них серьезно больна. Я обратился к генеральному директору Аэрофлота с просьбой помочь семье Полуянчика. Надо отдать должное Валерию Михайловичу Окулову, он выделил им существенную помощь.

Я провожал его в последний путь и невольно вспоминались эпизоды двадцатилетней давности...

Жизнь Николая Константиновича достойна книги. Но увы, теперь ее трудно написать. Вместе с ним ушла и частичка нашей авиационной истории.

Был он человеком жестким, сказывался характер и армейская школа. Но в то же время отзывчивым на человеческую беду. Понимал людей, разбирался в них. Умел помочь и поддержать в лихую минуту. До сих пор в Аэрофлоте ходит поговорка «три «П» — это порядок» (Полуянчик, Потемкин, Пономарев).

Под стать генеральному директору был его зам. по капитальному строительству Николай Николаевич Пономарев. Сорок лет своей жизни он отдал развитию международного аэропорта Шереметьево. Построил павильон прилета в Шере-



метьево-1, вторую взлетно-посадочную полосу, сектор стоянки самолетов, ангар АТБ, аэровокзальные пассажирские и грузовые комплексы, гостиницу, внутрипортовые транспортные коммуникации, автобазу... Благодаря усилиям Николая Николаевича в Лобне вырос жилой сектор и объекты соцкультбыта для семей авиаторов.

В дни, когда строился аэровокзальный комплекс Шереметьево-2, Николай Николаевич все время пропадал на строительной площадке и сумел сдать комплекс в канун Олимпиады-80. В период Олимпиады аэропорт Шереметьево-2 сумел обслужить 460 тысяч участников и гостей Олимпиады.

Николая Николаевича уже нет с нами. Можно сказать, что он сгорел на работе. Аэропорт Шереметьево — памятник его подвижническому труду. Мы представляли его к званию Героя Соцтруда. Но в то время райкомы начальство старались не пропускать.

Много воды утекло с тех пор, но проблемы остались. Сегодня в Аэрофлоте во главу угла ставится сокращение расходов и главное -- сокращение расходов самого топлива и средств на его закупку. В мою бытность в ЦУМВС в решении этой проблемы самое активное участие принимал Борис Александрович Лихачев. Он приобрел большой опыт работы по коммерческой части в сфере международных перевозок. Выпускник Харьковского авиационного института, он окончил также Академию внешней торговли. Работал в управлении внешних связей МГА, генеральным представителем Аэрофлота в ФРГ, первым заместителем генерального директора ЦУМВС. Вместе с Николаем Николаевичем Пономаревым создавал инфраструктуру аэропорта Шереметьево, по его инициативе была внедрена автоматизированная система управления обслуживания пассажиров, ввел бизнес-класс в аэропорту и на борту. Стал доктором технических наук.

Борис Александрович выступил инициатором заключения договоров с рядом стран на завоз авиатоплива отечественного производства в зарубежные аэропорты. Рейсовые самолеты направлялись отечественным топливом в ряде аэропортов (Шенноне, Конакри и др.). Это позволяло экономить миллионы валютных рублей в год. Лихачев и Полуянчик были в одном авторском коллективе, получившем премию Совета министров СССР.



*В Музее Аэрофлота. Мой стенд* ПОЛИТОРГАНОВ.

Не могу не сказать еще об одном участке работы. О нем сейчас стыдливо умалчивают. Это пресловутый политотдел. Политики в его работе было гораздо меньше, чем воспитания и «социалки». После упразднения политотделов с дисциплиной стало похуже. Особенно это видно на примере армии, где уровень дисциплины катастрофически упал, и там уже подумывают о возвращении

Начальником политотдела ЦУМВС был Владимир Федорович Сацюк. Политработа имеет свою специфику. Ее не измеришь и не взвесишь, но, в конечном счете, она отражалась на основных показателях работы, или, как мы их называли, «трех китах»: государственном плане, безопасности полетов и культуре авиаперевозок.

И здесь Сацюк нам помогал и как воспитатель, и как организатор быта, досуга, учебы. На каждый вопрос у него был ответ. Чувствовалось, что он много работает над собой. Не надо забывать, что в те годы советский человек за границей, а ЦУМВС имело воздушные связи почти со 100 странами, воспринимался иначе, чем сейчас гражданин России. И политотдел работал с людьми, чтобы они достойно представляли страну и Аэрофлот за границей.

Энергия созидания в Сацюке была через край. Тогда было время заметной общественной жизни, интересных встреч, учебы. И Сацюк сумел настоять на выделении здания для дома политического просвещения в Шереметьево-1. Его открытие

стало событием. Приехали из ЦК КПСС, не говоря уж о райкоме и горкоме.

От всей этой истории запомнился комический штришок. Накануне открытия Сацюк решил лично осмотреть все помещения. В фойе его цепкий взгляд скользнул по бюсту Ильича и остановился на нем. Он подошел к нему и провел рукой по лысине вождя. Она была шершавой.

— Почему голова шершавая? — спросил он у сопровождавшего директора нового дома политпросвещения.

— Такой бюст сделали.

— А вы его шкурочкой, шкурочкой.

Конечно, от этой идеи отказались. Но рассказ об этой истории долгое время ходил как анекдот.

В начале 80-х годов в ЦУМВС был открыт музей боевой и трудовой славы - детище Владимира Федоровича. Музей стал местом встреч ветеранов, различных общественных организаций, связанных с авиацией. В музее отмечают знаменательные даты в истории Аэрофлота. Его посещают иностранные делегации, школьники, молодежь.

Сацюк считал спорт мощным фактором развития личности. Именно по его настоянию был построен стадион. В наши дни на его месте платная автомобильная стоянка. Время меняет ориентиры. Только вот в какую сторону?

Он скончался «15 февраля 2002 года на 72-м году жизни после тяжелой и продолжительной болезни» — так сообщалось в некрологе. В своей последней статье «Надо себе и всему миру показать, что авиация не только аппарат тяжелее воздуха, но и великое достояние нации», над которой Владимир Федорович работал за несколько дней до смерти на больничной койке, он писал: «Память, история — это, в конечном счете, информация... Издано немало книг, брошюр, очерков, где содержится определенная систематизированная историческая информация по гражданской авиации, но это капля в море... Возьмем последнее десятилетие. Госплана нет, МГА нет. Десятки «по-современному» энергичных деятелей стараются развалить существующую систему, структуру предприятия, а другие пытаются на развалинах строить новое, Жизнь полна драматизма. Где летописцы всего этого?».

Одна из причин, почему я взялся за перо, — это наказ Владимира Федоровича Сацюка.

Среди замполитов было много достойных, внимательных, чутких к людской беде людей: Ф.Н. Архипов, В.В. Богданов, СМ. Горелов, В.С. Дегтев, А.И. Дежин, Т.Я. Изотов, В.И. Кожемякин, В.Б. Коротков и др. Они много сделали для распространения опыта работы лучших специалистов, профилактики нарушений производственной дисциплины.

Многие и сегодня активно работают на авиационном поприще. Василию Семеновичу Дегтеву в 2003 году исполнится 80 лет. Но он по-прежнему бодр и не думает уходить на покой. Работает научным сотрудником отдела истории Московского государственного технического университета ГА. Исследует историю отечественной авиации. Автор многих книг и брошюр. За его спиной большая жизнь. 680 боевых вылетов. Был заместителем начальника политотдела ЦУМВС. Он мне помог в работе над этой книгой, за что ему моя большая благодарность.

Вячеслав Богданов и сегодня работает в Аэрофлоте. Както в ноябре 2002 года после заседания комиссии по выработке Коллективного договора мы с ним вспомнили начало 90-х годов прошлого века, когда опьяненные перестройкой и гласностью лидеры неформальных профессиональных союзов и движений, появившиеся в ЦУМВС, пытались раскатать стабильность в коллективе. При этом они норовили «поймать рыбку



*В музее Аэрофлота. В центре — Василий Семенович Дегтев*

в мутной воде», заполучить себе какие-либо льготы и должности, завоевать митинговый авторитет, вынудить руководителей ЦУМВС уйти в отставку, отдав все на откуп стихии по принципу «куда кривая вывезет». Куда вывезла эта самая «кривая», хорошо всем известно. Вячеслав был свидетелем тех событий. В бытность политработником ему приходилось решать широкий круг вопросов, начиная от приема на работу и заканчивая регулированием конфликтных ситуаций, в которые попадали отдельные авиаработники. Здесь требовалось знание психологии летного состава, такт, выдержка и терпение, а порой и жесткая требовательность, особенно в отношении нарушителей трудовой дисциплины или любителей спиртного...

Незаменимой помощницей на протяжении многих лет для всех нас была и остается сейчас Галина Александровна Бобрицкая. Она не только высокий профессионал за секретарским столом, но и и чуткая, отзывчивая прекрасной души женщина. Исключительная память сделала ее незаменимым и не-сменяемым секретарем у генеральных директоров. Она всегда приветлива и для всех у нее находится доброе слово...

## Встреча под «рюмкой»

Где-то в июле 1985-го звонит мне Николай Константинович и говорит:

— Через 10 минут будь в «виновском» зале под «рюмкой» (так называли в Шереметьево-1 круглое здание аэровокзала): министр приезжает, он хочет с тобой побеседовать.

— *Что* такое, Николай Константинович?

— Потом расскажу.

Входит Бугаев, поздоровались.

— Слушай, вот что я тебя попрошу. Возвращайся опять в МГА.

— Борис Павлович, да всего пять лет здесь работаю. Хочется еще поработать в ЦУМВС, да и на международных трассах полетать.

— Мне нужен начальник управления летной службы. Нужно укрепить ее руководство.

— Борис Павлович, не хотелось бы, да потом...

— Знаю, Полуянчик мне говорил, что ты у него в резерве на генерального директора утвержден. Когда надоест — отпущу, а сейчас ты мне нужен.

Расстроило меня это предложение. Я знал, что такое летная служба. Не хотелось мне снова это ярмо надевать.

— Борис Павлович, — взмолился я, — дайте мне денечек подумать.



*Цюрих. На двадцатилетии открытия рейса*

- Владимир, ты пойми меня, мне нужны люди, которым я доверяю, на которых могу положиться, что не подведут, что дело знают. Мы уж с тобой знаем друг друга.

Пришлось согласиться.

Прихожу я к Полуянчику, говорю, мол, так и так.

— Да я знаю, — говорит Николай Константинович. — Ничего не получается. Я его уговаривал, он ни в какую. Да ты знаешь его, если откажешься, будешь у него врагом номер один, и он тебя достанет всегда.

Так в июле 1985 года я вновь оказался в Министерстве гражданской авиации начальником управления летной службы.

## Катастрофа близ Мапуту

19 октября 1986 года в авиационной катастрофе над территорией ЮАР погиб президент Народной Республики Мозамбик (НРМ) Самора Машел. Президент и сопровождающие его люди погибли на самолете Ту-134А-3, пилотируемом советским экипажем. Как самолет, так и экипаж были законтрактованы правительством Народной Республики Мозамбик у Советского Союза через всесоюзное объединение «Авиаэкспорт». Эта катастрофа имела громкий политический резонанс. Мне довелось участвовать в ее расследовании. Остановлюсь на нем более подробно. Данная катастрофа — еще один тяжелый урок. Небо не прощает разгильдяйства и безответственного отношения к своим прямым обязанностям.

На похороны президента от советского руководства прилетел Алиев, по служебным делам в Мозамбик прилетел генеральный директор ЦУ МВС Николай Константинович Полуянчик.

Для оказания помощи НРМ в расследовании катастрофы в Союзе была организована специальная комиссия. Ее председателем от СССР был назначен мой бывший начальник Иван Васильевич Донцов, который работал в Госавианадзоре СССР. В комиссию входил Леонид Леонидович Селяков — главный конструктор Ту-134, человек легендарный на туполевской фирме. Он конструировал хвост у летающего гиганта «Максим Горький». Впоследствии Селяков изложил ход расследования в своей книге «Шагая по жизни», зарисовки авиаконструктора (М., 1999). Меня подключили к расследованию катастрофы несколько позже. Поэтому результаты первоначального расследования я излагаю, пользуясь материалами, приведенными в его книге.

Что было известно о самолете и экипаже?

Самолет-салон Ту-134А с заводским номером 63457 был поставлен ХАЗ (Харьковский авиационный завод) в соответствии с контрактом в НРМ 30 сентября 1980 года. В НРМ самолет был зарегистрирован, и был выдан сертификат. Регистрационный номер С9САА. Самолет прошел ремонт на заводе № 407 ГА в августе 1984 года.

Имеет общую наработку 1040 л.ч. — 565 полетов. После ремонта 390 л.ч. — 240 полетов. На земле самолет обслуживал-



ся наземными специалистами Аэрофлота совместно с техническим персоналом ВВС НРМ, проходившим стажировку при совместном обслуживании самолета в аэропорту Мапуту.

В августе 1986 года выполнено техобслуживание по форме Ф-3Е. Двигатели Д-30-П серии были заменены на двигатели Д-30-Ш серии и самолет получил номер Ту-134А-3 С9САА.

Экипаж самолета Ленинградского управления ГА был командирован в Мозамбик в соответствии с заключенным контрактом — «Авиаэкспорт» — ВВС НРМ.

Состав экипажа: КВС — Новодран Ю. В. — пилот I класса, второй пилот — Картамышев И. П., штурман — Кудряшов О. Н., бортмеханик — Новоселов В. Б., бортрадист — Шулипов А. А.

Самолет ударился о твердый скальный грунт горы в полетной конфигурации: шасси убрано, закрылки убраны, стабилизатор в положении «полет».

Анализ обстоятельств катастрофы, изучение остатков самолета, опрос свидетелей и изучение магнитофонной записи переговоров экипажа с диспетчером позволили сделать вывод, что материальная часть самолета была исправна и не могла быть причиной катастрофы.

Магнитофонная запись речевого магнитофона «МАРС-БМ» и запись самописцев МСРП-64 не расшифровывались, и доступа к ним пока советским специалистам не было. Правительство ЮАР арестовало эти средства объективного контроля, и очень долго советская и мозамбикская комиссии не могли договориться с комиссией ЮАР о расшифровке самописцев.

На трехсторонней (СССР, НРМ и ЮАР) встрече 24 октября представители ЮАР заявили о своем согласии отправить бортовые самописцы на расшифровку в СССР в сопровождении представителей заинтересованных государств, включая ЮАР. Потом власти ЮАР многократно меняли свою позицию, и 18 ноября 1986 года наконец было достигнуто соглашение о процедуре расшифровки самописцев.

Прослушивание магнитофона «МАРС-БМ» состоялось в Цюрихе. Присутствовала большая международная группа специалистов (НРМ, ЮАР, Швейцария, США, Канада, Новая Зеландия и СССР). Были допущены и журналисты. Увы, за наших пилотов пришлось краснеть. Беспристрастная магнито-

фонная запись продемонстрировала полное отсутствие дисциплины у экипажа при выполнении столь ответственного рейса самолета Ту-134А-3 С9САА с президентом Мозамбика на борту.

Расшифровка самописцев МСРП-64, произведенная в ГосНИИ ГА в присутствии большого числа иностранных представителей, показала, что материальная часть Ту-134 до удара его в вершину горы была полностью исправна. Бортовая аппаратура — радиовысотомер РВ-5 и «Вектор» вовремя сигнализировали экипажу о готовящемся столкновении самолета с землей.

Соответствующий документ был подписан тремя сторонами: СССР, НРМ и ЮАР.

Но без ответа остался следующий вопрос. Почему экипаж полностью потерял ориентировку как по высоте полета, так и по месту его нахождения? Что это? Полное игнорирование экипажем сигналов РВ-5 и «Вектор» или диверсия? Не надо забывать, что самолет летел над территорией ЮАР, которая поддерживала оппозицию в Мозамбике, где шла гражданская война.

8 декабря вышло новое Постановление ЦК КПСС и Совета Министров о продолжении работ по расследованию причин летного происшествия с самолетом Ту-134А-3 С9САА. А уже на следующий день в 18.45 рейсом № 453 на самолете Ил-62М группа специалистов, руководить которой было поручено мне, вылетела в столицу Мозамбика Мапуту. В состав группы вошли Л.Л. Селяков, И.В. Донцов, В.И. Ростовцев (начальник лаборатории НЭЦАУВД), В.С. Кияшко (Госавиарегистр СССР), Л.Б. Успенский (штурман-инспектор ЦУМВС), В.Л. Пермяков (зам. главного инженера ЦУМВС), В.И. Коровкин (УВС МГА представитель ИКАО), В.Ф. Токарев (начальник управления медицинской службы ГА). Месяц спустя прибыл сотрудник министерства радиопромышленности Ю.Е. Устроев.

Комиссия вновь изучила запись речевого магнитофона и обнаружила в ней слова штурмана «ВОР туда показывает», свидетельствующие о наличии ложного маяка VOR (русская аббревиатура ВОР). ВОР — это всенаправленный радиомаяк. Такой «ложный» передвижной маяк VOR существует и вполне может быть использован в качестве «диверсионного».

Его производит фирма «Нортроп» — Вилкокс (США), модель 531. Маяк VOR установлен на автоприцеп и весит (в сумме) 2250 кг. Габариты позволяют перевозить его в кабине грузового самолета Локхид «Геркулес» С-130 или на вертолете. Можно буксировать и за автомашиной. Маяк может работать в широком диапазоне частот и мощностей.

Диверсия диверсией, но экипаж вел себя возмутительно, и правильно сказал по этому поводу член комиссии по расследованию американский астронавт летчик-испытатель Фрэнк Борман: «Я бы сказал, что это невероятно плохая работа экипажа. Экипажа на борту не было!»

Я натерпелся позора, когда прослушивали магнитофонную запись переговоров в кабине. Сплошной мат. Перед посадкой, когда должна быть максимальная концентрация внимания, экипаж делил прохладительные напитки.

К работе привлекли живущую в ЮАР переводчицу-полячку. Она спрашивает меня: «Владимир, а как это перевести?». Фраза была такая: «Е..., какие-то виражи делает? Не мог на прямую, б...», на что штурман ответил: «ВОР туда показывает».

Я подумал: «Как перевести?» Пришлось сказать: «Напиши — «крепкое слово».

Эта фраза относилась как раз к тому моменту, когда в 19 ч. 11 мин. 10 сек. штурман без доклада КВС изменил курс полета самолета на 38°, в сторону холмистой местности. Видимо, КВС этого не ожидал, так как последовала словесная реакция КВС в 19 ч. 11 мин. 28 сек. В дальнейшем никаких действий не последовало.

Вот здесь и были совершены грубейшие ошибки экипажа, который отвлекался на посторонние разговоры.

Штурман выполнил доворот на 38° (т. е. на курс посадки) на 10 минут раньше (что составляет ошибку по времени в 25 процентов) и на высоте 5500 м, а не 474 м (ошибка в 12 раз).

Если бы не этот роковой доворот! А ведь экипаж должен был знать, что на протяжении 34 минут прямого полета, при снижении до высоты круга (474 м) никаких сигналов от штатных маяков ВОР, требующих изменения маршрута полета, не должно быть. Курсовая система автопилота в случае отсутствия сигналов маяка ВОР аэропорта Мапуту должна была привести самолет Ту-134А-3 в пункт назначения с точностью

+ 5 км (без вмешательства экипажа и учитывая возможные неточности в установке магнитного курса).

В случае наличия сигналов маяка ВОР аэропорта Мапуту, работающего на частоте 112,7 МГц, самолет должен был следовать курсом на маяк с момента захвата сигнала на расстоянии минимум 280 км от аэропорта Мапуту и выйти точно в район аэропорта.

А затем по сигналам наземного маяка «ИЛС» самолет должен был автоматически войти в глиссаду и произвести нормальную посадку под управлением имеющейся на борту аппаратуры АБСУ-134 и правильными действиями экипажа после высоты принятия решения, то есть 30 метров.

Так должно быть по планам экипажа самолета Ту-134А-3, согласованным с диспетчером аэропорта Мапуту.

Видимо, ложный маяк ввел штурмана в заблуждение, и он изменил курс, не доложив об этом КВС. Но на грубейшие ошибки штурмана экипаж не обратил никакого внимания. После разворота на курс 222° самолет на всем протяжении полета до удара о возвышенность точно выдерживал заданный штурманом курс. Полет продолжался более 10 минут, самолет пролетел 100 км. На протяжении последнего участка полета имели место отдельные реплики, переговоры бортрадиста с диспетчером аэропорта, определяющие схему захода на посадку. Но они были совершенно не согласованы с КВС.

Оба пилота — КВС и второй пилот — выполняли, как им казалось, прямой заход на посадку на полосу. На сигнал системы сигнализации опасного сближения с землей (ССОС) КВС отреагировал: «Во зараза!» и несколько увеличил скорость снижения (с 2,6 м/с до 3 м/с). Угол планирования в момент удара 1°20'35".

Штурман все это время докладывал удаление до мнимого аэропорта, чем совершенно путал КВС и второго пилота. Бортовые средства радиосвязи на протяжении всего полета работали нормально. Практически связь борта с диспетчером аэропорта Мапуту поддерживалась до момента удара самолета о землю. Автоматическая курсовая система самолета точно выдерживала заданный экипажем курс. Зарегистрированный на МСРП-64 курс при ударе самолета о землю точно соответствует фактическому магнитному курсу. Проложенный по записям на МСРП-64 магнитного курса, скорости и данным метео-

сводки по силе и направлению ветра курс полета самолета точно соответствует выполненному маршруту полета.

Произведенная в институте НЭЦ АУВД в Москве проверка блоков системы Курс-МП-2 доказала их полную работоспособность и соответствие ТУ, и это после удара их о землю. Радиовысотомер РВ-5 и система опасного сближения с препятствием ССОС вовремя и четко подавали экипажу предупреждающие сигналы.

Обзорный радиолокатор «Гроза» в этом полете экипажем не использовался. По положению рукояток на пульте управления радар не был включен.

Все данные расследования свидетельствуют о полной потере экипажем ориентации. Самолет летел на параллельном ВПП аэропорта Мапуту курсе на расстоянии 50 км. Грамотный экипаж по показаниям приборов точно определил бы, что идет не на маяки ИЛС и ДМЕ аэропорта, а параллельным курсом.

Не служит оправданием экипажа и та обстановка, в которой они работали. В Республике Мозамбик, практически на всей ее территории, шла гражданская война. Правительство контролировало только районы городов. Вся сельская территория находилась под контролем повстанческих сил «освобождения». В связи с этим самолеты и вертолеты, особенно правительственного отряда, прилетавшие в столицу Мапуту, при заходе на посадку, пролетая на малой высоте к аэропорту, могли подвергаться обстрелу с земли. Граница контроля территории правительственными войсками проходила на расстоянии 7-10 км от пригорода. Учитывая это обстоятельство, 70 процентов посадок самолета Ту-134А-3 С9САА происходило на полосе 5 визуально, так как маяк ИЛС обеспечивал посадку только полосы 23, на которую в этот раз и предполагалась посадка. Самолет на большой высоте подходил к аэропорту Мапуту, уходил в море и, разворачиваясь там «правым» кругом, заходил на посадку. Весьма возможно, что экипаж в полете 19 октября и искал ВПП с правой, по полету, стороны. А там в данном полете были только горы. Вот почему экипаж считал, что все маяки и освещение полосы были выключены. Но фронтовая обстановка в районе аэропорта должна была, наоборот, повысить внимание и сосредоточенность экипажа на выполнение своих обязанностей.

Диверсия, конечно, была. На одном из заседаний комиссии, происходившим на территории ЮАР, председателем Ван Зилом, директором департамента по безопасности полетов ГА ЮАР было сделано следующее заявление: «Я предлагаю всем поздравить капитана Ленча с получением нового воинского звания». Капитан ВВС ЮАР Ленч, член комиссии по расследованию, судя по его поведению, вероятно, руководил диверсией. Диверсия прошла успешно, и господин Ленч был вознагражден. Конечно, это только предположения и выводы, сделанные из наблюдений за Ленчем. Их высказал мне Леонид Леонидович Селяков, и я с ним согласен.

В ходе расследования был выявлен ряд нарушений.

Все полеты гражданских самолетов над африканским континентом должны проходить по международным навигационным картам, выпускаемым международной организацией «Джепсон» — США. Эти карты, как и прочая справочная литература, уточняются еженедельно. Необходимые корректировки, вносимые в навигационные карты, Аэрофлот получает в соответствии с договором с отделением фирмы «Джепсон» в ФРГ. Франкфуртское отделение регулярно снабжает Аэрофлот. Без этих навигационных карт летать нельзя. Однако экипаж самолета Ту-134А-3 С9САА летал с картами выпуска 1972 - 1974 годов, то есть со старыми навигационными картами. Кроме того, на борту самолета не было комплекта руководства по летной эксплуатации (РЛЭ) по данному типу самолета. Самолет эксплуатировался без РЛЭ.

В/О «Авиаэкспорт» (ответственное за эксплуатацию самолета по контракту) никаких мер по обеспечению экипажа необходимой документацией не принимало. Экипаж самолета не имел никакого права эксплуатировать самолет без РЛЭ.

Ответственный представитель Аэрофлота при правительственном отряде, практически начальник этого отряда, Модестов тоже никаких мер не принимал.

Никаких данных о взлетных и посадочных весах самолета, о его загрузке и центровке нет. Флайтплан отсутствовал.

При выполнении этого полета имело место превышение предельного посадочного веса в аэропорте Мбала на **1-1,5** тонны. Предельный посадочный вес для этого типа самолета в нормальной эксплуатации — 43 тонны.

Запасным аэропортом при выполнении маршрута являлся аэропорт в городе Бейра, расположенного севернее Мапуту на расстоянии 717 километров.

По всем существующим международным правилам гражданских самолетов на борту самолета Ту-134А-3 для выполнения полета топлива было недостаточно. Загорание лампочек, сигнализирующих о малом запасе топлива, озадачило экипаж, что свидетельствовало о том, что ранее с таким малым запасом ему не приходилось летать.

Конечно, все влияет на работу экипажа, но ничем нельзя оправдать очень плохую работу квалифицированного экипажа, потерявшего в данном полете чувство ответственности. Да, была диверсия, но «отсечь» ложный маяк не представляло труда. Если бы экипаж был занят выполнением своих прямых обязанностей, а не посторонней болтовней, то катастрофы бы не было.

## Возвышение УАС

4 мая 1987 года Указом Президиума Верховного Совета Борис Павлович Бугаев был освобожден от обязанностей министра гражданской авиации. На его место был назначен Александр Никитович Волков.

17 лет был Борис Павлович был министром. Это было время созидания. Гражданская авиация оснащалась новыми самолетами и вертолетами. Были построены и реконструированы сотни аэродромов и аэропортов. Получила развитие автоматизированная система УВД. Протяженность авиалиний СССР составила около 1 млн километров. Ежегодно перевозилось более 100 млн пассажиров. Гражданская авиация обеспечивала функционирование самой большой по территории державы мира как единого народнохозяйственного организма, цементировала страну. И это наглядно видно сегодня. С разделом Аэрофлота ослабли региональные связи, хотя территория и уменьшилась.

После смерти Брежнева в адрес Бугаева из всех щелей посыпались анонимки, а иногда и просто ругань. Нажил он за



*Шли бодро, но, по-видимому, заблудились*



свою нелегкую службу и врагов, и завистников. Не имея военного образования, он стал Главным маршалом авиации. Кого-то это задевало. Кто-то посчитал его заслуги чрезмерно завышенными. Но Аэрофлот превратился в могучую авиакомпанию мира именно при нем. Конечно, заслуги можно задним числом и поделить, как поделили Аэрофлот...

О причинах его снятия не сообщалось. Возраст? Так, ему было почти 64 года. Не такой уж он старый для министра. Видно, наверху решили заменить всю брежневскую обойму. Нужны были перестройщики.

Поскольку Борис Павлович был Главным маршалом авиации, то его перевели в аппарат советников министра обороны, где коротали время отошедшие от дел престарелые маршалы. Конечно, обидно, когда тебя рановато отодвигают от дел, но политика — штука жестокая, там не до сантиментов.

Преемника Бугаева, Александра Никитовича Волкова, переместили в кресло министра с поста заместителя главкома ВВС. В 1979 — 1986 годах командовал военно-транспортной авиацией. Он был военным летчиком до мозга костей. Летал на многих типах тяжелых военных самолетов. Еще в 1948 году окончил спецшколу ВВС, потом военно-авиационное училище летчиков. С 1951 года за 27 лет прошел путь от летчика до командира авиакорпуса. Окончил Военно-воздушную академию и Военную академию Генерального штаба, генерал-полковник (маршала присвоили в феврале 1989 года).

Несмотря на огромный командный опыт, ему тяжело было освоиться с новой ролью. Гражданская авиация — огромная отрасль, по масштабам далеко превосходящая военно-транспортную авиацию, к тому же имеющая свою специфику. Он это понимал, иногда в близком кругу высказывал свои сомнения. Мы старались, как могли, ему помочь.

Хотя Александр Никитович пробыл недолго на посту министра — почти три года (сказалась его болезнь), он оставил после себя добрую память. В условиях начинавшейся демократизации и самоуправления сумел уберечь Аэрофлот от развала.

Первая моя встреча с новым министром случилась в субботу. Длилась она часа четыре. Сперва порасспросил обо мне. Немало удивился, когда услышал мою биографию. «Я думал, что в гражданской авиации нет людей с таким послужным



*Министр ГАА.Н. Волков*

списком: успел поработать и на Севере, и в Антарктике, полетать на международных трассах». Затем он подробно расспросил об организации летной работы в гражданской авиации, вникал в детали. Потом задал вопрос: почему такое ведущее подразделение в аппарате МГА по обеспечению безопасности полетов, где работают 52 человека, недоросло до названия «главк», а вот другие, гораздо меньшие и по штатной численности, и по значимости, именуются «главками»?

Учитывая, что это наша первая беседа, я поосторожничал и уклонился от прямого ответа. Но вот что интересно. В МГА как-то свыклись с такой ситуацией, а свежему человеку эта идиотская ситуация сразу же бросилась в глаза. Александр Никитович все понял и спросил:

— Что нужно для преобразования вашего управления в главк?

— В принципе только ваш приказ и согласие моих сотрудников на их должностной перевод из управления в главк. Ни увеличения штатной численности, ни увеличения фонда оплаты труда не требуется.

— Тогда готовьте приказ.

Уже в понедельник я подготовил проект приказа о преобразовании УЛС в ГлавУЛС. Он звучал примерно так: в целях совершенствования системы организации и улучшения качества летно-методической работы по повышению безопасности полетов Управление летной службы МГА преобразовать в Главное управление летной службы (ГлавУЛС) МГА. К нему функционально подключить летно-методический центр ГА СЭВ и УМЦ Кременчугского ЛУ ГА, Летно-испытательный комплекс ГосНИИ ГА, УТЦ управлений, отдел эргономических исследований самолетов и вертолетов и отдел тре-

нажеров НЭЦ АУВД, кафедры организации летной работы ВЛУЗ ГА. В состав ГлавУЛС ввести Высшую квалификационную комиссию МГА.

5 июня 1987 года приказ вступил в силу. Это было важным решением для летной службы в целом. Оно с одобрением было встречено на местах: «Наконец-то управление летной службы стало главным управлением». Не скрою, такой отзыв был для меня приятен.

В то время летная служба была на слуху. Появились новые самолеты, и ранг инспектора на них был повышен. Все мои сотрудники написали рапорты о переводе в подразделение с новым юридическим названием, а я воздержался. Вызывает меня Волков:

- Почему заявление не пишешь? Не хочешь со мной работать?

— Александр Никитович, хочу и симпатизирую вам, но я устал и морально, и физически, отпустите меня.

У меня, откровенно говоря, было желание возвратиться в ЦУМВС. Волков нехотя согласился, но попросил остаться, пока не подыщет замены. Спустя некоторое время он подыскал Михаила Терещенко из Молдавского управления. Меня же упросил остаться у него в первых замах. «Он человек молодой, в аппарате не работал, помоги ему». Так я и остался.



*На авиационном салоне в Ле Бурже. Слева — А.Н. Волков; справа — Т.Г. Анодина*

## A310 — шаг к новым технологиям

В 1987 году Александр Никитович Волков был на авиасалоне в Ле Бурже. Представители «Эрбас» подробно познакомили его с их аэробусом A310. В то время наша авиапромышленность не могла предложить гражданской авиации такую машину. Дальность полета аэробуса была 9250 км, число пассажиров — 185, максимальная высота полета — 12,3 км, расход топлива — 3,9-4,8 т в час, взлетный вес — 164 т. А конкуренция на международных трассах становилась все более жесткой. И на следующий год министр предложил правительству рассмотреть вопрос о приобретении самолетов A310 для страны. Предполагалось, что самолет поступит в ЦУМВС, где его можно будет использовать на приоритетных трассах.

Была создана большая комиссия, в которую вошли специалисты центрального аппарата Министерства гражданской авиации, ГосНИИГА, ЦУМВС, и возглавил ее заместитель министра по науке и технике Александр Аксенов. В комиссию был включен и я. Вопрос прорабатывался очень серьезно. Особенно досталось нашей науке — ГосНИИГА, потому что надо было просчитать все экономические показатели, решить вопросы технического обслуживания, цен, районов для полетов. Помню, как мы рассчитывали трассы, куда на нем летать. Для нас самым важным направлением была Япония. Мы сидели, вооружившись циркулями, транспортирами, считали, считали... И вдруг французы присылают нам свой план-проспект, а в нем уже готовые выкладки по «нашему» самолету: полная наглядная карта полетов. И сделана специально для нас — в центре Москва, а вокруг, как будто циркулем по земному шару провели, вся география полетов. Заложив в расчеты технические данные самолета A310, они взяли за точку отправления Москву и сделали нам такую карту. Меня поразила их оперативность и точность расчетов.

Картина получилась очень и очень заманчивая. В радиусе возможностей A310 была практически вся Европа, Юго-Восточная Азия, США и Япония. Пожалуйста, выбирай, куда лететь. И самое главное — более экономичные показатели расхода топлива, современный уровень сервиса на борту, автомати-



*Тулуза. На заводе «Эрбас Индастри». Слева направо: Геннадий Приходченко, зам. министра ТА Александр Аксенов, ведущий летчик-испытатель фирмы Кристиан Краххе*

зация управления... Приобретение такого самолета означало шаг, а то и несколько шагов вперед для всей нашей гражданской авиации.

А с чего вообще все началось? Откуда взялась идея приобрести импортный самолет? Дело в том, что в то время, точнее чуть раньше, разрабатывался проект Ту-204. Я был членом макетной комиссии по этому самолету. И уже тогда стало ясно, что не все ладно: многие вопросы, связанные с эксплуатацией Ту-204, не решались. Особенно много трудностей было с сопровождением этого самолета, наземной техникой. Я думаю, в отношении А310 вопрос решался с учетом наших проблем: хотели серьезно посмотреть их технологию обслуживания, сервис на борту, подготовку летного состава и тому подобные моменты. Посмотреть и перенять.

Наша комиссия ездила в Тулузу на «Эрбас» смотреть «живой» самолет. В составе делегации я представлял Министерство гражданской авиации, от ЦУМВС были Геннадий Приходченко — мой приемник на посту летного директора, Геннадий Аникаев — главный инженер, кто-то от бортпроводников и, как говорится, другие официальные лица. Французы

показали нам все. Мы увидели сборку этих самолетов на заводе, прошли весь учебный центр от А до Я, посмотрели программы, по которым они готовят пилотов.

Мне понравилась их идея, заложенная в подготовительный процесс, в разработку программ. Они нам заявили, что их основная концепция — давать летчику то, с чем он будет встречаться каждый день на своем рабочем месте. Я сам стал сторонником этой идеи. Докладывал ее на коллегии министерства. Но воз почти не двигался. Помню, мы переучивались когда-то в Ульяновске. По три месяца сидели, изучали все в полном объеме. Продували трубки, чтобы понять, как там масло идет туда-сюда, аккумуляторы и генераторы учили, вес такой-то, рассол такой-то... Конечно, заговариваться начнешь от объема информации. Разве забыть, как мы учили ДМР-400? Там такая страшная схема! Ток идет туда-то, замыкается там-то... Я сдал на 5. Ну и что? Через неделю уже ничего не помнил. И в жизни больше никогда не пригодилось.

Заинтересовались мы также их учебным процессом. У нас как было? Сидим, слушаем преподавателя, конспектируем. Такие блокноты исписывали! Самолет, двигатель, самолетовождение, аэродинамика и так далее и тому подобное. У них этого нет. У них такие средства обучения, что нам и сейчас до них далеко. Только мечтать можно. Представляете, какое впечатление все это произвело на нас в то время?

У них макет кабины, два рабочих места — по количеству членов экипажа, компьютеры, задача такая-то. Люди сидят, самостоятельно обучаются. Если что непонятно, пожалуйста, преподаватели подойдут, подскажут. После каждой темы — зачеты. Сдали — приступают к изучению следующей темы. Нет — значит, будут повторять эту. А какое качество тренажера! После всей подготовки, включая тренажер, всего один-два полета на «живом» самолете во время аэродромной тренировки, и все, летчик подготовлен. Нам показалось, это другой век.

В тот приезд нам посчастливилось даже полетать на А310. Наверное, мы были первыми летчиками из Советского Союза, которым это разрешили. Ну, мы их тоже немного удивили. Был у них ас, летчик-испытатель Кристиан Крахе. Немец. Помню, как я первый раз полетел на А310 с Крахе. Он мне сказал: «Садись справа», сам сел на место капитана. Смотрит за мной, контролирует. Я взлетел. Мы по кругу летали, вот один круг, дру-

гой. Он сначала настороженно на меня поглядывал, а потом вдруг р-раз — и отодвинулся от штурвала вместе с креслом до отказа. Развернулся в мою сторону, ногу на ногу положил и смотрит пристально. Крахе высокий такой, рыжеватый. Спрашивает: «Летал?» Отвечаю: «Нет». Он: «Летал ведь!» Я: «Нет. Только на тренажере». Крахе с уважением: «Молодец!»

Понравился нам самолет, понравилась система обучения. Его приобретение сулило возможность ускорить собственный процесс развития. Сам интерьер пассажирской кабины не позволял работать по-старому. С приобретением самолета мы рассчитывали поднять и сервис, и интеллект наших специалистов, и качество обслуживания на борту, и техническое обслуживание на более высокий уровень.

Помню, как мы ездили выбирать модификацию. Есть стандарт, но от него можно уклониться, заказать, что хочешь. Хоть с бассейном и персидскими коврами. Нам, конечно, такого не надо, но мы тоже начали выбирать. Одним захотелось бар вынести куда-то, другим обивку сделать особенную, третьим еще что-то.

Крахе слушал-слушал, а потом потихонечку увел меня к себе и говорит: «Слушай, Владимир, а зачем вам все это? Ты объясни своим, не нужно мудрить». Я попросил посчитать, во сколько обойдутся наши дополнительные предложения. На следующий день он принес расчеты. Выяснилось, что мы назаказывали на пять дополнительных миллионов долларов на самолет! Я сразу одумался. Все лишние предложения стали отметать, спорили долго, с трудом отказывались от того, что напридумывали. В конце концов, выбрали практически стандартную модификацию. Но с обдувом колес, чтобы мог в жару в рейс отправиться, и с дополнительным баком, увеличившим полетный вес на семь тонн, чтобы беспосадочный перелет до Токио был гарантирован. Вроде гора с плеч — модификацию самолета выбрали.

Встала следующая задача: как готовить пилотов? Где готовить? А потянут ли наши пилоты такую программу? У меня был хороший друг — летный директор авиакомпании «Интерфлюг» в Берлине (ГДР). Там уже тогда начали эксплуатировать А310, летали из Берлина через океан на Гавану. Он мне и посоветовал: «Мы, — говорит, — в свое время сделали так. Организовали предварительную подготовку по системе ВАКБИ — наземный курс. Отбирали людей и готовили по этой систе-



*В сборочном цехе «Эрбас Индастри»*

ме. Кто-то и не прошел...».

То есть что-то вроде пристрелки. Мне идея понравилась. Попробовать надо было. Конечно, страшно: все-таки берем технику иностранного производства, справимся ли? Ясно было, что для этого надо первым делом английский язык освоить, как родной. Тут уж ничего не скажешь. Отобрали в ЦУМВС людей и в начале 1990 года «посадили» их на английский. Они учили не только технический, но и разговорный, потому что вся программа — на английском.

Мы договорились с компанией «Интерфлюг», чтобы наши летчики прошли теоретический наземный курс **ВАКБИ** у них. Программное обеспечение ВАКБИ — очень дорогое удовольствие.

Забегая вперед, скажу, что в Тулузе наши инженеры и пилоты подчас ставили в тупик преподавателей. Дело в том, что — как я уже говорил — у нас совершенно разные системы обучения. Наши специалисты имеют представление обо всех системах, какие есть в самолете, а у них — специалисты по определенным системам. Наши люди задавали такие вопросы, что преподаватель просил: «Можно я завтра приведу человека, который об этом расскажет?» Наши, конечно, соглашались.

Таким образом, первую подготовку наши летные специа-



листы прошли в Берлине.

В самом начале, когда только-только вырабатывалась идеология, встал вопрос: как делать индикацию кабины? На русском или английском? Полемики было. Мы с Приходченко твердо стояли на том, что если уж работать по новейшим технологиям, то с документацией на английском языке. Переработать такой объем на русский язык безумно сложно. К тому же при самом замечательном переводе многие нюансы пропадут. Плюс ко всему перевод всей индикации в кабине на русский язык стоил дорого. Было принято решение: учить летный состав английскому языку, а потом обучать их на этом языке.

Для наших летчиков, безусловно, было необычным, что самолет автоматизированный, и все обязанности ложатся только на двух членов экипажа. А у нас долгие годы культивировался многочисленный состав экипажа с соответствующим распределением обязанностей. К тому же мы привыкли, что нас учат долго и основательно. Например, в Ульяновске готовили по три месяца. А тут вся теоретическая часть — 11 дней. Но надо учесть, что у них много времени отводится на процедурные, а также системные и летные тренажеры. Они играют основную роль. На них отрабатываются все без исключения методы пилотирования, действия в аварийных ситуациях. Они говорили: «Мы не учим вас летать на А310, мы учим особенностям этого самолета, вы должны научиться управлять его системами». Это правильно. Туда приходят не мальчишки, а пилоты с серьезным опытом — капитаны, умеющие принимать решения. Мы искали учебно-тренировочные базы, где можно подготовить наших летчиков, по всему миру. Впереди у нас были учебные центры Тулузы, Торонто, Франкфурта.

Наши летчики не подвели, обучение проходило успешно во многом благодаря тому, что мы выбрали такие системы отбора и предварительной подготовки.

Но чтобы перейти к полетам, нам пришлось попотеть. Дело в том, что у нас своя, годами наработанная система, технология, сложившиеся экипажи. Психологически было очень трудно и тем, кто принимал решения, и пилотам. Надо было мыслить по-новому, выходить за рамки стереотипов.

Только мы отстаивали руководство по летной эксплуатации на английском языке, названия приборов в самолете, техноло-

гии, доказали, что не надо переводить на русский, как новая дилемма: давайте введем в состав экипажа штурмана! Мы всегда со штурманом летали! Надо сажать в экипаж штурмана. Хотя бы на первый раз. С таким предложением вышли некоторые летные специалисты ЦУМВС.

Но как сажать? Куда сажать? Нет в кабине для него рабочего места! Кресло, конечно, поставить можно, а что штурман будет делать? Чем управлять? В качестве кого летать? Сколько пришлось убеждать, доказывать, что не нужен экипажу самолета А310 штурман! Самолет спроектирован на двухчленный экипаж, соответственно рассчитано и приборное оборудование. А если мы введем в состав экипажа штурмана, получится совсем другая технология. К тому же потом не сможем от него отказаться, так и будем летать курам на смех. Тяжело было это доказать.

А когда прошло два года полетов, я приехал как-то в ЦУМВС, мне говорят: «Вы были правы. Нормально летаем без штурмана».

Да, много пришлось поработать с этим самолетом, но мы были на правильном пути. Даже выбранная нами система самостоятельной подготовки дала положительные результаты. Мы привили людям самостоятельность, самодисциплину. Я испытывал чувство гордости за наших летчиков.

Например, когда проходило переучивание в учебно-тренировочном центре Тулузы, мне довелось стать свидетелем примечательного факта. Прилетев в этот город, вечером, после ужина, я отправился погулять по улицам. Смотрю, идут наши ребята. Поздоровались мы друг с другом. Спрашиваю: «Гуляете?» А они в ответ: «Нет. Договорились на компьютерах позаниматься дополнительно, вот идем». Меня это очень порадовало. Ведь свободное время, возьми пиво, иди гуляй: Тулуза — красивый город. А они заниматься спешат. Сами!

Для меня это много значило. Ведь сколько мы спорили, смогут ли наши летчики одолеть самостоятельную форму обучения. У нас ведь никогда такого не было. Мы привыкли, что над нами учитель, как поводырь или надзиратель. А тут инструктор подойдет, если только позовешь. Все построено на самодисциплине. Хочешь — учись, не хочешь — подгонять и одергивать не будут.

Беспокоились мы, конечно. А тут... в свободное время ходят заниматься!

Значит, отбор провели правильно. Значит, расчет оказался верный. А ведь можно было выбрать наш обычный вариант — преподаватели. Но в этом случае мы ушли бы от новых технологий. Нигде, кроме России, больше такого нет, чтобы летный состав сидел на лекциях, проводил там огромное количество времени. А ведь все наши летчики и инженеры имеют высшее образование! Обучение по технологии 20—30-х годов, то есть по старинке, не предполагало использование этого потенциала. Мы выбрали передовую форму подготовки. И сегодня строим нашу собственную систему подготовки на базе ЦПАП, основанную на тех же передовых технологиях.

Был и еще один положительный момент, связанный с освоением А310. Наши специалисты — летчики и инженеры — выросли, так сказать, на голову, потому что реально стали предъявлять более жесткие профессиональные требования во время приемки или доработки воздушных судов отечественного производства.

После всестороннего обсуждения и тщательного анализа было принято решение о приобретения А310. На документе стояла верховная резолюция «Не возражаем...»

## От высокого профессионализма — к профессиональной культуре

В 1989 году обсуждался вопрос об усилении роли поли-  
торганов в работе с летными кадрами и повышении безопасно-  
сти полетов. Министр предложил мне подготовить статью для  
одного из изданий. Рассказать о «болевых» точках летной ра-  
боты. Статью я подготовил. Она называлась: «От высокого  
профессионализма — к профессиональной культуре».

Как-то, просматривая свой архив, я наткнулся на нее и пе-  
речитал. Прошло 15 лет, а многое в статье звучит по-прежнему  
свежо. Я приведу ряд фрагментов из статьи, чтобы показать,  
как обстояло дело с безопасностью полетов и подготовкой  
кадров в те годы.

«...В последнее время с поступлением новой техники и со-  
вершенствованием оборудования аэродромов мы все уверен-  
нее говорим о возможности всепогодных полетов на транс-  
портных самолетах. Сегодня к условиям взлета при видимос-  
ти 200 метров и посадки 600-800 и даже 450 метров в отрас-  
ли подготовлено около 83 процентов экипажей. Способность



авиаторов обеспечить  
взлет и посадку по ми-  
нимуму I и II катего-  
рии положительно  
сказывается на регу-  
лярности и безопасно-  
сти полетов...

В гражданской  
авиации сложилась  
определенная система  
подготовки летных  
кадров и повышения  
их квалификации.  
С этой целью создана  
сеть летных училищ,  
действуют учебно-  
тренировочные цент-

«саловскому Ры в каждом управле-  
экипажу нии ГА, которые осна-

шены, хотя и не в полной мере, тренажерной техникой. Сложилась также школа обучения со своими апробированными формами и методами преподавания... Появилось такое новшество в подготовке летных кадров, как массовое обучение инженеров, т. е. летного технического состава с высшим образованием. Ни в одной авиакомпании мира нет такого массового обучения инженеров-пилотов, какое ведется у нас в стране в ряде высших летных училищ ГА.

Эти кадры будут осваивать новую авиационную технику — самолеты с дисплейным оборудованием Ил-96, Ту-204, Ил-114, которые поступят в эксплуатацию в ближайшие годы.

Летная практика дает нам множество примеров проявления пилотами высочайшего мастерства. В частности, не могут не восхищать собранность и четкость действий экипажей в ряде случаев неуборки шасси на самолетах

Ту-154. Приведу в качестве своеобразной иллюстрации хронику подобных происшествий, завершившихся благополучно только благодаря безупречной летной выучке авиаспециалистов.

При заходе на посадку 26 декабря 1987 года на самолете Ту-134 (УГАЦ) на высоте 60-70 метров произошел отказ правого двигателя с последующим интенсивным ростом температуры газов. Причиной этого явилось попадание в двигатель крупной птицы. Командир воздушного судна В.Е. Майоров, проявив спокойствие и высокое профессиональное мастерство, экстренно выключил отказавший двигатель и дал команду закрыть пожарный кран, чем предотвратил возникновение пожара, а затем успешно произвел посадку на одном двигателе.

Три дня спустя на самолете Ту-154 (Внуковское производственное объединение) на взлете произошел отказ двигателя № 2. Экипаж, которым руководит В.А. Стручков, проявив выдержку и самообладание, умело произвел посадку в аэропорту Внуково.

12 января 1988 года на самолете Ту-154 того же объединения при взлете произошел отказ аналогичного двигателя, связанный с его разрушением. Экипаж (КВС С.А. Корнилов) произвел взлет на двух двигателях, а затем сумел благополучно посадить самолет на аэродроме вылета. Машина получила повреждения, однако ни пассажиры, ни члены экипажа не пострадали.

При выполнении рейса Ташкент — Москва 4 февраля на самолете Ил-86 Узбекского управления ГА через 2 часа 15 минут после взлета на высоте 10600 метров произошел отказ третьего двигателя. Экипаж аэробуса (КВС Ю.А. Расторгуев) не растерялся и обеспечил благополучное завершение рейса в аэропорту Домодедово. После взлета 9 февраля на самолете Ту-154 Таджикского управления ГА не убралась правая основная опора шасси. Командир судна В.А. Гиро продемонстрировал оперативность в принятии решения, высокое летное мастерство и произвел посадку в аэропорту вылета Душанбе.

На самолете Ту-134 (Архангельское УГА) 4 апреля при взлете разрушился и загорелся правый двигатель. Экипаж (КВС А.Н. Антрушин) правильно оценил обстановку и прекратил взлет.

После взлета самолета Ту-154 в аэропорту Хабаровск 4 сентября 1988 года не убралась правая стойка шасси. Коман-



*Еашингтон, На фоне Капитолия*

дир Р. С. Гарьков (Северо-Кавказское управление ГА) и возглавляемый им экипаж благополучно произвели посадку в аэропорту вылета.

Однако беспристрастная статистика свидетельствует и о другой стороне летной работы: ежегодно анализ авиационных происшествий устанавливает, что около 40 процентов их происходит только по причине низкого профессионального уровня подготовки членов экипажей. Поэтому правомерен вывод об огрехах в существующей системе обучения летного состава.

Одна из причин — недостаточная компетентность авиационных специалистов в работе с новой техникой — поступающими в эксплуатацию самолетами со сложными навигационно-пилотажными комплексами, с электронным оборудованием. Не за горами и освоение Ил-96 и Ту-204, где применен абсолютно новый, принципиально отличающийся от существующих пилотажный комплекс, основанный на дисплейном отображении приборной индикации.

В этой связи решено изменить и подход к системе подготовки и переподготовки летных кадров. Постановлением коллегии МГА от 22.09.88 г. в план мероприятий заложена разработка новых принципов обучения и совершенствования всей системы профессиональной подготовки, а также подбор соответствующих форм и методов преподавания. По каким направлениям решено вести эту работу в первую очередь?

Прежде всего преобразования коснутся программ обучения. Анализируя предметные программы в летных училищах, в том числе и высших, в центрах переучивания (особенно в Ульяновском центре ГА СЭВ), специалисты пришли к выводу о неоправданной перегрузке материалом. Отсюда и растянутые сроки подготовки специалистов по сравнению с зарубежными авиакомпаниями, и страдающее от больших объемов данных качество обучения. Зачастую программы наполнены техническими характеристиками, описаниями конструкции самолетов, тех узлов и агрегатов, которые необходимо досконально знать инженерному составу, а летному — достаточно лишь ознакомиться с ними.

Новые программы должны быть составлены таким образом, чтобы давали летному составу тот материал, который каждый член экипажа ежедневно и максимально использует на своем рабочем месте. То есть предполагается придать знаниям

наибольшую практическую ценность.

Из этой установки закономерно вытекает стандартизация программ. Для подготовки и выполнения полета будут разработаны стандарты, в которых дифференцируются функции каждого члена экипажа. Иначе говоря, четко определяется, что, в какое время и в какой последовательности выполня-



*На даче с внуками.  
Слева — мать Анна Петровна*

ет левый, правый пилоты, бортинженер, штурман. Эти функции должны проходить через все этапы обучения, в результате чего любой член экипажа в совершенстве овладеет положенными ему функционально стандартами.

Другое направление — коренное изменение метода подготовки. От традиционной читки лекций и конспектирования решено осуществить переход к современным формам обучения — более индивидуализированным и самостоятельным. Из потока дисплейной информации обучающийся будет отбирать для прочного усвоения лишь те знания, которые определены вопросами перечня-стандарта. Это активизирует процесс обучения, поможет разделить большой объем знаний на обязательные и второстепенные, носящие познавательный характер.

Такой подход повлечет за собой и изменение оценки знаний. Вместо привычной пятибалльной системы предполагается взять за основу принятую за рубежом двухбалльную. Оценка должна быть однозначной: усвоен материал или нет. Тот же принцип будет применен при тренажерной подготовке. Оценка отработки упражнения-задачи должна четко показывать, справится ли с этой ситуацией пилот, если она возникнет в реальном самолете. Более объективной станет и оценка летной подготовки.

Сегодня при сдаче экзаменов на первый класс или при подтверждении классности для пилота существует требование



отличных оценок по аэродинамике, самолетовождению и летной подготовке. Обычно таких идеальных сочетаний не бывает, какая-то из оценок зачастую не соответствует реальным результатам, возникают лазейки для формализма. Вследствие этой необъективности мы часто встречаемся с тем, что летный состав слабо знает аэродинамические характеристики своего самолета, недостаточно владеет знаниями документов, регламентирующих правила полетов и их выполнение, особенно — руководства по летной эксплуатации. Это сегодня главный источник наших бед.

Профессиональная летная подготовка не мыслится отдельно от пунктуальности выполнения всех предписанных процедур при подготовке и выполнении полетов. И прежде всего предусмотренных руководством по летной эксплуатации. Большой налет часов, опыт летной работы, I класс самолетовождения — таков традиционный набор качеств пилота, по которым мы сегодня привычно судим об обеспечении безопасности полетов. Однако, как показали последние авиационные происшествия, это еще далеко не гарантия безаварийной работы.

Например, случай в Красноводске. Командир воздушного судна Ту-154, пилот I класса В. С. Чураев допущен к полетам по минимуму I категории, имеет высшее образование, общий налет около 15,5 тысячи часов, большой ночной налет, примерно 2,3 тысячи часов летает в качестве КВС. Аналогичны и случаи аварий в аэропортах Норильск и Алеппо (Сирия). Каждый раз самолеты вели опытные профессионалы.

Однако и КВС, и экипажи проявили элементарную безграмотность, их профессионализм не сработал, так как был на чисто лишен четкости, пунктуальности и обязательности в выполнении задач, заложенных в руководстве. Наоборот, прослеживается пренебрежение регламентирующими документами, излишняя самонадеянность пилотов.

В своей работе сегодня мы ориентируемся на богатый мировой опыт, берем на вооружение лучшее в практике зарубежных авиакомпаний. При изучении работы финских авиаторов мы обратили внимание на исключительно благополучную обстановку с безопасностью полетов. Сопоставив финскую систему подготовки и обучения летного состава с нашей, а также оценив профессиональные достоинства наших зарубежных

коллег, мы выяснили, что никаких особых преимуществ нет. За исключением одного: ни один пилот здесь не мыслит отступить от установленной процедуры, допустить расхлябанность на рабочем месте. И это уже шаг к новому качеству: от высокого профессионализма — к профессиональной культуре, уважению своего дела и летных законов.

Этого не хватает пока нашим пилотам, хотя не раз при освоении Ил-86 на авиалиниях посадка самолета сопровождалась аплодисментами пассажиров в адрес экипажа. Но это лишь приятные случаи, которые перечеркиваются неряшливым рулением, грубыми посадками и резким торможением.

Выше уже приводились примеры того, как в экстраординарных случаях вынужденных посадок, пожаров экипажи Ту-134, Ту-154, Ил-86 мобилизуются, прекрасно справляются со сложнейшими ситуациями. А в обычной, каждодневной работе допускают расхолаживание, преступную небрежность.

Стоит хоть однажды увидеть в аэропорту Шереметьево, как уходит со стоянки японский пилот на Боинге 747 или французский на аэробусе А300: рулит осторожно, бережно, с сознанием своей высокой ответственности. Но вот выходит



*На отдыхе..*

на рулежную дорожку наш Ту-134, Як-40 или Ан-24, разворачивается на прямую и... бешеная скорость. Пилот, получив право самостоятельного выбора скорости, не регламентирует себя. Подобная самоуверенность, граничащая с лихачеством, оборачивается ежегодно 20-25 случаями выкатывания самолетов за пределы РД при рулении. Это тоже пример профессионализма, не ограниченного рамками культуры летного труда.



Неоднократно летные происшествия вызывало и пренебрежение к картам обязательных проверок. Специалисты предусмотрели поэтапную читку карты перед полетом, разработали пооперационные действия, четкую последовательность проверки оборудования самолета, чтобы предотвратить нежелательные эксцессы в полете. Однако при анализе показаний средств объективного контроля неоднократно выявлялись нарушения экипажами предписаний карты, игнорирование ряда обязательных операций.



Важным фактором обеспечения безопасности полетов является и система отбора кадров и допуска к полетам. Продолжают иметь место случаи оценки летного со-



става не по деловым, профессиональным и морально-политическим качествам, а по соображениям протекционизма, панибратства, кумовства. Нарушается принцип обучения «от простого к сложному». Как случилось, например, в Норильске. Молодой пилот, летающий в качестве КВС только с июля 1988 года, был допущен к полетам в сложном районе Норильск—Певек. Специфические погодные условия, непривычная

схема захода на аэродром, неопытность в подобной обстановке начинающего КВС привели к авиационному происшествию...».

Прошло 15 лет, многое изменилось, а «болевые» точки все те же.

## Как поднимали пенсии

Одной из главных задач, которую поставил министр, было добиться повышения пенсий. И не только летному составу, но и диспетчерскому, и инженерно-техническому. Причем повышение должно быть одновременным, чтобы никого не выделять. Для этого была создана комиссия на уровне начальников управлений МГА во главе с первым заместителем министра Борис Егоровичем Панюковым. Вошел в нее и я.

Задача была непростая: убедить соответствующие инстанции в необходимости повышения пенсий, особенно Госкомтруд, где сидели те еще чинуши. Надо было подготовить аргументированную доказательную базу. Перелопатили много материала, чтобы четко изложить особенности условий труда авиаторов. Министр не давал расслабляться, держал работу комиссии под контролем.

Пришлось устраивать чиновникам экскурсии во Внуково, чтобы показать, в каких условиях работают диспетчеры УВД и инженерно-технический состав. Я часами рассказывал первому заму председателя Госкомтруда Марии Матвеевне Кравченко об условиях труда летного состава. Эта замечательная женщина настолько глубоко прочувствовала специфику работы наших пилотов, что при очередном посещении заявила нашему председателю комиссии:

— Борис Егорович, а почему у вас Владимир Яковлевич не Герой?

— Мария Матвеевна, Потемкин у нас выше чем Герой, он у нас Заслуженный пилот СССР, — отшутился Панюков.

— Нет, Борис Егорович, я не шучу. Владимир Яковлевич мне рассказал и доказал на своих примерах, сколь сложна и подчас героична работа пилота, что я без сомнений завизирую проект постановления. Но вы обещайте, что представите его к званию Героя Социалистического Труда.

Позднее я иногда шутил, встречая Борис Егоровича: «Ну, когда дашь Героя?»

Главную инстанцию — Госкомтруд — мы преодолели. Далее предстояло пройти Минфин. Наш проект постановления рассматривался там уже несколько раз. Оставалось получить визу нашего министра и министра финансов Гостева. Но как

назло они оба уехали отдыхать в Карловы Вары. Борис Егорович отражает меня туда с проектом постановления.

Я быстро собрался и на самолет. Прилетаю, докладываю Александру Никитовичу о результатах работы. Он завизировал документ и говорит: «Иди в соседний корпус, там отдыхает Гостев. Он просил зайти к нему». Ну, думаю, повезло. Но вместо ожидаемой визы министр финансов попросил доставить в Москву подаренный ему чешскими друзьями хрустальный набор. После намека на визу министр вежливо сказал, что ему визировать неудобно, поскольку он находится в официальном отпуске. Передайте, говорит, привет моему первому заму и от меня попросите, чтобы он завизировал. На время отпуска первый зам. исполняет обязанности министра.

Прилетев в Москву, я созвонился с помощником министра финансов. Попросил приехать его ко мне домой за сервисом. Тот моментально приехал, я ему вручил сервис, от себя сувениры и попросил устроить встречу с первым замом.

На следующий день несколько членов комиссии во главе с Панюковым поехали в Министерство финансов. Такой встречи мы не ожидали. Все нужные двери перед нами открывались моментально. Только и слышалось: «Что еще нужно?» Главное — виза на проекте постановления была получена без вопросов.

На выходе из здания Министерства финансов Борис Егорович, обращаясь к нашему начальнику финансового управления, «подковырнул» его с юмором: «Ну, вот ты, министр финансов гражданской авиации, посмотри, главный летчик ногой открывает двери в это учреждение, а ты скромненько в сторонке стоишь. Ладно, не обижайся, это я для снятия напряжения».

Почему я вспомнил о том, как готовился проект постановления правительства? Да потому что после выхода постановления некоторые лидеры профсоюзов (особенно летного) начали приписывать заслугу повышения пенсий исключительно себе. Действительно, профсоюзы выступали за увеличение пенсионного обеспечения части работников гражданской авиации, но кроме призывов никто из них палец о палец не ударил, чтобы как-то поучаствовать в процессе его рождения. Это должны знать наши летчики, диспетчеры и инженерно-технический состав. Именно по инициативе и благодаря на-



*На приеме в посольстве Японии. В центре — Б.Е. Панюков*

стойчивости Александра Никитовича Волкова появилось на свет это постановление. Кстати, присвоение Александру Никитовичу 15 февраля 1989 года звания маршала авиации - высокая оценка его заслуг на посту министра гражданской авиации.

18 апреля 1990 года в связи с переходом Александра Никитовича Волкова на другую работу министром был назначен Борис Егорович Панюков. За его плечами более чем 50 летний опыт работы в гражданской авиации. Начиная с авиатехника. Прошел буквально все должностные ступени. Был и начальником аэропорта Минеральные Воды, и командиром Внуковского объединенного авиаотряда. С 1972 года — начальник управления перевозок и коммерческой эксплуатации МГА. С 1979 года — заместитель министра, с 1982 года — бессменный первый заместитель министра ГА. Но и он пробыл недолго на посту министра. В ноябре 1991 года министерство упразднили.



## Генеральный директор ЦУМВС

Разглядывая свою трудовую книжку, я заметил, что большинство переходов с одной работы на другую или с одной должности на другую у меня случались почему-то в июле. Так, в июле 1976 года я был назначен первым заместителем начальника управления летной службы МГА, в июле 1980-го — летным директором ЦУМВС, в июле 1985-го — начальником управления летной службы МГА, в июле 1987-го при преобразовании УЛС в ГлавУЛС я сам написал заявление Волкову с просьбой назначить меня заместителем начальника ГлавУЛС.

И вот летом 1990 года вызывает меня Борис Егорович и говорит:

- Я предлагаю тебе стать генеральным директором ЦУМВС.

— Борис Егорович, — взмолился я, — два года назад оттуда пришел, что вы меня туда-сюда. Честное слово, надоело.

- Ну, что ты, не понимаешь? Тебя же там знают, ты пять лет там недавно проработал. Когда в министерстве работал, с ними общался. Кого я еще буду ставить? Давай иди!

Пришлось идти. А тогда такой период дурацкий был — руководителей выбирали. В Архангельске второй пилот стал командиром предприятия. В Симферополе тоже: второй пилот Ан-24 стал командиром объединенного отряда. СТК Горбачев ввел. На собрании руководителей крупных предприятий во Дворце съездов, где я сидел рядом с Панюковым, Горбачеву сказали: «Что вы делаете?». А он, мол, я хочу, чтобы они на вас снизу напирали, а мы вас — сверху. В общем, плодил анархию. Один директор крупного завода говорит: «Ну хорошо, мы уйдем, а кто управлять-то будет?».

Видно, дошла до президента нелепость этой затеи, и выборы руководителей вскоре отменили.

Так, опять же в июле, я был назначен генеральным директором ЦУМВС. Но до этого деятели независимых профсоюзов, узнав о моей кандидатуре, по-своему решили бороться против «ставленника» МГА. Настояли на проведении референдума в коллективе с заслушиванием кандидатов, которые должны были озвучить свои программы развития компании. Кто только не выдвигал свои кандидатуры. Особенно активен





*Поздравление с юбилеем от последнего министра ГА Б.Е. Панюкова*

был командир корабля Анатолий Кочур, который накануне референдума даже ночами ходил по сменам и агитировал за себя. Все коридоры были заклеены его фотографиями: «Кочур в кабине самолета», «Кочур на трибуне» и т. п. Какой-то остряк обклеил его фотографиями даже собачьи будки. Он сулил всем блага, обещал одеть всех в форму от Кордена.

Вспоминая те годы, до сих пор удивляюсь, какие у нас есть отдельные властолюбивые личности. Лезут в ярмо руководителя, не имея даже понятия, что это за адская работа, да к тому еще и неблагодарная.

Я ценю пробивную способность Анатолия Кочура, но использовал он ее в большинстве случаев не ради общего блага, а порой и себе во вред. Пристала к нему репутация «смутьяна». Как-то я ему предложил: «Толя, ты приди и посиди со мной в кабинете хотя бы полдня, особенно в день личного приема работников. Узнаешь тогда, как горячо кресло руководителя. Хочется всем помочь, а реальные возможности маловаты». Не пришел Анатолий, хотя потом, бывало, на минутку заглядывал.

С другой стороны я не могу понять доверчивости наших людей, которые верят в сказочные обещания любителей поручководить. Сколько мы наслышались выступлений с трибун и в печати бывших лидеров ШПЛС (Шереметьевского профсоюза летного состава), этих дутых патриотов Аэрофлота. Где

они сейчас, эти лжепатриоты? От них остались лишь злоупотребления и финансовые затраты.

Неймется некоторым идейным вождям и сегодняшних независимых профсоюзов, которые продолжают раскручивать в коллективе уже заезженные пластинки. Я уверен, что коллектив авиакомпании раскусит и их.

Намучался я в тот период с СТК. Пролезли туда горлопаны. Я заметил, так всегда случается, где беспорядок, где нет организации, там выигрывают ловкачи, которые и рядом не стояли с организацией, а только на трибуне.

СТК собирался каждую неделю. Шумно заседали. Потом приносили мне свои протоколы, в которых генеральному директору предписывалось делать то-то и то-то до такого-то срока. Я собрал все эти протоколы, захожу к ним, на их глазах рву протоколы и бросаю в корзину. «Я - генеральный директор, я отвечаю за всю производственно-хозяйственную деятельность, а не вы. И чтобы больше не писали своих директив. Я к вам больше не приду и ваши протоколы буду отправлять в корзину».

Они мне в ответ угрозы, мол, посадим, снимем. Но ничего не вышло. Кишка у них оказалась тонка.

Смутное время — простор для ловкачей. Был у нас в ЦУМВС отдел перспективного развития. Звучит громко и увесисто. Думать о перспективе, действительно, надо. Тут многое зависит, кто этим делом занимается. Зайдешь в отдел — прямо дом политпросвещения. Всюду плакаты. На них разные модели хозяйствования и прочее. Отдел возглавлял некто А. Мясников. Выступал с трибуны, как известный артист Соловьяненко пел со сцены. Говорил много, но от его выступлений несло маниловщиной и авантюризмом. Я поручил экономистам разобраться, чем занимается отдел. На проверку оказалось, что все это наукообразие — сплошной блеф.

А оклад у пего был хороший — 380 рублей, это считалось большими в то время деньгами. У меня, генерального директора, оклад был 415 рублей. В ту пору на этих системах хозяйствования кормилось много околоученого люда. Диссертации, горы писанины. Толку от этого, как показала жизнь, никакого. Рассмотрели мы работу отдела на Совете управления. Пришлось попросить Мясникова и весь отдел с насиженного места, где они неплохо пригреблись и «пудрили» всем мозги.

## Ангар

До меня было принято очень нужное решение: заключить контракт с ирландской фирмой на строительство в Шереметьево-1 ангарного корпуса. Я ознакомился с ходом работ и удивился. Уже подводят крышу, а документации нет. За это можно было положить на стол партбилет и даже под суд пойти. Надо же ее было согласовать со всеми инстанциями: от пожарных до санэпидемстанции.

Я всю эту бригаду согласующих во главе с начальником «Аэропроекта» Вадимом Ивановым вызвал и говорю: «Ребята, я даю вам десять дней командировки в Шеннон. Вы сможете гарантировать мне, что привезете утвержденный и согласованный со всеми службами проект и чтобы он соответствовал нашим санитарным нормам и правилам, а не ирландским, которые, как вы знаете, отличаются от наших?».

Они в один голос утверждают: «Да, привезем».

Я им даю командировку, они через десять дней прилетают, привозят утвержденную и согласованную документацию. Ну, думаю, все в порядке.

Только успокоился, на следующий день звонит мне «товарищ» (был такой штурман по фамилии Куимжи) из комитета народного контроля:

— Владимир Яковлевич, на каком основании вы потратили народные деньги?

— Какие народные деньги?

— А вот вы делегацию из 10 человек послали на 10 дней в Шеннон.

— Заходи ко мне, —

Стюардесса... предлагаю Я.



*В Музее восковых фигур мадам Тюссо.*

Он заходит, и я его спрашиваю:

— Ты когда-нибудь руководил, хотя бы небольшим подразделением?

— А чего?

— Тогда ответь, ангар нам нужен?

— Да, вот так нужен.

— Тогда скажи мне: я как генеральный директор неужели не могу заплатить по 200-300 долларов трудягам и послать их в командировку, чтобы они согласовали документацию?

— Да, можете.

На этом разговор не кончился. В дело вмешалось их вышестоящее начальство. Я даже ездил в Ленинградский райком партии, пытался там найти защиту. Но мне ответили: «Мы ничего сделать не можем. КНК — это такая сила! Выкручивайся сам». Выкрутился.



*...и Ясир Арафат*

## Ширпотребовский вещиизм

Работать руководителем — это значит работать с людьми, заботиться о них. В тот период вышло распоряжение правительства, разрешающее руководству предприятий потратить определенный процент валютной прибыли, оставшейся от расходов на развитие производства, на закупку товаров широкого потребления за границей для продажи своим работникам по определенной согласованной цене. Я решил воспользоваться предоставленной возможностью для блага своих сотрудников. Но оказалось, что это благое дело имеет подчас и свою склочную ипостась.

Поэтому бывало иногда и обидно. Делаете людям добро, а потом это тебе выходит боком и проклинаешь себя, что взялся за эту затею.

Мы закупили на весь коллектив телевизоры и видеоманитофоны в Южной Корее. Рассчитали, чтобы хватило каждому, даже с запасом. Для этого заворачивали рейсы из Японии в Сеул и оттуда везли дефицитную у нас электронику.

Когда начали продавать, что тут началось! Распределением ведал СТК. Работники покупали электронику по льготной цене, а продавали на стороне втридорога. Для малооплачиваемой категории это было существенным подспорьем. Я слышал немало благодарственных слов от пожилых людей, пенсионеров. Но нашлась ложка дегтя. Ко мне обратились летчики одного из летных отрядов: «Почему АТБ даете, цехам даете, а нам в последнюю очередь?»

Мне стало обидно за летчиков. «Ребята, — говорю я, — вы же летаете, наверняка не один раз привезли себе эту электронику, пусть те, кто не имеет такой возможности, используют представившийся шанс, да и не занимаюсь я распределением».

Утверждать ведомость, кому что выдали, все равно пришлось мне. Принесли мне ее на подпись. Гляжу: стоит моя фамилия и перечень того, что мне предназначено. Я беру фломастер, жирно вычеркиваю свою фамилию и расписываюсь. По решению СТК электронику продавали только тому, кто проработал год и более. Я на то время проработал около девяти месяцев.

Все в конце концов получили. Тогда пошли разговоры, что, мол, начальство отхватило себе японскую аппаратуру,

а остальным досталась корейская. Летчики приходили, проверяли, не взял ли я себе магнитофон или телевизор.

Сколько ходоков ко мне ходило в ту пору, требовали, галдели, стучали. Вот такие мы, оказывается, изнутри. Но эти крики не заглушили старушечьи слова благодарности: «Спасибо, сынок».

Вспоминаю еще один подобный случай. Договорились мы с директором АЗЛК, чтобы он выделил для ЦУМВС 250 «Москвичей» по нормальной цене без торговых накруток. Тогда это был дефицит. Их распределением занимались общественные организации. Я попросил выделить в директорский фонд 40 машин для поощрения передовиков. Машины выделили, и к вечеру на моем столе уже было 70 заявлений. И откуда все прознали? Я тут же обратился в профсоюз: «Заберите у меня эти машины. Делите сами». А ко мне все рано шел поток. Бывало, придет старик и говорит: «Не уйду из кабинета, покуда машину не дашь».

Помню, по бартеру бараньи туши из Улан-Батора привозили, торбагановые шапки, кожаные пальто, ковры. А получилось это так. Монгольская компания взяла у нас в аренду два самолета Ту-154 и задолжали нам. Вопрос надо было как-то решать. Они предлагают: «давайте бартер». Что делать, пришлось согласиться. Так наши сотрудники получили возможность есть дешевую баранину, носить торбагановые шапки и кожаные куртки и пальто.

И опять я оказался в центре претензий. Кто-то заявляет, что ему баран не нужен, а нужна шапка или куртка. Кому-то нужен ковер. В общем, восточный базар. Не соскучишься.

# КОМАНДИР ОТРЯДА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ...

## Авария на набережной

Май 1991 года. Шел десятый месяц моей работы на посту генерального директора ЦУМВС. И хотя до этого назначения я уже поработал пять лет (с 1980 по 1985 годы) заместителем генерального директора по организации летной работы и постиг многие тонкости функционирования этой мощной структуры, работа еще не потеряла для меня прелесть новизны.

Но случилось несчастье. В автомобильной катастрофе погибли командир отдельного авиационного отряда Петр Сапелкин, его заместитель Николай Линник и еще сотрудник службы охраны Михаил Козлов. Машина перевернулась на набережной, пробила ограждение и упала в Язу. Все утонули. Петр был сыном известного в Аэрофлоте летчика Константина Саиелкина, друга Бориса Павловича Бугаева.

235-й отряд считался в нашей среде особым. Его деятельность была окутана завесой секретности и для широкой публики оставалась за семью печатями. Именно в этом отряде были самолеты первого лица государства. Именно на самолетах этого отряда летало высшее руководство страны.

## Неожиданное предложение

Прошло несколько дней после трагедии, и мне звонит министр гражданской авиации Борис Егорович Панюков и говорит:

— Володя, ты слышал о несчастье?

(Мы с ним были и остаемся сейчас в хороших отношениях.)

— Да, слышал.

— Приезжай срочно ко мне.

Я приехал. Только зашел в кабинет, он сразу же говорит:

— Мы всех перебрали, по всему Союзу. Твоя кандидатура на командира 235-го отряда — единственная. С ЦК все согласовано.

— Борис Егорович, — взмолился я, — я всего работаю в ЦУМВС десять месяцев, — дай мне поработать.

— Нет, никаких возражений, тебя там знают.

А тогда как было: хочешь не хочешь, сказали: надо, и все. Приказ есть приказ.

Действительно, меня там знали. Перед каждым полетом высшего руководства страны (рейс литер «А») контроль готовности к полету осуществлялся на уровне МГА. Меня



*Стокгольм. После прилета с президентом СССР М.С. Горбачевым*



и главного штурмана гражданской авиации В.Ф. Киселева на это дело отряжал сам Борис Павлович Бугаев. Он создавал отряд и руководил им около десяти лет, поэтому ревностно относился к своему детищу и не подпускал к отряду кого попало. Даже тогдашний начальник Главной инспекции МГА не допускался к этой миссии, что его очень огорчало. Он не раз мне «плакался в жилетку» по этому поводу. Ссылался на Положение о Главной инспекции МГА. Но я ничем, кроме сочувствия, ему помочь не мог.

Готовность самолетов инспектировал, как правило, заместитель министра по инженерно-авиационной службе или начальник ГУЭРАТ МГА.

Мы проверяли основной и резервные экипажи, бортпроводников, задавали вопросы и давали заключение об их готовности.

Начальник инженерной службы, представители КБ и мин-авиапрома проверяли также готовность самолета к полету. Подписывали соответствующий акт, в том числе и по результатам контрольного облета.

Так было принято решение о назначении меня командиром отряда, и я подчинялся напрямую министру.

## Прохожу проверки

В министерстве был отдел особо важных полетов. Возглавлял его Владимир Васильевич Прозор, он, к сожалению, уже ушел из жизни. Это был легендарный морской летчик, заслуженный пилот СССР, целый иконостас наград. Резкий, крутой был человек, но справедливый. Его любили и в то же время боялись.

Не успел я приехать от Бориса Егоровича, как позвонил Прозор:

— Немедленно две фотографии мне. Формат 9х12, одну — в гражданском, другую в аэрофлотовской форме.

— Зачем?

— Не понимаешь? — резко ответил он. — Смотреть будут там!

— Кто?

— Не твое дело, давай фотографии.

Наверху мое личное дело с фотографией уже было, зачем им еще, гадал я, не зная, как в момент решить эту проблему. Я отыскал какие-то любительские фотографии и принес их Владимиру Васильевичу.

— Чего ты мне принес? — напустился он на меня.

Можно подумать, что я киноартист, который всегда имеет фото для кинопробы.

— Ну ладно, давай сюда свои фото.

Он выбрал две фотографии и куда-то вышел. Как мне объяснили впоследствии, на нового командира, кому вверялась жизнь президента и первой леди, захотела посмотреть сама Раиса Максимовна Горбачева. Так ли это было на самом деле, не знаю.

Затем мне назначили несколько собеседований.

Одно из них — с начальником службы охраны КГБ (бывшее 9-е управление КГБ) генералом Юрием Сергеевичем Плехановым. Он вызвал меня и говорит:

— Все хорошо, Владимир Яковлевич. Благодарностей, наград, поощрений у вас много, — показывает на листки поощрений и взысканий. — Но и взыскания у вас есть и их тоже немало...

— Так вы посмотрите, Юрий Сергеевич, за что они. Если бы они были за личные прегрешения, а они мне по штату пере-



*Спецрейс в Канаду*

падали. Случилась где-то катастрофа: Ан-2 упал на Дальнем Востоке или вертолет зацепился лопастями за провода в Тюмени или где еще, так начальнику управления летной службы Потемкину, а еще раньше и в бытность мою первым заместителем начальника летной службы за низкую организацию того-то или низкий контроль того-то — сразу же выговор. Или смотрите — строгий выговор за Куйбышев. Там тогда потерпел катастрофу Ту-134. Командир заходил на посадку и приказал закрыть себя шторкой слепого полета. Хотел экипажу мастерство свое показать, пилотировал, пилотировал, показывал, показывал, а потом говорит бортмеханику: «Открой шторку!». А она заела. Бортмеханик даже пальцы о проволоку порезал. Когда открыл шторку, было уже поздно, ударились передней стойкой шасси, она полетела, потом задела крылом землю, пожар, были жертвы. Борис Павлович Бугаев строгача дал. Я показал в свое оправдание место в наставлении по производству полетов, где жирным шрифтом выделено: «Экипажу категорически запрещается в полете закрывать шторки слепого полета за исключением тренировочных полетов или при нахождении проверяющего на борту». Ну что я могу сделать, если экипаж пошел на явное нарушение правил. Я его знать-не знаю. Не помогло. У Бугаева свои аргументы: «А каково мне в ЦК доказывать?» Вот и все мои выговоры такие.

Плеханов посмеялся и сказал:

— Я понимаю.

Так, пройдя все инстанции, я стал командиром правительственного авиаотряда. Официально он потом именовался Отдельный авиационный отряд гражданской авиации, или сокращенно ОАО ГА. Прежнее его название, которое и сохранилось в авиационном обиходе, — 235-й отдельный авиационный отряд. С декабря 1993 года он стал Государственной транспортной компанией «Россия» (ГТК «Россия»).

Командир 235-го считался шеф-пилотом лица № 1. А это значит, что теперь за полет президентского самолета я отвечал головой.

## Немного истории

Первый полет главы государства состоялся в СССР в 1943 году, когда Сталин летал на американском «Дугласе» в Тегеран. Самолеты первому лицу в государстве для регулярных полетов понадобились только при Хрущеве. И в мае 1956 года был создан отдельный авиаотряд № 235. Тогда полеты выполнялись на поршневых самолетах Ил-12 и Ил-14 с крейсерской скоростью 300 км в час и предельной высотой в 3000 м. Машина была рассчитана на 24 пассажира и дальность ее беспосадочного полета равнялась 2000 км. Спустя 40 лет отряд № 235 стал именоваться Государственной транспортной компанией «Россия».

История авиаотряда наиболее полно изложена в книге «Авиаотряд особого назначения» (Федеральная служба воздушного транспорта России, Москва, авторы П. К. Драгозов, В. С. Дегтев, 2000 г.), поэтому не стоит повторяться. Еще раз подтверждаю, что более чем 45-летний путь предприятия — это настоящая школа высокой организации и дисциплины. Высочайший профессионализм его личного состава, в первую очередь летного и инженерно-технического, работников назем-



*В Норвегии*

ных служб обеспечения полетов были отличительной чертой отряда. Его коллектив умел и умеет выполнять задания любой сложности на всех континентах при неременном условии: абсолютная безопасность пассажиров. В этом и заключается элитарность авиаотряда особого назначения, в не в каких-то специальных привилегиях и преимуществах, как это зачастую преподносила и устная молва, а порою и печать. В этом и его главная традиция.

За истекшие годы и по сей день в правительственном авиаотряде было 11 шеф-пилотов, которые в буквальном смысле слова держали в руках жизнь первых лиц страны.

## ОДИН В ПОЛЕ НЕ ВОИН

Как я уже упоминал, с авиаотрядом № 235 я был знаком не понаслышке. Знал порядок подготовки экипажей к выполнению литерных рейсов, все технологию подготовки воздушных судов, их облет, комиссование авиатоплива... Был лично знаком со многими командирами кораблей, членами экипажа, из руководящего состава, из инженерно-авиационной и других служб. Теперь предстояло познакомиться со всем коллективом.

Принят в отряде я был тепло и сразу же ощутил поддержку коллектива. Моими надежными помощниками стали мои заместители — Юрий Олегович Ленгаров, Георгий Яковлевич Липаев, Юрий Степанович Барков, Владимир Павлович Пыхтин, Сергей Викторович Рожков.

Большую помощь в работе мне оказывали Герои Социалистического Труда Павел Алексеевич Егоров и Анатолий Владимирович Григорьев, командиры авиаэскадрилий Евгений Николаевич Качаров, Владимир Александрович Евсеев, Сергей Леонтьевич Воронежев, начальник инспекции по безопасности полетов Евгений Владимирович Овчинников, командиры воздушных судов Сергей Евгеньевич Анцифиров, Анатолий Иванович Хомченко, Виктор Вениаминович Евсеев, Анатолий Иванович Вишняков, руководящий состав инженерной службы, Валентина Николаевна Максимова — знаток штабной работы, незаменимая помощница по контролю исполнения приказов и распоряжений.

Почти два сложнейших переломных года я работал с ними. Мы практически без потерь сумели перейти на рыночные методы хозяйствования, научились зарабатывать свои деньги, а не уповать на госбюджет. В этом большая заслуга моих замов и планово-экономических служб.

## Первый полет с Горбачевым

Первый полет с Горбачевым состоялся уже через пять дней, после того как я пришел в отряд.

— Готовься к беседе, но в основном осторожнее будь с ней, — перед полетом сказал мне Плеханов, имея в виду Раису Максимовну.

— А чего бояться, — ответил я, — что я с ней общаться буду?

— Знай, что один из твоих предшественников Алексей Майоров погорел именно из-за этого.

Михаил Сергеевич приехал во Внуково в прекрасном расположении духа. Долго прощался с сопровождающей его до трапа свитой. И вот наступил момент первого в моей жизни рапорта президенту. Я, конечно, волновался, хотя репетировал рапорт не раз. Но как произнес первое слово, пришли спокойствие и уверенность:

— Товарищ Президент Советского Союза! Самолет и экипаж к полету готовы...

Горбачев посмотрел с приветливым прищуром и протянул руку. Из-за его спины изучающе смотрела на меня еще пара глаз — Раиса Максимовна...

— Что у вас там произошло? — спросил президент.

Я коротко рассказал о случившейся трагедии.

— Вы не забудьте о семьях погибших.

— Мы не оставим их в беде. Уже решен вопрос с материальной помощью.

— Хорошо. Молодцы, — одобрил Горбачев.

Это был полет по Союзу (Иркутск, Бишкек, Алма-Ата ...). Горбачев знакомился с обстановкой на местах.

Прилетели назад во Внуково-2. Среди встречающих, естественно, — министр Панюков, Плеханов. После того как вся кавалькада высших лиц уехала, они меня подозвали: «Спасибо, молодец, понравился», — сказал министр. У меня сразу гора с плеч.

По прилету накрывали стол в небольшом зале. Пока там был Горбачев, туда, естественно, никого не пускали. Плеханов сказал, обращаясь к Борису Егоровичу и ко мне:

— Пойдем выпьем за командира.

— Туда не пойду, — я стал отнекиваться.



- Нормально, со мной можно, — настойчиво пригласил Плеханов.

Мы вошли в зал, сели сбоку за стол. Официанты уже прибирали со стола. Выпили по рюмке. Плеханов поздравил: «Молодец! Так держать!»

Так произошло мое боевое крещение.

Потом пошла чередá зарубежных полетов.

## Мои обязанности

Но мне надо было не только летать с президентом, но и руководить крупным предприятием, его хозяйственной и производственной деятельностью, экономику делать. Хозяйство большое: своя авиационно-техническая база, своя наземная служба, летная служба, свой штаб, служба обеспечения, своя служба бортпроводников, инженерная служба, большая служба наземного обеспечения, я имею в виду автопарк, и многое-многое другое.

Я также считался старшим на борту, хотя в полетах постоянно занимал правое пилотское кресло. Свои летные навыки я регулярно поддерживал. У меня было действующее свидетельство пилота I класса, я проходил все процедуры подготовки и продления свидетельства, выполнял определенный налет для поддержания летной квалификации.

В мою задачу входило организовать полет. Где-то примерно за неделю я уже знал, что будет такой-то полет. Все детали предварительно планировали. За рубеж или внутри страны я вылетал с передовой группой, куда входили служба охраны президента, протокольная служба, все вопросы проговаривали. Это сложная работа, особенно за рубежом. Если у нас приостанавливали все рейсы, когда летит президентский самолет, то за рубежом полеты не прекращали. Надо было стоянку согласовать для основного и резервного самолетов, самолетов с журналистами (как правило, два-три самолета летало), очередность прибытия, как рулить, как подруливать, где будет трап стоять, где дорожка будет лежать... Обговорить все вопросы взаимодействия со службой движения, с наземными службами, с теми, кто занимается приемом VIP-персон.... Все эти организационные вопросы лежали на мне. Протокольная служба занимается своим делом, служба охраны — своим. А мое дело: прилет — вылет. Это компетенция командира отряда. Я брал с собой в помощь начальника штаба, своего помощника, и мы решали все эти вопросы. А потом на основании предварительной работы проводили специальную подготовку к полету.

Готовили основные и резервные экипажи. И только после тщательной проработки всех вопросов и возможных ситуаций вылетали.



*В кругу семьи*

В круг моих задач также входили организация питания, связи с резиденцией президента, с охраной, отдыха экипажа...

Экипажи, которые выполняли полеты с высшими должностными лицами на борту имели специальный допуск под так называемым высшим литером «А».

Не все экипажи отряда имели такой допуск. Чтобы получить его нужно в течение определенного срока пройти курс летной подготовки, приобрести опыт самостоятельных полетов па данном типе самолетов, конечно же, иметь первый класс специалиста и быть допущенным к полетам по предельному минимуму погоды. Никаких отступлений не допускалось. Все эти требования и условия допуска к полетам на высшем уровне были изложены в специальном приказе.

После того как кандидат прошел через «сито» требований и разных проверок, выпускался приказ по отдельному авиационному отряду, а в летной книжке делалась запись «Допущен к полетам под литером «А». Это был знак особой профессиональной подготовки и доверия к специалисту. Получить такую запись было не так-то просто.

Но в то же время этот допуск как бы держал экипаж «на привязи» и лишал его законного приработка за счет других по-

летов. В дальний рейс, например, в Токио с трехдневной эстафетой уже не полетишь. В любой момент он может быть востребован для выполнения спецзадания. Поэтому мы старались увеличить количество допущенных экипажей, чтобы и летчики побольше летали, и командно-летный состав имел больше возможностей для маневра.

Но к замене экипажей, как правило, негативно относились и «первые лица», и служба безопасности. Они, естественно, хотели, чтобы в каждом полете был «свой экипаж». Вот этот момент я, старший на борту — командир отряда, во время рапорта о готовности к полету и пытался сгладить. Все равно замечания от службы безопасности за замену экипажей получать приходилось.

## Утечка информации

Как-то после прилета во Внуково-2 (это было уже во время президентства Ельцина) подзывает меня Виктор Павлович Баранников, в то время министр безопасности и внутренних дел. Он ко мне хорошо относился и всегда делал комплименты за мой внешний вид в форменном костюме из сингапурского материала, отливавшего синим металликом на солнце и «вечными» безупречными стрелками бренок.

Разговор был конфиденциальным и главным образом касался утечки информации. Будто бы через мои экипажи во внешний мир просачиваются подробности о поведении на борту членов правительственных делегаций.

Он поставил передо мной задачу определить для полетов на высшем уровне только два экипажа, предоставить их состав в письменном виде и никогда не менять.

Я был в шоке. Кто-то, видимо, пустил слухок, чтобы отвести от себя подозрения и приклеить «грязную» репутацию моим подчиненным.

Конечно, я высказал свое возмущение. Я был уверен в экипажах. Они неоднократно проверены и постоянно находились в поле зрения и не только моем. Это ответственные люди.

Пришлось подробно описывать всю технологию работы экипажа во время взлета, полета, посадки. Никто из них, кроме меня и бортпроводницы №1, не имеет видимых контактов во время полета с высокими членами делегаций.

Используя весь свой профессиональный опыт, я доказывал, что на это не могу пойти по соображениям безопасности полетов. Экипажи должны постоянно поддерживать свое летное мастерство, то есть должны летать, причем по всем континентам, а не ждать на земле периодических визитов высоких делегаций. Завтра, к примеру, экипаж получит задание лететь в Америку или Азию, а он там никогда не был. Кажется, Виктор Павлович меня понял, но все равно попросил составить список только двух экипажей и представить мои обоснования по его расширению.

Я никогда не шел против своих убеждений, а тем более на посту командира правительственного отряда. Так меня воспитали мои учителя и руководители — министры ГА Б. П. Бугаев,



*Мой сын Олег — командир самолета АЗ10*

Б. Е. Панюков, А. Н. Волков и ряд их заместителей.

Я тянул с выполнением этого указания. Но помог случай. Как-то после прилета я опять встретился с Баранниковым. Все высшие руководители уже разъехались. Мы вошли в зал Внуково-2 и увидели такую картину. Один из высоких членов делегации, засунув руки в карманы своей распахнутой дубленки, покачиваясь из стороны в сторону, дает интервью группе журналистов по итогам визита правительствен-

ной делегации. Я киваю

Виктору Павловичу на эту сцену со словами: «А вы грешите на мои экипажи, вот вам и утечка информации».

Вопрос только о двух экипажах был снят раз и навсегда. Спасибо Виктору Павловичу (к сожалению, рано ушедшему из жизни) за его понимание и профессиональное решение.

Мне же во время полета приходилось общаться с президентами. Я докладывал им о вылете, графике полета, погодных условиях, окончании полета, получал замечания. Работал в тесном взаимодействии со службой протокола и службой охраны. При Горбачеве с Вячеславом Генераловым, при Ельцине — с Александром Коржаковым.

## Между двух президентов

Непростые отношения между президентом СССР Михаилом Горбачевым и президентом России Борисом Ельциным сильно осложняли и мою работу.

Фактически это было двоевластие. А мне сидеть между двух стульев было, ой, как неудобно. Когда летит Горбачев, я обязательно согласно своим должностным обязанностям организовываю полет и лично лечу вместе с ним.

А как надо Борису Николаевичу лететь — мне из администрации Горбачева сразу звонок, мол, не давай самолет. А как я могу отказать? Нужна причина. Деньги за пользование самолетом администрация Ельцина платила исправно, не придершась.

«Раз не можешь отказать, — гнет свое администрация Горбачева, тогда не показывайся у самолета». А он улета! из Внуково-1, лишь потом перебрался во Внуково-2. А как я могу не показываться, самолет мой, экипаж мой, я должен все проверить. Что случится, я за все в ответе. Мой принцип: лично убедиться в том, что все в порядке. Я ему никогда не изменял. А мне говорят: «Тебе сказали: не подходи к самолету». Я, конечно, под козырек: «Есть!»

Вот, такое положение. Как же не подходить к самолету? Нельзя же не подходить.

И я вынужден был переодеваться в гражданский костюм и, стараясь не привлекать ничьего внимания, шел к самолету. Там перезнакомился с частью ельцинского на то время окружения — Руцким, Силаевым, Бурбулисом... Самому Ельцину меня представил командир Внуковского производственного объединения Алексей Александрович Тимофеев.

Руцкой был наиболее моторным из них. Часто летал за рубеж, часто провожал и встречал. Александр Владимирович, сам летчик, естественно, считал себя компетентным во всех авиационных вопросах и всегда играл роль «старшего».

— А почему бы нам не закупить пару «Фальконов»? — кинул он как-то Ивану Степановичу Силаеву предложение при очередной отправке делегации за рубеж. — Зачем нам гонять такую махину, — он кивнул на Ту-154, — всего из-за двух десятков человек? Расточительно, не по хозяйски.

— Ну что ж, можно рассмотреть этот вопрос, — согласился Силаев.

Я стоял в сторонке и поневоле слышал этот разговор.

— Вы меня извините, Александр Владимирович, — обратился я к Руцкому, — я немного побыл в ЦУМВС, и мы уже начали эксплуатировать А310. Ни в коем случае нельзя этого делать. Вы знаете, какая это морока? Во-первых, иностранная техника, все запчасти импортные, надо закупать за границей, даже масло другое. Во-вторых, обслуживание другое. Нас не допустят к обслуживанию. Надо свою базу создавать. Где вы ее создадите?

В-третьих, то-то и так далее. Я ему наперечислял с вагон и маленькую тележку.

— Вот тебе и ответ, — сказал Силаев Руцкому, — и, видимо, чтобы не обидеть энтузиаста, добавил, — мы продумаем, продумаем твоё предложение.

Но самое интересное случилось по прилете. К самолету подъезжает один автобус, его загружают всякой всячиной: сплошные коробки с подарками, шмотками, электроникой и даже мебелью. Затем другой, третий, четвертый...

Мы опять оказались втроем: Силаев, Руцкой и я.

— Ну как, Александр Владимирович, — обращаюсь я к Руцкому, — влезло бы все это в «Фалкон»?

Он намек понял, засмеялся:

— Да, «Фалкон» не годится.

Почти четыре месяца была ситуация, как в комедии Карло Гольдони «Слуга двух господ». Мне пришлось проявлять максимум ловкости и поневоле стать «лукавым царедворцем», чтобы четко выполнять свои прямые обязанности командира отряда при двух президентах. Главной из них было обеспечение безопасности их полета.



## Горячий август 1991-го...

4 августа я отвез Горбачева в Форос. На прощание пожелал ему счастливого отдыха. Он сказал: «Имей в виду, я скоро, примерно такого-то (сегодня я уже не помню дату) полечу обратно, поедем подписывать Союзный договор. В отпуск не уходи. За мной прилетишь».

Я ответил, что никуда не пойду и буду ждать.

Наступило 19 августа. Событие, вошедшее в историю аббревиатурой ГКЧП. С утра никаких указаний, полное неведение, что делать.

21 августа утром позвонил министр гражданской авиации Борис Егорович Панюков:

— Срочно готовь Ил-62! Полетишь за Михаилом Сергеевичем!

— Пассажиры будут?

— Не твоё дело. Чтобы машина была готова через час.

— Мне полтора часа надо.

— Я сказал тебе: через час.

— Самолет надо из сектора АТБ Внуково-1 перетащить через полосу во Внуково-2, дозаправить, заказать и привезти питание. На одно приготовление питания надо как минимум не меньше часа, а то и целых два.

— Ничего, давай действуй.

— С тобой полетит Прозор. (Я уже говорил, что Владимир Васильевич Прозор был начальником отдела особо важных полетов.)

Экипаж у меня был наготове. Я решил взять с собой своего зама по режиму.

Прихожу в зал на вылет. Прозор уже там, входит Анатолий Иванович Лукьянов, поздоровался. Я ему доложил о готовности, сказал также, что питание еще не подвезли. Он перечислил, кто полетит: Крючков, Язов, Бакланов, Ивашко и так далее. В общем, почти вся компания из ГКЧП. Он сказал, что еще есть время, не все подъехали. А если питание запаздает, то полетим и без него.

Лукьянов взял меня под руку, и мы прошлись с ним пару раз по залу. Анатолий Иванович вкратце обрисовал обстановку. Мне запомнилась его фраза: «Кроме как в Венгрии, я тако-

го не испытал. Но мы его не отдадим». Что значили эти слова, я не понял. Но уточнять не стал, вопросов не задавал. Это не по моей части. Потом где-то прочел, что к известным венгерским событиям он имел отношение.

Вскоре подъехала кавалькада машин, из которых вышли Язов, Крючков и еще человек десять. Все хмурые, как и Лукьянов. Через несколько минут взлетели. Я подумал: «Не делегация, а похоронная команда...». Сели на военный аэродром в Бельбеке. А там беготня, суета, машины снуют, полно военных в камуфляже, какой-то генерал ими распоряжается. Подтянулись и морские пехотинцы. Я спросил у генерала, что творится. Он, как оказалось, сам не знал.

Мы просидели целый день в маленьком гостевом вокзальчике в Бельбеке. Министр мне несколько раз звонил по ВЧ, но и у него, как и у меня, полная неясность. Он сказал, что высылает второй Ил-62.

— Зачем? — спрашиваю.

— Михаил Сергеевич сказал: второй самолет прислать.

Самолет прилетел. На перроне тесно. Развернуться негде. С трудом поставили его на стоянку.

Стемнело, но жара не спала. Вдруг военные забежали. Что такое? Сказали, что самолет летит с Руцким и Силаевым. Прошла команда: перекрыть полосу, не сажать в Бельбеке. Поставили два топливозаправщика на полосу.

Потом прошла команда «отставить». С полосы убрали машины. Видимо, решили, что тогда самолет сядет в Симферополе, а Руцкой может прилететь оттуда на вертолете.

Вскоре садится Ту-134, тоже нашего отряда. Самолет сразу же отбуксовали на стоянку, где стояли истребители. Места свободного не было. Вскоре прибегает Руцкой, у него болтается через плечо огромный пистолет «стечкин», обращается ко мне:

— Где командир?

— Он перед тобой, — называю его на «ты».

— Где самолет?

— Да вот стоит, трап подан, дорожка постелена, не видишь, что ли?

— Давай, будь готов.

— У меня все готово.

— На каком полетим?

— Да вот на этом, — показываю я на самолет, на котором прилетел.

Вдруг смотрю — человек 20-30 офицеров МВД, все в звании не ниже капитана — майора с автоматами стали по обе стороны дорожки, прямо начиная от трапа. Ничего не пойму. Такое впечатление, что готовились кого-то «брать» прямо у борта.

Спрашиваю у Прозора:

— Володь, что такое?

— Не твое дело. Доложишь ему, да и все.

Через час гляжу, включили освещение, вдали шум машин, вой сирен.

Прозор мне:

— Ты готов?

— Да готов, давно готов.

Я стою у трапа между эмвэдэшниками, чтобы доложить. Подъехали машины. Из второй машины вышел Горбачев в сером пуловере, за ним Раиса Максимовна с внучкой на руках, завернутой в коричневый плед. Я только мельком взглянул на самолет, на трап и в этот момент услышал, как хлопнули дверцы президентской машины, затем взревел мотор, скрежет шин о бетон и машина исчезла, словно провалилась в темноту. Прямо как в крутом детективе.

Кавалькада помчалась на стоянку военных самолетов, где был Ту-134.

Московская делегация, прилетевшая к Горбачеву в Форос, сидела в Ил-62 и решала, что делать? Плеханов и Генералов спустились ко мне. Я стоял у трапа.

— Что будем делать? — спросил Плеханов.

— Подождем, — предложил я.

— Чего ждать, полетели, — сказал Генералов.

— Полетели, так полетели, — согласился я, — пусть он вырывает, — я махнул рукой в сторону Ту-134, а мы за ним.

Все прошли на борт. Я только направился к летчикам. Вдруг подъезжает машина. Из нее вылезает офицер, взбегаєт по трапу, спрашивает у меня, где Крючков?

— Спрашивайте у ребят, — кивнул я на охрану.

Кто-то из них сказал, что Крючков во втором салоне. Офицер прошел в салон. Через пару минут он появился вместе с Крючковым и увез его с собой к Ту-134.

— Юрий Сергеевич, — обратился я к Плеханову, — взлетать?

— Давай взлетай.

Вскоре поднялся Ту-134. Мы взлетели вслед за ним, ма-теря про себя этот форосский бардак. Тогда я еще не мог и предположить, что присутствую на прологе величайшей дра-мы конца XX века. Эпизод сейчас известен - раздел великой страны.

Только лег на курс, как началось...

Служба управления воздушным движением запрашивает: «Какой литерный?» А я же должен идти литерным. Ту-134 - нелитерный. Не успел ответить, как опять запрос: «На каком главный пассажир?»

Я в ответ: «Что вы такие вопросы спрашиваете? Вы мне такие вопросы не задавайте. Я лечу литером «А».

— А первый самолет какой?

— Не знаю, мне присвоен литер «А».

Они хотели знать, на каком самолете летит Горбачев.

У моих пассажиров настроение, как у провожающих в по-следний путь. Это было заметно по их виду, когда они рассаживались. Основная группа была во втором салоне, а Плеха-нов и личный охранник Горбачева Вячеслав Генералов в пер-вом. Во второй салон во время полета я не входил.

— Все, моя карьера закончена, — сказал Слава.

Чтобы они не убивались, я дал им бутылку виски. Вдруг входит Прозор.

— А у тебя еще бутылки нет?

— Нет.

— Давай, не жмись.

Мы с ним поприпирались немного, и я сдался:

— Дай ему резервную, — сказал я бортпроводнице Галине.

Прилетели во Внуково, сели. Горбачев уехал. А к моим пассажирам индивидуально стали подходить «товарищи», мол, пройдемте с нами.

Я наблюдал издали эту картину.

Так закончился этот полет. Думал, таскать будут, но обош-лось.

А вот Володю Прозора вызывали.

Откровенно говоря, я не беспокоился по этому поводу. Я «тертый калач», работа в ответственных авиационных бюро-

критических структурах научила меня четкости и ответственности. Нутром чувствуя, что наступили лихие времена, когда голова может слететь ни за грош, я все команды, которые получал, фиксировал в блокноте, да еще указывал время. К примеру, 21.08, 8.30: получил команду от БЕ (министр ГА. - *Ред.*) готовить самолет. 10.40: позвонил имярек, сказал то-то. В 14.00 доложил о готовности самолета... Бельбек. 17.18. Позвонил Б.Е. Высылает второй самолет...». Корю себя, что не сохранил блокнотик. Сейчас он мог стать архивным хронологическим свидетельством тех дней, когда решалась судьба страны...

На следующий день осмотрелся. Во Внуково, как и всюду, неразбериха. Возник какой-то комитет самообороны. Слоняются разные типы в камуфляже с кобурами на боку. На следующей день приходит ко мне в кабинет знакомый второй пилот Ил-86 в камуфляжной форме с «Макаровым» на ремне. Нагло заявляет:

— Мы сменили руководство Внуково. Поставили свои кадры, и вам, Владимир Яковлевич, советую докладывать нам, кто, когда и куда на ваших самолетах будет вылетать.

Имейте в виду, у нас есть оперативные данные, что члены ГКЧП попытаются удрать за рубеж. Мы дежури́м круглосуточно и такие попытки будем решительно пресекать.

Пришлось ему объяснять, кто я и кому подчиняюсь, хотя этот «революционер» все и так прекрасно знал.

Иначе как цирком этот горячий август 91-го назвать нельзя. Изо всех щелей поперла пена, которая лезла в малую и большую власть, стремилась ухватить куски пожирнее.

Через пару дней пришла телеграмма из МГА. В ней спокойно рекомендовали не поддаваться панике, а решать возложенные на ГА задачи по перевозке пассажиров с соблюдением мер безопасности, регулярности и культуры обслуживания.

Телеграмма немного успокоила. Но тревога не прошла. Осталось чувство, что происходит что страшное и необратимое...

После «Беловежья» двоевластие закончилось, но забот не уменьшилось. На первый план вышла экономика. Надо было кормить и содержать отряд, поддерживать состояние техники на высшем уровне готовности и надежности.

## Экономика — хлеб наш насушенный

За месяц до ГКЧП отряд, все подразделения территориальных управлений гражданской авиации перешли на хозрасчет. Наш отряд экономически подпитывался централизованно в основном за счет средств МГА. Деньги от продажи перевозок в отряд не поступали. Валютного счета тоже не было. Обслуживало нас все Внуково. Даже здания и сооружения были внуковские.

14 ноября Госсовет СССР принял постановление «Об упразднении министерств и других центральных органов государственного управления СССР». А 26 ноября Борис Егорович Панюков Указом президента СССР в связи с отставкой бывшего кабинета министров был освобожден от обязанностей министра гражданской авиации. Директором созданного в структуре Минтранса РФ департамента воздушного транспорта был назначен Александр Александрович Ларин.

17 декабря 1991 года был подписан приказ МГА №287 «Об упразднении Министерства гражданской авиации СССР». Мы вмиг лишились основного источника финансирования. Надо было самим зарабатывать деньги.

Я думал над этим уже долгое время. Перестройка усилила хаотические тенденции и в ГА, и в авиапроме. А после ГКЧП начался ускоренный процесс хаотизации. Вертикаль управления сильно накренилась, и ее регулирующие функции ослабли. Наступили перебои с финансированием.

Незадолго до упразднения МГА я поговорил с исполняющим обязанности министра Алексеем Маркияновичем Горяшко, посоветовался с экономистами, с заместителем министра по экономике Виктором Михайловичем Курило, с заместителем начальника ГлавПЭУ Игорем Александровичем Десятниченко, который сейчас работает в Аэрофлоте, с Артемом Викторовичем Ярцевым — работником аппарата правительства, экспертом по гражданской авиации. Он был хорошо юридически подкован. Знал все тонкости подготовки разного рода распоряжений и постановлений правительства и президентских директив. В результате был подготовлен приказ о переходе отряда на самофинансирование. Он был подписан 10 октября и получил номер 247.

Приказ гласил, что «в целях дальнейшего повышения заинтересованности производственного коллектива Отдельного авиационного отряда гражданской авиации в улучшении конечных результатов труда, расширения прав и самостоятельности предприятия и в связи с внедрением в отрасли новой системы начисления доходов, основанной на взаиморасчетах за выполнение работ и услуг» с 1 октября распространяется действие приказа МГА от 21.03.91 г. № 61 на производственно-финансовую деятельность Отдельного авиационного отряда гражданской авиации. Согласно упомянутому приказу № 61 все территориальные управления ГА переводились на хозрасчет.

Мне как командиру Отдельного авиационного отряда гражданской авиации предписывалось заключить договора с соответствующими органами государственной власти и управления на выполнение специальных полетов по ценам, обеспечивающим нормативный уровень рентабельности. До 01.12.91 я должен был проработать в соответствующих директивных органах вопрос о порядке финансирования приобретения воздушных судов специального назначения, а также вместе с ГУЭРАТ до 1 января мы должны были подготовить предложения о порядке использования воздушных судов специального назначения после отработки ими соответствующих ресурсов.

Мне предстояло также перезаключить договора с ЦМР и ЦМА ГА на выполнение соответствующих услуг по взаиморасчетам от международной деятельности, порядке и сроках перечислений валютных поступлений по видам валют на расчетный счет Отдельному авиаотряду ГА.

Был в приказе и еще ряд пунктов, но главное в нем — разрешение на открытие валютного счета. Его у отряда прежде не было. С открытием счета пришлось повозиться, но в конце концов этот вопрос удалось уладить. Тогда это было еще непросто.

В поисках денег пошел к тогдашнему руководителю администрации Юрию Владимировичу Петрову. Я его хорошо знал. Говорю, мол, так и так, положение тяжелое, отряд перешел на режим самофинансирования, мне администрация должна много денег за выполнение полетов самолетами авиаотряда.

У меня было около 70 самолетов. 1600 человек. Служба бортпроводников, наземная служба, инженерно-технический состав, свое АТЦ. Не только салонные, литерные, но и обыч-

новенные пассажирские самолеты с хорошей компоновкой: Ил-62, Ту-154, **Ту-134**, Як-40 и даже **Ил-18**.

Я вышел с предложением подготовить распоряжение президента или правительства о разрешении отряду проведения коммерческих полетов. Конечно, Петров сразу вопроса не решил. Сказал, что его надо подготовить. Но случай ускорил события и помог избежать блуждания по бюрократическим дебрям.

Однажды в пятницу сидим мы с двумя моими заместителями в отряде, собрались поехать на охоту. Но я как чувствовал: что-то произойдет. Зам. по летной меня все уговаривал: «Поедем, поедем». Я ему: «Да подожди до шести, времени-то еще пять часов. Вдруг раздается звонок по «кремлевке»:

— Владимир Яковлевич?

— Да.

— Сейчас будете говорить с президентом. (А в то время было еще два президента.)

— Здравствуйте.

— Здравствуйте, Борис Николаевич.

— Как у вас дела?

— Да ничего. Вот только МГА ликвидировали. Средств подпитки никаких нет. Я решил перейти на самофинансирование. Приказ такой подготовлен МГА. Но мне хотелось подготовить распоряжение правительства РФ, я уже с Юрием Владимировичем переговорил. Он сказал, что будет готовить распоряжение за подписью Бурбулиса.

— Никаких Бурбулисов, Владимир Яковлевич. Готовь распоряжение за моей подписью. Закладывай туда все, что тебе нужно. Понял?

— Понял. Спасибо.

— Второй вопрос. Я собираюсь лететь в Рим. Как мой самолет?

Несколько дней назад администрация Ельцина заказала сделать надпись «Россия» вместо «СССР» на выделенном в его распоряжение Ил-62.

— Ваш самолет будет в понедельник в 15 часов во Внуково-2.

— Чего ты так бодро отвечаешь?

А у меня были хорошие отношения с ирландской красочной фирмой и вообще с администрацией аэропорта Шен-



нон. Там же был покрасочный цех, и в нем перекрашивали все наши самолеты. Покраска — дело тонкое. Нужен цикл сложных подготовительных операций, специальные стапеля. Я уже экипаж послал за самолетом в Шеннон.

— Борис Николаевич, я же работал генеральным директором ЦУМВС, и у меня хорошие связи с администрацией аэропорта Шеннон, и они мне пообещали.

— Хорошо, если все будет нормально, полетишь со мной.

Мне оставалось только согласиться. Положение мое было сложное. Я находился как бы между двух огней: между двумя президентами — СССР и России.

Пригнали самолет. Представители Ельцина осмотрели его и одобрили:

«О, как он блесит, и надпись смотрится великолепно», — такова была единодушная оценка. Выходит, что угодил я всем.

Через некоторое время звоню Петрову и говорю, что Борис Николаевич сказал готовить распоряжение за его подписью. Прошу, чтобы он выделил мне в помощь Артема Викторовича Ярцева.

Для меня это распоряжение президента было как «бальзам на душу».

Во-первых, мы с Юрием Владимировичем договорились выделить двенадцать самолетов для специальных перевозок: три Ил-62, с салоном — президентский, основной и запасной, три Ту-154, салонные, два Як-40, два Ту-134 и три вертолета Ми-8. У меня до сих пор сохранился перечень.

Остальные самолеты разрешить отдельному авиаотряду гражданской авиации использовать в коммерческих целях для пополнения бюджета авиаотряда.

Далее, департаменту воздушного транспорта (ДВТ, сейчас ГСГА) обеспечить (отдельной строкой) выделение рейсов для отдельного отряда на международных и внутренних линиях.

Обеспечить поставку запчастей, топлива и т.д.

Передать все здания и сооружения, которые Отдельный отряд арендует у Внуковского производственного объединения, на баланс отряда в установленном порядке.

Этим пунктом сразу же был решен вопрос с оплатой за аренду этих зданий. А это большие деньги.

Я также нашел два постановления, которые оказали мне

большую помощь. Если предприятие арендует помещения пять и более лет, то собственник при реорганизации имеет право передать их на баланс отряда, а собственник — это бывшее МГА.

Второе. Если я потратил на капитальный ремонт здания 1 млн и более рублей (старыми деньгами), то арендатор имеет преимущественное право принять их на баланс.

С этими постановлениями я пошел к министру транспорта. Во Внуково, конечно, переполох. Как так? Отдавать эти здания? Подняли общественность, ветеранов. Мол, мы хотели в этих зданиях сделать профилакторий, санаторий.

Я смотрел вперед и не взял на баланс здание Внуково-2. Я знал, что это такое.

Это гостевое здание, там все коммуникации сгнили, пришлось даже фонтан закрыть, потому что все протекало.

Здание требовало капитального ремонта, и пришлось бы нести большие дополнительные расходы. Я его оставил за Внуково. После меня Внуково-2 все-таки взяли на баланс отряда, якобы для организации коммерческих полетов. Я считаю это ошибкой. На отряд взваливались такие расходы.

Да служба охраны не допустит туда посторонних за 200 метров. Он не приспособлен для обслуживания пассажирских перевозок. Он гостевой. Там нужно было бы все перепланировать, предусмотреть регистрацию, таможную, пограничников и прочее.

Распоряжение президента РФ №97-рп от 2 марта 1992 года для судьбы Особого отряда — историческое. Оно определило алгоритм его работы в новых экономических условиях, помогло выжить, сохранить коллектив и технику. Тех, кто занимается историей гражданской авиации, этот документ, наверняка, интересует, поэтому привожу его полностью.

## **РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

*Об организации, обеспечении и выполнении полетов Отдельным авиационным отрядом гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации*

*1. Возложить на Министерство транспорта Российской Федерации обязанности по организации и обеспечению рейсов гражданских воздушных судов специального назначения для по-*

*летов президента Российской Федерации, вице-президента Российской Федерации, председателя Верховного совета Российской Федерации, первого заместителя председателя правительства Российской Федерации, а также других официальных лиц и делегаций по отдельным решениям президента Российской Федерации.*

*Указанные полеты выполнять экипажами и воздушными судами Отдельного авиационного отряда гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации специальными рейсами, а в отдельных случаях специально подготовленными экипажами и воздушными судами предприятий гражданской и военно-транспортной авиации.*

*2. Утвердить перечень воздушных судов для выполнения полетов, указанных в пункте 1 настоящего распоряжения.*

*3. Финансирование деятельности Отдельного авиационного отряда гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации, связанной с организацией и выполнением специальных полетов, включая приобретение воздушных судов, производить на основе прямых хозяйственных договоров с администрацией президента Российской Федерации.*

*Министерству финансов Российской Федерации предусмотреть для этих целей выделение необходимых средств (в советских рублях и иностранной валюте) из республиканского бюджета Российской Федерации и республиканского валютного резерва Российской Федерации.*

*4. Министерству транспорта Российской Федерации: определить с участием заинтересованных министерств и ведомств порядок подготовки, обеспечения и выполнения специальных полетов;*

*обеспечить Отдельному авиационному отряду гражданской авиации приоритетное выделение двигателей, запасных частей, средств обеспечения полетов (лимитов авиатоплива), также предоставление рейсов по центральному расписанию на международных и внутренних авиалиниях;*

*передать на баланс Отдельного авиационного отряда гражданской авиации здания и сооружения, арендуемые им у Внуковского производственного объединения гражданской авиации.*

*5. Министерству безопасности Российской Федерации осуществлять мероприятия по обеспечению безопасности при*

*организации полетов, предусмотренных пунктом 1 настоящего распоряжения.*

*6. Разрешить Отдельному авиационному отряду гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации выполнять в коммерческих целях авиaperевозки на воздушных судах, не предназначенных для специальных полетов.*

*Президент Российской Федерации Б. Ельцин  
2 марта 1992 года № 97-рп*

С подписанием этого распоряжения у меня появилась юридическая основа для зарабатывания «живых» денег.

Я заключил договор с ЦУМВС о выполнении рейсов нашими самолетами. Генеральным директором был тогда Владимир Владимирович Потапов. Я ему выделил два Ил-62, две или три машины Ту-154 и два Ту-134. Для ЦУМВС это было как нельзя кстати. Самолетов не хватало. Отрядные экипажи и инженеры обслуживали самолеты.

К примеру. Наш экипаж летит в Токио, отдыхает, а оттуда летит экипаж ЦУМВС. Летали и по Союзу, в Прибалтику, в Ижевск, в Симферополь, Минводы, даже в Ленинград на Ил-18.

Заключил договор с ГАВСом (Главное агентство воздушных сообщений) и ЦМА (Центральное международное агентство) по продаже билетов. Они продают билеты на мои рейсы за 8 процентов комиссионных. Аэрофлот сейчас платит 11-13 процентов комиссионных. Но директора ГАВС и ЦМА были моими друзьями, бутылку распили и договорились. Правду говорят, что бизнес - это информация плюс личные связи.

Таким образом, в отряде заработала экономика. Когда я отчитывался на конференции трудового коллектива (у нас она длилась всего 45 минут, а не полдня, как сейчас), я наглядно показал сотрудникам, что сделано.

Здания, сооружения взяли на баланс, землеотвод оформлен, выполняем коммерческие рейсы, валютный счет я открыл (все удивлялись, как мне это удалось, а мне друзья помогли. Еще одно подтверждение поговорки: «Не имей сто рублей, а имей сто друзей»). Перечислил еще ряд позиций...

Главное — деньги идут, у меня за 8 месяцев 800 млн рублей и 1,5 млн долларов чистой прибыли вышло. Это громадные деньги на 1600 человек. Наземную технику закупили, тя-

гачи закупили, машины закупили, топливозаправщики закупили, создали свой транспортный цех, построили док для Як-40, гаражи...

Зарплату повышали раз в квартал. Это решал совет отряда. Мы даже ЦУМВС переплюнули.

Мне удалось продвинуться в решении жилищной проблемы. Я познакомился с префектом Алексеем Михеевичем Бречихиным. Мы с ним хорошо посидели, поговорили. Я его попросил помочь с квартирами.

— А у тебя деньги есть? — спрашивает он.

— Есть.

— Мы сейчас закладываем 16-этажный дом, возьмешь подъезд?

— Я два подъезда возьму.

Но префект знал прекрасно положение в отряде.

— Я знаю, тебе одного подъезда хватит. Давай 40 млн рублей переводы, мы как раз фундамент закладываем..

Я деньги сразу же, на следующий день, перевел. Когда я уже ушел из отряда, ему выделили целый подъезд, как мы и договаривались.

В отряде работали профессионалы высокого класса, были свои славные традиции. Я их оберегал и поддерживал. Трудовая дисциплина была на высоте.

Порой приходилось отстаивать интересы дела, для которого, собственно, и был предназначен отряд, даже наперекор распоряжениям сверху. Так, в начале февраля руководитель администрации президента РФ Юрий Петров адресовал мне письмо полпреда Республики Казахстан Саудабаева, чтобы я передал Казахстанскому управлению гражданской авиации самолет Ту-154М со связью и Ту-134. Поскольку моя фамилия в сопроводительной записке Петрова была третьей (первой стояла фамилия министра внешнеэкономических связей Петра Авена, а второй — министра транспорта Виталия Ефимова), то я не стал торопиться как-то решать эту задачу. Но через неделю мне пришла записка из секретариата президента РФ следующего содержания:

*Командиру 235 Отдельного авиационного отряда*

*В.Я. Потемкину*

*Уважаемый Владимир Яковлевич!*

*В соответствии с поручением Президента Российской*

*Федерации Б. Н. Ельцина, направляю Вам обращение Президента Казахстана Н. А. Назарбаева для решения поставленной задачи.*

*Для сведения сообщаю, что копии вышеуказанного письма направлены Министру транспорта России В. Б. Ефимову Представителю Казахстана в России К. Б. Саудабаеву.*

*Замруководителя Секретариата*

*В. Семенченко*

*«15» февраля 1992 г.*

*Ст/Пр-446с*

На самом письме Назарбаева к Ельцину была резолюция: Один самолет надо продать (Ту-154 со связью). Б. Ельцин 13/ II - 92 г.

Я не стал спешить выполнять резолюцию. На меня давили, но я отвечал: «Я не имею права продавать. Самолеты не мои». Ни одного самолета я так и не отдал. А для Казахского управления гражданской авиации нашли замену у военных.

Своей заслугой считаю то, что я заложил экономику отряда, раскрутил ее. Мы стали зарабатывать деньги. Во многом благодаря этому удалось сохранить коллектив, не потерять специалистов.

## На борту с первым президентом России

Мой первый полет с Ельциным в Рим, о котором я уже упоминал, получился «гладким», без каких-либо эксцессов. Свита была небольшой. Только и запомнилось, что Ельцин после посадки в Италии поинтересовался, есть ли у летчиков возможность хорошо отдохнуть и посмотреть страну. Нам устроили интересную культурную программу. Такого при Горбачеве не было.

Да, пожалуй, еще бросилась в глаза пикантная деталь: после прилета в Москву с Горбачевым Раиса Максимовна забирала с собой все подаренные ей букеты. У Наины Иосифовны было по-другому: один букет себе возьмет — остальные стюардессам отдаст или кому-нибудь из свиты... Мы, летчики, народ зоркий...

Мой «главный пассажир» — президент РФ (Борис Николаевич предпочитал, чтобы в печати его называли именно так) оказался беспокойным и непредсказуемым человеком. Летать



*Доклад первому президенту России Б.Н. Ельцину*

с ним было порой сложно. На погодные условия он не обращал особого внимания.

Как-то зимой после полета в Нижний Новгород возвращались домой. Пурга с таким бешеным ветром пошла, что от трапа «хвоста» не увидишь. А местная горьковская знать хлебосольная и, как водится, очень разговорчивая после приятного ужина. Встали кружком у трапа возле Ельцина и давай: то анекдот, то комплимент президенту. Им — смех, а мне с начальником Приволжского управления авиации Борисом Комоновым не до улыбок. Метеорологи передают, что на подходе такой снежный заряд, что впору возвращаться в гостиницу.

Я к Коржакову:

- Александр Васильевич, поторопи шефа. Иначе ночевать нам здесь. Коржаков что-то сказал Ельцину, а тот словно не слышит...

На трап поднялись, когда уже ни зги не видно было.

В Москве еще похлеще, чем в Нижнем. Когда густой снегопад с сильным боковым ветром, самолет посадить трудно что в тундре, что во Внуково...

А президента при любой погоде надо приземлять, как младенца на материнских руках. Вот тогда я добрым словом вспомнил и Арктику, и Антарктику. Ту посадку в сплошной метели лицо № 1 сразу оценило. Ельцин вызвал к себе в салон и вручил нам с командиром наручные часы с надписью «От Президента Российской Федерации».

Припоминаю два момента.

В конце января 1992 года возил Ельцина (накануне дня его рождения) с большой делегацией за океан на встречу с «семеркой». Тогда пришлось попотеть. По пути должны были сесть в Лондоне. Взлетали в Москве — было солнечно, подошли к Хитроу — туман молочной плотности залил аэродром до самой земли. Видимость — почти никакой. А у нас только для взлета допустима видимость 200 метров, а для посадки надо 800 метров. Диспетчер Хитроу сказал:

- Аэрофлот, видимость ниже минимальной, предлагаю уходить на север к Шеннону!

Я вышел в салон, нашел Коржакова:

- Александр Васильевич, доложи шефу, погода ни к черту.



Коржаков блеснул хитрыми глазами:

— Плохие вести предпочитаю не носить...

Я попросил разрешения самому зайти к Ельцину.

Президент ужинал в одиночестве. Он был явно не в настроении. Взглянул на меня и, видно, по выражению моего лица догадался, что я к нему с нерадостными вестями, и от этого еще больше нахмурился. Я доложил ситуацию и предложил уходить на запасной.

Ельцин стукнул вилкой по тарелке, затем вытер рот салфеткой и зло швырнул ее в угол салона:

— Я 25 лет летаю и ни разу, ни разу на запасной аэродром не ходил! Мне с Мейджером перед Америкой во как надо переговорить! Понимаешь?! Садиться надо, хоть кровь из носу!

Запас времени у меня был. Приказал командиру покружиться, авось, рассосется. Затем связался с передовой резервной машиной, там был командир эскадрильи Евгений Кочаров. На другой частоте (чтобы лондонские диспетчеры не слышали) говорю ему: «Женя, попробуй зайти». Через некоторое время он докладывает: «Командир, сел».

Спрашиваю:

— Как видимость?

- Владимир Яковлевич, сесть можно, но видимость, как нам передают, где-то 175 метров.

А время уже поджигает. Я был уверен в профессионализме экипажа, хорошо знал оборудование аэропорта Хитроу, часто туда летал. Был уверен в навигационно-пилотажном оборудовании нашего самолета и хорошо знал его. Перед каждым таким визитом вместе с экипажем облетывал самолет по специальной программе.

Распределили мы обязанности. Я сел на правое пилотское кресло. В случае чего подстраховывал и готов был уйти на второй круг.

Идем, идем, ничего не видно. Потом мне Коржаков рассказывал, как Ельцин все ходил по салону, а он все уговаривал его: «Вы сядьте, сядьте, Борис Николаевич. Да ничего, еще далеко, видишь облака-то». (А это был приземный туман, он висел где-то на 30 метрах над землей.) Президент не успел сесть, а мы мягко-мягко приземлились. Зарулили на стоянку. Я весь мокрый. Хоть выжмай рубашку. Докладил Ельцину о том, что произвели посадку.



Он проворчал:

- А ты все Шеннон, Шеннон.

— Борис Николаевич, так ведь спина-то мокрая.

— Ничего, ничего...

Много встречающих, куча корреспондентов, после интервью с президентом России все требовали «русского шеф-капитана». (На Западе командира воздушного судна называют капитаном. В воздухе он царь и Бог. Он принимает решения, его слово последнее.) Еще бы, в этот период

*Раздумье* не только никто не садил-

ся, по даже никто и не взлетал. Мне было не до общения с журналистами. Я ушел вслед за Борисом Николаевичем. В это время мне больше всего хотелось снять мокрую рубашку и перевести дыхание...

Среди членов делегации был Евгений Иванович Шапошников. Он потом подошел ко мне и спросил:

- Володь, как же вы ухитрились сесть, да еще так мягко?

- Очень просто, — ответил я, имитируя руками управление штурвалом на себя.

- А как же ты рулил?

Евгений Иванович не знал, что ВПП в Хитроу оборудована «бегущей дорожкой». Посредине полосы летчик видел бегущую световую линию, которая и служила ориентиром. Шапошников об этом не знал. «Бегущая дорожка» и вывела экипаж куда надо, до самой стоянки.

Переговоры состоялись. Мы продолжили свой рейс в США. Перед нами взлетел Мейджер. Мы его обогнали и прибыли раньше. Мейджеру, он летел на Б 707, дали маршрут подлиннее, нам — чуть покороче. То, что мы обогнали Мейджера, обрадовало шефа.

Но настроение начальства, особенно у Ельцина, как и счастье, переменчиво.

Садимся мы на американской военной базе в штате Канзас. Ясная погода. Летчики говорят про такую: миллион на миллион. На небе ни облачка. И вдруг на высоте 150 метров нам говорят: «Аэрофлот, отверните вправо и заходите на посадку с другой стороны. А для меня такая команда — нарушение графика. Я должен точно подрулить в 12.00 к месту церемониальной встречи. Подготовлен трап, дорожка и прочие все вещи согласно протоколу. Остановиться надо строго перед дорожкой. Все это отрабатывается много раз, причем нелегко отрабатывается. И вот меня угнали садиться с другой стороны. Как экипаж ни закладывал виражи, опоздание составило 7 минут.

Ельцин посмотрел на меня как-то недобро и хотя ничего не сказал, но у меня в душе осадок неприятный остался. И тут сработала интуиция. В Лондоне ко мне сели (так положено) два американских полковника-лидеровщика. В их функциях был провод самолета по их территории. Я вызвал начальника базы генерала (фамилию уже не помню) и говорю, мол, президент недоволен, меня угнали на второй круг, да еще приказали садиться не с той стороны. Ваши люди это подтвердят. В результате опоздание, протокол нарушен на 7 минут. Обращаюсь к нему с чисто русской просьбой: дайте мне какую-нибудь справку с печатью, чтобы оправдаться за опоздание. Президент любит точность.

Он мне:

— Что вы, «чиф-пайлот», мы такие справки не даем. А заставили вас садиться с другой стороны потому, что по пути захода вашего самолета на посадку внизу на дороге остановилась машина белого цвета, из которой вышли трое. Поэтому служба безопасности решила изменить курс на всякий случай и посадить с другой стороны. Клянчить бумажку дальше было неудобно, и я попросил лидеровщиков сделать соответствующую запись в бортовом журнале, мотивируя тем, что мне неудобно, перед своим шефом за отклонение от графика. Американцы все поняли и в журнале вместе с записью нашего бортрадиста появилась запись лидеровщиков. Как в дальнейшем оказалось, интуиция меня не подвела.

Когда поднялись с базы и легли на обратный путь, в кабину заглянул глава администрации президента Юрий Владимирович Петров: «Президент приказал экипаж от полетов отстранить, провести тщательное расследование и наказать ви-

новых. Возглавлять комиссию буду я. Так что готовьтесь...». Я тут же показал Петрову запись в бортовом журнале и объяснил, что к чему. Юрий Владимирович рванул в президентский салон. Вскоре пришел обрадованный: «Все, как говорят, замнем для ясности. Извини!».

Меня иногда спрашивают подробности, как летали Горбачев и Ельцин, как вело их окружение. Правда ли, что Ельцин поддавал в самолете? Что могу сказать? Я же не ходил дальше салона, где размещался Коржаков с охраной. Ну, как-то случайно увидел Бурбулиса, расхаживавшего по салону в носках. Всяких рассказов и пикантных подробностей ходило много. Литература по этому поводу имеется. Но я не склонен говорить о том, чего не видел. Ельцин был крутой мужик, даже жесткий, иногда мне кажется, что жесткость граничила даже с самодурством. Судите сами, во время одного и того же визита удостоились похвалы за посадку практически вслепую в Лондоне и отстранение от полетов за посадку со второго круга в Канзасе. Этот случай имел для меня далекоидущие последствия, хотя ни экипаж, ни я были ни в чем не виноваты.

Быть около первого лица привлекательно и заманчиво. Места в «президентском партере» высоко котировались. Охотников было на них много. Кто-то посчитал, что на моем месте должен быть свой человек. А я был аэрофлотовским, то есть ничьим. Начал при Горбачеве, налаживал работу отряда, когда все рушилось при Ельцине, летал с ним, на здоровье не жаловался...

Но в октябре 1992-го меня «ушли». На людях деликатно сказали: «Отпахал ты, Владимир Яковлевич, свое в небе. Пусть теперь молодежь себя показывает. А у тебя и на земле дел по горло».

А с глазу на глаз дело было так. Вызвали меня на «беседу» Коржаков и Барсуков. Откровенно говоря, я был готов к такому финалу и воспринимал его спокойно. Кандидата на свое место я знал. Он был близок к Александру Коржакову и поговаривали о его связях с другим Александром - Руцким. Единственно, что меня внутренне возмутило, так это фраза, сказанная Коржаковым: «Недостатки в твоей работе высказаны шефом». А дальше намек: или детальная жесткая проверка, или добровольный уход с поста. Коржаков предложил мне поехать в Китай генеральным представителем Аэрофлота. Мои при-

ятели из команды того же Коржакова подсказали: «Ты не спорь». Совсем как в традициях прежних времен: попавшего в немилость ссылали куда-нибудь подальше.

Так я и ушел «по собственному желанию начальства». Ушел с сожалением, все-таки вывел предприятие из прорыва на неплохие экономические показатели.

Были проводы, прощальные речи друзей, но горечь осталась...

Мой преемник А. А. Ларин руководил отрядом, а затем и ГТК «Россия» (с 3 декабря 1993 года отряд был преобразован в ГТК «Россия») до ноября 1996 года. Со 2 ноября генеральным директором был назначен В. Н. Качнов. Про этот период так написано в уже упоминавшейся книге «Авиаотряд особого назначения» (стр.143): «За годы, когда ГТК возглавляли А. А. Ларин, а затем В. А. Качнов, не удалось повысить эффективность работы компании и решать успешно многие вопросы хозяйственной, финансово-экономической, коммерческой деятельности и как следствие — в социальной сфере. А потом наступил спад, упала эффективность использования воздушных судов, не радовали финансовые показатели. Из месяца в месяц возрастала задолженность компании по заработной плате, не просматривалась линия на развитие компании. На таком неблагоприятном фоне в 1999 году была произведена смена руководства компании».

17 марта 1999 года компанию возглавил Ю. О. Ленгаров. Он был одним из моих заместителей и здорово мне помогал.

## К И Т А Й

Я пришел к тогдашнему директору департамента воздушного транспорта А. А. Ларину, который вскоре займет мое место в 235-м отряде. Мне предстояло оформить перевод в ЦУМВС на должность генерального представителя Аэрофлота в Китае. Он был в курсе. Думаю, он знал, что займет мое место. Я ему вручаю рапорт с просьбой о переводе в ЦУМВС и о своем согласии на предложенную должность генерального представителя Аэрофлота в Китае.

— Хорошо, оставь его, — говорит он мне.

Ларина я прекрасно знал, поэтому не спешил уходить.

— Вот мой рапорт, бери бумагу и пиши резолюцию, а я сяду и покурю.

— Ты что, мне не веришь?

— Ладно, Саша, ты все знаешь, давай пиши.

Тогда он с неохотой вызывает своего зама по кадрам, бывшего инструктора отдела ЦК КПСС, Вадима Валентиновича Замотина.

— Что будем делать? — спрашивает он Замотина.

— Подписывай, — говорю я, — без подписи не уйду.



*Снова в Аэрофлоте*



*На юбилей пришли друзья*

Тогда он накладывает свою резолюцию: «Замотину. Прошу решить с генеральным директором ЦУМВС».

Я пришел к генеральному директору ЦУМВС Владимиру Владимировичу Потапову. Его, кстати, назначили на должность генерального после моего перехода в 235-й отряд по моей рекомендации. Три нелегких перестроечных года он тянул директорскую лямку.

Встретил он меня тепло. Пока оформляли визу, я попросился на стажировку в Европу. Потапов отправил меня в представительства Аэрофлота в Лейпциге, Берлине и Франкфурте. Три месяца я под руководством опытных представителей — Адольфа Сергеевича Гусева, Николая Николаевича Лебедева, Владимира Петровича Ильина — познавал тонкости работы, так что в апреле 1993 года я прибыл в Пекин во всеоружии.

Что мне сразу же бросилось в глаза на новом месте после изучения конъюнктуры, так это огромный рынок авиаперевозок, который Аэрофлотом и другими компаниями осваивался довольно вяло. Деньги лежали на поверхности, надо было только проявить инициативу и элементарную предприимчивость. Тем более что дополнение к межправительственному соглашению о воздушном сообщении между СССР и КНР позволяло выполнять регулярные пассажирские и грузовые по-

леты не только в Пекин, но и в Шанхай, Урумчи, Тяньцзинь, Харбин и Шеньян. А самое главное - Аэрофлоту была разрешена продажа перевозок. Но почему-то билеты на рейсы Аэрофлота из Пекина и в Пекин можно было купить в Москве, Берлине, Париже, Франкфурте, но только не в представительстве Аэрофлота в Пекине.

Ответ оказался банально прост. Мой предшественник не хотел связываться с продажей. Боялся финансовых проверок. Не хотел лишней работы: вести соответствующую финансовую отчетность, следить за финансовой дисциплиной... Да и работники представительства не были профессионально подготовлены к продаже авиаперевозок. Но у руководства ЦУМВС, видимо, «руки не доходили» до далекого Китая.

Я решил изменить ситуацию. Добился увеличения штатов в Пекине на двух человек. Вызвал представителей коммерческой службы и бухгалтерии, которые научили моих сотрудников непростому делу продажи авиаперевозок и ведению бухгалтерского учета. Проработали и согласовали тарифы. Причем наши тариф, по которому мы продавали авиаперевозки в Пекине, был на 50 долларов дороже, чем в Москве. И дело пошло. Загрузка была. Возили на Ил-86 по 300 с лишним пассажиров до Москвы и один раз в неделю до Берлина.

Назрел вопрос об открытии регулярных грузовых рейсов из Пекина. Нам разрешалось иметь три грузовых рейса в неделю Пекин — Москва на регулярной основе. Уже через месяц их количество под индексом «регулярный - дополнительный» дошло до 30 рейсов в месяц, то есть рейсы стали ежедневными. Отбоя от заказчиков не было. Даже график составляли на месяц вперед: когда какой заказчик загружает самолет. Пришлось мне назначать специального помощника по грузовым перевозкам.

Коммерческая работа увлекла моих подчиненных. Добрым словом вспоминаю Малика Дасиева, Константина Потапова, Александра Соколова, Сергея Яковлева, Виктора Калинина. Они готовы были работать и днем и ночью.

Настоящим коммерсантом проявил себя Малик Дасиев. Сам он летчик, летал на Ту-134 в Казахском управлении ГА. Но потом потянулся в коммерцию, добился назначения в представительство Аэрофлота в Пекине. Он прекрасно знал китайский язык, да и сам был похож на китайца.





*Директор ФАС Г.Н. Зайцев вручает орден Почета от президента  
РФ Б.Н. Ельцина*

Еще маленький экономический штришок. Сверхнормативный багаж почему-то оплачивался через китайскую кассу. А они брали комиссионные. Я решил, зачем нам терять деньги. Стали сами брать за сверхнормативный багаж при оформлении. В конце дня мне докладывали: «Владимир Яковлевич я 5 тысяч долларов взял с рейса за сверхнормативный багаж», «А я - 6 тысяч»...

Я обратил внимание, что китайские банки берут комиссионные 3 процента. А с 1 млн долларов - это же 30 тысяч. Тоже резерв для экономии.

Позвонил в Москву начальнику ЦМР Галине Черновой, говорю, мол, так и так, зачем деньги терять?

- А чего ты волнуешься, — отвечает она, — это не твои расходы.

- Как же так, мои ребята по крохам собирают миллион и с него 30 тысяч отдавать за банковские услуги? У меня летают дипкурьеры. Я ведь могу с ними деньги отправлять. Ты мне лучше расскажи про все формальности.

В общем, эту задачу решили. Собираю я миллиона три, четыре, пять и с дипкурьером.

За год общая выручка составила 19 млн долларов. Нашу работу заметило руководство авиакомпании. Владимир Михайлович Тихонов, ставший генеральным директором, по ито-

гам года выделил сотрудникам представительства премии в размере должностного валютного оклада каждому. На одном из заседаний экономического совета при посольстве (был такой орган, и я был его членом) посол России в Китае Игорь Алексеевич Рогачев высоко оценил работу Аэрофлота в Китае. Он сказал, что представительство Аэрофлота за короткое время стало самым экономически сильным и богатым из всех представительств России в Китае.

Мне приходилось часто встречаться с послом, мы с ним даже подружились. Он потомственный «китаист». Его отец жил в Китае, и сам он родился в этой стране. Игорь Алексеевич — мудрый политик, обладающий энциклопедическими знаниями по Китаю. Как-то он мне сказал в виде напутствия мудрые слова: «Дядя Володя (так он называл меня, когда мы оставались один на один), с китайцами надо работать в белых перчатках, но со сжатым кулаком».

Теплые отношения у нас сложились с консульским отделом, торгпредством. Они часто приходили к нам в представительство.

Жили мы на территории посольства. Кстати, она занесена в книгу рекордов Гиннесса. Такой большой площади нет ни у одного посольства в мире, и она принадлежала России еще с давних времен. Там были пруды, каналы и шикарная рыбалка. Водились огромные карпы и форель. На этой же территории было торгпредство, консульство, школа и два больших жилых дома: посольский и торгпредский. Мы вместе с женой Людмилой жили в посольском доме в четырехкомнатной квартире.

Все шло хорошо. Вот только некоторые экипажи доставляли нам немало хлопот. Иногда стыдно за них становилось. Летчики — элита, аристократы летного духа — превращались в обыкновенных челноков. Время, положенное им на отдых, на подготовку к полету, они тратили на рынок. Везли жен, детей — в общем, семейный бизнес. Вся эта торговая суeta размывает душу, а летная профессия требует особого ее состояния.

Сколько раз приводил им слова знаменитого философа: «На всю жизнь не заработаешь однажды». Упрямам не помогало. А сколько замечательных членов экипажей погорело на таможенных досмотрах. Не обидно, а противно было смотреть на груды предъявляемых экипажами для таможенного досмот-

ра всевозможных вещей в заграничных аэропортах. Пусть на меня не обижаются, но чтобы я тащил за тридевять земель под ехидными взглядами таможенников какую-нибудь импортную вещь, которая на пять долларов там дешевле, чем в России, я этого не представляю как летчик.



*Фотография на память*

Увы, открытый нами китайский рынок грузовых авиаперевозок скоро пришел в состояние хаоса. Об этом больно вспоминать. Возникшие при разделе некогда единого Аэрофлота сотни авиакомпаний, как голодные волки, кинулись на международный рынок, в том числе и в Китай. В Главное управление гражданской авиации Китая (ГУГАК) по собственному почину зачастили многочисленные делегации во главе с губернаторами, вице-губернаторами. Их Цель была заключить догово-

ра на авиаперевозки. Причем их интересовал только Пекин или в крайнем случае Тяньцзинь, расположенный неподалеку от Пекина. Все разъяснения, что такие договоры проводятся через ведомства гражданской авиации (у нас в то время был департамент воздушного транспорта — ДВТ), не останавливали визитеров. Всеми правдами, а в основном неправдами, не думая о последствиях, а только о сиюминутной выгоде, пренебре-

гая кровью написанными законами безопасности полетов, они, не координируя ни с кем свои действия, демпингуя, пролазили на рынок.

Этому хаосу немало способствовал и развал ЦУМВС. В 1991-1992 годах из ЦУМВС выделился ряд самостоятельных и дочерних предприятий. Так, в соответствии с приказом Министерства гражданской авиации № 178 из состава управления в отдельные предприятия были выделены аэропорт Шереметьево, АТБ и летный отряд самолетов Ил-76. Впоследствии в составе ЦУМВС, кроме ранее созданной авиакомпания «РАЛ», эксплуатирующей аэробусы А310, были образованы дочерние авиакомпании по эксплуатации самолетов Ту-154 («Золотая Звезда») и «Московские авиалинии», которые затем перерегистрировались в государственные дочерние авиакомпании.

На базе ЦУМВС возникло восемь самостоятельных предприятий (т.е. восемь юридических лиц), которые в то же время были обязаны оставаться звеньями единого технологического процесса. Нередко управленческие решения администрации ЦУМВС наталкивались на откровенный саботаж со стороны руководства вновь образованных компаний. Здравый смысл, объективные потребности производства вытеснялись личными амбициями, эмоциями, а то и просто некомпетентностью отдельных руководителей.

Попытки стабилизировать ситуацию, привести структуру авиакомпании в стройную систему руководству ЦУМВС мешали угрозы забастовок и остановки международных полетов. Свою долю в дестабилизации обстановки внесло Госкомимущество, которое полностью поддержало дочерние предприятия и неоднократно требовало от Минтранса и департамента воздушного транспорта освобождения от занимаемых должностей генерального директора ЦУМВС и его первого заместителя. Естественно, это работало против авторитета руководства, и в результате резко снизилась исполнительская дисциплина.

Раздел ЦУМВС привел к разрушению единой технологической цепочки обеспечения полетов, что не замедлило сказаться на их безопасности.

Подобное положение представлялось мне нетерпимым.

Я резко выступил на годовом совещании представителей, которое прошло в департаменте воздушного транспорта. Мо-

жет быть, многие помнят его. Говорил о наболевшем. О безопасности полетов. Как в угоду краткосрочным коммерческим интересам идут на нарушение норм безопасности. Приводил примеры последствий нарушения системы управления внешнеэкономической деятельностью гражданской авиации. Отдельно остановился на структурных «экспериментах», приведших к критическому положению такого уникального авиапредприятия, каким являлся ЦУМВС.

Все слушали, соглашались, но эффективных мер не принималось. Чем все это закончилось, в том числе и касательно безопасности полетов, известно, и не хочется вспоминать.

12 апреля 1994 г. постановлением № 314 правительства Российской Федерации был утвержден Устав акционерного общества «Аэрофлот — российские международные авиалинии». В соответствии с этим постановлением из состава реорганизуемых предприятий «Аэрофлот» исключались международный аэропорт Шереметьево и государственная дочерняя авиакомпания «Московские воздушные авиалинии».

То, что выделили Шереметьево в самостоятельное предприятие, я считаю ошибкой. В едином предприятии нам удалось бы добиться большего.

Вскоре после постановления правительство РФ, Госкомимущество приняли решение о приватизации АО «Аэрофлот — российские международные авиалинии».



*С ветеранами авиации. Фотография на память*



*Слева — Б.Е. Панюков, в центре — А.В. Нерадько*

Таким образом, подводилась черта под процессами реформирования гражданской авиации. Единый гражданский воздушный флот бывшего СССР — Аэрофлот — разделился на множество самостоятельных авиакомпаний. И одна из них — «Аэрофлот — советские авиалинии», базирующаяся в московском аэропорту Шереметьево, стала акционерным обществом «Аэрофлот — российские международные авиалинии».

Хорошо это или плохо, что канул в Лету единый и могучий Аэрофлот? Я часто задавал себе этот вопрос. Готовя рукопись, я пролистал довольно свежее издание «XX век. Гражданская авиация России в лицах», вышедшее в 2000 году в издательстве «Воздушный транспорт». Читаю в заметке про уже упоминавшегося Александра Ларина следующее: «В 1991-1992 гг. под его непосредственным руководством осуществлялось выполнение поставленных президентом и правительством Российской Федерации задач по ликвидации монополии Аэрофлота на авиаперевозки и ускорению создания на территории России самостоятельных, конкурирующих авиакомпаний с различной формой собственности».





*Обсуждение вперыве. Слева направо: В.М. Окулов, О.М. Особенков*

Страна создала такую мощь, как Аэрофлот, и некто Ларин гордится, что разрушил ее. В 1990 году Аэрофлот перевез 137,5 млн пассажиров. Спустя 12 лет все авиаперевозчики России смогли перевезти около 27 млн человек. И это считается сегодня великим достижением. Мировая индустрия воздушных перевозок становится ареной всеобщей консолида-



*Поздравление от генерального директора Аэрофлота В.М. Окулова*

ции. Подтверждение тому — глобальные стратегические авиальянсы Star Alliance, oneWorld, Sky Team, в которые вошли практически все ведущие мировые авиаперевозчики.

В России же пока просто невозможно создать альянс. Все попытки оканчивались неудачей. Такого понятия, как «код-шеринг», на основе которого строит свои отношения нынешний Аэрофлот с некоторыми зарубежными компаниями, в России просто не существует. Когда-то «Аэрофлот — советские авиалинии» был наилучшим примером консолидации. Мы были вне конкуренции. Так что слава разрушителя монополии большого Аэрофлота сродни славе Герострата...

Всего год и восемь месяцев отработал я в Китае. В ноябре 1994-го я с большим сожалением покидал эту великую страну. Барахлило давление. Кризы случались при перемене ветров. Я пошел к послу. Он не хотел меня отпускать. Дал своего врача. Тот, тщательно исследовав меня, сказал: «Владимир Яковлевич, надо уезжать. Климат не твой».

Тем не менее я улетал из Пекина с чувством удовлетворения. Вместе со своими помощниками я с пользой для Аэрофлота провел здесь время. Удалось многое сделать для авиакомпании. Приятно слышать и сегодня добрые слова о нашей работе в те годы.



*На пресс-конференции по безопасности полетов*





*Приемка нового салона самолета Ту-154*

В Москве опять «впрягся» служить теперь уже новому Аэрофлоту в должности первого заместителя генерального директора по организации и управлению производственной деятельностью. Откровенно говоря, прежней энергии уже не было. Сказывался возраст. Врачи сказали, что свои зарубки на сосудах оставила и Арктика, и Антарктика. Да и многолетние скитания с семьей по углам тоже здоровья не прибавили. В 1996 году я попросил тогдашнего генерального директора Евгения Ивановича Шапошникова «пощадить» меня, уставшего и морально, и физически, и перевести на более спокойную должность.

Так в моей трудовой книжке появились новые записи:

- помощник по работе с персоналом,
- советник генерального директора по безопасности полетов,
- 01.02. 2002 г. уволен по собственному желанию в связи с уходом на пенсию по возрасту, ст. 80 Трудового кодекса РФ.

## МОЯ КРЕПОСТЬ

Англичане говорят: «Мой дом — моя крепость». Поскольку у нас квартирный вопрос был и остается одним из самых больных, то применительно к нам ее можно трактовать так: моя семья — моя крепость.

Хранителем семьи была жена Людмила. На ней все держалось. Почти 40 лет прошли мы по жизни рука об руку. Вырастили и воспитали детей. Сын Олег летает в Аэрофлоте на самолете А310 командиром, и мне никогда не приходилось краснеть за него. Считаю его отменным профессионалом. Дочь Виктория окончила педагогический институт, но, к сожалению, вынуждена была заняться коммерцией. Учителя нынче в незавидном положении.

Души не чаю в своих внуках. Их у меня трое. Кто был у меня на 60-летиі в шереметьевском «Новотеле», то непременно видел, какие это чудесные создания, и слышал, как они читали стихи в честь своего «дедули».

Жены летчиков — особые создания. Недаром они героини многих фильмов. Они терпеливы, преданны, умеют, как писал поэт, ждать, как никто другой. Я поражался своей жене, ее уникальным талантам, ее находчивости, умению устроить быт и лад в крохотной клетухе без удобств. Когда



*Мои внуки тоже поздравили меня*

я работал в полярной авиации, моя семья в течение восьми лет вынуждена было снимать жилье в различных деревнях вокруг аэропорта Шереметьево. Надо было топить печь дровами, заклеивать оконные рамы на зиму, ходить за водой, пробираться по снежным сугробам в магазин, растить двоих детей. Помню, прилетаю из рейса и сразу же спешу в деревню Чаишиково, где снимали комнату в деревенском доме. Захожу в дом, а он полон едкого дыма. У жены слезы от него на глазах. Никак печь не растапливается, дети ревут от холода. И никакого ропота, упреков, скандалов. Сегодня даже детям кажется, что это все происходило где-то в другой жизни и не с ними.

К сожалению, все это было в этой жизни. Летчики мыкались по «квартирным углам», а иные замполиты меняли себе квартиры через три — пять лет, да и не только себе, но и своим детям. А с трибуны много говорилось о честности, порядочности, долге. Но грош цена этим словам, коли у тебя самого «рыло в пуху». И люди не верили таким политпроповедникам. Конечно, не у всех замполитов были «хватательные» рефлексy, но достаточно одного, чтобы опорочить идею. Недаром говорят: «Ложка дегтя испортит бочку меда».

Вспоминаю и другое. Как вопросы жилья решал Борис Павлович Бугаев. Мне могут возразить, мол, у министра и возможности другие. Но дело не только в возможностях. Да, он был человеком жестким, часто «мылил нам шею», но все же



*С дочерью Викторией*



*Внучки в сборе*

мы его любили за внимание к людям, за человечность. И это не только мое мнение.

Приведу свой пример. Как-то в понедельник утром, как обычно, в 8.00 я подъехал к министерству и стал парковать свой «жигуленок». Боковым зрением вижу: на траверсе проезжает лимузин БП. С заднего сиденья шеф посмотрел в мою сторону. Ну, думаю, сейчас вызовет с утречка пораньше. И точно, как в воду глядел. Как только зашел в кабинет, звонит красный аппарат министра:

— Зайди ко мне.

Разговор начался сразу же с вопроса:

— Почему тебя не могли по моему вызову найти в воскресенье?

— Борис Павлович, — отвечаю я, — вы знаете, у меня нет московского номера телефона.

— А где ты живешь?

— В Лобне.

— В Лобне? И где она, эта Лобня?

— Да километров шесть в сторону от Шереметьево.

— А какая у тебя квартира?

— 28 квадратных метров на четверых.

— Так чего же молчишь? Ты - главный летчик, а живешь в таких условиях.

— Я стою на очереди в профкоме МГА и надеюсь, что дадут.

И тут Борис Павлович решает мой жилищный вопрос чисто «по-бугаевски». Одним нажатием кнопки прямого телефона он соединился с начальником административно-хозяйственного управления ГА Астраханцевым.

— Астраханцев! У тебя есть трехкомнатная квартира?

— Да, товарищ министр, есть, — слышится в динамике.

— Оформи ее на нашего главного летчика Потемкина!

— Есть, товарищ министр.

Я не верил своим ушам. Неужели это не во сне, а наяву? Голос министра подтвердил, что я не грежу: «А искали тебя вот по какому поводу...».

Когда я вернулся на рабочее место, позвонил жене на работу и сказал: «Поедем квартиру посмотреть». Она подумала, что я или шучу, или рехнулся. Квартира в Москве была для нее заоблачной недостижимой мечтой.

Пару недель потребовалось на всякие оформления и московскую прописку. А тогда это была проблема. В этой квартире мы с Людмилой растили детей, внушек. Из этой же квартиры жена рано ушла из жизни.

Я благодарен Борису Павловичу за то, что он сделал для нашей семьи. Людмила, я уверен, присоединилась бы к этим словам.

## Почти напоследок

(вместоэпилога)

Меня часто спрашивали, кто у тебя покровители, что так резко взбирался по служебной лестнице: от командира антарктического отряда до начальника управления летной службы МГА, генерального директора ЦУМВС, а затем и командира правительственного отряда. Любили у нас задавать подобные вопросы, считая, что «по блату» можно сделать карьеру. Да никакой «волосатой руки» никогда у меня не было. Я никогда не лез во власть, стремился летать со школьных лет и всегда честно вез служебный воз, на какой бы должности я ни находился.

В общем, как в песне у Высоцкого:

*Я вышел ростом и лицом —  
Спасибо материсотцом,  
Слюдьми в ладу — не понукал, не помыкал,  
Спины не гнул — прямым ходил,  
И в ус не дул, и жил, как жил,  
Иголкой своей руками помогал...*

Другой вопрос: сегодня пронырливый и говорливый «трибун» у нас запросто может стать руководителем авиакомпании, не имея понятия об авиации. Я слышал такую байку. В одной



*Арузья всегда со мной*



*Георгий Жженов любит Аэрофлот*

авиакомпании один из руководителей подошел к бортинженеру авиалайнера со словами: «Я все понимаю, что самолет загребаёт винтами воздух и за счёт этого летит в воздухе, но я не понимаю, как он рулит по земле, ведь у него нет никакой цепной передачи от двигателя к колесам».

Каждый должен быть на своем месте и не лезть туда, где твоя компетентность кончается. Тогда будет порядок.

Вот думал: ушел на пенсию, буду отдыхать, оттрубил свое. Генеральный директор Аэрофлота Валерий Михайлович Окулов говорит мне: «Владимир Яковлевич, ваш опыт, ваш авторитет нужны Аэрофлоту. Поработайте в аппарате советников генерального директора по договору». Это предложение соответствовало и моим желаниям. От авиации, которой я отдал всю жизнь, как и от самого себя, не уйдешь.



Владимир Потемкин  
ЗАПИСКИ ШЕФ-ПИЛОТА ДВУХ ПРЕЗИДЕНТОВ

Литературная запись  
Валерия Родикова

Книга выпущена департаментом по связям с общественностью  
ОАО «Аэрофлот»

Руководители проекта - Л. Кошляков, В. Зотов

Верстка — Е. Григорьева  
Корректор — Е. Рябчикова  
Обложка — А. Строганов

В книге использованы фотографии из архива автора, а также  
В. Иванова и В. Спесивцева

Подписано в печать 16.07.2003  
Формат 60х90/16. Бумага мелованная.  
Усл. печ. л 14 Уч. изд. л 8,75  
Печать офсетная. Тираж 3000  
Заказ 941

Издательство «Принт Нау».  
101000, Москва, ул. Мясницкая, д. 10, корп. 1

Отпечатано в ОАО «Типография «Новости»,  
105005 Москва, ул. Фридриха Энгельса, 46





Потемкин Владимир Яковлевич (р. 1939). Известный в отрасли и авиакомпаниях за рубежом российский гражданский летчик. Заслуженный пилот СССР. Заслуженный работник транспорта Болгарии. Заслуженный работник транспорта Польши. Окончил Балашовское военное авиационное училище летчиков (1960), Академию ГА (1972). Летчик полярной авиации, неоднократный участник высокоширотных экспедиций "Северный полюс". Командир сводного авиаотряда 16-й советской антарктической экспедиции (1970—1971). Освоил девять типов самолетов гражданской авиации. Пилот I класса. Около 30 лет проработал на различных командно-летных должностях: старший пилот-инспектор, начальник Управления летной службы МГА СССР, летный директор, генеральный директор Центрального управления международных воздушных сообщений ГА, командир Отдельного авиаотряда № 235 ГА, шеф-пилот первых президентов СССР и РФ, генеральный представитель Аэрофлота в КНР. Участник создания и освоения новой авиационной техники, первооткрыватель многих международных и внутренних авиалиний. Внес значительный вклад в развитие международных связей Аэрофлота. Лауреат премии Совета Министров СССР. Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Почета, орденом Дружбы (Афганистан), международным дипломом и памятной медалью "Факел Берлингема" (1998), другими медалями, знаком "Отличник Аэрофлота".