

Как мы летали в СССР.

(2 апреля 2012г - 50ти-летие аэропорта Домодедово).

“ Который раз лечу Москва – Одесса,

Опять не выпускают самолет,”

В. С. Высоцкий.

Бабка вылетела к дочери из города А в город Б, но попала в город В, потом Г, потом Д. Так она, благодаря Аэрофлоту и садясь на запасные аэродромы, посетила всех своих родственников. Так было!

Да, как мы летали в Союзе? Становление Гражданской авиации происходило тяжело: методом проб и ошибок, с авариями и катастрофами, с жертвами и кровью. Но в закрытом обществе авиационные происшествия не оглашались, и создавалось впечатление, что у нас с этим все в порядке, что у нас самая крупная авиакомпания в мире (достигнутый предел к 80м годам 120 млн. пассажиров в год – одна “Рапат” перевозила больше), что у нас самые лучшие самолеты в мире. И это тоже была неправда: и по шуму, и по экономичности, и по технической надежности, и по технологичности обслуживания они уступали зарубежным аналогам – все познается в сравнении, но сравнивать было не с чем.

Безнадежно было и отставание аэропортов, начиная от продажи авиабилетов (повсеместная наглая коррупция – билет не купишь, пока не вложишь в паспорт 15 – 25руб. – самолеты летали полупустыми или пустыми) и до отсталых систем посадки (светооборудование и радиооборудование), плохо оборудованные диспетчерские места (руководство воздушным движением вручную, без компьютеризации – столкновение 2х ТУ-134 над Днепродзержинском и гибель команды “Пахтакор”) и т. д.

Работа летного состава: пилотов, штурманов, бортмехаников (б/м), бортрадистов (б/р), или как его официально называли летно – подъемный (а в шутку летно–подпрыгивающий) состав - ЛПС, была многогранна и сложна. Каждый год надо было продлевать свое пилотское свидетельство, сдав зачеты инженеру летного отряда и специалистам и в итоге на ковер к командиру летного отряда (ло),

который, задав свои вопросы, ставил штамп о продлении. Но перед этим надо было пройти врачебно - летную экспертную комиссию (ВЛЭК) и быть признанным годным к летной работе. На это требовалась неделя, а то и более. Одних летных проверок за год была уйма: месячные, квартальные, полугодовые, годовые, к весеннее-осенней и осеннее-зимней навигациям (неделя теории и зачет в эскадрилье и у командира летного отряда), проверки экипажа на слетанность, летные тренировки по отказам техники (двигателей, авиагоризонтов, закрылков и т. д.), заходы на посадку по курсо-глиссадной системе (инструментальный), по радиомаякам (по ОСП), по посадочному локатору (командам диспетчера) т. д. А экипажей в летном отряде 75 – 80. Огромная работа! И сколько сжигалось авиационного керосина!! Разборы полетов эскадрильные, отрядные, Управления (Московского Ордена Ленина); поездки во Внуково на тренажер (1-2 раза в месяц), резерв (2, а то и 3 раза в месяц на случай неяви какого-то экипажа на вылет) – сидение 12 часов в профилактории (гостинице) и т. д. Так что выполнение обычного рейса для экипажа было, можно сказать, отдыхом: влетели, набрали эшелон, пролетели по трассе, снизились, сели, пришли в профилакторий и отдыхай – жди, когда очередной экипаж прилетит и полетишь дальше или обратно (если не было задержки по погоде, по отказам техники и др.). Основной рейс из Домодедово в Магадан – до 12 в сутки: эстафета в Красноярске, Магадане и опять в Красноярске. Возврат домой через 3е суток. Были рейсы и с разворотом: прилетели, высади пассажиров, посадили новых и улетели (короткие : Краснодар, Ставрополь). И еще: сезонность. Летом продлевали саннорму до 90 час./м-ц (норма – 80): прилетел, поцеловал жену, посчитал детей и опять на вылет. Но зимой – 1 рейс в/м, и у кассы было очень скучно! Так как же обычно выполнялся рейс на самолете ИЛ-18 (“рабочая лошадь” Аэрофлота – было выпущено более 500 шт.)? Кстати, налет на списочный самолет (с-т) этого типа (весь налет, разделенный на стоящих в ремонте, на техобслуживании, отсутствие запчастей и т. д.) был 18 час./сутки, а ТУ-114 – всего 0,5 часа, т. е. флагман Аэрофлота практически стоял, а не летал.

Итак, экипаж накануне узнавал у дежурного по эскадрилье или ло по телефону или лично, куда (каким рейсом) он поставлен. В день (ночь) вылета за 1 час 30 мин – 1 час 20 мин приходил в стартовый

медпункт и проходил медконтроль и получал, если все были здоровы, штамп в задание на полет (многие лишились летной работы за приход на вылет с остаточными явлениями алкоголя - был каждый год переиздававшийся приказ: увольнять без права восстановления). После этого экипаж собирался в АДП (аэродромно – диспетчерском пункте), где узнавал номер самолета, на котором лететь, стоянку его, плановую заправку, ограничения по трассам и др. и шел на метеобюро (кроме б/м – тот уходил готовить с-т), где получал метеоконсультацию о погоде на аэродроме вылета, посадки, синоптическую обстановку по трассам (фронты, грозы), ветер по высотам и т. д. В задание ставился штамп: метеоконсультацию прошел. Далее второй пилот (2й п.) отправлялся в отдел перевозок узнавать загрузку (кол-во пассажиров и груза, центровку с-та), о чем докладывал командиру воздушного судна (КВС), а б/р шел в бюро аэронавигационной информации (БАИ), где получал регламенты (радио-свето-технического обеспечения) РСТО и сборники схем захода на посадку. Далее собирались в штурманской комнате, где штурман рассчитывал штурманский план полета в зависимости от ветра по трассам и по готовности подавали документацию на подпись дежурному штурману. Далее предполетная подготовка проводилась на с-те: пилоты проверяли пилотажно – навигационное оборудование - АП (автопилот), штурман – навигационное (курсовую систему, р/компаса, р/локатор), б/р – аккумуляторы, УКВ и КВ Р/станции и т. д. Если все нормально, докладывали КВС: к полету готовы.

За 40 – 30 мин. до вылета к трапу подводились (подвозились) пассажиры, и начиналась посадка в салоны, заканчивалась за 10 – 5 мин до закрытия дверей, о чем б/м и старшая бортпроводница (б/пр) докладывали КВС.

Командир запрашивал разрешение на буксировку на точку запуска, на запуск, на руление. Далее – работа со “стартом”: предварительный, исполнительный, разрешение на взлет. Перед запуском, после запуска, на предварительном, исполнительном читалась контрольная карта обязательных проверок (ККОП). Разрешение получено.

Взлетный режим, разбег, с-т в воздухе. На 200м переход на работу с “кругом”, на высоте круга (на “высоте перехода”, в Домодедово – 400м) установка барометрических высотомеров на давление 760 мм рт.

столба, команда на какой контрольный ориентир (ко – привод) выходить, переход на работу с “подходом” (в Московской 100километровой зоне – “Москва-подход-1”, “Москва-подход-2”, и т. д. – 10 коридоров) и разрешение (запрещение) на набор заданного эшелона. По выходе из 100километровой зоны (по знанию ее экипажи Аэрофлота сдавали зачет) переход на работу с районом диспетчерской службы (РДС) “Москва-контроль”, доклад пролета КО, выход из зоны, работа с другим РДС. На эшелоне включали автопилот, и так до точки начала снижения, рассчитанной штурманом. Перед снижением и далее по рубежам читка ККОП, чтобы экипаж что-то не забыл включить (выключить).

Начали снижение. Переход на работу с “подходом”, затем с “кругом”, на эшелоне перехода установка высотомеров на давление аэродрома, на высоте круга вход в глиссаду (на удалении 8600м при стандартном расположении р/средств: “дальний” привод – 4000м, высота 200м; 60м. “ближний” – 1000м от торца ВПП и угле наклона глиссады 2*40мин), прошли торец, выравнивание, шасси коснулись бетона, пробег, сруливание с ВПП, заруливание на стоянку, выключение двигателей. Пассажиры высажены, экипажу надо идти в АДП, где диспетчер напишет в задание рейс согласно расписанию.

Так было в экипаже Алексея Ивановича Самойлова, заслуженного пилота СССР, летать с ним было одно удовольствие. Но А. И. был снят с должности к-ра 65го Внуковского ло и переведен рядовым командиром в Домодедово за посадку с убранными шасси одного из его экипажей. Тогда погибли 17 человек. Дело было так: экипаж во Внуково вошел в глиссаду, но диспетчер дал команду уйти на второй круг из-за заходящего правительственного с-та. Убрали шасси и ушли. При повторном заходе забыли выпустить шасси (ведь ККОП была уже прочитана), и с-т сел на фюзеляж. Прямой вины А. И. не было, но Партия всегда находила виновных. По этому случаю в Отдел транспорта ЦК КПСС на Старую Площадь были вызваны Министр ГА и Начальник Главной Инспекции МГА. И первый вопрос был: “Как же так, товарищи, у Вас с-ты садятся без шасси?”. И была еще одна жертва: Начальника Гл. Инспекции прямо в кабинете хватил инфаркт, через 2 дня он умер.

Пролетав в Домодедово чуть более года, А. И. был назначен Зам. Начальника Управления учебных заведений МГА. Завтра ему уходить, а

сегодня его поставили на тренажер (как в насмешку – он ему был совершенно не нужен). Но он человек дисциплинированный, пришел. Пришла и штурман Полонская Лида, которая все это время была в его экипаже. Летать с ней отказывались все командиры, но зная безотказность А. И, ее сразу “сунули” ему. “Идите садитесь на рабочие места”, - дал команду А. И, а сам задержался и попросил инструктора тренажера после взлета дать штурману завести с-т со “свободной точки.” Взлетели. Лида доложила: “Отказали курсовые приборы!.” Курсовые приборы заработали, и надо было с-т с точки на карте, которую ввел инструктор тренажера, вывести с-т на аэродром и завести на посадку. После нескольких напоминаний, что с-т летит, она, наконец, стала давать команды. Вывела на “дальний” и стала строить маневр – “большую коробочку”. Первый разворот, второй, траверз “дальнего”, третий. Особенность захода во Внуково та, что он проходит над Юго – Западом столицы, поэтому высота круга 600м. А вот от третьего разворота к 4му надо снизиться до 400м. Вертикальную скорость и начало снижения должен давать штурман (и на глиссаде тоже), но Лида как в рот воды набрала. “Дальний”, “ближний”, полосу на 600 и дальше с курсом посадки..... После нескольких опять напоминаний, что с-т летит, стала давать команды:”Первый разворот, второй.....”. И далее все повторилось – самолет опять не сел. На третий раз А. И. сам рассчитал, снизился и произвел посадку, а выйдя из кабины сказал: “Ничему, Лида, я тебя не научил”. Были и другие случаи с ней, но не на тренажере, а в полете. Кстати, на тренировке во Внуково при ухудшении погоды, А. И. получил команду уходить на запасной аэродром. “Полосу вижу, сажусь”, - было его решение. “Уходите на запасной”, - была повторная и в третий раз команда, а А. И. взял и сел. Наутро ему из пилотского свидетельства вырвали (не нашлось ножниц!) талон нарушения №1. Сделал это пилот – инспектор Управления Гапонов, а этот Гапонов как-то собрался в Адлер в отпуск, пришел без билета (т. е. “зайцем”) на с-т, сел на правое кресло, отправив 2го пилота “веселить” б/проводников. В Адлере сказал командиру, что он сам посадит самолет. Посадил. До полосы! А это подлежало разбору и наказанию виновного. Гапонов взял чемодан и ушел, оставив командира самого разбираться с этим происшествием. Вот такие джентльмены были в Аэрофлоте. Стоит вспомнить и случай в полете с Лидой Полонской. Рейс Красноярск- Домодедово, два часа ночи, середина

3500километрового маршрута. Вдруг от нее поступил доклад: отказали курсовые приборы! Да, и на ее приборной доске и повторители курса у пилотов не показывали курс самолета. “КМ-4 ,(коррекционный механизм, осредняющий колебания индукционного датчика, воспринимающего магнитное поле Земли) работает?”,- спросил А. И. “Работает”,- был ее ответ. “Ну что ж, полетим по КМ-4”, - сказал он. Б/м некоторое время смотрел на ее приборную доску, а потом сказал: “Лида, зачем ты переключатель “КС-6 (курсовая система с-та) – астрокомпас” (работал по Солнцу) поставила в положение “астрокомпас?”. “Аааа...”-, и все заработало! Были и другие моменты, например: вышли из Кировского РДС и шли от Суроватиhi на Красную Горбатку, откуда надо было поворачивать под 90* на Ларионово (входной коридор Московской 100километровой). Р/компаса я ей настроил (сама она не умела) и доложил. Расчетное время она дала, но прошла минута, вторая, пошла третья – доклада пролета нет, да и р/компас показывает, что Кр. Горбатка впереди. Переключился на прослушивание позывных этого контрольного ориентира (КО), а там ничего нет (перестроила на какие-то шумы). Я срочно доложил, А. И. заложил крутой вираж и сделал Лиде “втык”. Была кучевка до высоты 9км, и диспетчер не заметил, наверное, среди засветок, что мы далеко проскочили (ширина трассы 10км). С этой Лидой соскучиться в полете было нельзя! А ведь она летала на “рекорды”! Ну, да Бог с ней!

А вот как летал Гаврила Арнольдович Листовец. Когда летели “туда”, он “дергался”, но не так сильно, а когда “обратно”, то это было очень заметно. От травверза Перми (1000км до Домодедово) он начинал ерзать в своем командирском кресле и чем ближе, тем сильнее, хотя погода на основном и запасных аэродромах была нормальной (выше его минимума), самолетные системы были исправны, экипаж выполнял свои обязанности, и тем не менее при входе в глиссаду он уже был мокрый как мышь, команды подавал хриплым, сорвавшимся нервным голосом! Это было странно! В очередном рейсе он вошел в глиссаду, и вдруг команда: “Всем взлетный, уходим на запасной!”. И улетел в Ленинград. Там отдых не менее 12ти часов (рабочее время экипажа нарушать было нельзя). По прилету – “на ковер” к комеске: “Г. А, какая погода была в Домодедово?”. “Такая-то”. “Погода выше Вашего минимума, а Вы ушли на запасной! Почему? Создали трудности

пассажирам, перерасход керосина, с-т стоял под рейс – сорвали.....Ладно, Г. А, идите!” Вскоре ситуация повторилась, только Г. А. улетел на запасной в Киев. По прилету разговор у комески повторился, а в результате Г. А. выгнали на пенсию.

А вот еще случай. Рейс Домодедово – Краснодар (летом до бти в сутки), в командирском кресле Чуфигов П. Н, 2ой пилот (2п) Золотухин. Взлетели. Команда КВС установить двигателям “номинал” (78% от взлетного режима). Б/м установил, но 2п своей рукой перевел РУДы (рычаги управления двигателями) во взлетное положение и, выругавшись матом, сказал: “Пойдем на взлетном!”. Во первых, наработка двигателей АИ-20 на взлетном режиме должна составлять не более 12% от общего ресурса; во вторых, все команды КВС (по Воздушному Кодексу) беспрекословно должны выполняться. Но П. Н. промолчал. После набора эшелона он сказал, что, может быть, установим “номинал?”. “Пойдем на “взлетном!,”- сказал 2п, и так до самого Краснодара! Т. к. на взлетном режиме температура в камерах сгорания повышенная, они могли прогореть и начаться пожар, но Бог миловал. У с-та ИЛ-18 были так же ограничения по числу “М” (отношение $V_{ист}$ – истинной воздушной скорости с-та к скорости звука на данной высоте – 0,65), поэтому по мере выработки топлива с-т становился легче, число М превышало 0,65 (срыв потока на крыле – возможность сваливания в штопор), начинала выть сирена, и б/м “прибирал” режим дв-лей.

“Краснодар-контроль”, “подход”, “круг” поэтапно снижали с-т (хотели завести с курса, чтобы не делать круг над аэродромом – “коробочку”), но все-таки торец ВПП получился на высоте метров 100. “Надо уходить на “второй”,- сказал П. Н. “На хрена! Садимся!”,- 2п отжал штурвал и приземлил с-т. Полоса короткая, 2000м, но успел затормозить в самом конце ее.

Обратный полет был выполнен так же – на взлетном режиме. После посадки а/п Домодедово тут же закрылся по погоде – туман. И, конечно, 2п сказал: “Вот, летели бы на “номинале”, сейчас бы ушли на запасной!”.

В следующем рейсе между КВС и 2п произошел более серьезный конфликт – 2п налетел с кулаками на командира, о чем Чуфигов

доложил руководству, и экипаж расформировали, а Золотухина отправили на пенсию, благо она у него была.

КВС Гузик взлетал на флагмане Аэрофлота ТУ-114 в Хабаровске. Он так работал тормозами, что после отрыва от земли на барабанах основных колес от резины остались одни ошметки. Что делать? Садиться в Хабаровске или лететь в пункт назначения – Москву? Приняли решение, не убирая шасси, лететь в Столицу (керосина хватало – у турбовинтовых двигателей сравнительно небольшой удельный расход), да и садиться с полной заправкой было рискованно. Прилетели. Все было готово для встречи аварийного с-та: пожарки, санитарки..... Сделали контрольный заход и сели. От контакта с бетоном (тормозить-то все равно было надо) от магниевых барабанов стали отрываться куски и пробили фюзеляж. Начался пожар, т. к. экипаж “догадался” стравить в кабину кислород, но пожарники пеной его погасили. Но б/м (б/инженер), покидая кабину, забыл бортжурнал с-та и пришлось ему нырять в пену! Вообще, в КБ Туполева отдел шасси был слабым звеном: ТУ-124 садился в Питере на Неву из-за отказа передней стойки. Было много и др. случаев, например, с ТУ-154. Ну а конструкция тормозов на ТУ-114 (взлетный вес 180т.) даже рядовому инженеру казалась непродуманной: тормозная резиновая камера (чулок), в которую подавался воздух, она расширялась, разжимая тормозные колодки. Но ведь воздух сжимаем (жидкость практически несжимаема), поэтому КВС, пытаясь притормозить и слабо нажимая на тормозные гашетки, не чувствовал эффекта торможения. Он нажимал сильнее, но эффект получался обратный. После 3х - 4х посадок приходилось менять все 8 покрышек основных стоек шасси, и большая территория портовской земли была завалена этими покрышками. Кстати, в день столетия со дня рождения В. И. Ленина был организован субботник по перекачиванию с одного места на другое этих “колэс” в рост человека, и, конечно, подумалось: а нельзя ли было их бросать сразу на место?

Была катастрофа ТУ-114 и в Шереметьево. Надо было выполнить технический рейс в Африку, на борту был Зам. Министра ГА т. Башкиров, много корреспондентов. Целый день согласовывали, утрясали, а ближе к полночи приняли решение взлетать. Зима, полоса заснежена, осевых огней ВПП нет: влево, вправо, с-т стал выскакивать за пределы ВПП, зарываться в сугробы, стали отрываться шасси, двигатели, крылья,

фюзеляж разломился и оттуда посыпались пассажиры. Погибло много, в т. ч. и экипаж, но т. Башкиров остался жив, а над причиной задумайтесь сами, когда будете стоять у братской могилы на Донском мемориале.

Лежит там и экипаж командира ТУ-104 Кузнецова Гарольда. Он пытался доказать авиаконструктору, что у первого в мире реактивного пассажирского не хватает рулей, когда он сильно опускает нос. А такие моменты случались на эшелоне при сильной турбулентности, и несколько с-тов свалились в штопор и разбились. Но Туполев снял Кузнецова во 2е пилоты на полгода, хотя какое имел отношение авиаконструктор к линейному пилоту Аэрофлота? И тем не менее! Кузнецов шел в Домодедово из Читы, но а/п закрылся по погоде, и он направился на запасной в Горький (ныне Нижний Новгород), началась болтанка, с-т свалился, а пилот до самой земли комментировал свои действия.

Был сломан один с-т ТУ-114 и на земле во Внуково. Он стоял на обслуживании, и, подогнав аэродромный пусковой агрегат (АПА), авиатехник (а/т) вставил вилку в самолетную розетку, после чего с-т закрипел, задрожал, а а/т бросился от него бежать. Оказывается, началась уборка основных ног шасси, а убирались они электромоторами (передняя нога гидравликой) и в кабине была нажата кнопка уборки. В кабине был наземный инженер. Стали рваться 2 подкоса на каждой ноге 20см толщиной, и с-т стал на 2е точки: на хвост и на переднюю ногу. Постояв так немного, переломился пополам! Инженера и техника заперли в отдельной комнате, но приехавший Туполев приказал их освободить. А вообще-то на нормальных с-тах была предусмотрена блокировка: если стойки ног обжаты, концевики разрывают цепь уборки шасси.

ТУ-114 вывели из эксплуатации, когда он налетал на списочный с-т 11000час. (несколько с-тов 14000), якобы из-за трещин на крыльях. Когда же начали пилить, то обнаружили на Центральном складе панели для замены, но было уже поздно! (ИЛ-18 пилили, когда у него налет был 35000 – 40000час.)

1967г. Домодедово. 2й День Пасхи. Пилот-инструктор на с-те ИЛ-18 тренировал рядовых командиров в заходах на посадку с двумя

отказавшими двигателями: взлет, отрыв от земли, уборка шасси, команда инструктора: “Флюгер.....” (назывался № двигателя, который надо было зафлюгировать). Б/м нажимал кнопку включения флюгернасоса, и винт вводился во флюгерное положение. Закрывал пожарный кран, чтобы прекратить подачу топлива в двигатель (он слегка авторотировал). Набор высоты круга (400м) с одним отказавшим. На траверзе “дальнего” выпускались шасси, затем команда: “Флюгер.....”(Назывался № другого дв-ля, который надо было выключить), и б/м проделывал ту же операцию, 3й разворот, 4й, вход в глиссаду и посадка с 2я отказавшими двигателями.

В очередном полете после прозвучавшей команды зафлюгировать 2й двигатель, б/м “ткнул” кнопку не того дв-ля, а сзади него стоял б/м-инструктор, который крикнул: “Что ты делаешь?”. Б/м “ткнул” и тот дв-ль, на который была дана команда. В результате 3и дв-ля были выключены, а на 1м с-т лететь не мог. Пилот-инструктор впал в состояние протрации, закрыл глаза руками, никаких команд не давал, а тренируемый командир на левом кресле отжал штурвал, начал снижение и приземлил с-т на поле с убранными шасси. Снег с полей еще не совсем сошел, грунт был раскисший, с-т полз на “брюхе” и остановился, повиснув над оврагом, затем переломился пополам. Жертв не было. Б/м был уволен, а п/и закончил летную карьеру (несмотря на многочисленные попытки восстановиться) 2м пилотом! После этого происшествия подобные тренировки в Аэрофлоте были прекращены.

Чтобы сделать координированный разворот, надо создать крен и “дать” ногу, т. е. нажать педаль руля поворота, но Вася пытался доворачивать только педалью. С-т длинный, 35м, он старался сохранить прямолинейное движение в воздушном потоке, с-т “кряхтел”, заклепки трещали, но Вася, несмотря на замечания, упорно “держал” ногу. Командир 65го ЛО Самойлов А. И. сделал ему запись в летную книжку: бесперспективен на ввод командиром корабля. Тогда Вася перевелся (в Аэрофлоте из ло в другой ло можно было перейти только переводом, иначе пропадала выслуга лет) в Домодедово и начал выступать на каждом партсобрании. “ Кто это такой активный?”, - спросил замполит Иван Петрович. “Это Вася, 2й пилот”. “ А почему он 2й? Сделать его командиром корабля!” “Но он не умеет летать”, - был ответ. “Мы посадим ему хорошего 2го пилота!”. И посадили. И сделали – Вася

долетался до должности комэски. Когда Аэрофлот начал перевозить призывников (воздушный мост – оперативность) в страны Варшавского Договора, стали отбирать командиров для полетов за границу. Изъявил желание летать туда и Вася. Начальник Московского Ордена Ленина Транспортного Управления лично проверял технику пилотирования кандидатов и на очередном общеотрядном (три Домодедовских ЛО) доложил: “Захотел летать за границу, а летать – то не умеет!” Но комеской, который должен учить подчиненных летать, Вася остался, ведь он член Партии! Командиром корабля, начальником мог стать только член - об этом заявлялось во всеуслышание (так осуществлялся партийный ценз). Были грамотные, хорошо летавшие пилоты, но так и закончившие карьеру “вторыми”, т. к. не продали совесть за партбилет.

Рейс Домодедово – Анадырь. Диспетчеры подвели с-т к 3му развороту на ВПП с курсом посадки 002*.” 4й разворот”, - дал команду штурман Хулин. “Рано”, - ответил командир корабля (кк) Кокота. “Пора – рано” – было сказано несколько раз, но все-таки кк начал 4й. И получилось с большим недоворотом, т. е. с-т не долетел до линии посадки. Кокота взял угол выхода (упреждение), но с-т продолжал идти левее – со стороны Анадырского залива дул в правый борт с-та сильный ветер! Кстати, правее линии посадки есть горушка (гора Святого Дионисия), у подножия которой и расположен тот, старый Анадырь, высота ее 400м, и на нее умудрился упасть и разбиться с-т АН-12! Но о данном заходе: были в Аэрофлоте установлены предельные отклонения от посадочной линии над “дальним” и “ближним” приводами, из-за которых диспетчер обязан был угнать с-т на 2й круг. Мы выходили за эти пределы, но над “дальним” диспетчер промолчал, а вот над “ближним” дал команду уходить на второй круг. Я продублировал эту команду, а кк взял и сел. Анадырь – аэродром совместного базирования, там стояла дивизия истребителей-перехватчиков СУ-15, МИГ-25 – ими командовал военный диспетчер на других частотах и он в любую минуту мог дать команду дежурному звену на взлет – рядом Аляска, и американцы часто занимались провокациями, подлетая близко к нашим границам. Да и ВПП горбом, а что за этим горбом – не видно. После заруливания я сказал, что была команда уходить. “Не было такой команды”, - в один голос заговорили кк и штурман. Получился диалог “ была или не была”. “Ищи себе другого командира”, - сказал Кокота. “ А

Вы ищите себе другого б/р”, - сказал я. Его это заело, и он побежал на “старт”. Диспетчер подтвердил, что такая команда была, а Кокоте пришлось извиняться. Все дело в том, что в Омске диспетчер старта разрешил выехать на полосу машине руководителя полетов (РП) и ветровой машине (сдувала реактивной струей с ВПП заклепки, болты, гайки, гаечные ключи, выпавшие на взлете (посадке) из отсеков с-та, и проч.), а в это время диспетчер “посадки” в тумане заводил на эту ВПП с-т ТУ-154. Он сел и сбил все, что было на полосе, возник один большой пожар – все погибли!

Мог повториться этот случай и в Домодедово! Тот же самый Кокота (в другом составе экипажа) тренировался ночью в заходах по системам на полосе с курсом захода 317* правая. Но там более низкое место, и стал образовываться туман. Руководитель полетов (главное лицо в данной смене) Лысенков дал команду диспетчерам “стартов” (а их четыре), “круга” и “посадки” о переходе на курс 137* ВПП правая, и сам от торца 317* лев. поехал на машине РП к торцу 137* пр, не предупредив об этом диспетчеров. Доехав до торца, машина развернулась с курсом взлета, а РП вышел и стал каблучком проверять коэффициент сцепления, хотя на машине для этого стоял прибор. А в это время диспетчера завели Кокоту на эту полосу, и РП, увидев вывалившийся из тумана ИЛ-62, бросился бежать от машины, затем опять к ней (шофер сидел за рулем спиной к заходящему с-ту), да и ширина ВПП 60м! Но, слава Богу, Кокота увидел слабый красный огонь машины и с малой высоты ушел на 2й круг! “Лысого” (так за глаза называли его диспетчера) разобрали по административной, партийной и профсоюзной линиям и сняли в рядовые диспетчера.

А как работали наземные службы? Грузинский ТУ-104 заходил ночью на посадку в Домодедово, инструментальная система захода (курсо-глиссадная) была выключена (на профилактику), заход по ОСП (по Р/компасам), погода была близка к минимуму кк (низкая облачность, осадки), а диспетчер “посадки” (перед ним светоплан посадочного локатора и он обязан следить за заходящим с-том независимо от системы, по которой заходит кк) покинул свое рабочее место, попросив диспетчера “круга” проследить за заходящими самолетами. Но диспетчеру “круга” надо было следить за своей воздушной обстановкой, ему было не до этого. Заход по ОСП не позволял точно держать с-т на

линии курса (150 – 200м правее – левее – стрелки все равно показывали, что с-т заходит точно, да и надо было в уме считать МПР – магнитный пеленг привода). В результате с-т вывалился из облаков далеко от линии посадки, кк стал доворачивать на малой высоте, грубо приземлил на одну ногу, которая подломилась, оторвалось крыло, ТУ-104 (его называли летающий танк – перетяжелен из-за большого запаса прочности) перевернулся, т. к. другое крыло обладало подъемной силой, головная часть по центроплан оторвалась и прикатилась к ангару, остальная сгорела вместе с пассажирами. Начальника службы движения Мыхал Ываныча сняли в рядовые диспетчера и отправили в АДП. (За две недели до этого происшествия на 3м развороте разбился грузинский же ТУ-104, причину установить не удалось - предположительно, отказ центральной гировертикали (она стала заваливаться), передающей свои положения на авиагоризонты, а кк ночью в облаках вне видимости естественного горизонта, следуя за показаниями авиагоризонта, ввел с-т в пике).

Наш экипаж поставили рейсом на Иркутск, хотя в центральном расписании такого рейса на ИЛ-18 не было. Прилетели, вошли в глиссаду. На ВПП, где при приземлении колеса касаются бетона, во всю ширину пятно от пролитого керосина, а левее на грунте вверх колесами лежал ТУ-104 с оторванной левой плоскостью и на грунте крутая дуга, по которой с-т сделал циркуляцию после посадки. Подъехавшие пожарники стали закачивать в фюзеляж пену, где пассажиры висели пристегнутыми на ремнях вниз головами и многих уморили! Повторился случай, который уже описан, только головная часть осталась на месте.

В Воркуте потерпел катастрофу с-т АН-12, вылетевший из Домодедово, по причине: была выключена курсо – глиссадная система, а запасные аэродромы закрылись по погоде (север есть север). КК сделал 4е захода по ОСП и каждый раз с большими уклонениями, уходил на второй круг, но садиться-то все равно надо было, и он сел. В сугробы. С-т стал разваливаться, штурмана, сидевшего в носу с-та, выкинуло вместе с пристегнутым креслом из кабины, а с-т в конце полосы свалился в глубокий овраг и сгорел. Штурман в горячке побегал по аэродрому в поисках с-та и командной вышки, и тут же от травм упал и умер. Диспетчера, выпускавшего с-т из Домодедово, хотели привлечь к уголовной ответственности, т. к. он наравне с кк нес юридическую

ответственность за правильность принятого решения на вылет, а нарушения при этом были, но, однако, пожалели. Этим диспетчером была женщина.

КК доложил, что у него неисправность: дергает управление. С таким дефектом с-т согласно Наставления по производству полетов (НПП), написанного на основании Воздушного Кодекса СССР и Общих Правил Полетов (ОПП), должен был заведен на посадку вне очереди и он уже вошел в глиссаду в Домодедово, но поступила команда: “Уходите на 2й круг – догоняете АН-24”. Сделал круг и снова вошел в глиссаду и снова получил команду уходить, т.к. его догонял на прямой ТУ-114. Сел все-таки благополучно, зарулил. Определили дефект: неисправность вертикального оперенья. Вечером привезли запасной киль и положили около с-та на бетон, а утром обнаружили, что по нему проехал грузовик!

А теперь об *obliquo morale* личного состава Аэрофлота. Ромуальд Козловский ехал на электричке по своим делам в Москву. Начал незнакомым попутчикам рассказывать, что вот он летает б/радистом, а квартиру ему не дают. Один уважаемый гражданин начал ему подыгрывать: “Как же так!? Вы летчик, а не имеете жилья? Вот Вам моя визитная карточка, приходите, постараюсь Вам помочь”. Ромуальд пришел по указанному адресу, но там на входе стоял милиционер, т.к. это было посольство ФРГ. “Тебе куда?” “Туда”. “Туда нельзя!” - сказал он. Ромуальд зашел за угол, перемахнул через забор и оказался на территории иностранного государства. Подбежала охрана, он показал визитную карточку и его привели в кабинет, куда и пришел дорожный знакомый. Угостили баварским пивом и началась беседа, из которой немецкие господа поняли, что их визитер не диссидент, а просто “себе на уме”. Попросили на несколько минут его документы, но, как он рассказывал, их не дал. “Мы Вас больше не задерживаем, можете идти”, - сказали господа. “Нет, угостите еще пивом, - попросил он, - и разрешите мне уйти через забор”. “Ну, что Вы, зачем? Идите через проходную!”, - сказали они и дали еще пару бутылок. Как только Ромуальд вышел, милиционер схватил его: “Ты откуда?”. “Оттуда.” “Пройдемте со мной!”, - и завел в отделение милиции напротив посольства, где люди в штатском продержали его сутки, задавая ему вопросы, показывая фотографии работников посольства и что эти

работники хотели у Ромуальда узнать. Через 4е дня вышел приказ по ло: “уволить за невозможностью дальнейшего использования в гражданской авиации”. Но Ромуальд не прекратил летать: он устроился в а/п Певек (за полярным кругом) Красноярского Управления на с-т ИЛ-14. Проявив там активность, показав документы, что он переучен и летал на с-те ИЛ-18, был переведен в Красноярск летать на этом типе. Проявив активность и там, его послали переучиваться на штурмана в Кировоград, где успел закончить теорию. Командир Домодедовского ло ранее командовал Красноярским ло, и, прилетев туда и встретив там своего преемника, рассказал, из-за кого он получил строгий выговор. Ромуальда отозвали из Кировограда, не дав отлетать школьную программу, вручили документы и сказали, чтоб “шел на все четыре стороны”. Если бы Ромуальд не скрыл, за что он был уволен, его бы, конечно, летать никуда не взяли. Проработав года 2 на заводе “Кондиционер”, он, по совету знакомых, пошел в Управление Учебных заведений МГА к А. И. Самойлову и попросил разрешения отлетать школьную программу. А. И. написал записку Начальнику Кировоградской школы, т. к. они были лично знакомы, и Ромуальд отлетал эти 18 часов. Затем устроился штурманом на с-т АН-24 в Оренбург. Через 2 года перешел в Домодедовский ло Министерства авиационной промышленности (МАП) на с-т АН-8, где, немного полетав, подрался у кассы. Больше Ромуальду летать не пришлось. При оформлении развода обозвал судью дураком и из зала суда отправился в ИВС (изолятор временного содержания) на 15 суток.

Шаболда летал в Волгоградской обл. к – ром на АН – 2 на химии. И бомбардировал свое Северо – Кавказское Управление ГА жалобами. По каждой жалобе надо было назначать комиссию, выезжать на место, разбираться, давать ответ, а парторганам – Политуправлению УГА – очень не хотелось этого делать – сидеть в кабинетах рядом с секретаршами спокойнее. И тогда Шаболду перевели в Луганск, рядом со столицей УГА, Ростовом. Жалобы прекратились. В Луганске он организовал курсы английского языка, переменял фамилию на Петров.

Накануне знаменательного перелета велел заправить полные баки. Рано утром с 2м пилотом взлетели с точки и сели на поле, выбранное Петровым – Шаболдой с воздуха. “ Ну, вот что, хлопец, летим в Турцию! Если хочешь со мной, иди садись в кабину!”. “ А.....? Что?”. Пока 2п

разевал рот, командир уже взлетел и взял курс на Джубгу, что на берегу Черного моря. Пока 2п бежал в близлежащую станицу и искал телефон, пока инстанции врубились, с – т уже проходил траверз Сочи, и Сочинский диспетчер докладывал в ПВО, что обнаружил неопознанный самолет. Когда Петров – Шаболда проходил траверз Гудауты, оттуда были подняты пара истребителей, но они на большой скорости проскочили мимо малоскоростной цели и после разворота не смогли его обнаружить. На траверзе Сухуми с – т был обстрелян с пограничного корабля, но Петров – Шаболда вошел в облака, и моряки больше его не видели. Так и улетел в Турецкий Тробрзон! Тогда у многих в ПВО полетели высокие папахи!

С – т потом турецкие власти вернули, а отчаянный пилот рванул в Штаты, откуда, говорят, оплатил бензин за перелет Краснодар – Тробрзон.

Были в Аэрофлоте и более криминальные ситуации. Например. Аэропорт Новосибирск-Толмачево Западно-Сибирского УГА. Утро. Экипаж с-та Ил-14 пришел на вылет, доложил в АДП и приступил к предполетной подготовке, а б/м пошел готовить самолет. Вдруг по громкоговорящей связи прозвучало объявление, что взлетел рейс такой-то. Как? Мы готовимся лететь этим рейсом, а кто-то вместо нас уже взлетел? Командир побежал в АДП. Диспетчер сказал, что он задание на вылет никому не подписывал. Стали выяснять. Оказалось, кто-то запустил двигатели, включил радиостанцию и запросил разрешение вырुлить рейсом таким-то. Разрешили. Предварительный старт, исполнительный, взлет разрешили, и с-т в воздухе! Оказалось, этим “кто-то” был б/м самолета. Экипажу встретился прилетевший с ночного рейса командир холостяк Микеладзе, с которым женатый б/м жил в одной квартире подселенцем. И, конечно, у б/м разыграло ретивое: я улетаю, он прилетел – сейчас там начнется.....С-т тем временем начал пикировать на дом, в котором осталась жена и гирузын-подселенец, причем пролетая между торцами домов, б/м создавал крен, чтобы консолями крыльев не зацепить за углы, и менял шаг винтов, чтобы двигатели подвывали. “Я вам, б....., сейчас покажу!”,- передавал он в эфир. Сначала местное начальство начало его уговаривать, затем прискакали Начальник Управления с Начальником Политуправления с Красного Проспекта и тоже по радио обещали решить все его вопросы, но он, конечно, знал, чем все это кончится и продолжал выполнять

развороты и пикировать на дом. Толмачево-аэродром совместного базирования: там стоял полк истребителей МиГ-17. Взлетела пара и сделала несколько заходов, но так как скорость у истребителей и соответственно радиусы разворотов больше, чем у Ил-14, зайти ему в хвост не удавалось. Он видел эту пару и старался ей не подставиться. Да и сбивать с-т в черте города рискованно: куда он упадет? В итоге он все-таки произвел посадку. И был посажен в дурдом на год, оттуда выпущен, а затем осужден на большой срок. О дальнейшей его судьбе не трудно догадаться. Кстати, в том же Управлении с-т Ан-2 (Гвзл 7,5т) с теми же мотивами влетел в окно дома на Красном Проспекте (главная улица города) Новосибирска. Аналогично с-т Ил-14 в Ташкенте пикировал на аэровокзал. Вопрос: почему были возможны такие рецидивы, ведь ЛПС не простые работяги? Потому что социальные вопросы начальством полностью игнорировались, и квартирный вопрос стоял очень остро. Например: в Ташкенте ведомство Аэрофлот в год строило один дом, и на два летных отряда выделялось по одной квартире. Если Ваша очередь 216я, то Вы получите квартиру через! Остальные квартиры расходились за взятки и по блату!

Частично уже сказано, как работали наземные службы аэропортов: служба движения – диспетчеры, техническая – радио-, светооборудование, аэродромная – очистка ВПП, рулежных дорожек, перрона. Нельзя не рассказать о работе Отдела перевозок: касс транзита, касс по продаже авиабилетов. Пассажиру, прилетевшему из Магадана в Домодедово, надо улететь в Сочи – он 5 лет работал без отпуска на этот отдых. Билет до Сочи у него есть – он его купил в Магадане, но в нем не стоит дата и номер рейса до Адлера. Это должны ему поставить в кассе Домодедовского транзита. Касс двенадцать, но работает днем четыре – пять, ночью две, Создается очередь. Отстояв ее, пассажир узнает, что мест нет (на самом деле самолет пустой – проверить-то пассажир не может!). Погуляв по вокзалу, пассажир вновь занимает очередь, но результат тот же. И так до тех пор, пока он не догадается вложить в паспорт 15 – 25руб. Кассиры Домодедовского транзита обедали в ресторане аэровокзала, обед длился 2.5 – 3 часа, обслуживали их “свои” официантки на “своих” столах, одни предпочитали обед под водочку, другие под шампанское. Это было очень доходное место: там работали жены больших начальников, в т. ч и из Министерства. А как, например,

было в Ташкенте? Так же, только еще отвратительнее: жара, страшная духота, кондиционеры не работают (да и есть ли они), в кассы транзита (и в билетные тоже) очередь – и что делать бедному пассажиру?

Однажды мы вылетали рейсом Ташкент – Новосибирск – Ташкент. Придя на с-т, обратил внимание, что в 3м салоне сидит человек 10 (кресел в 3х салонах 100). Набрали эшелон, пришла б/пр и сказала, что пассажиры просят кк подойти к ним. Тимур, вернувшись от них, сказал, что везем 11 человек, а билетов в кассах нет, что они написали жалобу, показал бумагу, но это, мол, бесполезно! Бывший б/р, списанный с летной работы по здоровью и устроившийся начальником ташкентского транзита, рассказывал, что приходя на работу каждый день, он принимал носильщиков у себя в кабинете или сам обходил их, и в результате 300руб. (при зарплате рабочего 120руб. в месяц!) в кармане и больше ему (так он говорил) делать там было нечего! И так было во всем Союзе! Газеты писали об этом бардаке, но победить его не было возможности: это была система – система всесоюзного воровства.

Отдельно хочется сказать несколько положительных слов о аэродромной службе а/п Домодедово. При всех недостатках Системы, а/п закрывался по состоянию ВПП позже других а/портов аэроузла (Шереметьево, Внуково, Быково), и с-ты начинали “падать” на запасной в Домодедово. И их столько прилетало, что яблоку негде было упасть! Начиналась работа в т. н. “сбойной ситуации.” Словами это описать нельзя – была полнейшая стихия, продолжавшаяся несколько дней! Самое главное, что это была мука для пассажира: когда вылет – неизвестно, даже если он пробился к “справочной”, то она и сама ничего не знала, мест в гостинице не было, в результате несколько мученических дней и ночей на лавке в зале ожидания! Теперь этого, конечно, нет: работники авиакомпаний заинтересованы, чтобы с-ты не летали пустыми, чтобы пассажиры не давили друг друга (в буквальном смысле) в аэровокзале, как это было ежегодно в Домодедово со середины августа до середины сентября даже при нормальных метеоусловиях. Кстати, в те времена а/п (самый большой в СССР) отправлял в год 4млн. (достиг предела) человек, а за 2011 год отправил 26млн! Для этого аэровокзал постоянно расширялся и расширяется, работают обе ВПП (одновременно обе на взлет или на посадку, или одна на взлет, другая в то же время на посадку), а тогда работала только одна: с двух нельзя – а вдруг что-то случится! Т. е. начальство ставило, выражаясь авиационным языком,

себе “обтекатель на заднее место”. Намечено строительство 3й ВПП, а в перспективе их будет 10! Способствуют регулярности полетов и метеоминимумы командиров воздушных судов (КВС), принятых в ИКАО – международной организации Гражданской Авиации. Хотя СССР уже давно был ее членом, 1й минимум 60 на 800 (60м – нижний край облачности, 800м – горизонтальная видимость) был введен только в конце 70х годов, а по второй категории ИКАО (30 на 400) и тем более по 1й (менее 30ти и менее 400) никто не летал. Теперь КВС предоставлено право садиться по своему усмотрению!

Почему упал с эшелона под Тамды-Булаком узбекский ТУ-154 с пассажирами на борту? Рейс Ташкент – Самарканд – Москва. После взлета из Самарканда экипаж занял эшелон 11600м, включил автопилот и заметил, что с-т несколько “задирает” нос (кабрирует). Они убрали газы, и с-т, задрал нос и опустив хвост, перешел в плоский штопор и в таком положении, вращаясь вокруг вертикальной оси за 21сек, падал до самой земли. Попытки экипажа вывести с-т из этого положения не имели успеха: хвост был в турбулентном потоке, и рули были не эффективны. В формуле скоростного напора $\rho v^2 / 2$, ρ – это плотность воздуха, а она зависит от температуры на данной высоте, и, в данном случае, температура была выше необходимой, а экипаж не должен был занимать этот эшелон. Автопилот задирает нос, чтобы увеличить угол атаки крыла и тем самым подъемную силу крыла, чтобы сохранять заданную высоту, но экипаж вообще убрал газы и тем самым усугубил ситуацию. За эту катастрофу командир Ташкентского объединенного отряда Наби Вахабов – национальный кадр (по специальности не пилот и вообще не летал) был снят, что Министр ГА пытался сделать и до этого происшествия, но ЦК Узбекистана препятствовал, хотя дикие катастрофы были и до того. Например, такая.

Рейс Ташкент – Самарканд – Москва. Перелетев гору (высота 800м), экипаж начал снижение на Самарканд, но его траектория снижения была круче, чем отроги данной горы, и с-т “сел” в облаках на камни, разбросав тела погибших на большой площади. Расчет, на каком удалении от а/порта должна заниматься безопасная высота и вертикальная скорость снижения Летно – Штурманским отделом (ЛШО), не был сделан, что и привело к катастрофе.

Такой же ИЛ-18 Армянского Управления заходил на посадку в тумане в а/порту Минеральные Воды. Отсутствие билетов в кассе экипаж компенсировал своей предприимчивостью – пассажиры сидели даже на полу в проходах. (возможно, была перегрузка, и это усугубило ситуацию). На глиссаде снижения с-т стал уклоняться вправо, экипаж принял решение уходить на 2й круг, перевел с – т в набор высоты, потерял скорость, перешел в т. н. 2й режим (закритические углы атаки крыла, мощности двигателей не хватает, хотя они и работают на взлетном режиме, срыв потока на крыле, самолет становится неуправляемым), уклонился вправо и упал на отроги горы Змейка (высота 990м над уровнем моря), все погибли!

Дикий случай произошел в Адлере (Сочи) с с-том АН-10 рейсом из Львова. Заход (основная схема) на полосу 60* со стороны моря перпендикулярно береговой черте. Но при ясной погоде разрешался заход по правилам визуального полета (ПВП – построение маневра, безопасные интервалы между с-тами по расчетам экипажа) с курсом 240* со стороны гор. Между 3м и 4м разворотами этого с-та оказалась горюшка, прикрытая облачком, в которую он и умудрился врезаться на скорости 350к/ч, развесив трупы пассажиров по деревьям!

А вот заход грузового с-та АН-12 в Магадане. Целый день экипаж проканителлся (погрузка, заправка, согласование, принятие решения на вылет) в Якутске и ночью взлетел. Заход на посадку в Магадане с основным курсом 105* (с курсом 285* разрешалось только взлетать – горы!) Высота круга – 1200м, справа вдоль побережья Охотского моря тянется горная гряда, слева тоже вершины до 1200м высотой, вход в глиссаду на высоте 1000м на удалении от ВПП 20км. Светосигнальная система светилась слабо, а вот на берегу за горами птицеферма светилась ярко. КК с возгласом экипажу “куда Вы меня заводите”, не обращая внимания на показания стрелок курсо-глиссадной системы и р/компасов, отворачивает вправо и “садится” на гору высотой 800м, а обломки с-та полетели в пропасть.

ИЛ-18 заходил на посадку в Ама-Ате в тумане. РП, диспетчеры попытались угнать с-т на запасной аэродром, но с борта передали, что в кабине “сам” и будет заходить на посадку. “Сам” – это Начальник Главной инспекции Казахского Управления ГА. Он зашел, конечно, но

приземлился правее ВПП, на камнях и колдобинах на скорости 250к/ч самолет развалился и сгорел и все погибли. Объективно было отмечено, что чрезвычайные происшествия случались чаще с большими начальниками за штурвалом, ведь они стали таковыми в основной массе не за таланты, а за принадлежность к партмафии (КПСС). Как говорил уже упоминавшийся Вася: “Командир не обязан хорошо летать, но он должен уметь хорошо воспитывать”. Там же, в Алма-Ате, хотя это было гораздо позже, диспетчер контролировал заход на посадку с-та ТУ-134. Т. к. воздушная обстановка не позволяла по удалению от впереди летящего с-та выполнить очередной разворот, диспетчер дал экипажу “Зй разворот по команде.” И забыл про него. С-т стал удаляться в горы, сработала сигнализация “опасное сближение с землей”, когда склон горы стал резко сближаться с с-том, но экипаж проигнорировал загорание табло и звук сирены и врезался в гору. На светоплане локатора в те советские времена отображалась воздушная обстановка в виде светящихся точек. Такие же засветки давали местники – горы, искусственные сооружения, метеоявления: снежные заряды зимой, грозовые, ливневые осадки летом. Диспетчер должен был иметь талант и опыт, чтобы разбираться в конкретной ситуации, и память, чтобы не забыть какой –то с-т. Когда у него на управлении находилось 10 с-тов, он не допускал ошибок, когда 20 с-тов – он мог допустить ошибки, но вовремя их заметить и исправить, а кога 30, то мог допустить просчет и не заметить его, а это опасно сближением с-тов и столкновением! В развитых странах управление воздушным движением было компьютеризировано: метка на светоплане сопровождалась формуляром: номер борта, его высота, тенденция высоты (набор или снижение), остаток топлива и др. Если с-ты сближались на расстояние меньше принятого правилами полетов, формуляры начинали мигать; если диспетчер дал команду набор высоты или снижение, а экипаж по той или иной причине не начал выполнять, диспетчер немедленно реагировал на ситуацию. Но в СССР не стремились внедрять новое, т. к. когда летел Генсек или член Политбюро или даже, например, жена Председателя КГБ (Семичасного), рейс объявлялся литерным и закрывалось воздушное пространство для других с-тов (для простых смертных это задержки с вылетом по неизвестной причине). Когда во Внуково установили шведскую автоматизированную систему управления “Теркас” с американской ЭВМ, страны загнивающего капитализма

Европы, а тем более Америка (Канада, США и др.) уже давно управляли воздушным движением с помощью компьютеров. Эта система (в нее входил мощный советский р/локатор "Скала," установленный в Домодедовском р-не и диспетчерские локаторы итальянского производства), просматривала пространство радиусом 450км, что существенно облегчило работу авиадиспетчеров в Московском аэроузле и способствовало безопасности полетов. Кстати, когда ЭВМ выработала ресурс и надо было ее заменить, наши враги зная, что передадут ее СССР, отказали шведам, и пришлось закупать ее тайно, через третьи страны.

Самолет ТУ-154 взлетел из Внуково и шел в наборе высоты, когда одна из стюардесс заметила, что входная дверь закрыта не плотно, и позвала подругу. Вдвоем они стали пытаться закрыть ее, но т. к. на этом типе дверь открывалась наружу и на с-те был включен наддув салонов и избыток воздуха вырывался за борт, ее вырвало, и обе девчонки оказались в воздухе на высоте 3500м. Без парашютов. Что они чувствовали, бедняжки, в этот момент? И упали на землю раздетыми, т. к. как бы не завязана была одежда на человеке, в потоке ее все равно сдирало. Так было, когда столкнулись на высоте 10000м два ТУ-134 (погибла команда Пахтакор) и один с-т хвостовым опереньем пропорол другому фюзеляж и у последнего произошла взрывная декомпрессия (с-т надувается, чтобы на высоте пассажиры и экипаж могли дышать), фюзеляж разорвало на куски, и пассажиры оказались в открытом воздухе и голыми падали на землю.

ИЛ-18 с пассажирами летел на эшелоне в районе Семипалатинска, а б/м проснувшись, сказал, что это мы рулим на 4х двигателях (ему приснилось, что они уже сели) и выключил два двигателя. Пришлось запрашивать у ЦДС разрешение на запуск дв-лей в воздухе, т. к. это можно было делать только без пассажиров на тренировке. Или АН-24 еще не набрал скорость и не оторвался от земли, а б/м нажал рычаг уборки шасси, и с-т сел на фюзеляж. Или.....Т. к. на эшелоне с-т шел под автопилотом, командиру, 2му пилоту, б/механику кроме как контролировать работу систем, делать было нечего, и они спали по очереди, а иногда и все вместе или к ним примыкал и штурман. И оставался один радист: температура выходящих газов турбин, давление топлива, масла в норме, перепад давления в салонах и температура

нормальные, р/компаса настроены, наземный диспетчер не говорит, что с-т уклонился от трассы, значит полет проходит нормально и можно никого не будить. Или кто-то из указанных членов затевал разговор о начальстве и начиналось перемывание его костей, или разговор на бытовые, половые темы, или на политические, но в экипаже обязательно находился сексот, и замполит, начальство и КГБ знали о темах разговоров. Вот так мы летали в советские времена.

А как летают сейчас? Летают – то вдвоем, в крайнем случае, троим! Посторонние разговоры вести некогда! Но все равно, наверное, скучно? Да и кто “заложил”, сразу ясно!

За недолгую жизнь Аэрофлота (с 1923г.) форма одежды летного состава менялась много раз: погоны, шевроны, опять погоны. На вылет член экипажа должен был являться одетым по форме: белая рубашка, черный одноцветный галстук, синие или черные носки, китель со знаками различия соответственно специальности, фуражка или шапка зимой и т. д. Но, например, в Ташкенте летом ежедневно жара + 37*С, а в Якутске зимой -57*С, что затрудняло соблюдение формы одежды, но замполиты наставляли командиров кораблей, чтобы они контролировали, делали внушения сами или докладывали начальству о нарушителях. Но в стране всеобщего дефицита, когда в магазинах пропадали то носки, то утюги, купить те же носки, галстук, белую рубашку превращались в неразрешимую проблему. Однако некоторые крьяно выполняли наказ замполитов, проверяя цвет носков у членов. И еще: летая в одних и тех же кабинах с-тов на одно и то же расстояние, все члены получали разные километровки, что не способствовало сплочению экипажа а, наоборот, разъединяло его. Экипажи пытались “равнять” эти километровки с помощью преферанса, сидя в резерве или по задержкам с вылетом по погоде или отсутствием с-та, но кк, выполняя строгий приказ замполитов “ не играть в карты”, сами не играли (боясь к тому же, что их заложат) и другим членам запрещали. Ожидание вылета превращалось в удручающую скуку! В Аэрофлоте – полувоенной организации – был свой Устав, поэтому суды не принимали к рассмотрению заявления работников на произвол начальства, ну и начальство стремилось “отмотать” работнику на полную катушку по административной, профсоюзной (профсоюз – верный помощник партии и администрации) и партийной (даже не члену) линиям.

Я подошел к книжному развалу на привокзальной площади в Домодедово. Туда же подошла молодая, симпатичная женщина, с которой Виктор Филлипович, распродававший свою библиотеку, меня познакомил. Разговорились. Оказалось, она родом из Ульяновска и окончила знаменитый пединститут, что рядом с Ленинским Мемориалом, и работала в нашем аэропорту. Дело в том, что в Ульяновске была Школа высшей летной подготовки, переучивавшая ЛПС на новую технику (с ИЛ-14 на ИЛ-18, с ИЛ-18 на ИЛ-62) и через нее прошла, как минимум, половина летного состава Аэрофлота, еще Училище авиадиспетчеров и Летное училище (ныне высшее). Ульяновск, родина Ленина, был (я переучивался три раза) городом, в котором не было мяса, колбасы – на семью в месяц по талонам давали 800г мяса с костями (это оговаривалось) или 500г вареной колбасы! Или – или. В школьной столовой мясо было, а вот в общественных – только рыба, причем в местной прессе печатались статьи о пользе рыбы и вреде мяса. Ну, естественно, я спросил молодую особу, как сейчас в легендарном городе со снабжением? Все так же, как и в Домодедово и в Москве. Удивительно! Командир корабля шел на вылет по домодедовскому перрону на 13ю стоянку, что на торце 1й галереи около Депутатской комнаты (по нынешнему – для VIP персон). В руке у него болталась авоська с завернутым в бумагу куском мяса (целлофановых пакетов тогда и в помине не было – отсутствовала пленка для их изготовления, а Пленум ЦК поэтому вопросу еще не собирался). Очевидно, снабжение в Восточной Сибири мало отличалось от снабжения Симбирска. При подходе к с-ту, а это был ТУ-104 Иркутского Управления ГА, командира окликнули и попросили подойти и назвать фамилию и предъявить пилотское свидетельство. “Вы не достойны быть командиром корабля! Доложите об этом по прилету своему командованию”, - сказал Начальник Главной Инспекции МГА, а это был он, и вырезал оба талона нарушения из пилотского свидетельства кк. “Все, отлетался”, - доложил в пилотской кабине КВС, - “Дай Бог, если оставят 2м пилотом.” С первого ряда первого салона поднялся пассажир, слышавший эти слова, заглянул в кабину пилотов и попросил кк подойти и объяснить в чем дело. Это был Министр путей сообщения Бещев, летевший этим рейсом. Кк объяснил. Бещев спустился по трапу, зашел в Депутатскую и позвонил Министру ГА Бугаеву: “Что это у тебя за порядки? Перед непосредственно взлетом командира

лишают права лететь!” В Министерстве срочно выписали командиру новое пилотское, на черной “Волге” привезли в Домодедово, и он улетел.

И последнее. Когда совершил последний рейс с-т ТУ-104, стоящий на пьедестале во Внуково, можно узнать из архива. Но это не важно. А вот как совершил последний полет с-т этого типа, после чего полеты ТУ-104 были прекращены, известно. Лайнер принадлежал Одесскому ОАО и вылетать он должен был из Внуково домой. Целый день инженерно-технический состав искал дефект по противопожарной системе одного из двигателей. Дефект был устранен. Глубокая осень, ночь, низкая облачность, морось. Погода не ахти, но самолеты у нас всепогодные! Принято решение на вылет. После взлета загорелось табло “пожар двигателя” (того самого, на котором устранялся дефект). Согласно Руководства по летной эксплуатации экипаж выключил двигатель, на одном работающем набрал высоту круга 600м и стал выполнять “коробочку” для захода на посадку. После входа в глиссаду получил от диспетчера команду: “Идете выше глиссады!”. С-т резко потерял высоту, зацепил за мачту ЛЭП 110кв, так что от короткого замыкания осветились все окрестности, упал на землю, головная часть по центроплан оторвалась и, ломая деревья (получилась целая просека), пересекла дорогу, сворачивающую с Киевского шоссе на аэропорт, и остановилась, а остальная часть сгорела. Комиссия по расследованию причины авиакатастрофы установила, что пожара двигателя не было, было ложное срабатывание. По количеству убиенных пассажиров этот с-т заслужил, конечно, пьедестала. К тому же, как говорилось выше, не хватало рулей для вывода из пике, он был перетяжелен в 2 – 3 раза (большой запас прочности), большой удельный расход авиакеросина (на трассе Москва – Омск – на расстояние 2500км сжигал 40т), из-за чего не единожды экипажам приходилось садиться аварийно: баки были пусты! (Тот же Кокота из-за этого садился в Хабаровске в тумане со встречного курса, когда диспетчер заводил с основного курса с-т и запрещал Кокоте садиться, но он все-таки сел, боясь, что двигатели выключатся в воздухе, и с-т рухнет на город. Но севший с основного курса с-т успел срулить с ВПП, и столкновения не произошло). Были случаи, что после посадки с-т не успевал срулить с полосы – двигатели замолкали. В Домодедово с пьедестала убрали и распилили с-т ТУ-114, который тоже

едва ли заслужил этой чести: малый налет на списочный с-т, трещины на крыльях, катастрофы и аварии. А АН-10, у которого после налета на списочный с-т 11000 тыс. часов стали в полете отваливаться крылья (рейс Ленинград – Харьков при снижении с эшелона отлетело крыло, погиб первый пародист Чистяков). А легендарный ТУ-144, соперник Конкорда, который поднялся в воздух 31го декабря 1968г, который сделал всего несколько рейсов Домодедово – Алма-Ата со 120ю пассажирами и сжигая при это 100!т керосина, который упал во французском Ле Бурже, спалив 40 дач и погубив экипаж летчика-испытателя Петрова, и в конце концов в испытательном полете рухнув на поляну под Егорьевском, сделав калекой Еяна, впервые поднявшего этот тип в воздух, и убив ведущего б/инженера Бендерова. С ТУ-144 канителились до 1982г, англо-французский же Конкорд в это время успешно летал через Атлантику.

Когда маршал авиации т. Шапошников (до этого Командующий ВВС, потом Министр Обороны) стал командовать шереметьевским Аэрофлотом, то усиленно закупал подержанные Боинги и Аэрбасы в Америке и Европе, говоря, что возить пассажиров на международных авиалиниях на советской технике небезопасно, а безопасность полетов еще с советских времен была основным критерием Аэрофлота. В патриотизме маршала трудно упрекнуть, а он качество, надежность, тактико-технические данные этих ТУ и АНов знал не понаслышке! И какова реальная безопасность тоже знал! Поэтому в настоящее время Домодедовские авиакомпании постарались поскорее избавиться от ТУ-154 и ИЛ-62 и летают на Боинг-747 и А320 (319). Конечно, российский гражданский авиапром надо развивать, но, во-первых, нет проектов новых перспективных (способных конкурировать с подержанными иностранцами – среднемагистральный Суперджет- 100 не в счет) с-тов, во-вторых, космополиты постарались наши авиазаводы “положить на бок” и, в-третьих, за покупку отработавших ресурс лайнеров определенные лица получают хорошие откаты. Мы в затянувшемся переходном периоде от “зрелого” социализма (когда авиаконструкторы просиживали штаны на партсобраниях, бюро райкомов с дилетантами в авиационных вопросах) к “загнивающему” капитализму (когда можно не отвлекаться, не терять время, творчески работать), однако (как сказал бы чукча) это пройдет, и наша гражданская авиация на наших с-тах

начнет бороздить просторы (не Большого театра, конечно) Воздушного
Океана!

А. Данилочкин.

P.s. Все фамилии изменены, а совпадения случайны.