

ДЛЯ МЕНЯ ВСЕ САМОЛЕТЫ – ЛЮБИМЫЕ



**ТЕРЕЩЕНКО
МИХАИЛ
МИХАЙЛОВИЧ**

Пенсионер (Москва)

– После окончания школы работал фрезеровщиком на Кременчугском автомобильном заводе. Поступил в Кременчугское летное училище. Моя авиационная биография: пилот вертолета Уфимского авиапредприятия, пилот-инструктор

Кременчугского летного училища, командир звена Кременчугского летного училища, слушатель командного факультета Академии гражданской авиации, командир Учебно-тренировочного отряда Архангельского управления ГА, начальник летно-штурманского отдела Архангельского управления ГА, начальник летной службы Молдавского управления ГА, начальник Молдавского управления ГА, начальник Главного управления летной службы МГА, первый заместитель председателя Межгосударственного авиационного комитета (до 2001 г.). Заслуженный пилот СССР. Кандидат технических наук

– На Ваших глазах прошло несколько периодов развития гражданской авиации, что является наиболее важным?

– Мне повезло в том, что я прожил в гражданской авиации самую счастливую жизнь. Самая прекрасная пора истории развития гражданской авиации пришлось на мое поколение. Был переход от поршневой техники к реактивной, и, я бы сказал, был расцвет - это 87- 90-е годы. Когда у нас летал каждый второй, когда у нас в воздухе было настолько плотно от самолетов, что слово нельзя было вставить в радиообмен.

В то время я работал в Кишиневе, и у нас только на Москву было 19 рейсов в день, как такси. Люди летали, авиация пользовалась авторитетом, мы были удовлетворены своей работой, осваивалась новая техника. Такого периода, как мне кажется, не было ни до, ни после. Сейчас трудно представить, что такое просто возможно

– С чем Вы связываете периоды интенсивного развития гражданской авиации?

– В предвоенный период все основывалось на развитии науки естественным ходом. Какое-то время на Западе, в США и СССР работали конструкторы, у нас появлялись новые самолеты. Периоды смены поколений между типажам самолетов были длительными. Отечественная война, которая принесла так много горя и страданий,

настолько уплотнила время от научных разработок до внедрения в производство и в жизнь результатов научной мысли, что буквально в 1947-48 годах в боевых частях Вооруженных сил появились первые реактивные самолеты (Миг-15 и др.). Появились первые тяжелые гражданские самолеты - Ил-18 (первой модификации), затем Ан-10, затем Ту-104. Это был мощный и интенсивный рывок в развитии гражданской авиации, качественный рывок. Переход к совершенно другой технике, требующей совершенно других специалистов. Это потребовало развития всего авиационного комплекса: и летного состава, и инженерно-технического состава, и командно-руководящего состава. Были и определенные конкретные шаги со стороны государства. Гражданской авиации и ее развитию уделялось огромное внимание. Я считаю, что такого скачка в ближайшие 20-30 лет сложно ожидать, потому что техника на таком уровне, коммерческие показатели эксплуатации которой удовлетворяют и сегодняшний день, и ближайшие 20-30 лет.

– Самый хороший самолет из тех, на которых Вы летали и радовались?

– Я настолько люблю это дело, что для меня все самолеты любимые. Не могу ни одного выделить и сказать, что, допустим, Як-40 хуже Ту-154, а учебный Як-18 уступает какому-то другому самолету. На каком-то этапе жизненного пути каждый самолет представляет собой предмет вождения, поклонения и профессиональной любви. У меня настолько удачно складывалась летная жизнь, что не осталось каких-то огорчений относительно полетов на каком-то из типов воздушных судов.

– Вы как актер, который смог реализовать себя в разных ролях?

– Дело в том, что разница между актером и летчиком заключается в том, что актер играет чужую жизнь, а летчик строит свою. Мне просто повезло на хороших людей. И, наверное, что-то свыше. Судьба.

– Можно ли сказать, что у каждого самолета свой характер?

– Можно и нужно.

– То есть для того, чтобы летать на самолете, его нужно понять, приноровиться к нему, есть ли в них свои особенности?

– Самое сложное понять сущность летной профессии, что она от тебя требует? Если человек вошел душой, сердцем, умом в эту профессию - остальное уже второстепенно. Этот вход в профессию - это имя существительное, все остальное - это имя прилагательное.



Важно, чтобы человек выработал для себя какие-то определенные принципы, придерживался их, стремился к тому, чтобы овладеть этой профессией. Каждый самолет - это прекрасное творение рук человека, каждый самолет доставляет наслаждение. Может быть, дело не столько в самом самолете, сколько в процессе. Отрыв от земли, сам взлет - это настолько восхитительное явление для человека, который видит, что происходит, и ему дано это видеть, что не зависит от типа самолета в принципе. Так же, как и в других элементах полета. Я летал на вертолетах. Многие к ним относятся отрицательно из тех, кто летал на самолетах, но которым не довелось летать на вертолетах. Но это настолько умная машина, это техника, позволяющая познать и себя и в то же время быть как бы в той же среде, которая окружает человека на земле. Летчик видит под собой рядом ту же землю, ту же дорогу, речку, луг, лес, тех же людей. Или вот осенняя тайга, где все полыхает цветами. С 10 тысяч метров - это одно, а с 200 метров - это совершенно другое.

Эта такая картина! Мне не дано быть художником, но, кажется, ничего не надо придумывать, только иметь способность передать краски, которые дала природа, на холст, и лучше уже ничего сделать нельзя.

– Вы сказали, что так сложилась судьба, что жизнь сталкивала Вас с хорошими людьми. Был ли у Вас идеал такого человека?

– Конечно. Был у меня первый инструктор - Георгий Васильевич Пасич. Это был идеал человека не только для меня, но и для всех окружающих его людей. Этот человек научил меня летному делу.

В авиации очень много хороших людей. У меня были хорошие, умные командиры, мои руководители. Был Министр гражданской авиации - Борис Павлович Бугаев. Я, к сожалению, не знал министров до него, он пришел в 1970 году. Возможно, в силу того, что я с ним вырос, становился тем, кем я стал в гражданской авиации. Последующие руководители уже были как-то ближе по возрасту и по другим обстоятельствам, тоже были толковые, грамотные, хорошие люди, но в отношении Бориса Павловича можно сказать очень много особенного. Занимая пост Министра на протяжении 17 лет, он сделал очень много для развития гражданской авиации. При нем гражданская авиация расцвела.

Это было и поступление новой техники, и решение социальных вопросов, строительство жилья, соцкультбыта, здравоохранения, новые аэропорты, воздушные линии. При этом человеке гражданская авиация сделала свой

основной прорыв. Он был очень строгим министром. С ним нельзя было рассчитывать на отношения, отличные от профессиональных. Каждый, кто шел к нему на прием, и я в том числе, основательно готовился, перебирая по нескольку раз, что сделано, какие могут быть вопросы?

Это был, в моем понимании, Министр Министров. Высочайший профессионал своего дела.

– Вы можете вспомнить какие-то необычные случаи из вашей практики?

– Их много было, как и в жизни каждого летчика. Были и интересные, и экстремальные. Такие, как отказы системы управления или отказы двигателей. Надо помнить, что работает не один человек, а работает экипаж. Интересны не столько сами случаи, а специфика, само применение авиации в Советском Союзе. Мне пришлось поработать и на Севере, где восторгался мастерством летчиков, инженеров, техников, которые работали в условиях Заполярья. Их ежедневный труд ни с чем не сравним, даже с тем, что может произойти в воздухе (кроме самых печальных событий, разумеется.) Это профессиональный подвиг - подготовить самолет или вертолет к вылету в условиях Полярной ночи, на открытой площадке, при минус 45 градусах. Это требует от человека не меньших усилий, чем работа экипажа при отказе двигателя в воздухе. Или был такой случай. Я в то время работал в Молдавии.

Там, в южной республике, из-за майских заморозков очень часто гибли виноградники. Первый секретарь ЦК Семен Кузьмич Гроссу задал извечный вопрос: "Что делать?". Я ответил, что можно поднять вертолеты в воздух и в предрассветных сумерках продуть, прогреть воздух, потому что воздух мерзнет от земли, воздух не перемешивается. С разрешения Б.П. Бугаева мы провели такой эксперимент. Представьте такую картину: мы, в ночных сумерках, на вертолетах, 108 вертолетов в воздухе над Молдавией, над вино-градниками, "продуваем" землю, чтобы ее согреть. Это была сложная работа, организационно сложная, но профессионально интересная. Эффект от проделанной работы оказался замечательным. Не знаю, можно ли было это сделать при другом Министре, но Б.П. Бугаев доверял и принимал ответственные решения.

– На каком бы самолете Вы бы хотели полетать сейчас?

– На любом, на котором еще не летал. Потому, что важен не самолет, а сам полет.