

...И вся спина мокрая

Например, был случай, когда посадку Ту-154 в аэропорту "Уфа" с пассажирами на

борту из-за обледенения стекол летчики 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 самолете 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 бортпроводников, 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, корни родственников нашего бывшего первого секретаря обкома Мидхата Шакирова тоже в этой деревне.

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

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

Для контроля и подстраховки этого полета министр Гражданской авиации подключил все службы, обеспечивающие 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 в 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, ~~закрыл~~ 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 неспокойно, 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 пихон 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 перекочевали 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 стоянка 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 Шарипов 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 мало. Для пущего эффекта он запустил двигатель, чтобы сразить пассию наповал.

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

решил поставить его на место, но отсутствие опыта управления привело к 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.



16

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 вылетать в Уфимский аэропорт для встречи Генерального секретаря ЦК КПСС М.Горбачева, Председателя Совета Министров СССР Н.Рыжкова, министра 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 Капитана и полковника по оказанию помощи пострадавшим назначили начальника Приволжского УГА Б.Комонова и обязали его присутствовать на борту нашего вертолета. Конечно, он не принимал никаких решений в сложившейся ситуации, заявив, что полностью доверяет нам и что прежде выполнять полеты на вертолетах ему не приходилось.}

Во второй половине дня, проведя совещание в обкоме КПСС Башкирии, комиссия во главе с Президентом СССР Михаилом Горбачевым отбыла в Москву.

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

Наступили сумерки, а затем ночь, полеты не прекращались. Само собой разумеется, что, выполняя работы по спасению жизни людей, невозможно было пунктуально исполнить 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 площадку. 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 Курамин, Радик Ибрагимов, Раис Хабиров, Владимир Шабанов, Юрий Мышкович, 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 произошел 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 "Вертолетчиков Башкортостана".

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

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