

## ВЕДУЩИЙ ИНЖЕНЕР ПО ЛЕТНЫМ ИСПЫТАНИЯМ (к 80-летию ААК «Прогресс»)



**Бортник Анатолий Маркович,**  
*ветеран гражданской авиации и*  
*Арсеневской авиакомпания*  
*«Прогресс»,*  
*почётный гражданин*  
*г. Арсеньев*

*А.М. Бортник в прошлом – командир воздушного судна, летал на самолётах Ли-2, Ил-14, Ту-104, Ан-8. После выхода на пенсию вместе с коллегами организовал некоммерческое партнёрство «Дальневосточный музей авиации» с целью создания в Приморье авиационного музейно-выставочного центра. За активную подвижническую деятельность в области авиационной профориентации подрастающего поколения Президиумом профсоюза лётного состава России награждён медалью «За верность авиации». Автор книг «Лётно-транспортный отряд», «Небо, самолёты, лётчики», а также многочисленных публикаций в региональных и федеральных СМИ на авиационные и общественно-политические темы.*

Долгие годы лётной работы в «Аэрофлоте», а затем на арсеньевском «Прогрессе» оставили в моей памяти яркие впечатления и сотни имён коллег, с которыми мне довелось пройти свой профессиональный путь в небе. Эти впечатления и легли в основу моей новой книги «Небо, самолёты, лётчики». Эти три понятия я не случайно вынес в заголовок книги. Если подходить философски, то заглавная роль в авиации принадлежит небу. Это его непостижимая голубая бездна каким-то фантастическим образом притягивает к себе людей. В сущности, лётчик и самолёт, объединившись в небе, и образуют такое

понятие, как авиация – одно из самых интереснейших явлений в истории развития человечества. Ведь авиация изменила сознание людей, подарив им новое представление о времени и пространстве. Авиация – это одна из самых выдающихся вершин нашего общего научно-технического прогресса. Авиация – это целый мир, определяющий образ жизни тех, кто в этой области работает. Посвящена книга истории развития гражданской авиации на Дальнем Востоке, в том числе деятельности лётно-транспортного отряда завода «Прогресс» – ныне признанного лидера Приморского регионального отделения Союза машиностроителей России. Для книги собран интересный материал благодаря воспоминаниям ветеранов, архивным и музейным материалам. Хочется, чтобы осталась память о добрых делах, самоотверженных людях. А самая главная цель книги – это популяризация авиационных профессий среди молодежи, ведь авиация – это удел сильных, образованных и увлеченных людей, об одном из которых мой дальнейший рассказ.

Когда-то в детстве попалась мне замечательная книга о лётчиках. «Испытатели» – золотым тиснением было выбито на фоне голубого безбрежного неба на её обложке. Тогда фамилия автора С. Вишенков прозвучала для меня не менее интригующе, чем магическое сочетание «старик Хоттабыч», настолько фантастическим представлялось мне содержание этой небольшой по объёму, но потрясающе интересной и увлекательной книги. Стратосфера, флаттер, тридцать три витка штопора,



## ИМЕНА И ДАТЫ

полёт на предельную дальность – эти и другие впервые услышанные слова из нового, необыкновенно удивительного мира авиации теперь будоражили моё детское сознание, не давая покоя даже во сне. Валерий Чкалов, Михаил Водопьянов, Степан Супрун, Пётр Стефановский, Сергей Анохин – столько героев, оказывается, было рядом, в той самой жизни, познавать которую начинал и я. А чуть позже, уже в юности, я прочитал «Испытано в небе» Марка Галлая. Талантливо написанная известным лётчиком-испытателем эта книга значительно расширила моё представление о сложной, невероятно увлекательной, но очень рискованной работе испытателей в небе. Вот тогда-то в моей памяти и отложилось как нечто загадочное: инженер по лётным испытаниям. Ведь с лётчиками всё понятно. А что делает в испытательном полёте этот высокообразованный специалист, высшим уделом которого, по моим представлениям, была конструкторская работа? Но никак не работа в воздухе, в неестественных условиях для интеллектуального труда. Позже я пойму необычайно сложную специфику профессиональной деятельности этих людей – инженеров по лётным испытаниям. Но детально, от первого лица, с ностальгическими нотками сожаления о быстро текущем времени, я услышу только сейчас, уговорив своего хорошего друга на откровенный разговор.



А.А. Бланк

Итак, знакомьтесь: Анатолий Адамович Бланк, в недавнем прошлом – инженер по лётным испытаниям лётно-испытательной станции завода «Прогресс». Участник лётных испытаний самолёта Ан-14 «Пчела» и всех модификаций боевого Ми-24. Наш, приморский. Родился за два года до начала Великой Отечественной войны в селе Галёнки, что лишило его возможности слышать вой авиабомб и гул артиллерийской канонады, но от голода, холода и других «прелестей» военного

лихолетья не спасло. Жили в совхозе, где его отец работал агрономом. Опасная была профессия в то время. Особенно в зоне рискованного земледелия. Чуть что, какой-либо каприз погоды, неурожай – агроном тут же оказывался «врагом народа». Отца Анатолия сослали отбывать наказание в посёлок Чекунда Верхнебуреинского района. Был сорок второй год. Это было самое тяжёлое время для миллионов советских женщин, оставшихся с малыми детьми без мужей. На руках у матери трёхлетнего Анатолия, кроме его самого, была ещё и его годовалая сестра, когда они остались без кормильца. Вот тогда-то маленький Толя и понял глубокий смысл формулировки «почём пуд лиха».

– Ты сам пережил то время, наверняка знаешь, что такое голодные обмороки, – погрузившись в прошлое, тихим голосом рассказывает Бланк. – Ели в основном сою. Многое пришлось испытать, я даже в школу не смог пойти вовремя. В 47-м нам разрешили переехать к отцу, где я, наконец, сел за парту. А в 53-м умер Сталин. Отца, как и многих, амнистировали, и мы вернулись домой. Вот тогда-то и попала мне на глаза книга Бориса Полевого «Повесть о настоящем человеке». После неё я другими глазами провожал взлетающие Миги – аэродром ведь был рядом. Причём нашу местную пацанву лётчики хорошо знали, они частенько подвозили нас на своих машинах в школу. Помню, в 56-м году ввели новую военную форму. На танцах в Галёнках молоденькие офицеры теперь блистали в синих мундирах с кортиками – обалдеть! Ну как тут не стать лётчиком! Нужно ли говорить, что я был не одинок в своём желании, тогда ведь большинство мальчишек рвалось в небо. Поэтому, как только нас в девятом классе привезли в военкомат на призывную комиссию, я сразу же попросил направить меня в лётное училище. Офицеры, просмотрев разрядку, к моей великой радости, такую возможность нашли, пообещав мне и двум моим товарищам из Галёнок после прохождения медкомиссии направить нас в лётное. Однако мои друзья, к сожалению, медкомиссию не прошли. Подошло время и я, в составе небольшой группы, отъезжал из Владивостока навстречу своей мечте. Через семь дней прибыли к

## ИМЕНА И ДАТЫ

месту назначения в город Шадринск, на Урале. Не думаю, что офицеры военкомата сознательно ввели нас в заблуждение. Скорее они проявили личную некомпетентность в специализации лётного состава, когда обещали мне направление в лётное училище – в Шадринске располагалось 23-е авиационное штурманское училище ВВС. Так впервые в моей сознательной жизни случай внес свои коррективы в мою судьбу. Тем не менее конкурс при поступлении был сумасшедшим. Ты ведь тоже поступал в 1957 году, знаешь. Правда, напряженность немного спала после того, как на очередной медкомиссии чуть ли не половину абитуриентов исключили из списков. Приступили к сдаче экзаменов, их было пять. Набрать нужно было 22 балла, как сейчас помню. Сдал успешно. И начали мы учиться, как люди – ведь впереди было столько интересного! Но в 1958 году Никита убрал Жукова с поста министра обороны и начал сокращать армию на 300 тысяч человек. Приехали мы с отпуска, и нас, 450 человек второкурсников, построили на плацу для «прополки». Стоим, дрожим, как щенята, в ожидании своей участи. В училище оставили всего 125 человек, остальных, в зависимости от возраста, – кого дослуживать срочником, кого на гражданку. Нам, с моим новым приятелем, грузином Вовкой Черномором, повезло – нас оставили. Кстати, ты ведь помнишь тотальную секретность того времени, даже не разрешали говорить, где мы учимся. Но вот сила народной молвы: месяца через два приходит моему другу письмо от знакомой девушки из Грузии. Ржало всё училище – на конверте было начертано: «город Шадринск, лётчику Черномору». И всё! Письмо дошло без проволочек. Так мой друг, штурман Черномор на всю жизнь остался среди нас лётчиком Черномором.

Итак, продолжаем учиться. На первом и втором курсе с аэродрома Канаша летали на Ли-2, а на третьем началось самое интересное – мы начали осваивать реактивный Ил-28. Очень прогрессивная машина была. На ней, кроме радиолокационного прицела ПСБН-М для бомбометания по целям, координаты которых не изменяются и известны, с высокой точностью применялась дальномерно-разностная радиотехническая система

бомбометания «Рым-С». Бомбометание по этой системе предполагало отличную лётную выучку экипажей, так как имело ряд непростых особенностей. Прицельные данные вырабатывались по данным от двух наземных станций, непрерывно измеряющих расстояние до самолёта и выдающих их в счётно-решающее устройство. На боевом курсе самолёт двигался по кривой равных дальностей относительно боковой станции (по орбите), и лётчикам, чтобы не уходить с неё, следовало пилотировать самолёт с высокой точностью по двухстрелочному сравнивающему устройству (одна стрелка показывала величину отклонения от орбиты, а вторая – скорость смещения относительно неё).

Отвлекусь, но это интересно: повышению заинтересованности в успешном бомбометании с прицелом ПСБН-М и «Рым-С» способствовало действовавшее до марта 1956 г. постановление о денежном вознаграждении. Согласно этому документу за бомбометание по невидимой цели (из-за облаков), выполненное с оценкой «отлично» или «хорошо» (в соответствии с нормативами), штурман самолёта получал денежное вознаграждение в сумме 200 или 100 рублей. Лётчику в этом случае полагалось 50 % от этой суммы. Стимулы, учитывая штатно-должностной оклад лётчика 1400–1500 руб., срабатывали неплохо, и бомбометание в сложных метеорологических условиях постепенно становилось обычным видом боевой подготовки и, безусловно, способствовало подготовке высококлассных экипажей. Я так подробно обо всём этом рассказываю для того, чтобы было понятно, какими основательными знаниями в области передового радиотехнического оборудования мы уже обладали. И как это оказалось кстати в моей последующей работе. Ил-28 – очень красивая машина была. Вот её-то в основном и порезал Хрущёв, когда решил, что бомбардировочная авиация в современных условиях не нужна, её заменят ракеты. Но это будет чуть позже. Итак, третий выпускной курс. После теоретического изучения принципиально новой машины приступаем к ускоренному лётному обучению. Интенсивность полётов

## ИМЕНА И ДАТЫ

небывалая. Порой казалось, что нас готовят к боевым действиям, настолько изматывающими были полёты. И вдруг по городу поползли слухи о предстоящем сокращении армии и ликвидации нашего училища. Знаешь ведь, что тогда был один достоверный источник информации, предвещавший реальные события: ОБС – одна баба сказала. И точно. Вскоре на всеобщем построении нам объявляют о новом значительном сокращении Вооружённых Сил СССР на один миллион двести тысяч человек. Конкретно: после присвоения нам воинского звания «лейтенант» мы все будем уволены в запас.

Вот такой крутой поворот судьбы, – с сожалением, как мне показалось, вздохнул Анатолий Адамович, видимо заново переживая дела давно минувших дней.

И я его прекрасно понимаю, так как сам пережил это событие, заканчивая Балашовское военное авиационное училище лётчиков. Тогда под сокращение попали выпускники всех военных училищ, готовивших лётно-подъёмный состав для ВВС страны. Тысячи молодых судеб были сломаны этим непродуманным указом. Нам, выпускникам, отучившимся три года и получившим вожделенные лейтенантские погоны, оставалось лишь сфотографироваться в них на память и начинать жизнь заново.

Анатолий не стал исключением. Все попытки устроиться на лётную работу в «Аэрофлот» ни в Новосибирске, куда он приехал с молодой женой Зоей к её родителям, ни в Хабаровске успеха не имели. Так он стал студентом-вечерником Новосибирского электротехнического института на факультете самолётостроения, находившемся при заводе имени В. Чкалова, куда он устроился на работу. В 1965 году защитился. К этому времени Бланк уже занимал должность инженера-технолога в одном из отделов КБ А. Яковлева, работавшего над очередной модификацией истребителя Як-28. И вот в этом месте судьбе было угодно устроить встречу Анатолия Бланка с Кларой Леонидовной Добровой, начальником отдела кадров Арсеньевского машиностроительного завода «Прогресс», приехавшей отбирать выпускников-самолётостроителей для работы в Арсеньеве. На

«Прогрессе» тогда полным ходом шло освоение производства этапного для предприятия изделия – самолёта Ан-14 «Пчёлка», и квалифицированные специалисты были нужны, как воздух. К этому времени у Анатолия Бланка в жизненном активе, кроме любящих жены и двухлетнего сына, было два образования, приличный профессиональный опыт и подсознательное желание вернуться в родные края, на родину. И вот всё начало сбываться. Казалось, судьба решила прервать цепь нелепых случайностей на жизненном пути Бланка и окончательно упорядочить ход его жизни.

В начале сентября 1965-го, после собеседования с главным инженером «Прогресса» Александром Самойловичем Палатниковым, Анатолий Бланк получает направление на лётно-испытательную станцию (ЛИС) в качестве инженера по лётным испытаниям. Однако работа началась с учебных курсов, на которые Бланк был оперативно направлен в подмосковный Жуковский. Уже тогда на заводе подготовка специалистов осуществлялась в строгом соответствии с требованиями нормативных документов и контролировалась отделом кадров, представителем главного конструктора Измайловым Реамиром Адамовичем и представителем военной приёмки Караваевым. И так, учёба закончена, получено свидетельство оператора с допуском к испытательным полётам на «Пчеле». Это была первая ступенька на пути к работе ведущим инженером по лётным испытаниям. Теперь Анатолий в качестве бортмеханика-испытателя был обязан фиксировать в полёте малейшие отклонения от нормы в работе всех самолётных систем, его двигателей и оборудования. Величины отклонений от заданных параметров после полёта заносились в дефектную ведомость, затем анализировались, искались причины их возникновения и находились способы их устранения. Работа была интересной, с элементами технического творчества, ведь производство «Пчелы» только налаживалось, и каждый полёт тогда таил в себе неожиданность.

– На «Пчёлке», к примеру, на первых машинах на выпуск предкрылков на взлёте мы летали втроём, – рассказывает Анатолий Адамович. – Предкрылки ведь должны выходить на

## ИМЕНА И ДАТЫ

определённой скорости. Вот взлетает Анатолий Алексеевич Сергеев, старейший заводской лётчик-испытатель. Бортмеханик Лёня Шмульсон, наблюдавший за правой плоскостью, докладывает: «Вышел!». И почти сразу же выскакивает предкрылок с моей, левой стороны. Сравниваем эти параметры с нормативными. Если есть большие расхождения, ищем причину и устраняем её. Для этого приходилось иногда выполнять по несколько полётов на одной и той же машине. Так же работали и по другим программам.

В формате такой напряженной и интересной работы незаметно пролетели два года, после чего Анатолия Бланка снова отправили в Жуковский. Теперь уже на курсы по программе ведущих инженеров по лётным испытаниям.

После окончания учёбы в Жуковском Анатолий Бланк назначается ведущим инженером по лётным испытаниям. Шёл 1968 год. Выпуск «Пчелы» продолжался, интенсивность испытательных полётов возрастала.

– Летали много, – рассказывает Анатолий Адамович. – Начальником лётно-экспериментальной группы был Володя Воронцов, я – ведущим инженером. Работа интересная, но нагрузки были существенными, поэтому нам после 120 часов налёта был положен краткосрочный отпуск. Зарплата также возросла, ведь она зависела теперь от налёта. К тому же вскоре после ухода Воронцова я принял предложение возглавить лётно-экспериментальную группу. Темп производства нарастал. И нам приятно было осознавать свою причастность к этому процессу. Сейчас я могу откровенно сказать, без формальной показухи: мы все тогда подсознательно гордились тем, что делаем самолёты!

Вторая половина шестидесятых – начало взлёта «Прогресса». Производство учебно-тренировочных и спортивных «Яков» позволило предприятию заявить о себе как о стабильном, хорошо отлаженном производственном объединении. Вместе с тем серийный выпуск «Пчелы» повлек за собой перевод технологических процессов производства на новый, более высокий уровень. На завод после окончания высших и средних учебных

заведений пришла масса молодых специалистов. Высококвалифицированные кадры переводились из других профильных предприятий. В городе начиналось массовое жилищное строительство. Бывший рабочий посёлок Семёновка на глазах превращался в цветущий цивилизованный оазис дальневосточной таёжной глубинки. Что же способствовало такому бурному развитию затерянного в отрогах Сихотэ-Алиня совсем не стратегического оборонного предприятия?

Конечно же, «Прогресс», как и другие заводы военно-промышленного комплекса, развивался по вполне определённым лекалам государственной программы развития ВПК. Однако и в этой области народного хозяйства страны были передовые и отстающие промышленные субъекты. И вот здесь логика мышления прямо подталкивает вспомнить о роли личности в истории нашего славного предприятия. О роли Николая Ивановича Сазыкина, директора завода, сумевшего убедить руководство ВПК страны в технологической зрелости своего предприятия и способности его выполнить государственный оборонный заказ по серийному выпуску передовых образцов вооружений и военной техники. Так были получены «Прогрессом» заказы на ракеты корабельного базирования, на самолёт Ан-14 и, наконец, на вертолёт огневой поддержки Ми-24. Такими счастливыми и обнадёживающими стали для «Прогресса» шестидесятые годы.

– К тому времени у нас на ЛИСе образовался небольшой, но достаточно сплоченный коллектив лётчиков-испытателей, – продолжает Анатолий Адамович. – Анатолий Сергеев, Лев Малиевский, Леонид Чупров, Владимир Лобовский, Георгий Арбузов. Последний, правда, пошёл на поводу у своей жены-москвички и не задержался надолго в Арсеньеве. Со временем уехал в Смоленск и Лев Малиевский, где вскоре умер. А тогда мы всей группой поехали в Жуковский в школу лётчиков-испытателей (ШЛИ) переучиваться и осваивать вертолёт Ми-24. После окончания курсов экзамены сдавали в КБ им. М. Миля и в ШЛИ. Мне дали допуск к испытательным полётам на Ми-24 в качестве бортинженера и ведущего инженера по лётным испытаниям.

## ИМЕНА И ДАТЫ

Приехали домой. На первую машину первую программу лётных испытаний привёз с собой лётчик-испытатель КБ Гурген Карапетян. А нам нужно было подготовить во время учёбы в ШЛИ несколько следующих программ: полёты на аэродинамические поправки, полёты на потолок, полёты с одним работающим двигателем, на дальность по выработке топлива, на дальность по связи и так далее. Ответственность за исполнение этого большого и ответственного задания лежала на мне. Хорошо, что главный инженер Фен Загидович Абдулин, понимая важность и объём работы, назначил мне в помощники очень толкового специалиста, бывшего лётчика-истребителя, в своё время также попавшего под «миллион двести тысяч», – Рудакова Василия Михайловича. опережая события, отмечу, что позже Рудаков успешно летал ведущим инженером по лётным испытаниям. Это был очень сильный специалист, ему бы быть лётчиком-испытателем, но не сложилось. Когда во второй половине семидесятых в Арсеньевский аэроклуб срочно потребовался начальник, выбор директора завода Ф.З. Абдулина пал на Рудакова. «Ведущего инженера я найду, а вот лётного начальника отыскать трудно, – сказал директор. – Так что принимай дела, лётчик!» Ну а тогда мы с ним вместе, перелопатив громадное количество лётно-методических документов, сумели-таки в срок составить и оформить свои программы по всем комплексам лётных испытаний. И вот из 33-го цеха окончательной сборки выкатывают первую машину. Народу... – наверное, кроме 33-го цеха и ЛИСа, все побросали работу и пришли смотреть. Покатили вертолёт на ЛИС, а следом, помню, молоденькие возбуждённые девчата: «Говорят, там у вас будет летать московский лётчик-испытатель Карапетян, красавец-армянин, как бы пройти посмотреть?» Как водится, каждому – своё. Их природная непосредственность тогда изрядно меня позабавила. Гурген Рубенович Карапетян, будущий Герой Советского Союза, действительно поднимал первую машину. В кабине оператора с ним находился ведущий инженер КБ им. М. Миля Эдуард Белоусов. Случилось это 5 ноября 1970 года. Тогда ликовал не только «Прогресс», но и весь город.



Работники ЛИС у последнего серийного Ми-24П на «Прогрессе».  
Первый слева А. А. Бланк

Известно, что наш директор завода Николай Иванович Сазыкин был чрезвычайно строгим руководителем. Тем не менее он обладал прекрасными душевными качествами. Он никогда не оставлял без внимания служебные успехи своих подчинённых. На ЛИСе в честь подъёма первого Ми-24 по его прямому указанию закатили грандиозный банкет. А чуть позже всех нас, участников первых испытательных полётов, направили на трёхдневный отдых в аскольдовский профилакторий «Нептун». Это был короткий, но такой незабываемый отдых! Затем мы выполнили несколько полётов по утверждённым программам, когда я находился в составе экипажа в задней кабине. Хорошо помню полёты на аэродинамические поправки, когда мы на определённых фиксированных скоростях от 60 км/час и до 320 км/час проходили так называемую мерную базу, отмечая время её пролёта. Затем, путём определённых вычислений с использованием графиков, определяли саму поправку, которая потом учитывается экипажами в повседневной работе при определении истинной скорости полёта. Между делом Карапетян выполнил несколько

## ИМЕНА И ДАТЫ

контрольных полётов с Леонидом Чупровым и Володей Лобовским, затем со мной – я находился в кабине оператора. После этого он оформил нам допуск к испытательным полётам, и мы продолжили работу на первой машине по всем остальным программам, – продолжал Анатолий Адамович.

А я, заворожено слушая его, удивлялся, с какой легкостью давалась им в воздухе первая заводская серийная машина. И подсознательно ждал, когда же обнаружат себя какие-нибудь производственные дефекты, недоработки, неувязки конструкторских решений, которые, по моим представлениям, должны были непременно проявиться во время испытаний. Но, как оказалось, я имел поверхностное представление о процессе заводского производства, который начинался с контроля поступающих на завод материалов на предмет соответствия их требованиям ГОСТа – этим занималась лаборатория входного контроля. И заканчивался самым дотошным и скрупулёзным контролем инженерно-авиационной службы ЛИСа, осуществляющей детальную проверку всех систем летательного аппарата на работоспособность и отсутствие дефектов. Причём на всём пути производственного процесса детали, узлы и агрегаты будущих систем аппарата при их изготовлении проходили строгую поэтапную проверку.

Серийное производство в авиастроении – это самый сложный и длительный высокотехнологичный процесс. И он всегда заканчивается на лётно-испытательной станции предприятия. На «Прогрессе» много производственных подразделений, но ЛИС – особое. Здесь изготовленная авиатехника подвергается окончательной комплексной проверке и лётным испытаниям. Только после успешного прохождения этого последнего производственного цикла авиатехника получает сертификат лётной годности, разрешающий её эксплуатацию.

Вероятно, благодаря такой тотальной системе технического контроля и высочайшему уровню служебной ответственности специалистов «Прогресса» за все 80 лет работы авиастроительного предприятия во время испытательных полётов не произошло ни одного тяжёлого лётного происшествия. В этом плане «Прогресс»

– явление уникальное. Этот ярчайший показатель исключительной надёжности выпускаемой заводом авиатехники является убедительным доказательством высокой научно-технологической зрелости предприятия!

– Когда из цеха окончательной сборки выкатили второй вертолёт, – продолжает Бланк, – Фен Загидович предупредил нас, чтобы все полёты по всем программам на этой машине мы выполняли сами, без помощи москвичей. На что Карапетян, загадочно улыбнувшись, проронил: «Долго же вам придётся летать». И верно. Споткнулись мы почти сразу, когда при запуске двигателя не могли выйти на постоянные обороты малого газа – каждый запуск они у нас были разными. Сколько мы ни меняли угол установки лопастей, стабильности заданных параметров работы двигателей на этом режиме добиться не удавалось. Карапетян с Белоусовым только посмеивались: «А мы что вам говорили?» Наверное, с неделю гоняли двигатели, и всё впустую. Пока однажды наблюдательный Гена Скотников, летавший в качестве бортингенера в задней кабине, не обратил внимание Чупрова на непостоянное положение его педалей: «Лёня, я помню, что Карапетян на этом этапе всё время держал ноги нейтрально, а у тебя педали ходят». Так хорошо развитая профессиональная наблюдательность бортингенера позволила нам самостоятельно решить проблему. Ведь меняя положение педалей, лётчик изменял положение лопастей рулевого винта, что меняло общую картину параметров работы двигателей на данном режиме. Ну а дальше мы начали летать по программам. Это сейчас, когда я рассказываю, вам может показаться, что всё нам давалось легко. А тогда всё было очень сложно. Ведь мы впервые оказались в испытательных полётах один на один с новой, абсолютно незнакомой военной техникой, буквально напичканной самым сложнейшим оборудованием. Психологическая нагрузка была огромной – ведь на нас лежала такая ответственность! А тут, как назло, полезли мелкие дефекты. Хотя, говорят, в авиации мелочей не бывает. Вот вам сюжет на эту тему. Выполняем контрольное висение перед полётом. Чупров, в отличие от Карапетяна, выполняет разворот на 360° в энергичном

## ИМЕНА И ДАТЫ

темпе. И сразу же срабатывает речевой информатор: «Пожар правого двигателя!» Садимся, выключаем двигатели, начинаем разбираться. Понятно, что это ложное срабатывания датчика, но почему? Подключается представитель КБ. Меняем место установки датчика – картина повторяется. Около двадцати полётов пришлось выполнить, чтобы определить правильное место установки датчика и отладить его регулировку. Отказы различных датчиков (кстати, поставляемые комплектующие изделия), которые не всегда можно определить, зачастую приводили к развитию и обострению аварийных ситуаций. Помню, где-то в восьмидесятом в одном из полётов с Володей Лобовским вдруг запричитала «Рита»: «Опасная вибрация левого двигателя!» «Рита» – это РИ-65, речевой информатор, предупреждающий о возникновении нештатных ситуаций. Выключаем двигатели и производим вынужденную посадку на рисовых полях в районе Чернышевки. Пока попили молока у гостеприимных доярок, доивших в поле коров, прибывшие заводские спецы установили причину: ложное срабатывание датчика повышенной вибрации, – завершает Бланк.

Как известно, одним из проблемных вопросов вертолётной авиатехники является вибрация, которая помимо полётного дискомфорта представляет определённую опасность для самой конструкции, исходя из условий её прочности. Одним из методов устранения вибрации является регулировка установочных углов лопастей несущего винта, что позволяет привести вращение лопастей винта к одной плоскости и в конечном итоге уменьшить вибрацию до приемлемых значений. Процесс этот на рабочем сленге авиаспециалистов звучит как «бить конус» и, на первый взгляд, отдаёт некоей примитивностью его исполнения. Перед запуском двигателей законцовки всех лопастей окрашиваются специальными мелками в разные цвета. После запуска к диску вращения несущего винта подносится закреплённый на штативе свёрнутый лист ватмана, на котором и оставляет свой след каждая лопасть, указывая плоскость своего вращения. Таким образом, изменяя угол установки лопасти, специалисты добиваются максимально возможного совмещения плоскостей вращения всех

лопастей. То есть убирают так называемый «конус». Процесс длительный и кропотливый.

– Так мы мучились до 1975 года, – рассказывает Анатолий Бланк, – пока я однажды не попал в командировку на Казанский вертолётный завод, который выпускал вертолёты Ми-8. Они по сорок машин в месяц выдавали, представляете возможности их производства? Там вот и выяснилось, что казанцы уже давно отказались от метода «бить конус». У них применялась совершенно новая технология регулировки плоскостей вращения лопастей, основанная на использовании автоматической фотосъёмки лопастей на земле и в полёте. Съёмка велась аппаратурой, закреплённой против смотрового окошка из грузовой кабины. Причём первая лопасть определялась по заранее нанесённой метке. После расшифровки на пленке было отчётливо видно положение каждой лопасти на различных скоростях полёта, и это значительно упрощало работу. Хотя процесс этот оставался сложным, там ведь было много нюансов, обо всём не расскажешь. Так в процессе работы мы набирались опыта и мастерства. Кстати, Фен Загидович сразу же оценил экономическую выгоду от такого новшества. Ведь перейдя на новую технологию этого процесса, мы значительно сэкономили лётный ресурс авиатехники и общие материальные затраты, связанные с лишним временем проведения лётных испытаний. Поэтому сразу же после моего доклада он оперативно распорядился о моей новой командировке в Казань за этим контрольным фотооборудованием, ведь его производили сами казанцы. И здесь, кстати, мне очень помогло прежнее знакомство с моим коллегой по учёбе в Жуковском – он теперь занимал должность заместителя главного инженера Казанского завода. По его указанию нам быстро, насколько это было возможно, изготовили два фотоаппарата, благодаря которым мы смогли перейти на новую технологию лётных испытаний. Аппараты эти устанавливались у смотровых окошек по каждому борту и фиксировали положение каждой лопасти слева и справа. И вот иногда, правда, довольно редко, обнаруживалась такая картина: одна из лопастей слева, зафиксированная в самом низу, справа оказывалась верхней. Вибрация – запредельная. И если раньше нам приходилось тратить на такую машину невероятное



**ИМЕНА И ДАТЫ**

количество времени и нервов, то сейчас причину вибрации определяли в первом же полёте. В то время, а это была вторая половина семидесятых и восьмидесятые, «Прогресс» достиг выдающихся успехов в своей производственной деятельности, и имена многих специалистов предприятия были у всех на слуху. Так, вместе со мной ведущими инженерами по лётным испытаниям работали Василий Михайлович Рудаков, Александр Иванович Алексеев, Валерий Владимирович Заремба, Андрей Иванович Кузнецов, Андрей Павлович Синеокий, Александр Васильевич Тарасов. Это были классные ведущие инженеры, имевшие уже солидный опыт испытательской работы. Кстати, Андрей Кузнецов пришёл на ЛИС уже в конце семидесятых. Тем не менее, благодаря своей всесторонней образованности и незаурядным личностным качествам, он быстро приобрёл репутацию вдумчивого, принципиального и исключительно целеустремлённого специалиста. Последнее играло очень важную роль в нашей испытательской работе, ведь иногда, чтобы доказать свою правоту вышестоящему начальству, одних технических аргументов было недостаточно. Бывало, что приходилось идти на конфликт. Наверное, поэтому, когда в конце восьмидесятых, на волне демократизации общества, была популярна выборная система назначения руководителей, коллектив ЛИС избрал своим начальником Андрея Ивановича Кузнецова. На Ми-24 мы летали в составе экипажей с замечательными заводскими лётчиками-испытателями Леонидом Чупровым, Анатолием Григорьевым, Владимиром и Анатолием Лобовскими, Геннадием Романовым, Виктором Обревко, Анатолием Довганем, Владимиром Клименком. Бывали ли конфликтные ситуации? Да, бывали. Как однажды это случилось у меня с Феном Загидовичем Абдулиным, которого я всегда искренне уважал. И он, кстати, мне платил той же монетой. Однако однажды его южный темперамент не вписался в наши корректные отношения. Как-то при внедрении в серийное производство какой-то доработки мы не могли определить причину одного плавающего, незначительного, как тогда казалось, дефекта. И я отказался ставить свою подпись в разрешительном документе. Фен Загидович после долгих уговоров поставить подпись – ведь план горит, армия ждёт и т. д. – взял да и высказал

мне пару резких, конкретных слов, когда понял, что я – ни в какую. Но через неделю, когда мы установили причину и устранили дефект, Абдулин лично приехал на ЛИС и извинился за нервный срыв. С учётом напряжённой обстановки, в которой мы работали, это был поступок сильного человека, – увлечённо рассказывал Анатолий Адамович.

А я, не менее увлечённо слушая его, подумал вот о чём. Просвещённый читатель, скорее всего, уже понял, что вероятность отказа авиатехники в полёте исключительно мала. Но она есть, и от этого никуда не деться. Более того, авиационная техника, в сравнении с любой иной, обладает одним существенным недостатком – отказывать в самый неподходящий момент. Ведь в полёте подходящих просто нет.

Вот пример. 1966 год. Лётчик-испытатель Анатолий Сергеев на самолёте Ан-14 выполняет полёт на выключение и запуск двигателя в воздухе. Заняли заданные программой 500 метров. Как только бортиженер Геннадий Скотников по команде выключает один двигатель, отказывает второй. Тут уже не до запуска, высоты хватило только на подбор площадки – сели в поле.

– Мы уже говорили, что в авиации мелочей не бывает, – рассказывает дальше Анатолий Адамович. – Лишний раз я убедился в этом в одном из первых полётов на Ми-24. Запустили двигатель, опробовали, запрашиваем взлёт. Вдруг хлопок, и через мгновение нас при ясном небе накрывает плотная дождевая завеса. Лётчик-испытатель Леонид Чупров обладал мгновенной реакцией, он успел выключить двигателя до того, как керосин, окативший нас сверху, успел вспыхнуть. Оказалось, что при отказе примитивного датчика в баках топливной системы керосин через дренаж под большим давлением забил вверх и окатил нас с головы до ног. Его-то я и принял от неожиданности за дождевой шквал. Однако случались отказы и посерьёзней. Так, в середине семидесятых в полёте на Ми-24 у военного лётчика-испытателя полковника Виктора Комасько начали отказывать обе гидросистемы – основная и дублирующая. Лётчик успел совершить вынужденную посадку в районы Яблоновки до полной потери управляемости вертолёта, что в данном случае было неизбежно. Повезло ребятам! Нам ведь перед каждым испытательным полётом

**ИМЕНА И ДАТЫ**

ставилась задача по выявлению производственных и конструктивных недостатков в работе испытываемой техники. И мы помнили, что от нашей ответственной и добросовестной работы будет зависеть жизнь тех, кто будет летать на этой машине после нас, – заключил Анатолий Адамович.

А теперь несколько слов о тех, кто на протяжении всей деятельности предприятия всегда принимал эстафету производственного процесса у работников ЛИС. Как многие уже догадались, речь пойдёт о военном представительстве главного заказчика – Министерства обороны. На заводе № 116 это подразделение было сформировано в 1939 году – практически сразу, как только предприятие приступило к ремонту авиатехники для ВВС.

«Хороший военпред – это одновременно и высокопрофессиональный инженер, и дипломат, и законник» – так говорят о себе сами военные представители. Первым таким многогранным специалистом на заводе № 116 был Михаил Фёдорович Марцынюк, проработавший на предприятии более пяти лет. Сейчас этот небольшой коллектив на «Прогрессе», называемый 2230-е военное представительство Министерства обороны России, возглавляет полковник инженерно-авиационной службы Николай Владимирович Монастырский. Начиная свою армейскую службу на Дальнем Востоке после окончания Военного авиационно-технического училища, он и продолжил её здесь после окончания Военно-инженерной академии им. Н.Е. Жуковского. Вот уж, поистине, неисповедимы служебные пути военного человека! Если гражданский специалист может как-то скорректировать свой профессиональный путь, то судьба военного полностью определяется Министерством обороны.

Получив назначение в военную приёмку на «Прогресс» в 1991 году, Николай Монастырский за девять лет успешно прошёл все ступеньки служебного и профессионального роста и, очевидно, с учётом этого в 2009 году приказом Министра обороны был назначен на должность начальника этого значимого подразделения. Ведь военная приёмка является важнейшим контрольным звеном в сложной, но необходимой цепочке: КБ – МАП – производство – приёмка – эксплуатация техники в ведомстве.

Несколько имён специалистов военного представительства из тех далёких шестидесятых-восьмидесятых, о которых мы так долго говорили с Анатолием Бланком. Прежде всего, это лётчики-испытатели, выполнявшие лётную программу испытаний самолёта Ан-14, – В. Матушин и В. Тихонов. Когда разговор заходит о прославленном Ми-24, в памяти сразу же проявляются образы военных лётчиков-испытателей, со многими из которых был хорошо знаком: Анатолий Карташов, Александр Писаненко, Виктор Комасько, Юрий Жижин, Виктор Габибов, Александр Кораблёв, Сергей Демиденко, Пётр Чумаков и другие.

Военные лётчики-испытатели военной приёмки работают в воздухе после заводских. Но и тем и другим, как показывает практика, только высокая профессиональная подготовка, лётное мастерство, а зачастую и личное мужество позволяют в сложной обстановке находить единственно верное решение, сохраняя машину и престиж предприятия. А иногда – и свою жизнь.

А теперь вернёмся к герою очерка. Сорок лет Анатолий Бланк проработал на предприятии. Уволился в 2005 году. Но перед этим... Его лётно-испытательская деятельность, помимо практической лётной работы, всегда была связана с оформлением сложной и разнообразной документации, в конечном итоге дающей право на эксплуатацию авиатехники по назначению. Эти навыки и пригодились ему в девяностые, когда лётно-транспортному отряду «Прогресса», в соответствии с новым законодательством, потребовалось оформлять свидетельство эксплуатанта, разрешающее лётную деятельность. Тогда решением руководства предприятия Бланка переводят ведущим инженером в администрацию завода в подчинение главному инженеру Юрию Бодне, где несколько лет он будет заниматься работой с документами, вплоть до ухода на заслуженный отдых. Вот такой интересный и содержательный трудовой путь в небе прошёл рождённый накануне Великой Отечественной войны приморский паренёк, мечтавший ещё в детстве стать лётчиком.