

В 1961 году в Аэрофлоте начались реформы. В аэропорту Баландино был впервые создан объединенный авиаотряд, в состав которого вошел 124-й летный отряд. Первым его командиром я был назначен в августе 1963 года. В Челябинском отряде была какая-то особая атмосфера, которая способствовала раскрытию способностей. Ее создавали мои ровесники-сподвижники Ковбот, Хатынский, Рожнов, Шиблев, Завальный, Шалохвост, Шилов, Курбатов, Дербин, мои наставники Таршин, Чикалин и многие другие. Большую часть своих удач в авиационной деятельности я отношу именно к этому, человеческому фактору. Считаю, что мои друзья и коллеги не менее достойно прошли свой авиационный трудовой путь. Спасибо судьбе, что мы были вместе.

Кстати, далеко не каждому авиапредприятию страны удалось вырастить столько способных руководителей высокого уровня. Заслуженный пилот СССР И.М. Осипов был первым заместителем председателя Госавианадзора, А.Н. Федоров - заместителем начальника Западно-Сибирского и Московского территориальных управлений, Я.Ф. Демьяненко - первым замом начальника центрального управления международных воздушных сообщений, Г.Я. Липаев - первым руководителем московского Центра автоматизированной системы управления воздушным движением, лауреатом Государственной премии СССР.

Из более молодого поколения могу назвать сына моего командира эскадрильи, Юрия Петровича Таршина, который сейчас работает в Государственной службе гражданской авиации руководителем департамента летных стандартов.

Однажды на начальном этапе моей командной работы в Челябинске ко мне в кабинет зашел "гроза пилотов" - бывший начальник Уральского управления Руслан Иванович Барабохин. По стечению обстоятельств, предприятие на тот момент почти было обезглавлено, командир ОАО Андриевский уехал в Ленинград на Курсы усовершенствования начальствующего состава, начальник аэропорта был освобожден, заместитель начальника аэропорта по движению тоже. Приходилось пахать за всех.

- Позволь по-дружески дать тебе совет, - сказал он. - Теперь на тебя свалилось вон сколько забот. Ты отвечаешь за все, в том числе за строительство взлетной полосы, возведение гостиницы, АТБ и так далее и тому подобное. Но ты же ни черта не понимаешь ни в строительстве, ни в гостиничном хозяйстве. Ну и не лезь туда. Пусть и полосы, и гостиница вступят в строй чуть позже намеченного. Это, конечно, плохо. Но не смертельно. Главная твоя задача, пока ты у руля, - не допустить авиационного происшествия, не потерять самолеты и людей. И в этом случае даже когда ты уйдешь отсюда, о тебе будут вспоминать с любовью и добротой. Построй свой рабочий график так: 50 процентов уделяй летной работе, 20 процентов - службе движения, а 30 процентов - на все остальное. Не забывай культуру обслуживания пассажиров.

Я запомнил это напутствие и старался в первую очередь следить за обеспечением безопасности полетов. За время моего руководства каких-либо серьезных происшествий и аварий в аэропорту Баландино не случилось. Традиция эта сохранилась и в дальнейшем. Во всяком случае, за всю историю существования челябинского авиапредприятия по вине летчиков не случилось ни одной авиационной аварии, повлекшей за собой гибель людей. Однажды после взлета ночью у командира корабля Ил-18 Николая Хатынского обесточился самолет. Погода была сложная - дождь, низкая облачность. Экипажу пришлось заходить на посадку в тяжелейших условиях, как говорится, на "чистом крыле", когда нельзя было выпустить закрылки. После сложной посадки Хатынский начал тормозить, но поскольку самолет был обесточен, не сработали автоматы юза колес. Самолет начало бросать из стороны в сторону. Командир справился с ситуацией, сбил пару фонарей. Но самолет остался цел и люди живы. А это главное. По идее, за такую посадку экипаж следовало наградить. Но не тут-то было. При торможении были порваны покрышки колес. Расследуя этот случай, комиссия стала обвинять Николая в том, что он неправильно пользовался тормозами. Все шло к тому, что на него наложат взыскание. Когда Хатынского пригласили для ознакомления с результатами расследования, тот,

усмехнувшись сказал, что он мог бы согласиться с выводами комиссии, если бы она учла, что при обесточенном самолете не работают автоматы юза колес. За пять минут командир в пух и прах разбил выводы комиссии и спас репутацию уральских летчиков.

Был в моей летной биографии один неприятный эпизод. Дело было 1 мая 1960 года. Я - за штурвалом самолета Ли-2, возвращался из Магнитогорска в Челябинск. Хотелось побыстрее оказаться дома, где уже накрыт праздничный стол. Вдруг по связной радиостанции поступает команда "Ковер!" (всем садиться!). А этого делать не хочется. Погода ясная. Для гарантии прослушал нет ли дублирующей команды по АРК-5. По радиокompасу команда не дублируется.

"Значит, ничего страшного, - говорю я радисту. - Прием радиокomанды не подтверждай. Летим домой".

Прилетаю в Челябинск, в аэропорту начальство стоит на ушах: "Ты с ума сошел! Почему не выполнил команду? Хотел, чтобы по тебя вместо американского шпиона шарахнули?"

Откуда же я мог знать, что в этот день будут сбивать Пауэрса? Хрущев и тот не знал...

Добавлю еще одну деталь: в Челябинске в те годы в аэропорту еще не было бетонного покрытия. С этим связана одна курьезная история, случившаяся в начале 60-х. Однажды лето выдалось на редкость дождливым. Ли-2 взлетали и садились на возвышенной части аэродрома с грунта. И тут первому секретарю обкома понадобилось срочно вылететь в Свердловск, а оттуда в Москву. Но аэродром настолько раскис, что добраться до самолета, стоявшего на пригорке, было невозможно. Ни пешком, ни на автомобиле.

Для доставки на борт секретаря обкома пришлось задействовать трактор. К нему прицепили деревянную платформу, которая использовалась для укатки снега. На нее поставили первое лицо области и трактором дотащили до самолета. Улетая в Москву, забрызганный грязью секретарь обкома поклялся построить в Челябинске лучшую на Урале взлетную полосу. Слово он свое сдержал.

Вскоре в аэропорту началось активное возведение бетонки. В 1963 году в Баландино вступила в строй взлетно-посадочная полоса.

В апреле 1964 года я дал согласие на должность начальника летно-штурманского отдела Уральского управления гражданской авиации.

Вскоре с моим однокашником по Бугурусланскому летному училищу Владимиром Николаевичем Хусаиновым мы приступили к освоению самолета Ан-12. К тому времени началось активное освоение нефтегазовых месторождений Тюменской области. Тюменская авиагруппа по-прежнему входила в состав Уральского управления. Пред нами была поставлена конкретная задача: быстро и качественно освоить тюменскими экипажами самолет Ан-12. Только на этих самолетах можно было быстро и оперативно завозить необходимое оборудование для геологов и буровиков. Стараясь решить задачу побыстрее, мы пробились на прием к начальнику управления летной службы Министерства гражданской авиации Михаилу Афанасьевичу Банному с предложением сдать экзамены экстерном. Мотивировали это тем, что двигатель АИ-20 изучили при переучивании на Ил-18, метеорология с тех пор не изменилась. Осталось изучить планер Ан-12, практическую аэродинамику, некоторое спецоборудование и пройти тренировку на этом типе самолета. Экономия времени и средств. Нам разрешили сдать экзамены в Ульяновской ШВЛП. Изучили мы планер Ан-12, спецоборудование и пошли сдавать экзамены. Принимали экзамены преподаватель Александра Георгиевна Сокова и заместитель начальника ШВЛП Константин Сергеевич Никитенко. Вопросы формулировались сходу без экзаменационных билетов. Это была как игра в слабое звено. Нас "пытали" не менее трех часов, но мы не дрогнули, получили отличные оценки и вышли из класса мокрыми. А после были тренировочные полеты, когда инструктор Червон давал нам задание отработать пилотирование самолета с одним и двумя

отказавшими двигателями с одной стороны крыла, в том числе с авторотирующим винтом. Вот здесь-то по-настоящему проверялась твоя профпригодность. После таких полетов мы выходили из кабины готовыми к любой непредвиденной ситуации, которая могла возникнуть в воздухе.

В те годы огромное влияние на мое формирование оказали заместитель начальника управления по летной службе Туболец Александр Матвеевич, начальник инспекции Замятин Валентин Сергеевич, командир 120-го летного отряда Донцов Иван Васильевич. Я почувствовал, что быстро обновляются руководящие кадры выпускниками ВАУ ГА. И я пришел к выводу, что багажом одной только практики уже не обойтись, и в 1966 году поступил на командный факультет ВАУ ГА.

При учебе в ВАУ пришлось капитально перетряхивать свои знания, посещать библиотеки. Более того, даже возвращаться к учебникам по физике седьмых классов. В 1970 году я защитил диплом и хотел вернуться в Уральское управление. Но начальник отдела командных кадров МГА Сергей Петрович Мамичев, занимающийся распределением нашего выпуска, предложил мне поехать в Узбекское управление.

Решение принято - еду в Ташкент. Еще не защитив диплом, в первых числах мая месяца 70-го года я получил указание прибыть в Ташкент из Ленинграда для согласования моей кандидатуры на должность первого заместителя начальника Узбекского управления гражданской авиации. Мамичев прилетел к этому времени из Москвы. В Центральном Комитете Компартии Узбекистана была встреча с первым секретарем ЦК Компартии Узбекистана Шерафом Рашидовичем Рашидовым. Чуть позже - с начальником Узбекского управления Атхамом Юлдашевичем Газиазаровым. После окончания беседы мне было заявлено о том, что моя кандидатура их удовлетворяет, и я уехал обратно в Ленинград для окончательной подготовки к защите диплома.

После защиты диплома и коротких сборов я, уже назначенный приказом Министра гражданской авиации, вылетел с семьей в Ташкент. Ташкентский период - это особый период в моей жизни. Особенности этого периода заключаются в том, что в начале 70-го года, приблизительно в марте месяце, в Узбекском управлении произошла катастрофа самолета ИЛ-18 в результате недостатков как со стороны службы движения Самаркандского аэропорта, так и со стороны экипажа. Министерством гражданской авиации была проведена коренная перетряска командного состава, в результате чего мне и было предложено туда поехать работать в качестве первого заместителя начальника Узбекского управления. По прибытии я ознакомился с состоянием дел и оценил ситуацию, которая складывалась следующим образом: большая часть командно-руководящего состава и Ташкентского авиапредприятия, и аппарата управления была освобождена от занимаемых должностей по причине результатов расследования самаркандской катастрофы самолета ИЛ-18. В руководстве Ташкентского объединенного отряда, в летно-штурманском отделе управления были произведены серьезные перестановки. Практически получилось так, что мне по стилю работы ни под кого не надо было подстраиваться. Поэтому я практически вошел в коллектив командно-летного состава со своими свежими взглядами и со своим опытом без всяких противоречий. Через три года комплексная комиссия Министерства гражданской авиации во главе с Министром гражданской авиации признала Узбекское управление одним из лучших в стране. С огромным удовлетворением и благодарностью вспоминаю нашу совместную работу с Гани Мезитовичем Рафиковым, который был начальником ЛШО, затем - командиром Ташкентского ОАО и после - начальником Узбекского управления гражданской авиации. Я его представлял в ЦК, и он вместе с Владленом Александровичем Цибулькиным был непревзойденным методистом в вопросах организации летной работы.

В конце 1973 года мне было предложено возглавить Управление летной службы Министерства гражданской авиации. Я серьезно взвешивал возможность такого шага. Надо сказать, что стопроцентной уверенности в том, что я смогу справиться с такой задачей, у меня не было. Однако советы руководителей, приятелей подтолкнули меня к

принятию такого решения. Как раз в это время постановлением Центрального Комитета партии и Правительства был организован Госавианадзор. По стечению обстоятельств, Управление летной службой до меня возглавлял Донцов Иван Васильевич, с которым мы пересекались на Урале. Он тогда ушел работать в Госавианадзор, и я принял от него дела.

10 января 1974 года я был назначен приказом Министра начальником Управления летной службы и приступил к работе. А в ноябре этого же года постановлением Совета Министров СССР от 22 ноября 1974 года назначен заместителем Министра гражданской авиации по летной службе - начальником управления летной службы. То есть я не освобождался от своей основной работы, но еще в область моего ведения вошли управление движением самолетов, управление радиотехническим обеспечением, метеообеспечением полетов. Чуть позже подключили еще и медико-санитарное управление.

Не скажу, что у меня с самого начала блестяще складывались дела, однако та школа, которую я прошел от инструктора до командира летного отряда, начальника летно-штурманского отдела, заместителя начальника территориального управления гражданской авиации - она мне очень помогла и пригодилась. Оглядываясь назад, сегодня можно с уверенностью сказать, что не было ошибок в подборе кадров, в летной службе произошло обновление, приход к этой сложной работе Владимира Яковлевича Потемкина, Жоржа Константиновича Шишкина, Михаила Ивановича Беднова, Владимира Сергеевича Сурова, Алексея Александровича Тимофеева, Николая Ивановича Юрскова, Альберта Станиславовича Гриневича и ряда других специалистов был своевременным и правильным. На ответственной работе организации летной работы эти люди росли вместе со мной и в дальнейшем возглавляли управления и отделы летной службы на уровне тех требований, которые диктовалось временем.

В 1977 году в сентябре месяце приказом Министра авиационной промышленности и гражданской авиации я был назначен председателем совместной комиссии по эксплуатационным испытаниям самолета ТУ-144. И здесь наши пути вновь пересеклись с моим земляком Петром Калиниченко, у которого я когда-то ночевал в Новосибирске. Он уже работал на Воронежском авиазаводе. После заводских испытаний руководство завода старалось некоторые огрехи, выявленные при летных испытаниях, отписать как несущественные, доказать, что по ним были выполнены необходимые работы. То есть старалось не выносить сор из избы. Петр мне про них говорил, а я ставил об этих недоделках в известность представителей промышленности. Те недоуменно пожимали плечами, мол, откуда Грубый знает то, что они пытались скрыть. Но я им говорил, что на этих самолетах придется людям летать. Они соглашались. В октябре месяце 1977 года Министром авиационной промышленности и гражданской авиации был утвержден акт по результатам эксплуатационных испытаний самолета ТУ-144 с двигателями НК-144. В этом же месяце Госавиарегистр выдал сертификат летной годности самолету ТУ-144 с двигателями НК-144 А.

1 ноября 1977 года был выполнен первый рейс с пассажирами на борту, и началась регулярная эксплуатация самолета ТУ-144. Однако оставалась проблема в том, что у ТУ-144 был большой расход топлива. Стали совершенствовать двигатель, удалось добиться существенной экономии по сравнению с первоначальным вариантом, и проект сверхзвукового самолета становился все более привлекательным. Однако ряд происшествий в период доводки самолета и его двигателей, значительно затормозил реализацию проекта, и наверху было принято решение прекратить работу над этим самолетом. Жаль, что у этого проекта оказалась такая несчастливая судьба - идея была хорошая. Об этом говорит, например, такой факт. Несколько лет назад американцы вернулись к самолету ТУ-144 как к лаборатории для разработки на его базе будущего сверхзвукового самолета.

Наиболее активным и интересным периодом в моей работе в должности заместителя Министра гражданской авиации, был 1980 год. И как это ни парадоксально, он был и завершающим годом моей работы в этой должности. Начну с середины 70-х.

В летную службу Министерства гражданской авиации обратился заместитель директора Ленинградского НИИ Арктики и Антарктики Трёшников. "Мы хотим построить в Антарктиде на одной из наших станций взлетно-посадочную полосу, - сказал он мне. - В конечном счете туда необходимо будет выполнить полет".

Смысл предложения ученого заключался в том, чтобы перевозить основные грузы для наших станций в Антарктиде по воздуху. В эти годы наше государство продолжало оперировать глобальными категориями. Советский Союз активно осваивал Антарктиду - там находились одновременно несколько научно-исследовательских станций. Доставка грузов на шестой континент морем не устраивала ни по времени, ни по затратам. Ну и неопенимой помощью авиации становилась бы в случае необходимости срочно эвакуировать людей или при возникновении каких-либо катаклизмов или чрезвычайных ситуаций.

Вскоре я был назначен председателем комиссии по подготовке к выполнению регулярных рейсов в Антарктиду. И вот 9 февраля 1980 года, в день рождения Аэрофлота, я возглавил экипаж самолета ИЛ-18, который вылетел из Москвы на Южный полюс, точнее, на станцию Молодежная, где был подготовлен аэродром. В Мозамбике нас встречали с особой теплотой. Министр иностранных дел государства Чиссано - ныне президент Мозамбика - шутя попросил привезти из Антарктиды немного льда. Из Мапуту до Антарктиды около пяти тысяч километров. Маршрут был проложен таким образом, что нам предстояло пролететь через воздушное пространство ЮАР. Вообще, полной уверенности, что нам разрешат пролет зоны Дурбана, не было, и поэтому на этот случай был разработан план выхода в нейтральные воды, что, конечно, удлиняло маршрут. Но даже в этом случае, мы по всем расчетам, должны были дотянуть до берега. И вот вылет из Мапуту. Вскоре к нам на связь вышел южноафриканский диспетчер из Дурбана. Услышав, что советский самолет летит в Антарктиду, после некоторой паузы сказал, что это интересно, и пожелал нам счастливого пути. 13 февраля мы совершили посадку в Антарктиде на станции Молодежная, доказав таким образом возможность выполнения сюда регулярных рейсов.

По сути, рейс был пробный - для того, чтобы оценить всю ситуацию по маршруту, а также состояние взлетно-посадочной полосы на аэродроме станции Молодежная и в будущем открыть полеты на самолете ИЛ-76. В связи с этим мною было принято решение, что в этот полет полетит Шишкин Жорж Константинович, который в это время был ведущим специалистом управления летной службы по самолету ИЛ-76, с тем чтобы со знанием дела оценить всю ситуацию и выполнить последующий полет на самолете ИЛ-76. Вылетели мы с удвоенным экипажем - командирами кораблей были внуковцы, Денисов и Бунчиков. По пути экипаж Бунчикова был оставлен в Адене. Дальнейшую часть полета выполнял экипаж Денисова, с ведущим специалистом - Шишкиным Жоржем Константиновичем. На борту было много радио-и тележурналистов.

На станции Молодежная нас встречал весь персонал, который там базировался, во главе с руководителем этой экспедиции, заместителем Ленинградского НИИ Арктики и Антарктики Трёшниковым. В связи с нашим прибытием был проведен уникальный митинг.

Но я хотел бы рассказать о другом. Подготовка к этому полету проводилась почти два года. Разрабатывались все вероятные и невероятные случаи. Например, была договоренность с Госкомгидрометом о том, что на середине маршрута между Мапуту и Антарктидой в Индийском океане в координатах 47 градусов южной широты и 36,25 градусов восточной долготы будет находиться научно-исследовательское судно "Профессор Визе" для оказания помощи в радиосвязи. Корабль был оборудован приводной радиостанцией. Кроме того на корабле была коротковолновая радиостанция

для того, чтобы мы могли с ними поддерживать связь. Когда персонал корабля - научные работники, моряки, в разрыве облаков увидели наш краснокрылый самолет, они начали кричать "Ура!". Дальше корабль пошел выполнять свое непосредственное задание.

Незабываемое ощущение оставил полет над Южным полюсом. Был построен маршрут: станция Молодежная - Южный полюс (американская станция Амудсен-Скотт) - Полюс Недоступности - станция Молодежная. Американская станция, которая должна была сообщить сводку о погоде, на наши запросы не отвечала. И, кажется, это было связано с тем, что в самом разгаре была холодная война, впереди была московская олимпиада, которую американцы, как известно, бойкотировали. Поэтому мы над станцией снизились в облаках до четырех тысяч метров. Вызовы продолжались, но от американской станции ответа мы так и не получали. Набрал высоту, мы продолжили свой маршрут к полюсу недоступности. Облетев его, мы вернулись на станцию Молодежная.

На обратном пути в Мапуту нас встречали, можно сказать, как героев. На приеме мы торжественно преподнесли министру иностранных дел Чиссано ведро со льдом, которое полярники достали из глубины полутора километров. 23 февраля 1980 года, опять в праздник, пролетев по воздуху до Антарктиды и обратно 44570 километров мы вернулись во Внуково.

В этом же 1980 году поступил на эксплуатационные испытания самолет ИЛ-86 - наш долгожданный аэробус. Эту работу я также возглавлял как председатель комиссии по эксплуатационным испытаниям. Эта работа была не менее интересной, чем с самолетом ТУ-144. В декабре 1980 года мы эксплуатационные испытания закончили, и самолет был допущен к пассажирским перевозкам на трассе Москва - Ташкент, и Москва - Минеральные Воды.

Третьей значительной работой 1980 года была работа по внедрению автоматизированных систем управления воздушным движением. В Киеве и в Минеральных Водах - аэродромной системы Теркасс, и в московской зоне - аэродромной и районной системы - автоматизированной системы УВД. Киевскую и минераловодскую системы я принял где-то в середине 80-го года. В то же время закончились все организационные и монтажные работы, а также обучение персонала по московской автоматизированной системе УВД. Официально эту работу завершил и подписал соответствующие документы сменивший меня на должности заместителя Министра гражданской авиации Иван Федотович Васин.

1980 год стал для меня определенным парадоксом. Было выполнено значительное количество государственных работ, работ на государственном уровне - это и полет в Антарктиду, и внедрение автоматизированной системы УВД, и внедрение в эксплуатацию самолета ИЛ-86. И к концу года неожиданно для меня я почувствовал, что отношение Министра ко мне значительно изменилось. Мне было предложено написать заявление, рапорт с просьбой освободить меня от должности заместителя Министра.

В то время существовал определенный порядок согласования с административным отделом Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза о назначении и освобождении людей такого ранга. В связи с тем, что Министром мне не было сказано причин, связанных с освобождением, я обратился в отдел административных органов к заведующему отделом Николаю Ивановичу Савинкину. Тот принял меня, пригласил на нашу беседу весь инструкторский состав своего отдела, который имел отношение к Министерству гражданской авиации, и зачитал представление о моем освобождении. Я слушал его и ждал, какие же мотивы послужили причиной моего освобождения. Надо сказать, что представление было написано очень лаконично и достаточно объективно, однако в последнем абзаце говорилось, что я ослабил работу, связанную с организацией летной работы и обеспечением безопасности полетов.

Итак, 19 декабря 1980 года постановлением Совета Министров по представлению Министра гражданской авиации я был освобожден от должности и откомандирован в распоряжение начальника Московского транспортного управления гражданской авиации.

Официально меня зачислили в 212-й летный отряд на должность командира корабля ИЛ-18. Но в феврале 1981 года по моей просьбе мне было разрешено переучивание на самолет ИЛ-86, и я был переведен в эскадрилью самолетов ИЛ-86 Внуковского производственного объединения на должность второго пилота самолета ИЛ-86. Произошло любопытное совпадение - переведен на должность второго пилота ИЛ-86 2 февраля 1981 года. А 2 февраля 1983 года назначен на должность командира корабля ИЛ-86 в том же Внуковском производственном объединении.

Хочу сказать со всей откровенностью, что освоение полетов самолета ИЛ-86, в том числе полетов без штурмана, было для меня величайшей моральной отдушиной. Надо сказать, когда я был на должности замминистра, я не оставлял штурвал ИЛ-18 и продолжал держать себя в соответствующей форме, проверял экипажи, и выполнял полеты самостоятельно.

Вообще у меня было правило - если я проверял экипаж, то начинал с командира корабля, занимал правое сиденье как проверяющий. На обратном пути я выполнял полет с левого командирского кресла, работал с экипажем самостоятельно.

Внуковская авиаэскадрилья самолетов ИЛ-86, а в дальнейшем она была преобразована в 425-й летный отряд, по существу, стала школой подготовки экипажей тех предприятий, которые начинали осваивать самолет ИЛ-86. Это и Центральное управление международных воздушных сообщений, это ленинградцы и свердловчане и другие.

В июле 1985 года я был назначен на должность заместителя начальника Внуковского производственного объединения по организации летной работы. Работал я в этой должности один год и в 1986 году был назначен заместителем начальника ГосНИИ ГА по летной эксплуатации и испытаниям воздушных судов. Совершенно неожиданно, меня вызвал к себе на беседу Министр гражданской авиации Борис Павлович Бугаев и предложил возглавить летно-испытательную работу в ГОСНИИГА. Это было обосновано следующим. Старое поколение летчиков-испытателей ушло на пенсию, в планах подготовки к поступлению новой авиатехники в гражданской авиации в это время уже прорабатывался вопрос об ИЛ-96, ТУ-204, Ил-114, вертолете В-3, самолете АН-3. Необходимо было сохранить и обновить летно-испытательный комплекс. Я ответил Министру, что согласен проводить и возглавить эту работу, но поставил условие: чтобы заниматься летно-испытательным комплексом этого института, мне необходимо закончить школу летчиков-испытателей и вникнуть в суть организации летно-испытательной работы. Министр согласился. По-моему, он даже был удовлетворен такой постановкой вопроса. Закончив экстернат в школе летчиков-испытателей, я получил свидетельство летчика-испытателя третьего класса. Министерством нам была оказана помощь в подборе перспективных кадров, и мне вновь пришлось окунуться в работу с головой. В 1986 году, когда я возглавил летные испытания в ГосНИИ ГА, произошла катастрофа на Чернобыльской атомной электростанции и меня вместе со своим коллективом послали ликвидировать последствия этой страшной катастрофы. Работа летчиков института заключалась в том, чтобы не допустить смыва радиоактивных осадков в зоне Чернобыля, чтобы с дождем радиоактивная пыль не попала в Припять, в бассейны с питьевой водой. Совместно с Госкомгидрометом с помощью специальных химреактивов мы разрушали облачность, проводили другие воздушно-профилактические процедуры. Поставленная задача была выполнена. Однако для здоровья эта работа добром не закончилась, пришлось потом почти полностью удалять щитовидную железу.

В 1989 году в институте были назначены выборы начальника института, поскольку заместитель начальника института генерал Субботин подал рапорт на пенсию. Новый Министр гражданской авиации генерал-полковник Волков настоятельно рекомендовал мне выдвинуть свою кандидатуру на эти выборы. Многие считали, что я имею все шансы выиграть, к тому времени я уже сумел неплохо зарекомендовать себя в должности заместителя начальника института. Однако выборы я проиграл, голосование закончилось

тем, что начальником института был избран ныне выполняющий эти обязанности Виталий Андрианович Горячев.

Тогда председатель Госавианадзора за безопасностью полетов Иван Ефремович Машкивский, с которым я когда-то впервые расследовал в Пермской области катастрофу вертолета МИ-1, предложил мне возглавить управление по надзору. Учитывая, что после проигранных выборов мне было не совсем приятно оставаться в институте, я согласился с этим предложением. Вот так наши пути в жизни пересеклись вновь, мы стали вновь расследовать авиационные происшествия. Но, должен заметить, и в Министерстве гражданской авиации мы с Иваном Ефремовичем были в одной упряжке - он возглавлял инженерную, а я - летные службы.

Отдельная история - рассказ о том, как, будучи за штурвалом самолета ИЛ-24, я вел в 1987 году атомный ледокол "Сибирь" в Северном ледовитом океане - помогал эвакуировать 27-ю арктическую экспедицию. Всего за время этой работы экипаж побывал над полюсом шесть раз. Во время этой работы мы поддерживали прямую связь с известным полярником, Героем Советского Союза Артуром Николаевичем Чилингаровым, который на ледоколе "Сибирь" руководил эвакуацией зимовщиков.

Незабываемой была работа по исследованию озоновых дыр в период полярной ночи. Это еще один эпизод из летной деятельности. В конечном счете, при возвращении к работе в Авианадзоре последним рабочим полетом для меня стал рейс Аэрофлота из Москвы в Буэнос-Айрес в ноябре 1991 года. Как известно, по событиям, которые произошли в августе 1991 года, вскоре после победы демократов во главе с Ельциным, Госавианадзор как организация при Совете Министров СССР ликвидировалась.

С января 1992 года я ушел продолжать работу в частной авиации. Первым детищем, которое с моим участием было создано в 1992 году, это была авиакомпания Добролет, которая существует и ныне, и успешно работает на самолетах ИЛ-76. Мне вообще везло. И в небе и на земле. За свою жизнь я встречал много грамотных, образованных и собранных людей. Многие признавались, что мечтали стать летчиками. Но, в силу разных причин, у них этого не получилось. Существовала жесткая система отбора. Как правило, в авиацию попадали лучшие, влюбленные в небо люди. Они были готовы терпеть, преодолевать трудности ради одного: чтобы быть причастными к летной работе. Иногда и мне казалось, что я утону в проблемах, не хватит времени и сил. Но словно кто-то свыше вел меня по жизни. В чем секрет везения? Думаю, что помогала верность профессии. Если бы я в училище согласился идти по комсомольской линии, может быть, из меня получился в конечном итоге неплохой партийный работник, но высококлассным летчиком я не стал бы никогда. От неудач меня спасало небо.

В любой, самой неприятной и сложной ситуации нельзя отчаиваться, стоять на месте. Даже в самом плохом можно найти положительные стороны. Все сделанное тобой к тебе и возвращается.