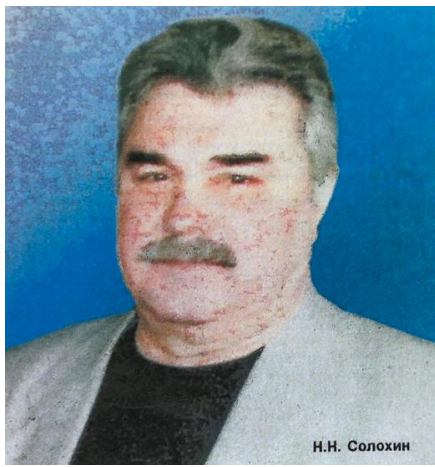


В небесах мы летали одних



Эти знакомые до боли слова снова и снова возвращают меня к давно ушедшим дням некогда очень крепкого авиапредприятия уфимского объединенного авиаотряда. Это было хорошее время...

Вспоминается 20 апреля 2012 года, когда отмечали 35-летие эксплуатации самолета Ту-154, который в то время был основным транспортным средством перемещения по воздуху в огромном государстве. Мы с большой благодарностью вспоминаем организаторов и участников этой встречи, ветеранов: летчиков, бортпроводников, диспетчеров, работников наземных служб и отдела перевозок. Инициатива по организации данной встречи принадлежала А.И. Кравчуку, Ю.Ю. Евстратову, Р.Уразгильдиеву, совету ветеранов аэропорта, возглавляемого Ф.З. Ахуновым, и многим другим неравнодушным людям. Аллея березок со временем поднимется и в памяти останется как символ неразрывности поколений, работы всех на единый конечный результат. Пройдет время и в тени этих деревьев будет строить планы другое поколение и другие достижения будут на слуху.

А мне на память приходит неординарный случай, связанный с эксплуатацией самолета Ту-154 и работой одного из лучших командиров этого лайнера Н.Н. Солохина и возглавляемого им экипажа.

Просматривая исторические материалы, увидел информацию Международного фонда авиационной безопасности, где пишется: «Солохин Николай Николаевич – командир самолета Ту-154 авиакомпании «Башкирские авиалинии» РУ ФАС России соответствует требованиям для награждения Дипломом «За героизм, мужество и находчивость, что позволило спасти жизни людей и авиационную технику». Председатель правления МФАБИ. Машкинский и Президент МФАБВ. Шелковников.

В тот злополучный день экипаж Солохина в составе второго пилота И. Мухаметзянова, штурмана Н.В. Балыклова, бортинженера Ю.Логина и проверяющего штурмана летного отряда В.Л. Авдеева, выполняли рейс в Стамбул и обратно. Полет для того времени хоть и международный, но рядовой (было время по 3 рейса в день выполняли) предполагалась проверка штурмана А.Э. Балыклова. На дворе осень, погода соответствующая, самолет подготовлен, в общем, все как бы обычно, до момента снижения самолета да высоты круга на обратном рейсе для посадки в аэропорту «Уфа». Экипаж предвкушая завершение полета, делились планами, кто, как и с кем будет добираться до дома. Затем началась подготовка к посадке. Штурман обратил внимание на низкую температуру в аэропорту и наличие инверсионного слоя на небольшой высоте один-полтора километра, что-то из ряда вон выходящего не было... Экипаж был одним из лучших и, как рассуждал командир, для них нет невыполнимых задач, ведь за спиной профессионалы, но погода, природа и местные условия аэропорта в этот день подготовили для них испытания, которые потребовали проявления самых высоких профессиональных качеств каждого, кто сидел в кабине.

Заход, который не предвещал ничего сложного, вынудил экипаж уйти на второй круг из-за интенсивного обледенения, на высоте круга повторно проанализировать обстановку. А случилось небывалое: система противообледенения и сброса льда с поверхности самолета на глиссаде снижения не справлялась, самолёт тяжелеет, управление ухудшалось и требовался максимальный режим работы двигателей и вдобавок стекла кабины экипажа не успевали освободиться от льда и летчики остановились на последнем этапе захода на посадку слепыми и видеть могли только приборы. Оборудование в то время хоть и было современным и совершенным, а обеспечить заход вслепую не позволяло.

Уйдя на второй круг, экипаж, изучив всю обстановку и остаток топлива, пришли к выводу, что надо садиться в этих «плохих» условиях, потому что погода на ближайших запасных была идентичной, а, придя на запасной, повторный заход выполнить топлива не осталось бы.

Впоследствии на замечание одного из руководителей, что необходимо было уходить на запасной, бывший командир Ту-134 Г.М. Ерилин ответил: «Да, да надо было идти на запасной, но только в Сочи, где температура была +8 у земли и не было





обледенения». Высказал это в такой форме и с такой эмоцией, что все, кто слышал, невольно рассмеялись, не оставив тени сомнения на правильности решения садиться в Уфе. Полет по кругу занял больше времени, чем требовалось, потому что были рассмотрены конкретные и дополнительные действия каждого и нацелены на четкость и точность выполнения требуемых операций.

Держать кресты по курсоглиссадной системе, высоту и удаление докладывать чаще и с

точностью до 0,5 метров, особенно с высоты 20 м., на высоте 10 м. резко открыть боковую форточку и, высунув голову, визуальнo досадить самолет на полосу, ближе к входному торцу, чтобы осталось время на гашение скорости и торможение, на глиссаде скорость должна быть не менее, чем потребная для этих условий, а поддерживать за счет режима работы двигателей и быть готовым к аварийному покиданию пассажирами и экипажем самолета в случае грубой посадки. Командира дополнительно «утеплили», надели на него авиационную куртку с пуговицами назад как медицинский халат, на голове – шапка-ушанка и шея обмотана несколькими шарфами. Вот с такими установками и экипировкой запросили повторный заход на посадку. На что получили благословение и разрешение от диспетчеров.

Все были сконцентрированы до предела и выполняли свои обязанности отлично. Снижаясь на глиссаде, бортиженер докладывал и поддерживал требуемый режим, проверяющий подсказывал изменения скорости дополнительно, штурман – высоту и удаление, второй пилот держал кресты, как на тренажере. И вот, остается двадцать метров высоты: высота и удаление докладываются чаще, чем обычно. Высота десять метров до торца – сто метров. Слышится голос штурмана в кромешной темноте и относительной тишине. Командир рывком открывает форточку и высовывает в нее голову, шум от самолета, летящего на скорости 270 км/ч врывается в кабину и громче идут доклады. Командир ловит глазами все, что можно зацепить взглядом, находит полосу под собой и успешно, к тому же мягко, сажает многотонную машину. Далее все команды по технологии работы экипажа, кроме одной «убрать закрылки и интерцепторы». Экипаж по команде заруливает на стоянку. В салоне все еще слышны громкие аплодисменты и радостные выкрики от благодарных пассажиров.

На стоянке капитан в нарушение инструкции разрешает экипажу закурить в кабине, но дрожащие руки и повышенные голоса при обмене мнениями выдают большое напряжение от наличия адреналина в крови. Выйдя из самолета, экипаж и встречающие были шокированы увиденным: все выступающие части самолета и стойки были покрыты толстым слоем льда, лед и на крыльях в зоне необогреваемой части.

Как вспоминает командир летного отряда В.Д. Шалашов, данный инцидент рассматривался в конструкторском бюро им. А.Н. Туполева, где были приняты меры для исключения в будущем таких случаев путем увеличения частоты и интенсивности обогреваемых поверхностей крыльев и лобовых стекол.

Но как это часто бывает при инцидентах, экипаж на земле ждали еще большие трудности и выяснения, чтобы доказать, что все, что случилось, не имело злого умысла с их стороны.

К чести всех участников этих событий и разбирательств, вины экипажа не нашли, а действия командира оценены как «героизм, мужество и находчивость, что позволило спасти жизни людей и авиационную технику». Ну а экипаж отметил этот инцидент, расслабившись от эмоциональных нагрузок, в кафе «Встреча» в составе своих семей. Вот такой случай произошел в жизни коллектива предприятия в ноябре 1997 года.

Информацией поделился на кануне 98 годовщины «Аэрофлота» Рафаиль Габитов.

