

БЫЛО

И на небе

остаются

следы

К ЮБИЛЕЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



9 февраля исполнилось 95 лет отечественной гражданской авиации - крупнейшей и важнейшей транспортной отрасли страны. Авиаторы выполняли самые разные задачи - развозили пассажиров, помогали аграриям бороться с вредителями, доставляли почту, тушили пожары, помогали медикам, геологам и нефтяникам, патрулировали вместе с полицией транспортные магистрали. О работе авиаторов Башкортостана рассказывает ветеран гражданской авиации, заслуженный работник транспорта РБ Вячеслав Григорьевич Тарануха (на снимке).



На днях в редакцию позвонил мужчина, представился: - Вячеслав Григорьевич Тарануха беспокоит. Я много лет проработал летчиком в небе республики, да и по стране пришлось полетать. Хотел бы рассказать о замечательных своих коллегах и том, что им приходилось делать. Я откликнулся с готовностью, потому что с некоторыми "воздушными извозчиками" знаком. Мы договорились встретиться.

...Подтянутый, невысокого роста пожилой мужчина. Выглядит лет на шестьдесят пять. Но я, оказывается, промахнулся сильно. Вячеславу Григорьевичу на тринадцать лет больше.

Он начал рассказ об авиации со своих товарищей, но я по законам жанра сначала познакомлю вас с моим собеседником.

Шаги в авиацию

Родился он в 1939 году в небольшом поселке Уральской области Казахской ССР. Отец рано умер. Мать переехала с ним сначала в Павлодар, а затем в Оренбургскую область. После окончания школы Слава приехал к двоюродному брату в Куйбышев, где тот работал в так называемом почтовом ящике, то есть на оборонном заводе. Вопреки инструкции юношу взяли, хотя Вячеславу еще не было восемнадцати (слово "инструкция" будет в этом материале звучать не раз). По тогдашним установкам двухлетний рабочий стаж по профильной специальности давал право на льготных условиях поступить в авиационный институт, что Тарануха и сделал. А когда пришла пора идти в армию, и его уже даже постригли, парню все же дали возможность поступить на очное отделение в ныне Самарский авиационно-космический институт имени Сергея Павловича Королева.

Вячеслав Григорьевич помнит, как весной 1957 года преподаватель показал ему и другим студентам мигающую в небе точку - первый искусственный спутник Земли - и сказал, что в этом мирового масштаба событие есть и их заслуга, потому что не все курсовые и дипломные работы лежали мертвым грузом в институтском архиве.

В 1964 году Вячеслав окончил вуз и был направлен в Уфу, в объединенный авиаотряд, где стал работать инженером по эксплуатации вертолетных двигателей. Вот тут мы и перейдем к его коллегам.

Под руководством Утяшева

В это же время командиром Уфимского объединенного авиаотряда был назначен опытный пилот, наставник и руководитель Фуат Шарипович Утяшев. С 1943 года и до конца войны он в составе первой авиаперегоночной дивизии участвовал в доставке в СССР американских самолетов. По лендлизу их с Аляски переняли на Чукотку до Анадыря, а уже потом распределяли по аэродромам Союза ближе к фронтам.

Это была смертельно опасная работа: преодолевать тысячи ки-

лометров по Транссибирской трассе - безлюдной якутской тайге, по почти таким же суровым уральским просторам. Случись непогода, поломка, отказ двигателя - и все, только медведи найдут летчика да волки.

В Уфу Фуат Шарипович прибыл из Куйбышевско-Приволжского управления гражданской авиации, где осваивал новые самолеты. В Уфе энергичный командир руководил переносом за городскую черту и модернизацией Уфимского аэропорта. При нем же появились аэропорты в крупнейших городах республики.

Кстати, говоря об авиации, нельзя не упомянуть о том, что в нынешнем году исполнилось семьдесят лет легендарному плану, "кукурузнику", "Аннушке" - многоцелевому самолету Ан-2, детищу конструктора Олега Константиновича Антонова. Видимо, только гений мог сконструировать машину, которая остается в строю столько лет.

Когда появился в Уфе вертолет Ми-8, летчики не могли нарадоваться. Тепло, ни корпус, ни стекла не обледеневают. Прозвали эту машину даже "Василисой Прекрасной". Но был в связи с данным вертолетом курьезный случай.

В Дюртюлях повредился камовский вертолет, и его надо было доставить в Уфу на ремонт. Уже договорились с нефтяниками о тягачах, как вдруг Радик Шамсунович Галлямов, в те годы назначенный командиром авиаотряда, дал отбой, пожалел вертолет - дорога дальняя и тряская. Предложил перевезти его на внешней подвеске, то есть на тросах под другим вертолетом.

Полетел даже технический директор, чтоб проследить за операцией. Бортмеханик сел рядом с люком, чтоб наблюдать за грузом. За штурвалом был Вячеслав Едренкин. До Демы долетели, а с такой обузой населенный пункт надо обходить. И тут попал вертолет в условия неприятные: инверсионный слой, ничего не видно, по приборам летели. Груз начал раскачиваться вдоль и поперек, вместе с ним и вертолет. Смертельно опасно это. По инструкции груз надо сбросить. "Слава, бросай!" Что он и сделал.

А когда появилась видимость, посмотрели летчики, куда с тросов

скинули несчастный Ка. И онемели: он грохнулся в пятидесяти метрах от остановки "Институт имени Мечникова". Милиция рядом, перелуганный народ. У этого вертолета вытекла красного цвета гидросмесь. От милиции и сообщила, что на вертолете кровь, а летчик куда-то делся.

Приехало на место. Едренкин только и сказал: "Расследуйте, а я все сделал по инструкции".

В "гости" к Камову

Но авиация развивалась, появлялись новые самолеты и вертолеты. В 1969 году Утяшев вызвал Тарануху, техника Абузарова и летчика-испытателя Кумертауского вертолетного завода Зубкова, и передал задание "сверху", от самого Зии Нуриевича Нуриева, первого секретаря Башкирского обкома КПСС. Надо, говорит, нам начать эксплуатацию нового вертолета Ка-26. Съездить в Москву к конструктору Камову и перегнуть его создание в Уфу.

Встретил наших специалистов конструктор Марк Купфер, познакомил с машиной. Она из стеклопластика, даже лопасти. Причем винты - верхние и нижние - вращались уникально: в разные стороны, а хвостовой балки не

Кроме того, в военном варианте лопасти после посадки складывались, и вертолет в таком компактном виде уходил в трюм вертолетоносца "Москва". Словом, гроза подводных лодок вертолетного супостата.

Начальником инженерной службы был Виктор Васильевич Горлов, позже он стал заместителем министра Гражданской авиации по эксплуатации и ремонту воздушных судов СССР. У него их насчитывалось тринадцать тысяч! Он жив до сих пор, и Вячеслав Григорьевич с Виктором Васильевичем связь поддерживает. Они вспоминают, как осваивали двигатели вертолетов Ка-15, Ка-18,

Ми-1. Какие-то из новых моделей поступили еще на старый аэропорт (теперь там Южный автовокзал), какие-то уже на новый.

А два Ка-26, перегнанных из Кумертау, были оборудованы геологической поисковой аппаратурой для обнаружения полезных ископаемых. Дело в том, что корпус "двадцать шестого" не содержал металла, был стеклопластиковый, то есть, проще говоря, состоял из прочной ткани, покрытой эпоксидной смолой, а потому не давал помех на спецоборудование.

Других винтокрылых машин с таким оснащением не было во всем Союзе, так что командировали уфимских вертолётчиков по всей стране - от Карского моря до уральской тайги. Но не только геологоразведчикам помогали, но и виноградарям Молдавии. Дело в том, что благодаря особомуращению винтов Ка-26 воздушный поток от них вместе с опрыскивающим ядом попадал на тыльную сторону виноградного листа и уничтожал вредителей, например тлю, с особой эффективностью.

За время работы в авиации были с нашим героем и его коллегами курьезные ситуации, были и чрезвычайные.

Улу-Телякская трагедия

- В начале июня 1989 года, - вспоминает Тарануха, - мне позвонили и сообщили, что под Уфой, недалеко от станции Улу-Теляк, произошла крупная железнодорожная катастрофа. Сказали, что в двух поездах, пострадавших при взрыве газопровода, было полторы тысячи человек. Что пострадавших и погибших может быть до шестисот. Медикам нужна срочная помощь авиации. И комиссия уже ждет в аэропорту. Я срочно туда. Возле моего Ми-8 уже стоят первый заместитель председателя Совета Министров Харлов, представитель обкома партии, люди из

КГБ. Экипаж мой собрался. Уже начал брезжить рассвет, когда взлетели. Горизонт виден, минут двадцать, и уже внизу огни Улу-Теляка, а вот и место взрыва. Харлов вошел в кабину пилотов, взглянул на место трагедии, и ахнул: "Второй Тунгусский метеорит!"

Сверху было видно, что натворил взрыв. В эпицентре от первого удара взрывной волны лес был повален комьями внутрь, а потом, когда волна вернулась из-за образовавшегося вакуума, она повалила деревья к центру взрыва верхушками.

Когда приземлились, узнали от других, что Горбачев к нам летит. Увидели раскиданные по деревьям одеяла и одежду, посуду, обугленный лес, ставшие коричневыми от огня опрокинутые вагоны. Алюминиевые их детали расплавились и уже остывали, превратившись в сосульки. Днем обгоревших пассажиров, практически полуживых, возили в Уфу. Весь аэропорт был в палатках, всюду врачи. А ночью возникла необходимость доставки пострадавших в ожоговый центр рядом с Госцирком. Надо было сесть как можно ближе к больнице, что очень рискованно. Тарануха ориентировался по огням строящихся высоток, увидел вереницу машин ГАИ. Милиционеры, чтобы помочь летчикам, включили фары, чем оказали медвежью услугу.

- Они меня ослепили, я ничего не видел, - вспоминает Вячеслав Григорьевич. - Что делать? Врубил по ним свои прожектора аварийно-спасательные, очень мощные. Гаишники зажмурились, все поняли, фары выключили. Следом за мной приземлились экипажи Радика Ибрагимовых (у нас двое Ибрагимовых было), Шабанова и Курамшина.

Повторить тот полет в условиях сегодняшнего города уже не получилось бы в связи с застройкой этой площадки. А в 1989-м профессионализм пилотов без преувеличения спас десятки жизней.

Везти на место трагедии надо было Горбачева, Рыжкова, министра МВД Власова, министра здравоохранения Чазова, человек десять президентской охраны. Тарануха летел первым с охраной, за ним - военный вертолет.

- У охранников были чемоданчики типа кейсов с оружием и металлической лентой для защиты президента, - рассказывает Вячеслав Григорьевич. - Они первыми выскочили из вертолета, а потом последними вошли.

Горбачев в завершение решил провести в Уфе совещание. А ближе к мосту через Белую кортеж попал в мощную пробку. Президент возмущился: "Безобразия, почему второго моста нет!"

- Потому что Улан-Удэ все никак конструкции доставить не может, Михаил Сергеевич.

После этого конструкции доставили в Уфу мигом.

Еще раз об инструкциях

В осеннее и весеннее демисезонье летчикам преподносил проблемы вертолет Ми-4, с которого наши гражданские авиаторы пересели на Ми-8. У "четверки" обледеневали лопасти и стекла. В результате машина теряла аэродинамические характеристики, могла просто рухнуть. В армии этих проблем не было, потому что там выдавали для обработки поверхностей спирт (лучше любой "незамерзайки"). А гражданским летчикам эту жидкость не давали, чтоб не соблазнять экипаж. Говорили: "Вы в зону, где можно обледенеть, не залетайте, и все". А попробуй не залети, если по оперативным точкам, например, в Кандры, Исянгулово, Белебей, Ишимбай, Белокайтский район, Бирский, надо было регулярно, в любую погоду, развозить нефтяников и газовиков. У нас ведь не Саудовская Аравия. А вахтовый метод тогда еще не внедрили. На Ми-8 летать было милое дело. Тепло, на стеклах - электрообогреватели, льда не бывает. Но аварийно-

В 1984 году председатель Совета Министров РСФСР, член политбюро ЦК КПСС товарищ Виталий Иванович Воротников прибыл в Оренбургскую область оценить урожайность зерновых, а потом по плану была Башкирия. В Оренбург и Уфу он прилетел на самолете, но был закреп-

лен за ним и правительственный вертолет Ми-8 с московским экипажем. Конечно же, сопровождать его обязана была наша партийная элита - первый секретарь Башкирского обкома партии Мидхат Закирович Шакиров, председатель Совета Министров БАССР Зекерия Шарифудинович Акназаров, Талгат Лутфуллович Рахманов, первый секретарь Илишевского райкома партии, Герой Социалистического Труда.

- Меня, как местного, назначили лодманом, - вспоминает Вячеслав Григорьевич. - Для пассажиров литеры "А" эта мера безопасности обязательна. Готовимся полететь сначала на юг республики. Но вот летим. Видим дым из труб Стерлитамака, Салавата, берем курс на Мелеуз: показать башкирских лошадей. Все замечательно. Высокий гость отправился отдыхать под

Булгаково на правительственную дачу.

...На следующий день меня назначили дежурным командиром №1. Сильный туман. Элиту пораз поднимать в воздух, но опасно. А на командира авиаотряда давят со всех сторон, торопят вылететь в Илишевский район. Обращаюсь к командиру авиаотряда Галлямову, говорю, что могу слетать на разведку. Радик Шамсунович возражает: "Никаких! По метеопрогнозу лететь можно, не тяните".

На оперативной точке в Дюртюлях Ка-26 ждал прояснения погоды, чтобы лететь к нефтяникам. Летчики сидят в вагончике, в карты играют. Туман такой, что туалета на улице не видно. Тут они слышат рев мотора, грохот, и все затихло.

Оказывается, московский Ми-8 с особо важными пассажирами на борту "потерял" землю

и коснулся ее хвостовым винтом. Бортмеханик, не дожидаясь команды, отстегнул свои привязные ремни и в нарушение инструкции отключил двигателя. В результате этих действий по законам аэродинамики вертолет прекратил вращение влево. Вероятность пожара была ликвидирована. Если бы он промедлил, случилась бы страшная и очень громкая резонансная катастрофа.

Несколькими годами позже в районе села Приютово был аналогичный случай: касание такого же вертолета о землю при заходе на посадку. В результате Ми-8 сгорел, погиб командир и еще три человека. А случилось это в результате того, что бортмеханик, в соответствии с инструкцией, ждал команды и даже не пытался отключить двигатели. Он и второй пилот успели покинуть машину через аварийный люк, а остальные сгорели дотла.

Нигерийские друзья

В 1992 году на базе авиакомпании "Башкирские авиалинии" создали Учебно-тренировочный центр (УТЦ) для первоначального обучения и переподготовки инженерно-технического и летного составов, бортпроводников, специалистов наземных служб.

Учебный центр "БАЛа" был сертифицирован в Ассоциации учебных центров России для подготовки к работе на шести самолетах и четырех вертолетах различных наименований.

На всех этих судах в свое время летал Юрий Александрович Рахманов - человек-легенда

гражданской авиации СССР и России, талантливый методист и инструктор. Через его школу прошли многие командиры самолетов и вертолетов. Созданный им Учебно-тренировочный центр "БАЛа" стал одним из лучших в России, имел сертификат для подготовки специалистов для работы на международных авиалиниях. Преподаватели нашего УТЦ имели высшую квалификацию. Назову лишь некоторых: В.Д.Шалашов, А.Н.Чутчев, А.И.Кравчук, С.И.Бондарь, С.И.Гараев...

- В апреле 1999 года в наш УТЦ прибыли группы пилотов и авиатехников из Нигерии, - говорит Тарануха. - Я был заместителем начальника центра. Мы должны были обучить их летать на вертолете Ми-34. С этой ответственной задачей успешно справились инструкторы первого класса А.Молчанов, Р.Ягафаров, А.Надежжин, А.Лепав.

Конечно, мешал нам языковой барьер. Преодолеть его помогали преподаватели английского. Нигерийцы были ребята смелые, плюс к тому - военные, а значит, дисциплинированные и исполнительные. Командир одной из их групп, прозван, что у Таранухи юбилей, от лица нигерийских товарищей его поздравил.

- К великому сожалению, - говорит Вячеслав Григорьевич, - вслед за надуманным банкротством "Башкирских авиалиний" в 2007 году был ликвидирован и его учебно-тренировочный центр.

"Ленина в сапоги не обуяте..."

Недавно мы отмечали 100-летие Великой Октябрьской социалистической революции. Часть общечеловечности эту дату приняло с воодушевлением, а часть называет те события октябрьским переворотом.

А Вячеслав Григорьевич вспоминает год 1967-й, когда революции исполнилось 50 лет. Тогда народ и партия были едины. На кухнях, конечно, мнения расходились.

Было мнение отметить дату возведением в Уфе на площади перед Горсоветом монументального памятника вождю мирового пролетариата. Еще загодя заказали проект, утвердили, и в колыбели революции - Ленинграде, на заводе художественного литья "Монументскульптура", изготовили знаменитую у нас теперь фигуру с призывной поднятой рукой. Эта скульптура была дипломной работой студента Всероссийской академии художеств, в будущем народного художника СССР Михаила Федоровича Бабурина, получившего за нее звание художника-скульптора. Кстати, скульптуры русской и башкирской женщин на монументе Дружбы - тоже его работа, выполненная в соавторстве. Изваяние Ленина надо было доставить на самолете по частям и установить в Уфе к 7 ноября.

Тарануху отправили в Ленинград, дабы он на месте посмотрел, как загрузить части скульптуры вождя в Ан-12 и расположить так, чтобы не нарушить центровку самолета. Мы слышаны: немало морских судов потонуло из-за того, что груз на палубе и в

трюмах был расположен неверно или ненадежно закреплен. И в самолете может произойти такая же беда.

Вячеслав Григорьевич приехал на завод и прошелся по цехам, чтобы осмотреть скульптуру.

- На каких только великих головах не насмотрелся, пока шел и беседовал с главным инженером, - удивляется он и сегодня. - И Куйбышева, и Дзержинского, и Свердлова, не говоря уже об артистах, писателях, художниках. Сталин даже был, но в скромном количестве. Наверное, для Грузии.

Тарануха сделал замеры. В самолете Ленин вмещался. Инженер предупредил: "Не перепутайте там у себя ничего, в сапогах чтобы ваш Ильич не был".

- А что, были прецеденты?

Инженер ответил коротко: "Был в одном городке такой случай..."

Погрузка прошла успешно, ничего не откололо, не помяли. И в воздухе "пассажир" проблем, в общем-то, не доставил. Приземлились, выгрузили, установили по частям на фундамент. Это работа не афишировалась, мастера трудились за загородкой. И вот белое полотно сдернули, и зрители, собравшиеся в немалом количестве, зааплодировали. Среди них был и очень юный тогда автор этих строк. Наш класс из школы привели. Может, для массовости, но этот эпизод я запомнил на всю жизнь.

В том же 1967 году в Уфе установили памятник, ставший символом города и республики - конную статую Салавата Юлаева. Гипсовый макет был изготовлен осетинским скульптором Сосланбеком Тавасиевым еще в 1963 году, несколько лет согласовывался, полтора месяца его отливали на том же заводе "Монументскульптура", а открыт был через десять дней после установки памятника Ленину. Не мог памятник батыру и национальному герою быть установленным прежде, чем памятник вождю. Работа Тавасиева включена в число семи чудес Башкортостана, автор же получил за нее Государственную премию СССР.

Вместо эпилога

Теперь Вячеслав Григорьевич давно на пенсии, часто вспоминает друзей и рискованную работу. Он - глава целой авиационной династии. Сын Владимир летал командиром на Ан-2, сейчас на пенсии. Дочь Любовь работает в аэропорту "Уфа". Традиции бороздить небо есть куда развиваться: у Григорьевича внук Иван и правнук Тимофей.

Фларит ШАКИРОВ.



НА СНИМКАХ: летчик первого класса Вячеслав Тарануха; с нигерийскими курсантами и преподавателем английского языка Гюльнаррой Хамзиевной Зиганшиной.

Фото автора и из архива героя материала.

вечерняя
УФА

К 20-ЛЕТИЮ УЛУ-ТЕЛЯКСКОЙ ТРАГЕДИИ

ТОГДА О СЕБЕ НЕ ДУМАЛИ

Ничто не предвещало трагедии в ту июньскую ночь. Было еще темно, когда мне домой позвонил сменный начальник аэропорта производственно-диспетчерской службы Геннадий Шаймарданов с информацией о том, что в районе Улу-Теляка якобы столкнулись два поезда, есть жертвы, и мне (на тот период я работал заместителем командира 172-го летного отряда) немедленно надлежит прибыть в аэропорт.

Июнь 1989 года.

Спасение пришло с неба...

В аэропорту меня встретил генеральный директор авиакомпании "Башкирские авиалинии" Валерий Бурнаев, он распорядился срочно организовать вылет к месту происшествия с высокопоставленными должностными лицами Башкирии, которые уже стояли около подготовленного вертолета Ми-8.

После взлета взяли курс к месту катастрофы, по мере приближения увидели огромный столб черного дыма. Перед приземлением выполнили осмотр места посадки. Внизу было видно: в гари и дыме работала пожарная часть.

Глядя на эту трагическую картину с обгоревшими пассажирскими вагонами, лежащими на боку, заместитель Председателя Совета Министров нашей республики А. Харлов сказал: "Как после Тунгусского метеорита".

В памяти остались сгоревшие, темно-коричневого цвета вагоны, сошедшие с рельсов. Рядом с вагонами на насыпи, вперемешку с песком, фрагменты человеческих тел, окровавленные матрасы, одеяла, подушки ...

К 5.00 стали прибывать "восьмерки" ВВС из Уфимского вертолетного училища. Примерно в это время экипаж нашего вертолета увидел бегущего к нам начальника отдела КГБ А. Кацагу. Он сообщил, что мы вместе с ним должны немедленно вылететь в Уфимский аэропорт для встречи Генерального секретаря ЦК КПСС М. Горбачева, Председателя Совета Министров СССР Н. Рыжкова, министров внутренних дел СССР А. Власова, здравоохранения Е. Чазова. Они уже прибыли в Уфимский аэропорт на рейсовом самолете Ту-154 и были размещены в депутатском зале.

Руководители 9-го управления КГБ распорядились доставить вышеперечисленных лиц к месту происшествия на военной вер-

толете Ми-8, который с минуты на минуту должен приземлиться. В связи с тем, что капитан ВВС, он же командир Ми-8, не знаком с районом полетов, мне было дано задание взять на борт охрану Михаила Горбачева и следовать к месту происшествия впереди.

После взлета примерно в 10.00, по маршруту разразилась мощная гроза с ливнем. Для того, чтобы нас было видно в данных условиях следующему за нами военному вертолету, я включил проблесковые маяки. Прибыв на место происшествия, мы по радио объяснили, куда приземляться следующему за нами вертолету.

К счастью, дождь прекратился. Охрана своевременно выполнила свои протокольные обязанности по встрече Президента СССР.

Для контроля за состоянием по оказанию помощи пострадавшим назначили начальни Приволжского УГА Б. Комонова и обязали е присутствовать на борту нашего вертолет Конечно, он не принимал никаких решени в сложившейся ситуации, заявив, что по ностью доверяет нам и что прежде выпо нять полеты на вертолетах ему не приходи лось.

Во второй половине дня, проведя совеща ние в обкоме КПСС Башкирии, комиссия в главе с Президентом СССР Михаилом Го рбачевым отбыла в Москву.

Экипажам вертолетов Ми-8 пришлось днем и ночью работать по оказанию помощ обгоревшим, полуживым людям, среди к торых были дети.

Наступили сумерки, а затем ночь, полети не прекращались. Само собой разумеется что, выполняя работы по спасению жизни людей, невозможно было пунктуально ис полнить все инструкции.

Вот один из примеров работы тех дней. Меня попросили организовать доставку ожоговых больных в Уфу на небольшую площадку около Госцирка с тем, чтобы, "перегрузив их в машины "скорой помощи" сократить до минимума время транспортировки людей.

Представьте: ночь, впереди светится огнями Уфа, необходимо найти площадку, где нас ждут работники ГАИ, вызванные для обеспечения порядка. По строящимся тогда высотным домам на проспекте Октября, на крышах, которых, к счастью, были установлены маяки, наш экипаж определил место. Приступил к снижению, наблюдая массу автомобилей с включенными фарами. Но это было непросто: гаишники, стараясь "помочь" нам, осветили площадь. На самом деле они нас ослепили, пришлось уходить на второй круг, предварительно дав команду следовавшим за нами экипажам не снижаться до тех пор, пока не произведет посадку наш вертолет.

Назову фамилии замечательных мастеров своего дела. Это командир вертолетов Асхат Курамшин, Радик Ибрагимов, Раис Хабиров, Владимир Шабанов, Юрий Мышкевич, Рафаэль Ягафаров, бортмеханики Роберт Давлетшин, Радик Утяшев, Геннадий Слепченко, и многие другие. Да простят меня те, кого не назвал.

О масштабах улу-теляжской катастрофы можно судить по тому, как отозвался весь мир для оказания помощи пострадавшим. Американский миллиардер Хаммер прислал самолетами "Гольфстрим" медицинские аппараты - две искусственные почки.

Помню, на территории аэропорта работали несколько полевых госпиталей со специалистами-медиками башкирских и других соседних городов России.

Да и вообще невозможно сравнить пережитые за 20 лет события с тем, что случилось в ночь с 3 на 4 июня 1989 года, когда из-за взрыва пострадали два поезда: Новосибирск - Адлер и Адлер - Новосибирск. Как потом выяснилось, это произошло из-за аварии на газопроводе.

Взрыв, по мощности равный 300 тоннам тротила, разрушил два электровоза и 37 вагонов, 7 из них выгорели дотла, остальные выгорели изнутри, пламя выжгло территорию около 260 гектаров.

Те июньские дни были очень тяжелыми, честно говоря, не очень хочется их вспоминать и возвращаться к мыслям о жестокой несправедливости, которая лишила жизни ни в чем не повинных людей.

...Цена халатности - 575 погибших, 300 из них умерли в больницах, 623 человека получили травмы и ожоги.

Каждый год к месту мемориала, воздвигнутого в память о погибших в той страшной катастрофе, отправляется специальный поезд. Поезд памяти. Родственники и близкие покойных едут туда, где превратились в пепел надежды, чаяния, будущее людей. И вспоминаем мы о тех жертвах, как бы тяжело ни было, надеясь, что подобные катастрофы не повторяются.

Сегодня наука во всем мире работает над системой обеспечения безопасности деятельности человека. Министерство по чрезвычайным ситуациям ликвидирует последствия техногенных катастроф, занимается их профилактикой.

Но вот что меня тревожит. Наша республика - это огромный промышленный регион. После ликвидации мощной авиакомпании "Башкирские авиалинии" он остался без вертолетов Ми-8. А без этих воздушных судов невозможно оказать оперативную помощь населению республики по спасению их жизни в чрезвычайных ситуациях, если, не дай Бог, они произойдут.

"Гордим Строим"

85 лет а



Так озаглавлена книга - юбилейное издание 500 экземпляров, отпечатанное в типографии "Татмедиа" в Казани.

Ответственный за выпуск - профсоюз "Вертолетостроителей Башкортостана".

Книга знакомит читателей с воспоминаниями специалистов гражданской авиации Уфимского моторостроительного производственного объединения, Кумертауского вертолетного завода, ДОС Башкирии, Башкирского центра ОВД, Училища военного вертолетного училища.

К сожалению, в книге отсутствует информация об истории освоения и эксплуатации вертолетов Уфимским объединенном авиаотряде (УОА) Башкирских авиалиний. А эти организации полвека применяли в народном хозяйстве вертолеты Ка-15, Ка-18, Ка-26, Ми-1, Ми-8. Есть что вспомнить и есть что рассказать.

Вскоре прибыли вертолеты Уфимского военного училища летчиков, которые оказали неоценимую помощь. Пилоты УОА работали круглые сутки. Чтобы быстрее доставить раненых в ожоговый центр, решили работать и ночью.

Это было непросто. На небольшую площадку возле Госцирка, окруженную плохо видимыми проводами, сесть было непросто. Первым туда вылетел мой экипаж Ми-8, в составе второго пилота В.Мышкевича и бортмеханика Р.Давлетшина. Включив поисково-спасательные фары, вертолет

благополучно доставил раненых в больницу. Следом приземлились экипажи Ми-8 под командованием А.Курамшина, Ю.Шабанова, Р.Ибрагимова, Р.Хабирова.

Над зеленым морем тайги и над виноградниками

В 1969 году первый секретарь обкома КПСС З.Нуриев поручил командиру Уфимского объединенного авиаотряда Ф.Утяшеву начать освоение вертолета Ка-26, изготавливаемого в Кумертау.

Первый Ка-26 появился в Уфе в ноябре 1969 года. Его приняли в Москве, в КБ Н.Камова, летчик-испытатель Курмертауского вертолетного завода Н.Зубков, штурман Уфимского ОАО В.Тихановский, техник-бригадир вертолетного цеха Уфимской АТБ И.Абuzаров и я, тогда инженер летного отряда.

Вертолетчики Ка-26 патрулировали газо- и нефтепроводы, вели авиационные работы, помогали госавтоинспекторам, вели геофизические съемки, охраняли леса от пожаров, работали с медиками. Не только в Уфе, но и в Нижнем Новгороде, Оренбурге, Казани.

Усобо отмечу наличие у нас двух Ка-26 геологического варианта. Они были оборудованы специальным кольцом вокруг корпуса и выпускным устройством на внешней подвеске. Это "хозяйство" принимало сигналы из недр земли. В СССР такие вертолеты были только в УАО. Арендовали эти Ка-26 московские геологи. Они настраивали аппаратуру на поставленную задачу по поиску полезных ископаемых.

Трудились вертолетчики и в районах Крайнего Севера. Руководил экипажами Ка-26 М.Габдуллин и его заместитель А.Дульеров. Оба обладали филигранной техникой пилотирования.

Наши асы помогали даже виногодарям Болгарии, опрыскивая химикатами труднодоступные горные участки.

Обеспечили стопроцентную безопасность

Вспоминая историю вертолетчиков Уфимского объединенного авиаотряда и авиа-

компании "Башкирские авиалинии", необходимо отметить работу инженерно-технического состава вертолетного цеха. Особая заслуга в обеспечении качества техобслуживания принадлежит технику-бригадиру И.Абузарову, участнику Великой Отечественной войны. Он уже ушел от нас, но остался в памяти ответственным, грамотным специалистом, научившим работать многих молодых коллег.

История гражданской авиации республики была бы неполной без упоминания о Ю.Рахманове, освоившем многие вертолеты серии Ка, Ми и самолетов Як, Ан и Ту-134.

Завершив летную работу в 1991 году, Юрий Александрович задался целью создать на базе БАЛа учебный центр. Пользуясь авторитетом в бывшем Министерстве гражданской авиации, обладая незаурядными организаторскими

укомплектовал учебный центр преподавателями. в соответствии с программами подготовки, повышения квалификации специалистов летного, инженерно-технического составов, специалистов наземных служб, авиадиспетчеров, преподавания английского языка для международных полетов. В 1999 году учебно-методический центр подготовил к работе на Ми-40 специалистов из Нигерии. УМЦ авиакомпании "БАЛ" вошел в Ассоциацию учебных центров России. Специалисты УОА и БАЛ обеспечили стопроцентную безопасность полетов. За время существования этих предприятий никто из пассажиров не пострадал.

Летный состав не раз подтверждал высокий профессиональный уровень в экстремальных ситуациях. Например, посадив Ту-154 на одну "ногу". За проявленное мужество и мастерство экипаж под командованием А.Ф.Утяшева был представлен к правительственным наградам. А экипаж Ту-154 под руководством Н.Солохина при сильнейшем обледенении стекла кабины посадил самолет "вслепую". Чтобы установить наблюдение за боковыми фонарями посадочной полосы, Н.Солохин открыл форточку. Командира, сохранившего жизни пассажиров, наградили почетной медалью Международной организации гражданской авиации.

Когда летали без "черных ящичков"

Истоки

Известно, что уфимцы впервые увидели самолет в 1911 году, когда летчик Павел Кузнецов совершил над городом показательный полет. В мае 1923 года в Уфе было создано отделение Общества добровольного воздушного флота, а в 1924-м во время комсомольских субботников в районе нынешнего Южного автовокзала молодежь расчистила посадочную площадку. Постановление о создании в республике самостоятельного отряда сельскохозяйственной авиации Совнарком БАССР принял 7 июля 1933 года. Тогда же был организован кольцевой маршрут, связавший Уфу, Магнитогорск, Белорецк, Бурзян, Баймак, Мелеуз... Полеты выполняли небольшие самолеты У-2, вскоре к ним присоединились воздушные суда Р-5, "Сталь-2".

Летчики принялись дружно решать поставленные задачи и возникающие проблемы. И тех и других набиралось немало. Химобработка полей, доставка почты и оказание срочной медицинской помощи выполнялись в любую погоду. А на тех самолетах кабина была открыта всем ветрам и морозам, поэтому авиаторам выдавали меховые маски для защиты лица, чтобы исключить обморожения.

В годы Великой Отечественной войны пилоты и авиатехники гражданской авиации были мобилизованы на защиту Родины. В декабре 1941 года весь личный состав во главе с командиром Н.Федорченко отправился на фронт. Среди них были летчик-истребитель И.Гуменный - трижды награжденный орденом Боевого Красного Знамени, летчики-штурмовики Н.Коган, В.Срябин, А.Шалагин, пилот-фронтовик Н.Веселов, авиатехники И.Абдузаров, А.Назаров, Т.Неупокоев, А.Лоханкин и многие другие специалисты Уфимского объединенного авиаотряда.

Об этих людях и об истории гражданской авиации Башкирии имеется интересная информация в музее башкирской авиации. Руководство аэропорта "Уфа" открывает его при наличии заявки от желающих осмотреть материалы и услышать лекцию экскурсовода.

В начале 50-х годов Уфимский летный отряд спецприменения приступил к полетам на самолетах Як-12, "Супер-аэро", Ан-2, вертолетах Ми-1, Ка-15, Ка-18. Базировались тогда еще в старом аэропорту.

Установить причину

В то время на воздушных судах не было средств объективного контроля работы бортовых систем, обеспечивающих безопасность полетов. Установить истинную причину авиакатастрофы было непросто.

Комиссии по расследованию авиапроисшествий ограничивались заключением: "Ошибка пилота".

В 1965 году произошла катастрофа уфимского вертолета Ка-18 в районе населенного пункта Шарлык Оренбургской области. Вертолет базировался в Оренбурге и обслуживал "Оренбургэнерго". Возвращаясь на базу после выполнения работ, со слов очевидца-пастуха, "вертолет сначала бросал красные листочки, потом белые, а после, до столкновения с землей, резко усилился звук работы его двигателя".

Комиссией по расследованию этого происшествия руководил В.Горлов, в то время главный инженер технической службы Уфимского объединенного авиаотряда.

Члены комиссии, не имея средств объективного контроля ("черных ящиков"), пришли к выводу, что вероятной причиной разрушения конструкции вертолета в полете стала ошибка пилота, выразившаяся в превышении максимально допустимой скорости горизонтального полета, что привело к флаттеру (вибрации) лопастей несущего винта, которые вначале стали рубить вертикальные шайбы красного цвета, затем стали разрушаться лопасти белого цвета. А пастуху показалось, что это листовки.

Версия о превышении максимально допустимой скорости объясняется тем, что пилот не успевал произвести посадку в аэропорту базирования в светлое время суток, а после захода солнца полеты на Ка-18 запрещены.

Чтобы избежать вибрации, конструктор установил на законцовках лопастей противофлаттерные грузы. Члены комиссии, сос-

тыковав обломки лопастей, не обнаружили часть лопасти с грузом. Оказалось, что пастух по-хозяйски воткнул этот кусок в ограду своего огорода. Эксперты, осмотрев его, определили, что груз был разрушен.

В "Воздушном кодексе гражданской авиации России" в главе "Расследование авиапроисшествий" сказано: "Целью расследования является не поиск виновных, а установление причины..."

"Черные ящики" теперь позволяют установить истинную причину авиапроисшествий.

Рождение авиакомпания "БАЛ"

Авиакомпания "Башкирские авиалинии" ("БАЛ") была основана в 1991 году на базе Уфимского объединенного авиаотряда. Первым генеральным директором ее был В.Бурнаев. "БАЛ" работал на региональных и магистральных маршрутах, выполнял чартерные рейсы в Европу, Азию, Северную Африку, Иран, Пакистан. Кроме этого выполнялись пассажирские рейсы в классифициро-

ванные аэропорты с искусственным покрытием взлетно-посадочной полосы: Нефтекамск, Белорецк, Октябрьский, Сибай.

На самолетах Ан-2 и вертолетах Ми-8 перевозили пассажиров во все райцентры Башкортостана.

Залог успеха в работе гражданской авиации республики - слаженность действий коллектива, которой способствовала современная материальная база и постоянно повышающие свою квалификацию кадры. Делали они это в собственном учебно-тренировочном центре под руководством ветерана гражданской авиации Ю.Рахманова. В свое время он освоил полеты на самолетах По-2, Ан-2, Як-12, Як-40, Як-42, Ан-10, Ан-12, Ту-134, на вертолетах Ми-1, Ка-15, Ка-18, Ми-4.

За всю историю гражданской авиации Башкирии на регулярных пассажирских рейсах не было авиапроисшествий, связанных с гибелью людей по вине личного состава. Это достигнуто благодаря высокому профессиональному уровню подготовки пилотов и всех служб, обеспечивающих безопасность полетов.

...И вся спина мокрая

Например, был случай, когда посадку Ту-154 в аэропорту "Уфа" с пассажирами на борту из-за обледенения стекол летчика произвели вслепую - из кабины пилотов не было видно полосы.

Пилотировал самолет командир Н.Солохин. За проявленное мастерство и мужество его наградили почетной медалью Международной организации гражданской авиации ИКАО.

Еще один пример летного мастерства пилотов "БАЛА". На самолёте Ту-154 при посадке в Уфе не выпустилась основная стойка шасси. Экипажу пришлось выработать топливо и сажать самолет на одну "ногу". Никто не пострадал. За проявленное летное мастерство командир самолета А.Утяшев (сын легендарного руководителя Уфимского объединенного авиаотряда Ф.Утяшева) и второй пилот В.Морозов награждены орденами Трудового Красного Знамени.

Многие пилоты самолетов и вертолетов Уфимского объединенного авиаотряда и авиакомпании "БАЛ" выходили победителями из самых сложных ситуаций, сохраняя жизнь людей и авиатехнику.

Перечислил бы всех...

Дописывая эту страницу истории гражданской авиации Башкирии, хочу поименно назвать руководителей Уфимского объединенного авиаотряда и авиакомпании "БАЛ". Это заслуженный пилот СССР Ф.Утяшев, В.Горлов, В.Бурнаев, В.Едренкин, В.Шалашов.

Назову башкирских пилотов-ветеранов - В.Антипова, В.Потякова, В.Денисенко, Г.Пирогова, А.Тимохина, Г.Харлова, Р.Ахметшина, Н.Бикбулатова, П.Бойко, А.Чутчева, В.Кузнецова.

Обязательно упомяну штурманов Б.Кутушева, Р.Тихановского, К.Игнатова, Ш.Хамитова, В.Военушкина, А.Кравчука...

Перечислил бы и бортинженеров, и бортопроводников, и ветеранов-вертолетчиков, инженеров технической службы, да газетная площадь не позволяет.

Честь им всем и хвала!

Подготовил
Фларит ШАКИРОВ.

В №37 "Уфимской недели за этот год журналист Фларит Шакиров рассказал о своих родных, которые живут в деревне Ябалаково Илишевского района.

Автор пишет, что сделал для себя открытие: оказывается, корню родственников нашего бывшего первого секретаря обкома Мидхата Шакирова та же в этой деревне.

Этот грозный партийный деятель попал к Илишевскому району заметную симпатию не только из-за родственной связи, но и потому, что илишевцы в годы держались в лидерах по хлебозготовкам под руководством первого секретаря райкома партии, Героя Социалистического Труда Талгата Рахманова. Следует напомнить еще об одном Герое соцтруда, председателе колхоза "Искра" Тимерхане Назмиеве. Скстати, родился в Ябалаково. Но вернемся к теме.

В те годы в Уфу прибыл член Политбюро ЦК КПСС, председатель Совет Министров РСФСР Виталий Воротников, чтобы осмотреть совместно Мидхатом Шакировым и Зекерией Аназаровым, председателем Совета Министров БАССР, пшеничные поля республике. Прилетел Воротников на вертолете Ми-8 отдельного Московского правительственного авиаотряда.

Для контроля и подстраховки этого полета министр Гражданской авиации подключил все службы, обеспечивавшие безопасность полетов.

В тот августовский день в Уфимском аэропорту с утра был туман, который не давал возможности выполнить этот полет под литерой "А". Высокопоставленные лица находились в ожидании вылета на правительственной даче Булгаково.

Из-за вынужденной задержки в службах создавалась нервная обстановка. Хочу отметить, что в такой ситуации нельзя идти на поводу у заказчика. Вспомним события, связанные с выполнением литерных рейсов. Например, вылет губернатора Красноярского края генерала Лебеда на открытие горнолыжной трассы. Метеоусловия были плохие, и в Саянских горах вертолет напоролся на ЛЭП. А как забыть гибель артистов ансамбля им. Александрова, который вылетел под Новый год на концерт в Сирию? Есть несколько версий. Во-первых багажный отсек был перегружен, во-вторых, СМИ сообщали, что второй пилот вместо того, чтобы убрать шасси, ~~открыл~~ закрылки. Когда экипаж это понял, было уже поздно.

Итак, Уфа, аэропорт, туман. Высокое начальство теряет время. Для обеспечения безопасности полета командир правительственного вертолета обратился к командиру Уфимского объединенного авиаотряда с предложением вылететь с разведкой погоды в Илишевский район, на что получил отказ, по-

тому что метеопрогноз был крайне неблагоприятным. Но в Уфе туман рассеялся, и высокопоставленные лица вылетели по маршруту. В районе Верхнеяркеево началось ухудшение видимости, вертолет повернул в сторону Дюртюлей. Командир решил сесть и подождать улучшения видимости в семи километрах от райцентра. Увы, он переоценил свои возможности: снижаясь, не видел земных ориентиров, поэтому задел винтом землю. Вертолет опрокинулся на правый борт. К счастью, ни пассажиры, ни экипаж не пострадали. Проблема безопасности полетов связана с человеческим фактором. Она актуальна и сегодня и требует дальнейшего изучения. Давление на экипаж со стороны заказчика заставляет пилотов действовать с нарушением правил полетов.

В случае с вертолетом Ми-8 в Илишевском районе бортмеханик, не дожидаясь приказа командира о выключении двигателей, чтобы исключить возможность пожара, отстегнул привязные ремни, а инструкция запрещает это делать, и перекрыл подачу керосина. Эти действия спасли экипаж и пассажиров.

В 1989 году произошла катастрофа с вертолетом Ми-8 Башкирских авиалиний в районе села Чегадаево, что под Белебем. Вертолет сгорел. Погибли командир и два случайных пассажира, бортмеханик покинул вертолет через аварийный люк. Он выполнил все инструкции: ждал команду от командира о выключении двигателей и об освобождении от ремней.

Проблемы взаимодействия членов экипажа с точки зрения человеческого фактора, по моему мнению, необходимо включать в программу подготовки в учебных заведениях, на курсах переподготовки и повышения квалификации российских пилотов.



Вячеслав ТАРАНУХА,
заслуженный работник
транспорта РБ, пилот вертолетов
Ми-4, Ка-26, Ми-8.

Такая разная летная жизнь

Славная дата заставила меня вспомнить и рассказать о работе вертолетчиков Уфимского объединенного авиаотряда в отрыве от базы - на оперативных точках. События эти были, как и все в жизни разные - от обыденных до трагических.

Матчасть знать надо...

В 1968 году радиостанция "Голос Америки" сообщила, что уфимский пилот утопил вертолет Ми-1 в Камском водохранилище напротив города Чистополь. И это оказалось правдой.

При расследовании пилот Муртазин рассказал, что когда пролетал над водой, у вертолета отказал двигатель. Комиссия же выяснила, что этот пилот совместно с "заказчиком" не раз вытаскивал из водохранилища на берег с помощью доверенной ему авиатехники сети рыболовецкой артели, цепляя их передней стойкой. Такой браконьерский способ приемлем, если на водоеме нет волнения. А в тот роковой день на акватории было беспокойно, и волна захлестнула воздухозаборник вертолета, вот двигатель и "захлебнулся". В этом месте было не так глубоко, поэтому пилот сумел вскарабкаться на втулку и начал звать на помощь - прямо как пижон Геша в "Бриллиантовой руке". Рыбаки на моторной лодке доставили его на берег.

Когда вертолет доставали из воды на передней стойке обнаружили сети, наполненные лещами. Приказом начальника Приволжского управления гражданской авиации пилот был освобожден от летной работы, а материалы о ЧП перекечевали в следственные органы.

P.S. Надо знать матчасть! Воздухозаборник Ми-1 находится в самом низу фюзеляжа с левой стороны, и при левом развороте он "нырнет", если полет проходит над водой.

Свидание в вертолете

Экипажи вертолетчиков нашего авиаотряда, отработав на оперативных точках положенное время, отправлялись на базу, а их заменяли коллеги.

В 1979 году у нашего Ми-4 была стаянка на бетонной площадке вблизи Бирска. Мы сдали вертолет под охрану и уехали в Уфу. Очередной экипаж разместился в гостинице, чтобы утром приступить к работе.

Авиатехник этого экипажа Шарипо отправился в город. В кинотеатре он познакомился с девушкой и пригласил ее осмотреть вертолет.

На площадке техник рассказывал девушке о тактико-технических характеристиках машины, потом расчехлил вертолет и пригласил новую знакомую в кабину. Этого ему показалось малым. Для лучшего эффекта он запустил двигатель, чтобы сразить пассию наповал.

Эта процедура входила в его должностные обязанности, но показалось недостаточным - ловелас запустил несущий винт, что категорически запрещается выполнять техсоставу. Вертолет начал сруливать с площадки. Шарипо

решил поставить его на место, но отсутствие опыта управления привело опрокидыванию многотонной машины на бок. К счастью, молодые люди не пострадали. В шоковом состоянии авиатехник и его подруга, в дальнейшем получившая от технарей прозвище "Терешкова", покинули площадку никому ничего не сообщив.



Командир вертолета Шангареев при-
был с экипажем на площадку. Увидев
лежащий вертолет, он позвонил ко-
мандиру авиаэскадрильи и сказал, что
командир вертолета В.Тарануха опро-
кинул борт на бок и спокойно уехал в
Уфу.

До начала расследования этого эпи-
зода мне пришлось давать письмен-
ные объяснения о том, что я не мог по-
ложить вертолет на бок.

Прием в партию

Трагический случай произошел в
1969 году. Пилот вертолета Ми-1
Ю.Шешегов обслуживал специалистов
Нефтекамского НГДУ. Начальник ав-
тотранспортной конторы этого управ-
ления попросил пилота высадить его
поближе к зданию Нефтекамского гор-
кома партии, так как опаздывал на
важное мероприятие - его принимали
в члены КПСС. Во время приземления
новоиспеченный кандидат в члены
партии самовольно открыл дверь ка-
бины и выпрыгнул, когда винты еще
вращались. Законцовка лопасти уда-
рила его по голове. Смерть была мгно-
венной...

Пасхальное тесто

Курьезный случай произошел на
оперативной точке в Белокатайском
районе. Экипаж обслуживал местную
контору буровых работ и жили в арен-
дованной комнате одноэтажного дома.

В составе экипажа был авиамото-
рист, который имел специальность па-
риксмастера. Он унаследовал этот та-
лант от отца - лучшего в республике
дамского мастера. Вечером, после ра-
боты, он по просьбе местных модниц,
завивал, красил, укладывал, стриг...
Наверное, небескорыстно.

Однажды, задержавшись на этой
второй своей работе допоздна, парик-
махер и летчик возвращался домой и
решил влезть в комнату через окно,
чтобы не беспокоить хозяйку и друзей.

На утренней заре экипаж был разбу-
жен изощренной бранью хозяйки, ко-
торая грозилась доложить командова-
нию о безобразном поведении летчи-
ков. Оказывается, моторист угодил од-
ной ногой в кастрюлю с тестом для
пасхальных куличей. След от прилип-
шего к ботинку теста привел женщину
к кровати полуночника. После этого
случая "заказчику" пришлось подыски-
вать нам другой частный дом.

Позднее, но чистосердечное

Экипаж самолета Ан-2 №8393 в сос-
таве командира Асанова, второго пи-
лота Пищулина, авиатехника Милоно-
ва, авиамоториста Розенкова в 1968
году выполнял авиационные работы в совхозе
Шемьяк, когда радиобюро Уфимского
объединенного авиаотряда получи-
ло сообщение от экипажа об отказе
двигателя в полете и повреждении са-
молета.

Комиссия под председательством
начальника технической службы
В.В.Горлова начала определять причи-
ну отказа. Был проделан колоссальный
объем технических работ. В то время
самолеты Ан-2 и вертолеты Ми-1 со-
бирали в Актюбинске, что в Казахста-
не. От этого завода, в комиссии рабо-
тал начальник ОТК А.И.Бебекин, кото-
рый не поверил показаниям экипажа.

После завершения работы комиссия
приняла решение о запуске отказав-
шего двигателя. Он заработал. В акте
о проделанной работе комиссия сде-
лала вывод, что причиной отказа было
заедание иглы поплавочного механиз-
ма карбюратора, что вызвало переоб-
богачение топливно-воздушной смеси.
Было решено карбюратор снять и от-
править на исследование.

Через два месяца приходит заклю-
чение из НИИ, что карбюратор исправен
и работоспособен. А через год глав-
ный инженер технической службы
С.Я.Ахраменко при беседе "за чашкой
чая" сообщил членам комиссии о том,
что командир самолета Ю.З.Асанов
чистосердечно признался: значитель-
ные повреждения самолет получил при
посадке рядом с домом агронома, ко-
торый до этого регулярно и благопо-
лучно летал на обед.

В тот роковой день попутный ветер
вынудил командира приземлиться на
50 метров дальше обычного. Самолет
попал в яму, снес основные шасси и
получил повреждения.

P.S. Председатель комиссии
ее членов на неудовлетворительный
осмотр места приземления. Иначе бы-
ли бы обнаружены следы посадки са-
молета, не связанные с выполнением
авиационных работ.

В авиационных происшествиях, где нет
средств объективного контроля, ис-
тинную причину ЧП определить проб-
лематично.

17

О сигнализациях

Самолеты и вертолеты для определения расстояния до земли оборудованы радиовысотомерами. Пилоты устанавливают задатчик опасной высоты на индивидуальных приборах, и как только машина достигает этой отметки, звучит сирена и загорается лампочка.

На советских межконтинентальных самолетах при выполнении международных полетов устанавливалась американская система предупреждения об опасном сближении воздушных судов в воздухе. Индикаторы этой системы выдают три последовательных сигнала: белый, желтый, красный. При возникновении опасного сближения дополнительно из динамиков, смонтированных в потолок кабины, звучит на английском языке рекомендация изменить режим полета. В Руководстве по летной эксплуатации самолета Ту-154 М

написано: "Экипажу запрещаются действия, противоречащие рекомендациям системы опасного сближения воздушных судов..."

В 70 - 80-х годах прошлого века в анализах по расследованию авиационных происшествий появилось понятие "человеческий фактор". Это малоизученное взаимоотношение членов экипажа, их психологические и индивидуальные особенности в экстремальных ситуациях.

Например, при выполнении авиационно-химических работ экипажам за рабочий день приходится делать по 40-50 посадок и взлетов. При этом в ушах каждый раз гудит сирена. Чтобы она не раздражала, экипаж нередко выключает сигнализацию.

Масса авиационных происшествий, связанных с гибелью людей и воздушных судов происходит в горной местности, в тумане, при отсутствии земных ориентиров. Невыполнение правил полетов, нарушение руководств по эксплуатации воздушных судов раньше называлось разгильдяйством, профнепригодностью. Сейчас это стало называться человеческим фактором.

За 20 лет (1962 - 1982) эксплуатации вертолетов Ми-4 Уфимского объединенного авиаотряда не было ни одного авиационного происшествия, связанного с гибелью людей по вине личного состава.

В заключение хочу поблагодарить редакцию газет "Вечерняя Уфа" и "Уфимская неделя" за публикации моих воспоминаний о работе вертолетчиков Башкирии.

Вячеслав ТРАНУХА,
ветеран Уфимского
объединенного авиаотряда,
заслуженный работник
транспорта РБ.





19

ДОСТ



26 мая 2009 года завершилась сорокалетняя эксплуатация вертолетов Ка-26 в Уфимском авиапредприятии, в связи с отработкой летного ресурса.

Освоение вертолета Ка-26 в Уфимском ОАО началось в 1963 году. До этого в Уфе уже успешно эксплуатировали вертолеты подобной основной схемы: Ка-15 и Ка-18. Когда же на базе Кумертаусского вертолетного завода началась подготовка к выпуску нового вертолета, руководство Башкирской АССР поручило освоить многоцелевой вертолет

пилотам 172 летного отряда.

В первых рядах летно-технического состава Уфимского ОАО были пилоты: Зайлялов З.М., Мухаметов М.Б., Воробьев А.И., Панфилов А.Н., Габдуллин М.Ф.

Параллельно с летным составом шла подготовка и стажировка инженерно-технического состава. Среди первых были начальник вертолетного участка Смоляков В.П., техник-борт Ю.Зенков, техник-бригадир И.Абузаров, авиатехники А.Красильников, М.Алексеев, В.Кин, Р.Камаев, А.Корольков и др. Также свой вклад в освоение Ка-26 вносили инженеры чик, В.Яровой, пилоты А.Дульеров, М.Ахмадриязлов, Т.Трунов, братья Надежкины.

Первый же вертолет № 24067 из Москвы перегонял экипаж в составе летчика-испытателя Кумертаусского завода Николая Зубкова, штурмана 172 ЛО В.Тихоновского, инженера отряда В.Таранухи и т/бригадира И.Абузарова.

Всего же в Уфе было прописано 37 единиц этого типа техники. Все они находились в эксплуатации.



На снимке: Воздушные суда Уфимского ОАО, также достойные своего памят

ЧЛЫЙ ПАМЯТИ

разное применение: выполнялись патрульные полеты по нефтегазовым магистралям, использовались на авиационных работах в сельском хозяйстве, при аварийно-спасательных полетах, выполнялись срочные задания, обслуживали ГАИ в городах Казани, Горьком, Оренбурге. По заказу московских геологических экспедиций работали в условиях Крайнего Севера по поиску полезных ископаемых. Ведь в стране всего существовало два подобных вертолета с «кольцом» на внешней подвеске, и они были в Уфе.

Пилоты-инструкторы В.Едренкин и М.Габуллин были приглашены в Народную республику Болгария для обучения местных пилотов на виноградниках в условиях горной местности. Пилот Н.Беляев работал на Ка-26 в Центральной Африканской Республике по обслуживанию Президента республики Бокассы.

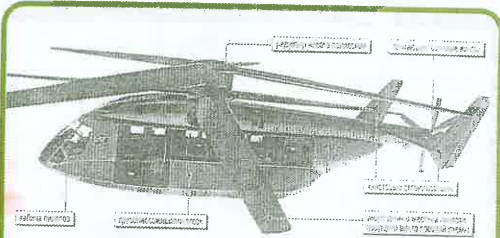
После распада СССР и Уфимского ОАО, а вслед за этим и авиакомпании «БАЛ», вертолеты Ка-26 нашли свое применение во вновь созданном авиапредприятии ЗАО «Уфимские авиалинии».

И вот настало время прощаться с этим воздушным судном, честно отработавшим свой срок. И было бы правильным установить его как памятник на территории Международного аэропорта «Уфа».

В.Тарануха,
пилот 1 класса
бывший КВС Ми-4, Ка-26, Ми-8



Ми-4, Ми-8, Ан-2.



В России приступают к созданию скоростного вертолета Ка-92.

Он сможет перевозить 30 пассажиров на полторы тысячи километров со скоростью 450 км/час. Его могут подготовить к серийному производству за 5 лет.

Для армии предлагается проект вертолета, способного летать со скоростью 900 км/час. В вертолетном холдинге вертолеты России будут объединены мощности в двух КБ – Миля и Камова.

24 - 31 января 2019 г.

"УФИМСКАЯ НЕДЕЛЯ"

СОБЫТИЯ И ФАКТЫ



Вспоминая прошлое.

Дела, давно минувших дней.

56 лет назад гражданская авиация Башкирии сменила место базирования. Там, где сейчас, улица Рихарда Зорге, была взлетно-посадочная полоса старого аэропорта, входившего в состав уфимского объединенного авиаотряда. На этом месте сейчас южный автовокзал города. В декабре 1963 года самолеты ЛИ-2, АН-2, ЯК-12, вместе с вертолетами К-15, К-18, МИ-1, МИ-4 перелетели на новое место работы. Руководили перебазировкой тогда: Утяшев Ф.Ш.- командир уфимского объединенного авиаотряда, Лифшец Я.Д. - начальник аэропорта, родоначальник нынешнего аэропорта, Узиков Н.Я. - командир летного подразделения, Мустафин У.Х.- командир летного подразделения, Востоков О.П., Горлов В.В. - руководители инженерно-технической службы. Вертолеты МИ-1, МИ-4, КА-15, КА-18,



использовались в народном хозяйстве нашей республики. Они доставляли специалистов Башнефти на буровые вышки в труднодоступных районах региона, охраняли лесные массивы от пожаров, выполняли санитарный задания для оказания медицинской помощи населения, выполняли гравиметрические съемки земной поверхности совместно с геологами. Однажды пилот КА-26 получил от геолога информацию о производстве посадки на площадку, на которой ему надо было провести съемку специальным гравиметрическим прибором. Имея богатый опыт выполнения посадок на закрытой площадке, пилот снизился для просмотра места приземления и убедился в том, что место приземления не соответствует безопасности полета. Об этом он проинформировал заказчика.

Получив эту информацию, геолог решил уговорить пилота о посадке, оказывая давление на его психику, сказал ему, что другие летчики (даже назвал фамилию) садились на эту площадку. Он обманул пилота. Это выяснилось после работы. Практика показала, что все события в авиации спецприменения, связанные с гибелью людей, происходят тогда когда экипаж идет на поводу заказчика нарушая правила полета, написанных кровью в документах по безопасности полета. Первостепенная задача вертолетчика это обеспечение безопасности полетов, а просьбы заказчика обычно заканчиваются тяжелыми летными происшествиями. Это описанный правдивый случай о двух замечательных вертолетчиков уфимского объединенного авиаотряда - Едренкине В.Н. и Дульерове А.В. .В авиакомпани «Башкирские авиалинии» работал командир вертолета МИ-8 Меллер Евгений Николаевич. До этого он выполнял полеты в полярной авиации, на острове Диксон. Вот что он нам рассказывал про «хозяина» Арктики. Зимовщики не очень любили

встреч с белыми медведями, у каждого из них было не мало. Чаще всего медведи убегают от человека. Но не всегда. Это зависит от того, голоден медведь или нет. Сытый он не нападает, но если ему хочется есть, то все живое он считает для себя подходящей пищей. Не раз приходилось встречать склады, на острове Диксон, разграбленными этими «коренными жителями». Они могут съесть все, что удастся стащить. Вертолетчики медведей жалели и зря их не убивали. Мы не охотники продолжал Меллер Е.Н., но знаю случай, когда человек убил медведя ни за что ни про что и потом очень жалел об этом. Дело было так. На острове Диксон приехал новый метеоролог. С «хозяином» Арктики он был еще не знаком. Как то утром, взяв с собой винтовку, он пошел снимать показания приборов. Вдруг перед ним он увидел, что к нему направляется огромный медведь. Не задумываясь, он скинул винтовку и выстрелил. Медведь, не ожидавший такой встречи, кинулся прочь. Метеоролог не теряя ни минуты, дал еще два выстрела. Медведь, ковыляя, скрылся за ледяные торосы. Метеоролог по следам крови, осторожно пошел за ним. Подойдя к краю льдины, он увидел те же пятна крови - очевидно медведь бросился в воду. Старые зимовщики говорили, что раненный медведь всегда бросается в воду. Рана горит, он пытается успокоить ее холодной водой, но соленая вода еще сильнее разъедает рану и медведь с ревом выскакивает обратно на льдину. На этот раз так не случилось, видно медведь утонул от сильного ранения. В перерывах между полетами Меллер Е.Н. делился с нами воспоминаниями о работе в полярной авиации. Однажды, его экипаж получил задания доставить на внешней подвески габаритный, дорогостоящий груз для неисправного ледокола северо-морского пути. Полеты в Арктике ночью, над неизученной, без ориентирной местности, при низких температурах наружного воздуха, при ураганных ветрах предъявляют высокие требования к уровню профессиональной подготовки летного и инженерно-технического состава. В полете экипаж определил значительное уменьшение путевой скорости из-за усиления встречного ураганного ветра. Стало ясно, что если продолжать полет, то топливо не хватит на возврат. Что делать? Надо дозаправляться. Экипаж принимает невероятное решение – оставить на льдине дорогостоящий груз вместе с радиомаяком, руководствуясь тем, что МИ-8 оборудован поисковой аппаратурой, дозаправившись, отыскать оставленный груз для завершения полетного задания. Задание было выполнено. В уфимском объединенном авиаотряде работал командир самолета ТУ-134 Преснов Н.П.. В конце 50-х годов он выполнял полеты в полярной авиации на самолете ЛИ-2, обслуживая зимовщиков станции «Северный полюс 2», с посадкой на дрейфующей льдине Арктике. Из многих наград у него самая дорогая это знак «СП-2». Вспоминая прошлое, всегда остается благодарная память о работе в уфимском объединённом авиаотряде и в авиакомпании «Башкирские авиалинии». Остается память о людях, которые стали жертвой, после ликвидации авиакомпании «Башкирские авиалинии» в результате так называемой реструктуризации – отделение аэропортов от авиакомпании. Надо не забывать этих людей, о них надо помнить, их забывать нельзя.

Бывший вертолетчик уфимского объединенного авиаотряда.

Заслуженный работник транспорта РБ Тарануха В.Г.



