

Армения.

Рассказывает Агбашьян Дмитрий Александрович - Начальник Армянского управления гражданской авиации МГА СССР (1971-1987). Заслуженный пилот СССР.

Структура воздушного пространства и организация управления воздушным движением.

С первых дней начала моей работы в Армении, по требованию Николая Григорьевича Ковтюха, председателя работавшей тогда в АУГА комиссии Министерства гражданской авиации, я занялся работой по реструктурированию и совершенствованию всего воздушного пространства Армении и районов аэродромов.

В первую очередь, мною была разработана и утверждена в МГА Инструкция по производству полетов на местных воздушных линиях (МВЛ). Затем я занялся «Инструкцией по использованию воздушного пространства Республики Армения», инструкциями по производству полетов на аэродромах «Звартноц», «Эребуни», «Ленинакан», «Кафан», «Джермук» и других. Были пересчитаны и оптимизированы все траектории полетов самолетов при заходе на посадку и выходе из района аэродромов после взлета с учетом различных отказов авиатехники, в том числе, при отказах всех двигателей с безопасным приземлением на определенных расчётах площадках.

Одно только понижение высоты входа в глиссаду для аэродрома «Звартноц» с 800 м до 400 м. дало, при этом, экономию до 40% топлива, расходуемого на заходе и посадке самолетов.

В свое время, в годы работы на Чукотке, я приобрел большой опыт в проведении необходимых расчетов и разработке подобных инструкций для всех временных и постоянных посадочных площадок, а также приписных аэродромов, на которые выполняли полеты самолеты Чаунского ОАО (объединенного авиаотряда). Теперь, в Армении, этот опыт помог мне выполнять эту работу быстро и качественно.

Ко времени моего перевода в Армению, в 1971 г. Ереванскую воздушную зону связывал с внешним миром единственный выходной воздушный коридор – Ереван-Севан-Актафа и далее либо налево – на Тбилиси, либо направо – на Баку. Через Актафу проходили и международные трассы Тбилиси – граница СССР с Ираном (Ордубад, где стоял радио-привод) и реже, прямо – на Дербент.

Ордубад находился на территории Нахичеванской АССР. Ее воздушное пространство входило тогда в состав Ереванской воздушной зоны. Во время своей первой поездки в Мегри, я решил, что, с учетом возможных политических перемен, будет надежнее перенести, находящуюся там радио-приводную станцию, на территорию Армении.

Эта работа была выполнена в короткие сроки и последующие события подтвердили ее правильность и своевременность.



Григорий Дольников

Коридор Ереван-Севан-Актафа был одним из наиболее опасных в Закавказье. Самолеты в нем летали на встречных курсах с «переменным профилем»: вылетевшие из Еревана набирали высоту, а прилетающие, наоборот, снижались. Это требовало большого внимания диспетчеров, но опасные сближения самолетов здесь происходили регулярно.

Положение усугублялось и тем, что часто этот коридор пересекали самолеты боевой авиации без радиосвязи. С появлением Як-40 и возросшей интенсивностью полетов, положение еще более усложнилось.

С 1972 г. я вел с командованием ЗакВО (Закавказского военного округа) трудные, безуспешные переговоры об открытии новых коридоров.

Но однажды, летом 1974 г, едва успев «перепрыгнуть» над самолетом МиГ-23, пересекавший в районе Актафы курс Ту-134, на котором я летел

в качестве командира корабля, я добился серьезного разбирательства в Тбилиси по этому инциденту.

В нем впервые участвовал, прославленный генерал-полковник, Герой Советского Союза, Григорий Устинович Дольников – новый командующий 34-й воздушной армией Закавказского военного округа СССР.

Переговоры напоминали игру в пинг-понг: каждое мое новое письменное предложение, подкрепленное навигационными расчетами и чертежами, подчиненные Г. Дольникову генералы уносили куда-то и через полчаса возвращались с возражениями, которые тут же, на столе Г. Дольникова, мною снова и снова опровергались...

Наконец, убедившись в несостоятельности их возражений, Г. Дольников, стукнув кулаком по столу, приказал подчиненным выполнить все требования наши требования.

Так в Ереванской воздушной зоне появился новый коридор №1 – гора Ачкасар (граница с Грузией) – Ленинакан – В. Талин – Октемберян - Ереван.

Новый коридор, в основном, использовался как входной, а прежний, через Севан – как выходной. Впервые в Ереванской воздушной зоне, нам удалось развести встречные потоки движения самолетов, упростить и обезопасить воздушное движение.

Но вскоре, случай помог с открытием еще одного, важнейшего воздушного коридора

...Весной 1987 г, среди ночи меня разбудил телефонный звонок РП (руководитель полетов) А. Манавазяна. Он докладывал, что у входного воздушного коридора, вблизи границы СССР в районе Мегри, «крутится» иностранный самолет, чей экипаж на плохом английском и вне принятой авиационной фразеологии, о чем-то возбужденно просит. Но из всего потока слов от «иностранца» были разборчивы лишь только:

- «...military aircraft, military aircraft...!».

Идет война между Ираном и Ираком, подумал я, возможно иранский боевой самолет не пропускает их дальше, в сторону Ирака и, не задумываясь о последствиях, ответил:

– «Ну что еще может просить этот самолет, кроме разрешения на посадку в Ереване? Дайте ему согласие на вход в нашу зону и посадку и сообщите мне о его реакции».

Через несколько секунд, РП сообщил, что «...иностранец» обрадовался и идет к нам».

Наутро начался грандиозный телефонный скандал по «ВЧ» (закрытой правительственной связи): звонили из Москвы большие генералы от ПВО, пограничников, министерства обороны, МГА. Не слушали никаких доводов и не выбирали цензурных выражений:

– «...Кто ты такой? ...кто тебе разрешил открыть границу СССР? Да тебя посадить мало» - и т. д.

Наконец позвонил сам Борис Бугаев – Министр Гражданской авиации.

Объяснив ему спокойно суть дела, я предложил извлечь из него выгоду для Аэрофлота. Для этого нужно перенести международную трассу, которая огибая южные границы СССР, проходила в воздушном пространстве Ирана и Ирака, воюющих друг с другом с 1980 г, на территорию СССР.

А именно – открыть новый маршрут Эрзерум – Ереван и далее по существующим международным трассам. При этом вся выручка за использование воздушного пространства пополнит бюджет СССР, а не бюджеты воюющих Ирана и Ирака.

Сразу после этого разговора, тон звонков из Москвы стал благожелательным, и я получил «добро» на дальнейшие действия по реализации этой идеи.

Вскоре из Турции прибыла делегация во главе с Генеральным директором департамента гражданской авиации. С ним прибыли и начальники турецких аэропортов Ван, Эрзерум и Карс. Их приезд вызвал в Ереване небывалый ажиотаж. Меня вызывали и в Правительство, и «на ковер» к «Первому» в ЦК КП Армении за то же «самоуправство», которое московское начальство уже «проглотило».

Турок разместили на закрытой, государственной даче, всячески охраняли, но от кого? Везде, где мы появлялись с турками, к ним было самое спокойное отношение. А они все время просили нас показывать им город и его окрестности.

Когда же мы, по просьбе старшего турка, побывали в Ереванском оперном театре, на концерте О. Чекиджяна, он, к моему изумлению, даже подпевал на армянском какой-то арии из оперы «Ануш». Я, даже заподозрил в нем армянина.

Для обмена информацией между нашими центрами УВД, я предложил использовать линию высоковольтной электропередачи, по которой из Армении в Турцию экспортировалось электричество. И это предложение, после непонятных колебаний нашей стороны, было в конце концов, принято.

После согласования с турками некоторых других организационных, технических и воздушно-правовых вопросов и подписания необходимых документов, воздушное пространство Армении пополнилось еще одной международной трассой и соответствующим воздушным коридором для



Схема воздушных коридоров Армении в 1987 г

входа и выхода на эту трассу самолетам из Еревана.

Постепенно, число входных/выходных воздушных коридоров в Ереванской воздушной зоне было доведено до пяти. Они позволили полностью обеспечить движение самолетов во всех направлениях, упростить и обезопасить работу диспетчеров служб движения аэропортов Армении, многократно повысить экономическую эффективность и безопасность использования воздушного пространства.

Григорий Дольников: как Герою Советского Союза удалось не опьянеть на допросе в гестапо

Сегодня имя этого Героя Советского Союза практически позабыто. А между тем есть версия, что именно он стал прототипом главного героя из рассказа Шолохова «Судьба человека». Впрочем, некоторые эпизоды из жизни Григория Дольникова настолько удивительны, что каждый из них мог бы стать отдельным романом. Например, в годы войны Дольников попал в плен и во время допроса в гестапо выпил 3 стакана водки. При этом летчик сумел не опьянеть.

Воздушные сражения и плен

Григорий Устинович Дольников родился в 1923 году в белорусской деревне Сахаровка. Как указано в издании «Гордость Советской Белоруссии», в юности Дольников занимался в Минском аэроклубе, который и дал ему путевку в небо. В 1943 году Григорий окончил Батайскую военную авиационную школу пилотов, после чего был направлен на Южный фронт, в 9-ю гвардейскую истребительную авиадивизию. В конце сентября того же года Дольников сбил сразу 3 немецких самолета. Патроны закончились, и летчик решил пойти на таран четвертого самолета. Он уже уходил в сторону от поверженного «юнкерса», когда оказался под вражеским огнем.



Машина Дольникова загорелась, он выпрыгнул с парашютом и при приземлении потерял сознание. Очнулся летчик, как утверждают авторы книги «В гремящем небе Кубани», В. В. Козлов и К. А. Обойщиков, от града ударов: его избивали немцы. Били Дольникова в том числе и по израненной ноге. Известный авиационный политработник А. Г. Рытов в своих мемуарах писал, что Григория Устиновича, назвавшегося Соколовым, долго истязали эсэсовцы. Когда травмированная нога распухла, пленного все-таки отправили в вознесенскую больницу. Операцию делали без наркоза: Дольникова просто привязали к столу, а рот заткнули полотенцем.

Допрос в гестапо и побег из лагеря

Однако это далеко не все испытания, через которые довелось пройти Григорию Дольникову. Еще до помещения в больницу героя отправили на допрос в гестапо. Как вспоминал сам Дольников в своих мемуарах «Летит стальная эскадрилья», гестаповцы предложили советскому летчику выпить за победу Германии и налили рюмку водки. Однако Дольников потребовал целый стакан и со словами «За победу!» осушил его до дна. При этом, несмотря на голод, от закуски он отказался. «Русские после первой не закусывают!» — сказал Григорий Устинович. Выпив второй стакан спиртного, Дольников заявил, что русские и перед смертью не закусывают. После этого гестаповец протянул летчику третий стакан.

Тем не менее Григорий Дольников сумел устоять на ногах и даже не опьянел. Впоследствии, когда летчика спрашивали о том, как такое могло произойти, он всегда отвечал: «Подтверждаю, что ни Соколов, ни я в ту минуту не опьянели: мы пили, под дулом автомата». Действительно за спиной Дольникова все это время стоял немецкий автоматчик. Григорий Устинович выжил чудом не только в тот день. После того, как его поместили в концлагерь, он несколько раз пытался бежать. Удачей закончилась только четвертая попытка, в результате которой Дольников оказался в партизанском отряде.

Радионавигационное обеспечение проекта развития местных воздушных линий Армении.

Радионавигационное обеспечение будущих полетов на местных воздушных линиях составляло важную часть проекта их развития. Рассматривались два варианта его реализации:

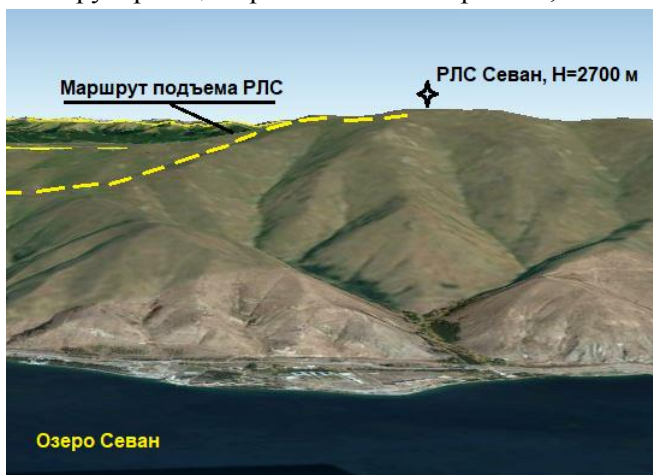
- Первым вариантом предусматривалось установка, на одной из командных высот, мощного радиолокатора (РЛС), для контроля полетов в воздушных зонах всех будущих аэропортов из одной точки. При этом, мы изучали, также и опыт использования станций РЛС системы ПВО СССР, дислоцированных в Армении.

- Вторым вариантом, была установка диспетчерских РЛС в каждом аэропорту, индивидуально.

В целях первого варианта, на одной из коллегий МГА, в которой участвовали и министры радио и электронной промышленности, я выступил с сообщением о наших проблемах и попросил изготовить для нас РЛС, чей волновод позволял бы ее эксплуатировать на высотах до 3000 м.

Наш заказ был принят, и мы принялись подбирать место для будущей позиции РЛС. Для этого, я с группой специалистов: флаг-штурманом О. Аруцян, моим замом А. Пилосяном, руководителем и инженерами службы ЭРТОС М. Григоряном, Г. Варданяном и еще несколькими специалистами, побывали на нескольких перспективных высокогорных точках.

Гору Арагац забраковали: ее 4 вершины, «затеняли» одна другую.



Но вот, мы забрались на самую высокую отметку Гегамского хребта, севернее Севана. Открылся потрясающий вид: вверху синее небо, внизу - синий Севан, а вокруг цветущая растительность и трава по пояс. И, до вершины горы, отметкой 2640 м, рукой подать.

Акоп Багратович Пилосян вышел из автомобиля-вездехода и прослезился:

- «Вай, что за воздух, вай, что за запах, что за трава...».

На армянском это звучало, как поэзия:

- «Вай, эс инч отһа, вай, эс инч һотһа, эс инч хота».

Мой водитель, Юра Тарвердян, захохотал:

- «Да ладно, Акоп Багратич, ты как голодная корова, увидел траву и заплакал!»... На армянском: - «Лав эли, Акоп Багратич, вонц вор совац ков линес, хот@ тессар у лацумес!»...

В свою очередь, развеселилась и вся наша экспедиция.

Решили: здесь будет базовый лагерь, откуда мы потащим наверх нашу РЛС.

Дня через 3, после нескольких походов вверх, на вершину, приключений в непогоду, тумане и сильном ветре, площадка для РЛС была готова.

РЛС привезли из Еревана на лафете - прицепе к гусеничному тягачу для стратегических ракет: РЛС была на тогдашней элементной базе, занимала целый домик - «Кунг» и весила несколько тонн.

И вот, началась финальная стадия. Мощный тягач, с ревом, тащит за собой вверх, под углом 35-40 градусов, лафет с нашей РЛС.

Мы сопровождаем этот поезд, кто на платформе прицепа, кто пешком...

Как, вдруг, у тягача заглох мотор. Он, с прицепом, остановился и, через несколько секунд, медленно, а потом все быстрее начал пятиться назад, вниз.

Дело в том, что, тормоза у тягача были воздушные и, при неработающем двигателе, они переставали действовать. А двигатель отказал, когда в него прекратилась подача топлива из переднего бака, а задний, из-за крутизны склона, оказался намного ниже двигателя и топливо оттуда не могло поступать...



РЛС П-37

В своем движении вниз, лафет начало разворачивать в сторону наибольшего уклона - вправо, к пропасти. А на лафете десятка полтора народу и РЛС, стоимостью более 1 млн. рублей! Я скомандовал, то есть, заорал:

- «Всем - на землю!»

Люди, в том числе и водитель тягача, начали спрыгивать вниз.

Но, через мгновение, после того, как весь наш «поезд» опустел, один из самых молодых, кто поднимался с нами в гору пешком,

вдруг, запрыгнул на вращающуюся назад гусеницу тягача, а с нее, в его кабину! Там он, не обращая внимание на наши крики, начал дергать все рычаги и, вдруг, поезд замер на месте!

Несколько задних колес лафета - прицепа уже висели над пропастью...

Очевидно, он смог, рычагом переключения коробки передач, поставить тягач «на скорость»...

После этого, народ бросился подставлять под колеса камни, чтобы закрепить успех.

Все ликовали! А о герое, почти, забыли!



Григорий Варданян

Главным героем дня, сумевшим спасти не только тягач с прицепом и дорогой РЛС, но и наш деловой авторитет, оказался, тогда еще мальчишка, от которого никто, подобного подвига, не ожидал, Гриша Варданян, недавний выпускник Рижского ИИ ГА, инженер БЭРТОС.

Прошло много лет, но я до сих пор не могу забыть тот день и тот решительный, смелый поступок Григория Ервандовича Варданяна...

Еще пару дней ушло на монтаж и наладку самой РЛС с антеннами, дизель-генератором и всем остальным.

Гриша и здесь отличился, поскольку с наладкой РЛС, возникли проблемы, а он, несмотря на молодость, но с более свежими знаниями, в них

разобрался.

Первый же пуск нашей «супер» РЛС, показал ошеломляющие результаты: все воздушное движение, в радиусе 450 км., в том числе, над Турцией и Азербайджаном, было видно четко и точно.

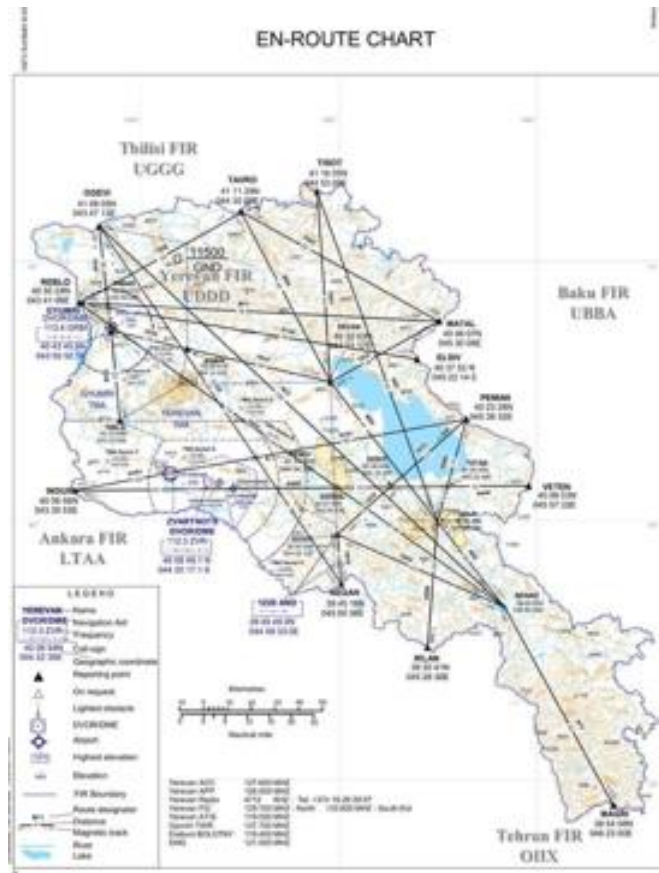
Смушало одно: как, с этой точки, увязать новую РЛС с действующей инфраструктурой средств УВД и, как эксплуатировать все, связанное с ней «хозяйство», в суровых, на такой высоте, условиях зимы.

Арагац бы нам подошел, поскольку оттуда была прямая видимость аэропорта «Звартноц» и мы бы могли обойтись лишь одной линией радиорелейной связи и передачи данных. Но...

Других, перспективных для нашего проекта точек, мы не нашли.

Позже, на Совете управления, было решено, каждый новый аэропорт, или аэропортовый «куст», оснащать РЛС и другими РТС отдельно.

Местные воздушные линии Армении к началу 1990-х годов.



Всего в Армении, включая ереванский аэропорт "Эребуни", действовали 12 аэропортов МВЛ с взлетно-посадочными полосами с искусственным покрытием, а также несколько грунтовых аэродромов и посадочных площадок для легкой авиации. Общая численность самолетов Як-40 составляла 28 единиц.

Ежедневно на этих самолетах, в Степанакерт, Джермук, Горис, Берд, Сисиан и другие аэропорты выполнялось до 6-8 рейсов в каждый, а в Кафан до 12-16 рейсов. Объемы пассажирских

авиаперевозок на МВЛ достигли 20-22% от общего объема авиаперевозок АУГА и превышали к 1990 году 1 млрд. пассажиро-километров. Но их доли в 40%, как в развитых европейских странах, США и Канаде, обладающими большими территориями, в Армении достичь не удалось.

На Як-40 выполнялись также и рейсы на коротких магистральных авиалиниях, в радиусе до 1500 км: в Тбилиси, Сочи, Сухуми, Батуми, Краснодар, Мин. Воды, Саратов и т.д.

На Як-40 подрастали летные и технические кадры для «большой» авиации, большинство из которых начинали свой путь в авиации с легкомоторных АН-2.

Самолеты Ан-2, с появлением Як-40, были полностью сняты с пассажирских авиаперевозок. На них, для нужд сельского и лесного хозяйств Армении, выполнялись лишь авиационно-химические работы в объемах до 2 млн. га в год. Этим объемам, для подготовки необходимого количества молодых летчиков, имеющих по своему налету часов и классности, право переучиться на Як-40, было недостаточно. Поэтому, самолеты Ан-2 АУГА, свободные от работ на территории Армении, направлялись на работу также в Среднюю Азию, Нахичевань, Краснодарский и Ставропольский края, а также Север России.

Сразу после выхода Армении из СССР, объемы перевозок на местных авиалиниях стали сокращаться и, через некоторое время прекратились полностью.

Самолеты Як-40, вертолеты и аэропорты Горис, Сисиан и Кафан сыграли огромную роль в логистике Армении.

Модернизация базовых аэропортов Армении.

Но главное, наш трест «Армавиаремстрой» дал возможность реализации в Армении всех планов развития аэропортов как столичных, так и местных воздушных линий, а также их инфраструктуры.

Так, со вводом в строй АВК «Звартноц», при участии специализированного института, была спроектирована и построена этим трестом первая в СССР отечественная, компьютеризированная ЦЗС – система централизованной заправки самолетов на местах стоянок самолетов вокруг аэровокзального комплекса (АВК). Система обошлась в 1,2 млн. руб., в то время как зарубежные ЦЗС такой же мощности стоили около 12 млн. долларов США.

Помимо этого, в 1984-86 г. аэродром «Звартноц» был полностью реконструирован: его ВПП удлинена на 750 м. и усилена под самолеты любого веса и класса. Здесь были проведены работы по перепрофилированию всей аэродромной территории, объемом 350 тыс. куб. м. грунта, которые требовала новейшая в то время отечественная система СП-70 – аналог зарубежной системы ILS. Она была адаптирована под бортовое оборудование западных самолетов и давала возможность приема, как советских, так и западных самолетов по метеорологическому минимуму категории II ICAO. Эта система (комплект № 2) была установлена в «Звартноце» впервые в СССР: по вине московского треста «Авиастрой», ее комплект № 1 был задействован в столичном «Шереметьеве» лишь через год.



Огни аэродрома

Удлинению ВПП предшествовала трудная задача убедить Правительство в необходимости отвода аэропорту «Звартноц» дополнительных 24 га земель – сплошных виноградников.

Зная настроения в ЦК КП Армении, в Правительстве и среди общественности, премьер-министр Фадей Саркисян, накануне заседания предупредил меня, что завтра меня ждет проигрыш и, что он сам будет среди критиков.

Но то, что произошло на заседании Правительства на другой день, оказалось за пределами самых трудных ожиданий: глядя на развешанные перед ними листы чертежей и «не видя их», большинство присутствующих полностью отвергло проект.

«Звартноц» сравнивали с «ножом, воткнутым в грудь Араратской долины» и даже, предлагали перенести весь аэропорт на другое место. Но обиднее всего высказался сам Фадей Саркисян, намекая на то, что я приезжий и никогда до этого не жил в Армении:



Здание системы «Старт»

Однако после заседания он, уже в разговоре один на один, говорил в оправдание своих слов:

- «... вы не понимаете, как дорога для настоящего армянина земля».

- «...зато теперь я знаю всех противников и поработаю с каждым отдельно. Через месяц этот проект пройдет на ура».

А я, в свою очередь, изучив вопрос более глубоко, нашел в МГА возможность установки светосигнальных огней приближения к ВПП не по, принятой тогда в СССР, «системе Калверта», а по системе ALPA АТА, распространенной в США и требовавшей почти в 2 раза меньше территории.

Через месяц вопрос землеотвода на заседании Правительства был решен. Тем более, что на этот раз уже испрашивалось у него не 24, а 12 га.



Запуск объекта АС УВД «Старт» 23.04.1985

Житейская мудрость, деловая хватка и «дипломатические» приемы в работе Ф. Саркисяна всегда вызывали мое восхищение и еще не раз потом помогли в решении моих проблем.

Так, например, он «добыл» тогда же, для удлиняемой ВПП, целый железнодорожный состав дефицитного, кварцевого песка высокого качества.

После установки СП-70 и завершения работ в 1986 г. по реконструкции ВПП, на ней было смонтировано новейшее светосигнальное оборудование ОМИ-2.

Теперь, «Звартноц» стал 4-м аэропортом в СССР – вслед за московскими Шереметьево, Домодедово и аэропортом Мин. Воды, сертифицированным по второй категории ИКАО, позволяющем принимать самолеты при вертикальной видимости 30 м. и горизонтальной видимости 400 м. по этим огням.



РЛС «Иртыш» системы «Старт»

Одновременно, здесь шли работы по вводу в действие компьютеризированной системы управления воздушным движением «Старт»: строилось специальное здание, защищенное от электромагнитных импульсов из космоса (была «холодная» война), строились помещения для новой радиолокационной станции «Иртыш», проводились коммуникации, монтировалось оборудование.

Параллельно, будущий технический персонал и авиадиспетчеры проходили обучение в специальных учебных центрах СССР.

Система «Старт» с ее самой современной, цифровой РЛС «Иртыш», обеспечивала одновременное, автоматизированное управление 40 самолетами в воздухе. Все ее диспетчерские пультаи имели «синтетические» (компьютерные) экраны, свободные от посторонних сигналов и не нуждающиеся, как прежде, в затемнении помещения. В диспетчерском зале, отделанном декоративным камнем и материалами,

было светло и комфортно.

Впервые, здесь появились девушки-диспетчеры, что положительно сказалось на профессионализме, дисциплине и внешнем виде мужчин.

Здесь же нам удалось усадить в едином зале за пульта управления полетами не только наших, «гражданских», но и военных диспетчеров.

В 1985 г., в Ленинаканском аэропорту был установлен «юбилейный» – 300-й комплект ДРЛ (диспетчерский радиолокатор), произведенный в Чехословакии для СССР. По этому случаю, позиция для ДРЛ, его помещения и подъездная дорога, по требованию МГА были выполнены по тогдашним нормам «образцового объекта».

По случаю его пуска, в Гюмри прибыла делегация МИД ЧССР, завода-производителя с группой журналистов, а также представители МГА. На асфальтированной, широкой площадке, рядом с новым ДРЛ, был организован многолюдный митинг, в котором, наряду с гостями и нами, участвовали и выступили ветераны прошлой войны, воевавшие в Чехословакии. Затем состоялся банкет, организованный руководством Ленинакана (Донара Арутюнян, Эмиль Киракосян).



Донара Арутюнян

На этом банкете была заключена договоренность с директорами чешских заводов, производящих радиотехническое и светосигнальное оборудование для СССР о прямой, сверхплановой поставке в Армению двух светосигнальных систем – для «Звартноца» и Ленинакана и одной, новейшей по тем временам, курсоглиссадной системы СП-68, аналога СП-70, но с более «скромными» параметрами.

Когда 7 вагонов с этим оборудованием пересекли границу СССР, МГА от неожиданности оказалось в щекотливом положении, но все же, после не очень приятных для меня, «воспитательных», разговоров, оплатило 1,5 млн. руб. его стоимости.

Именно ввод в действие перечисленных систем и позволило сделать аэропорты «Звартноц» и «Гюмри», практически всегодными, что в 1988 г. так пригodiлось после Спитакского землетрясения, когда в Армению летели тысячи самолетов со всего мира, а под управлением армянских диспетчеров и системы «Старт» одновременно находилось 30-35 воздушных судов.



ТРЛК-11

В 1987 г. в н. п. Чобанкара был установлен первый в СССР трассовый радиолокационный комплекс ТРЛК-11, с дальностью действия до 450 км, способный определять геометрическую высоту полета самолетов не по их бортовым ответчикам вторичной локации, но автономно, после обработки отраженного от самолета сигнала. Стоимость комплекса превышала 1,2 млн. руб. Его пуск имел принципиальное значение не только для обеспечения полетов самолетов гражданской авиации, но и в военных целях.

Его отличала высокая экологичность и он должен был заменить собой РЛС первого поколения П-37, установленные в Чобанкаре на небольших грунтовых пригорках и облучающие вокруг все живое.

В 1988 году он не работал, был частично разграблен и простоял так еще ряд лет в бездействии.

А ведь работа этого комплекса предотвратила бы две авиакатастрофы самолетов с гуманитарными грузами в районе Еревана и Ленинакана, которые произошли из-за ошибок экипажей в использовании барометрических высотомеров. Однако с моим уходом из руководства АУГА, ТРЛК-11 стал вдруг никому не нужен.

Вообще же, все это оборудование «доставать» стоило больших трудов. Ведь аэропорты Армении были не из самых главных в СССР. Все работы по модернизации аэропортов Армении велись вне общесоюзных планов и за счет капитального ремонта, под угрозой наказания (об этом уже говорилось).

Но и тут наш трест был одним из козырей в переговорах с МГА, которое зачастую, при недоработках и отставании от выполнения планов подрядных работ общесоюзным трестом «Авиастрой» и других подрядных организаций, вынуждено бывало обращаться за моей помощью.

Катастрофа самолета Як-40 в Ленинкане.

19 апреля 1983 г, самолет Як-40 Ленинканской отдельной авиаэскадрильи (ЛОАЭ), с бортовым обозначением СССР 87291, выполнял рейс Е-46 по маршруту Волгоград - Нальчик - Ленинкан.

Пилотировал его экипаж, командиром (КВС) которого был Роман Багдасарян со вторым пилотом Александром Саакяном и бортмехаником Ашотом Григоряном.

В 17:07 их Як-40 вылетел из аэропорта Нальчика и после набора высоты занял эшелон 6600 метров. На его борту находились 4 члена экипажа и 17 пассажиров.

После пролёта Кисловодска самолёт уклонился вправо, о чём экипаж был предупреждён диспетчером Минводовского районного центра, и к моменту пролёта Гори, он вышел на ЛЗП (линию заданного пути) и в 17:53 связался с диспетчером Тбилисского районного центра (РЦ Тбилиси), которому доложил о пролёте Гори на эшелоне 6600 метров.

Тбилисский диспетчер подтвердил пролёт Гори и дал указание занять высоту 5700 метров по расчёту. Далее по пути к Ленинкану экипаж, очевидно обходя опасные метеоявления, периодически менял курс полёта, который в результате уменьшился со 185° до 130°. Это привело к уклонению самолета влево от трассы на 28 километров.

Тбилисский диспетчер движение самолета не контролировал и указаний о необходимости выхода на ЛЗП не давал. Впоследствии выяснилось, что он в это время был увлечен телевизором, где транслировался ответственный футбольный матч тбилисского «Динамо».

В 18:02 пилоты доложили диспетчеру РЦ Тбилиси о выходе из зоны по расчёту на высоте 5700 метров. На самом деле, самолёт находился в этот момент не в 100 (расчётное расстояние выхода), а в 57 километрах от Тбилиси и левее трассы на 28 километров, при этом до рубежа передачи УВД оставалось ещё 39 километров.

Однако Тбилисский диспетчер по какой-то причине наш экипаж не поправил.

В 18:03, экипаж перешёл на связь с диспетчером подхода Ленинканского аэропорта и доложил о входе в зону, хотя на самом деле был ещё в 87 километрах от него и на 29 километров левее трассы и находился в Тбилисской воздушной зоне.

Через полторы минуты, после первой связи с Ленинканским диспетчером, экипаж Як-40 запросил своё местонахождение, на что диспетчер сообщил азимут 30° и что на экране радиолокатора самолёта не видно. Это могло означать, что экипаж значительно уклонился влево от линии пути, однако и Ленинканский диспетчер не стал применять мер, чтобы вывести их на трассу.

Несмотря на то, что пилоты не знали, где они на самом деле находятся, они вскоре доложили о пролёте контрольного рубежа 21 километр и что есть условия для визуального полёта.

В ответ, диспетчер подхода разрешил им снижаться до высоты 3300 метров на РНТ (радионавигационную точку) аэропорта Ленинкан. Снижаясь до указанной высоты, экипаж при этом не вывел самолёт на привод аэродрома и не использовал, комплексно, все возможные бортовые и наземные радиотехнические системы навигации (РТС).

Небо в это время было покрыто кучевыми облаками высотой 600—1000 метров и с верхней кромкой 7—8 километров, видимость более 10 километров, а вершины гор частично закрывало облаками. В процессе снижения, экипаж доложил о проходе высоты 3600 метров, на что диспетчер подхода дал указание перейти на связь с диспетчером круга, обязанности которого он же сам [диспетчер подхода] и выполнял. По-прежнему, не видя самолёт на экране радиолокатора, он тем не менее разрешил экипажу снижаться до высоты 900 метров к третьему развороту.

При этом, для себя, отсутствие самолета на экране он объяснил тем, что он временно находится в, так называемой, обычной «воронке» слепой видимости, прямо над радиолокатором.

Фактически, же, в этот момент самолет находился в 40 километрах от аэропорта, но экипаж в 18:08 после получения разрешения на снижение, доложил о пролёте РНТ аэропорта, хотя на самом деле находился в стороне.

При этом, экипаж не обманывал диспетчера, так как радиоконпас в кабине на самом деле показал пролет РНТ. Но это был ложный пролет, который случается вследствие, так называемого, «горного эффекта», эффекта пере отражения радиоволн в горах. Его жертвой, в прошлом и неоднократно, мог бы быть и я сам, еще тогда, когда летал на Ил-14 по Чукотке и из-за которого погиб в Заливе Креста мой северный товарищ, Юра Иванушкин.

Получив «добро» от диспетчера и ничего дурного не ожидая, экипаж начал выполнять манёвр захода на посадку. В этих целях, он приступил к правому развороту с креном 13°.

На курсе 178° и высоте 2523 метров, со скоростью 330 км/час, в 18:09 по московскому времени, (в 19:09 по местному времени), самолет врезался в склон горы Шиштепе, высотой 2836 метров в 41 километре северо-восточнее Ленинанканского аэропорта.

От удара самолёт полностью разрушился и все находящиеся на его борту 4 члена экипаж и 17 пассажиров погибли.

Заход Солнца, в этот день, был в 19:48 по местному времени, то есть через 39 минут после авиакатастрофы. Поэтому к поискам пропавшего самолета мы смогли приступить лишь на утро следующего дня. После ночного анализа всей имеющийся на то время информации, мы практически сразу же направились на вертолете к горе Шиштепе, где и обнаружили наш погибший самолет.

В тот же день, к работе комиссии подключились, прибывшие из Москвы, высокопоставленные лица из Инспекции по безопасности полетов МГА и Госавианадзора СССР.

Мы обратили их внимание на то, что, как выяснилось, дислоцированная в Тбилиси часть ПВО СССР с момента пересечения Главного Кавказского хребта нашим Як-40 и до его столкновения с горой, полностью контролировала его полет и ее диспетчеры могли бы предотвратить авиакатастрофу. Но в силу своей «секретности», (от кого?), или головотяпства, они этого не сделали...

Правда, на следующее утро, эта самая ПВО все же подсказала, где нам искать погибший самолёт.

Однако наши московские «гости» обладали «правом решающего голоса» и по результатам расследования авиакатастрофы вынесли следующее «Заключение»:

- «Катастрофа самолета Як-40 произошла по причине грубого нарушения диспетчерами службы УВД и экипажем ВС НПП ГА-78 и Инструкции по производству полетов на аэродром Ленинанкан, что привело к преждевременному снижению самолёта вне схемы аэродрома и его столкновению со склоном горы».

...Эта авиакатастрофа еще раз высветила давнишнюю проблему советской авиации, заключающуюся в том, что в нашем небе были два «хозяина»: служба движения гражданской авиации и соответствующие службы сил ПВО и ВВС СССР. При всем тогдашнем несовершенстве средств связи и коммуникаций, наверху, в Москве, никак не могли договориться о должном взаимодействии этих служб. Даже каналы УКВ связи, выделенные для работы гражданской и военной авиации, были разные и нам категорически запрещали выходить в эфир на «военных» частотах.

Я всегда помнил, что я пережил в далеком уже, 1966 году, когда, при вылете из аэропорта Бухты Привидения, на самолете Ил-14, во второй половине разбега, внезапно увидел взлетающий мне навстречу, в лоб, самолет МиГ-17, из базирующегося здесь полка ПВО.

Тогда, гражданский и военный диспетчеры, «не ведая, что творят», разрешили нам взлет одновременно, с разных концов взлетной полосы, навстречу друг другу. И тогда, мне чудом удалось избежать лобового столкновения с МиГом. На всех разборах, я докладывал начальству об этом инциденте и докладывал о настоятельной необходимости слияния, или, хотя бы размещения этих обеих служб в единых залах управления полетами.

Но ни тогда, ни по прошествии многих лет, все разговоры на эту тему были безрезультатны и подобные инциденты продолжали повторяться.

Так, например, летом 1981 года, когда я выполнял полет на Ту-154 из Еревана в Киев, в Ростовской воздушной зоне, диспетчер дал указание нам с высоты 8 400 м. занимать эшелон 11 100 метров, и одновременно, встречному Ту-154 снижаться до 10 100 метров. В тот день мы чудом не столкнулись с ним лоб в лоб, когда я, увидев его в последний момент, успел резко отдать штурвал от себя, вперед и мы проскочили под ним буквально в считанных, если не сантиметрах, то в метрах.

Позже, как мне удалось выяснить, военные видели все это, но, как всегда, не вмешивались.

Теперь же, будучи начальником управления гражданской авиации, я вновь поднял эти вопросы, как на заседаниях коллегии МГА в Москве, так и на регулярных встречах с руководством военной авиации в ЗакВО (Закавказский военный округ) в Тбилиси.

После всех этих и других перипетий, посадить наших и военных диспетчеров в едином зале УВД нам удалось лишь в 1985 г со вводом в действие автоматизированной системы «Старт».
