

# История безопасности полётов в Магаданском управлении гражданской авиации в 1970—1975 гг.

**Максим Викторович Третьяков,**

кандидат исторических наук, научный сотрудник лаборатории истории и экономики Северо-Восточного комплексного научно-исследовательского института ДВО РАН, Магадан.

E-mail: maximmgn@mail.ru

В статье рассматривается вопрос, оставшийся неизученным в центральной и региональной историографии гражданской авиации Дальнего Востока по причине секретности сведений, связанных с авиационными происшествиями. Доступные сегодня архивные материалы и иные открытые источники информации позволяют установить, что работа Магаданского управления гражданской авиации не была полностью безаварийной. Основу статьи составляют сведения дел фонда Р-27 «Управление воздушного транспорта Дальстроя» описи 1 Государственного архива Магаданской области. Автор приходит к выводу, что благодаря развитию авиатехники и повышению навыков пилотирования в 1970-х гг. удалось избежать крупных авиакатастроф, но ряд иных инцидентов всё же произошёл. Частые попытки сокрытия авиационных происшествий не позволяли установить истинный уровень безопасности полётов, особенно при выполнении договорных работ (применения авиатехники в народном хозяйстве), поскольку рейсы транспортной авиации (непосредственно пассажирские перевозки) имели всё же больший уровень надёжности. Каждый случай тщательно расследовался создаваемыми комиссиями, по итогам работы которых принималось решение о наложении взысканий исходя из степени вины каждого специалиста. Можно заключить, что в рассматриваемый период основными причинами нештатных ситуаций являлись техническая неисправность (в том числе и внезапная), нарушение правил полётов и сложные метеоусловия.

**Ключевые слова:** авиация, самолёт, вертолёт, управление, Магаданская область, северо-восток, авария, происшествие.

**The History of Flight Safety in the Magadan Civil Aviation Administration in 1970—1975.**  
**Maksim Tretyakov,** North-East Interdisciplinary Scientific Research Institute, FEB RAS, Magadan, Russia. E-mail: maximmgn@mail.ru.

The paper deals with the issue that remained unexplored in earlier central and regional historiography of civil aviation of the Far East due to the secrecy of information related to aviation accidents. Nevertheless, the archival materials

available today and other open sources of information makes it possible to establish that the work of the Magadan Civil Aviation Department was not completely accident-free. The paper is based on the information from the R-27 fund “Dalstroy Air Transport Directorate” 1 of the State Archives of the Magadan Region. After examining the documents, the author concluded that due to the development of aviation technology and increase in piloting skills in the 1970s major plane crashes were avoided, but a number of other incidents still occurred. Frequent attempts to conceal the aviation incidents did not allow to establish the true level of flight safety especially when performing contractual work (the use of aircraft in the national economy) since transport aviation flights (directly passenger traffic) still had a higher level of reliability. Each case was thoroughly investigated by the created commissions and following the results a decision was made to impose penalties based on the degree of guilt of each specialist. It may be concluded that during this period the main reasons for abnormal situations were a technical malfunction (including a sudden one), violation of flight rules and adverse weather conditions.

**Keywords:** aviation, aircraft, helicopter, management, Magadan region, north-east, accident, incident.

Прежде чем переходить к содержанию статьи, мы считаем необходимым привести небольшой комментарий. Поскольку в авиации главным качественным критерием является безопасность полётов, немаловажными представляются её оценка и анализ, даже в исторической ретроспективе. Об актуальности темы свидетельствует проведённое нами изучение имеющейся литературы, что позволило сделать вывод об отсутствии историографии по проблеме аварийности в Магаданском управлении гражданской авиации (МУГА)<sup>1</sup>. Наиболее открытым ресурсом, где можно получить сведения об аварийных инцидентах в гражданской авиации СССР, в том числе и на северо-востоке, является сайт AirDisaster. Ознакомившись с размещёнными материалами, мы установили, что на сайте отражены не все случаи, произошедшие в указанный период, к тому же практически везде не указан источник информации (кроме приведённых баз данных), что особенно важно при описании катастроф, к чему мы обратимся далее.

<sup>1</sup> Нами делается существенная оговорка об отсутствии в более ранней и современной историографии работ как по авиации Магаданской области в указанный период в целом, так и по вопросу аварийности в частности, поскольку единственный наш предшественник — Е.В. Алтунин [1; 2] — рассмотрел историю региональной авиации в 1930-х гг., период Великой Отечественной войны и послевоенных десятилетий, но опять же умолчал о многих негативных моментах в связи с секретностью сведений и наличием идеологических ограничений. Справедливости ради отметим, что с тематики авиационных происшествий по иным регионам СССР завеса секретности тоже была снята лишь с 1990-х гг., когда стали появляться книги и статьи в периодических изданиях (в том числе в журналах «Гражданская авиация», «Авиапанорама», «Взлёт»), которые затрагивали вопросы безопасности полётов как в исторической ретроспективе, так и на современном этапе, но северо-восток в их исследовательское поле не входит.

Мы ни в коем случае не умаляем заслуг создателей такого электронного справочника, лишь констатируем, что, на наш взгляд, он предназначен для того, чтобы предоставить своего рода «отправную точку» по происшествиям для дальнейших поисков и анализа ситуации безопасности полётов заинтересованным исследователям.

Необходимо отметить новинку отечественной историографии — «Хронику советской гражданской авиации. 1961—1991» Д.А. Соболева, которая, безусловно, содержит информацию о различных нештатных ситуациях — авариях, катастрофах, вооружённых захватах и угонах за границу, в том числе с жертвами среди пассажиров и членов экипажа, произошедших как в СССР, так и с советскими самолётами за рубежом. В конце книги автор также привёл список авиакатастроф (правда, не совсем полный), но северо-восток он обошёл вниманием, за исключением краткого упоминания о неудавшейся попытке угона Ил-18 солдатом внутренних войск из Анадыря в США в 1979 г. [6, с. 242].

По мнению доктора военных наук, профессора, Героя России генерала армии П. Дейнекина, на протяжении всей своей истории мировая гражданская авиация прошла три этапа развития безопасности полётов. В середине XX в. большая часть происшествий была связана с отказами авиатехники, производственными и конструктивными дефектами, и для исправления ситуации потребовалось немало усилий производителей и эксплуатантов. После решения технических проблем обеспечения безопасности полётов на авансцену выступил так называемый человеческий фактор, проявляющийся в неадекватности действий пилота (особенно в стрессовой ситуации) в системе «оператор — машина». Чтобы свести подобные случаи к минимуму, в авиации стали внедряться системы, предупреждающие экипаж о различных опасностях либо о неправильных действиях лётчиков [3], но, конечно, в 1970-е гг. на имевшихся самолётах и вертолётах Магаданского управления ГА их ещё не было. С этой точкой зрения нельзя не согласиться, ведь приведённые нами в статье факты наглядно показывают, что указанные причины и были основными в рассмотренных случаях, за исключением прямого нарушения нормативных документов и инструкций по выполнению полётов. Отдельный пласт в вопросах безопасности авиарейсов связан с диспетчерским сопровождением [7], но справедливости ради отметим, что в рассматриваемый период нештатных ситуаций по вине диспетчеров в магаданской авиации не было.

Тем не менее рубеж десятилетий для региональной авиации нельзя считать успешным<sup>2</sup>: в 1968 и 1969 гг. произошли две авиакатастрофы (одна из них при выполнении пассажирского рейса), поэтому в завершающий год

<sup>2</sup> Здесь налицо некая коллизия, характерная для определения успешности предприятия в то время. Безусловно, наличие столь крупных трагедий являлось отрицательным фактором, за что руководство МУГА подверглось взысканиям, в том числе от Магаданского обкома КПСС. Тем не менее за перевыполнение плана 1969 г. по всем показателям и превышение плановых значений за 4 года пятилетки МУГА удостоилось второй денежной премии по итогам Всесоюзного соцсоревнования за IV квартал [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 192. Л. 6].

VIII пятилетки от регионального воздушного транспорта требовалось повысить уровень надёжности предоставляемых услуг, хотя в тот период главным критерием успешности было перевыполнение плана, качество работ в чём-то отходило на второй план.

В 1970-х гг. Магаданская область находилась на довольно высоком уровне промышленного развития. Образованный Министерством цветной металлургии (МЦМ) СССР местный главк — объединение «Северовостокзолото» (ОСВЗ) — направлял работу по наращиванию добычи золота и иных минеральных ресурсов, что выполнялось довольно успешно: например, в 1971 г. «за досрочное выполнение заданий пятилетнего плана по добыче золота, внедрение высокопроизводительной техники и совершенствование организации производства горных работ» орденом Октябрьской Революции наградили Сусуманский горно-обогатительный комбинат (ГОК) — довольно крупное предприятие в системе ОСВЗ. В начале IX пятилетки уровень добычи также рос, в том числе и в Чукотском национальном округе, который в 1970 г. в честь своего 40-летия удостоился ордена Трудового Красного Знамени. В 1971 г. там добыли 35,24 т золота (43,3% от общего числа по области) [4; 5, с. 396]. Большое значение для дальнейшего развития территории, и особенно её горной промышленности, имел визит в 1974 г. председателя Совета Министров СССР А.Н. Косыгина, после чего в область поступила необходимая горная техника.

На фоне успехов промышленности Магаданское управление ГА также в целом развивалось поступательно. В его состав входили шесть объединённых авиаотрядов (далее — ОАО): Магаданский, 2-й Магаданский, Анадырский, Сеймчанский, Билибинский и Чаунский, а также Шмидтовская отдельная эскадрилья, которую 1 июня 1972 г. объединили с Восточно-Чукотской, создав Шмидтовский ОАО. Магаданский объединённый авиаотряд (МОАО), летавший за пределы области, традиционно имел как наиболее современную технику — самолёты Ил-18 и Ан-12, Ан-24, так и самолёты Ил-14, которые были и в иных отрядах, являясь наиболее массовым типом. Вертолёты Ми-4 и Ми-8 летали в СОАО, АОАО, БОАО, а в ЧОАО к ним добавлялся Ми-6. 2-й МОАО, помимо Ми-4 и Ми-8, имел большой парк Ан-2, на которых выполнялся основной объём внутриобластных перевозок. В целом имевшаяся техника позволяла выполнять пассажирские рейсы и обслуживать отрасли народного хозяйства на приемлемом уровне, тем более что спрос на услуги был высоким. Помимо транспортной авиации, где полёты осуществляли все отряды, они (кроме Магаданского) также выполняли договорные работы по авиаобслуживанию геологов, оленеводов, рыбной промышленности (ледовая разведка) и т.д. Новые самолёты, двигатели и иное необходимое имущество поступали централизованно по линии Министерства гражданской авиации (далее — МГА), на что составлялся соответствующий план. Проблемы имелись лишь с сохранностью оборудования из-за нехватки складов, поскольку развитие наземной инфраструктуры отставало. Для поддержания техники в годном к полётам состоянии в каждом отряде имелись авиационно-технические базы, а более крупные регламентные работы (в основном на вертолётах) выполнялись

на авиаремонтном заводе № 73, находившемся на территории аэропорта Магадан-13. В условиях централизованного «Аэрофлота» и МГА сложный ремонт Ил-18, Ан-12 по мере необходимости осуществлялся на авиазаводах и более крупных базах в Ташкенте, Красноярске и иных городах, где имелись соответствующие условия и специалисты. Но, несмотря на постоянный инженерный контроль, полностью отказов техники и, соответственно, происшествий избежать не удалось. Наиболее предрасположенными к авариям были вертолёты Ми-4, что было связано с их недостаточным техническим совершенством, а также погодными условиями Севера.

Относительно кадрового состава отметим, что благодаря системе распределения в управление ежегодно по окончании лётных училищ прибывало немало вторых пилотов, а также иных авиаспециалистов, которые получали направление на работу в различные авиаотряды. Конечно, определённую текучесть кадров порождали отсутствие нормального жилья и иных бытовых удобств, особенно на Чукотке, сложности с вызовом семьи. Но всё же в этот период прибывавших на работу было больше, чем отъезжающих, поскольку развитие Магаданской области, как мы уже отмечали, было на подъёме, немаловажную роль играли имевшиеся коэффициенты и надбавки к зарплате.

1970 г. в СССР был особым: страна отмечала 100 лет со дня рождения В.И. Ленина. В связи с этим руководство различных отраслей, помимо принятия многочисленных соцобязательств, встречных планов и участия в подобных мероприятиях, награждало своих сотрудников, в том числе и авиаторов МУГА, соответствующей юбилейной медалью. Действительно, в целом работа региональных авиаторов пошла лучше, был выполнен ряд ответственных полётов. Например, в начале года в связи с производственной необходимостью экипажи Ан-12 МОАО (командиры Козин и Кондратьев<sup>3</sup> совершили доставку лопастей вертолёта Ми-6 в заводской упаковке и редуктора, за что всех участников премировали. Источники свидетельствуют, что первое полугодие отработали безаварийно, но в дальнейшем нештатные ситуации всё же произошли, и некоторые из них мы рассмотрим подробнее.

7 июля 1970 г. Ил-14 (№ 91496, командир — В.В. Бугайцев) БОАО выполнял рейс из базового аэропорта в Магадан с посадкой в Сеймчане. Спустя 10 мин. после вылета из промежуточного пункта началась тряска левого двигателя. При осмотре бортмеханик Агафонов заметил выбивание масла, и в сложившейся ситуации командир корабля зафлюгировал винт неисправного двигателя и вернулся в Сеймчан, предотвратив происшествие. За грамотные действия его поощрили ценным подарком. Менее месяца спустя, 3 августа, произошёл схожий случай: у Ил-14 (№ 91499) СОАО через 40 мин. после вылета из базового аэропорта появилась тряска правого двигателя. Ручным управлением восстановить его нормальную работу не удалось, и экипаж вернулся в аэропорт. Причиной было загрязнение

<sup>3</sup> Здесь и далее инициалы приведены не для всех специалистов, если таковые установить пока не удалось.

дополнительного и основного фильтров РС-24М, из-за чего масло не поступало в регулятор в нужном количестве. Выяснилось: несмотря на обнаруженное при техобслуживании сильное загрязнение основного фильтра, дополнительные не проверялись, что в совокупности с увеличенным ресурсом двигателей привело к аварийной ситуации. Вина в этом была авиационно-технической базы (АТБ) СОАО, но в данном случае ограничились принятием предупредительных мер — заменой масла через 50 ч. налёта, промывкой дополнительных фильтров и строгим соблюдением регламентов и технологий работ [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 191. Т. 3. Л. 32]. Однако вскоре по причине недосмотра ремонтных служб произошёл случай посложнее. 12 августа 1970 г. экипаж Ми-4 (№ 35280) БОАО в составе командира вертолёт В.И. Афанасьева, второго пилота В.Д. Раптуновича, бортмеханика А.В. Косолапова и авиатехника авиационно-ремонтных мастерских (АРМ-73) А.А. Иванова перегонял технику после ремонта на базу. При посадке в Среднеколымске в момент зависания отказало управление хвостового винта, и Ми-4 стало разворачивать влево. Экипаж проявил самообладание и приземлился в 300 м от ВПП. Расследование установило, что отказ произошёл из-за рассоединения тяги в районе 20-го шпангоута по причине нарушения технологии ремонта. Ситуация усугублялась тем, что вертолёт после 5 ч. налёта осматривался находившимися на борту авиатехником и бортмехаником, которые, по мнению начальника МУГА Н.И. Крылова, отнеслись к этому формально, не заметив дефект. Виновных наказал директор АРМ, а командира и второго пилота, напротив, премировали в сумме 100 и 50 рублей за лётное мастерство в аварийной ситуации [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 191. Т. 3. Л. 56]. Но, несмотря на требования о принятии немедленных мер к повышению качества ремонта и приёмки техники, работники завода, по мнению руководства МУГА, не сделали выводов, поскольку случай повторился 3 октября с Ми-4 (№ 35240) ЧОАО. В этот день экипаж в составе командира В.И. Сироткина, второго пилота Ю.Н. Светлова и бортмеханика В.Г. Ломовцева выполнял аналогичный полёт. При подлёте к Зырянке с левой стороны вертолёт появился дым и началась мелкая тряска двигателя. В создавшейся ситуации экипаж совершил вынужденную посадку на берегу р. Ясачной. При расследовании случая установили вину мастерской, специалисты которой некачественно закрепили ряд механизмов, что и привело к сбойной ситуации в полёте. Поскольку руководство АРМ-73 вместо признания недочётов и вины в происшествии встало на путь обмана и сокрытия его истинной причины, им объявили строгий выговор. Аналогично наказали и экипаж за некачественный приём вертолёт из ремонта [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 191. Т. 3. Л. 175], что являлось косвенной виной.

Ещё одно ЧП по причине халатности наземных служб произошло 25 октября. В 0 ч. 29 мин<sup>4</sup> экипаж Ан-2 (№ 47673) вылетел из Сеймчана и в наборе высоты заметил резко возросшую скорость по прибору УС-35. Определив его отказ, пилоты приняли решение вернуться. При расследовании

<sup>4</sup> Если не указано иное, имеется в виду московское время (разница с магаданским +8 ч.).

выяснилось, что это произошло из-за закупорки снегом статического трубопровода и повреждения динамического в районе перехода с бипланной стойки в плоскость. В этом была вина работников службы ремонта радиоэлектронного и связного оборудования самолёта (РЭСОС), выполнявших предполётное обслуживание и которым объявили административные взыскания разного уровня [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 191. Т. 3. Л. 229]. Для нормализации ситуации (правда, лишь с 1973 г.) ввели облёт вертолётов Ми-4 после капитального ремонта заводским экипажем. В нашем распоряжении есть сведения, что в конце ноября его направили на учёбу, а для замены сформировали экипаж в составе командира эскадрильи 258-го лётного отряда О.Н. Смирнова, командира-инструктора учебно-тренировочного отряда (УТО-23) Н.М. Глушко, второго пилота Ю.В. Колчина [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 242. Т. 3. Л. 134]. Такой дополнительный контроль был своевременным, позволяя быстрее устранять выявленные неисправности.

В случае, имевшем место 19 октября 1970 г., всё обошлось поломкой техники лишь благодаря лётному мастерству. 18-го числа в 18 ч. 50 мин. (местное время) командир войсковой части, расквартированной в Анадыре, дал указание руководителю полётов П.И. Урваеву закрыть аэропорт с 20.00 до 4.00 следующего дня для очистки взлётно-посадочной полосы. Поскольку в этот момент на подлёте находилось два Ил-14 и один Ил-18, всё отложили до их приёма. В 21 ч. П.И. Урваев передал информацию о планируемой очистке своему сменщику П.Д. Иотченко, и одновременно начались работы. Менее чем через час одна машина сломалась, уйдя вместе с другой в гараж, что лично видел диспетчер А.И. Литвиненко. Поскольку в нарушение инструкций ряд должностных лиц не проинформировали друг друга о точном количестве машин и их местонахождении, на диспетчерском пункте решили, что полоса свободна, в чём в 22 ч. удостоверились руководитель полётов, дежурный радиотехник и метеонаблюдатель. Но на самом деле на ней работала третья машина, о которой никто не знал. Руководитель полётов разрешил выпуск Ил-18 (№ 74266) под управлением командира Ю.В. Благодатского, проверяющего — командира 185-го лётного отряда Магаданского ОАО А.П. Ясько, второго пилота И.Г. Каримова, штурмана Г.З. Капусты, бортмеханика В.М. Попова и бортрадиста П.В. Панкова. В состав экипажа пассажирского рейса № 1880 также входили бортпроводники А.Ф. Бобровский, Т.А. Воробьёва и Силаева. За 20 мин. до вылета полосу повторно осмотрели водитель машины руководителя полётов и радиотехник, доложив А.И. Литвиненко, что она свободна, и на этом основании он разрешил взлёт. Ил-18 вырулил на исполнительный старт, после чего начал разбег. На скорости 220 км/ч экипаж заметил на ВПП автомашину. Чтобы избежать столкновения, командир корабля отвернул самолёт влево на 3—5°, но затем водитель резко развернул машину под 90° в сторону отворота самолёта. Для предотвращения лобового удара экипаж произвёл отрыв на скорости 240 км/ч вместо расчётной 255, но из-за близкого расстояния правая тележка шасси ударилась о верхнюю часть кузова машины, после чего сработала система пожаротушения 2-го, 3-го двигателей и 12-го топливного бака и не включилась сигнализация убранного шасси.

Оценив обстановку, экипаж решил вернуться, но разрешение на посадку получил только через 1 ч. 57 мин., после того как с полосы убрали все обломки кузова. Несмотря на метель, приземление было мягким, без отделения самолёта от земли, но во второй половине пробега неисправная тележка шасси стала складываться, на что пилоты среагировали мгновенно, применив торможение левой тележкой. Самолёт с правым креном опустился на винты 3-го и 4-го двигателей и остановился на оси ВПП, получив повреждения. Никто из находившихся на борту не пострадал. Комиссию по расследованию под председательством первого заместителя начальника МУГА Т.М. Картушинского создали в тот же день, 20 октября она начала работу. Установив все вышеизложенные обстоятельства, пришли к выводу, что причиной стала неудовлетворительная организация вылета и отсутствие должного взаимодействия между службой движения ГА и старшим группой аэродромной техники. Учитывая серьёзность происшествия, основных виновников привлекли к уголовной ответственности, командира АОАО и его заместителю по политчасти объявили выговор, а наказание военных относилось к компетенции командования Особой Краснознамённой Дальневосточной армии, которому передали все материалы [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 191. Т. 3. Л. 122].

4 и 7 июля 1971 г. произошли нештатные ситуации с вертолётами Ми-4 и Ми-8 (№ 22458) Билибинского и 2-го МОАО. В первом случае командир вертолёта М.И. Рогожников и второй пилот Г.С. Макаров выполняли съёмочные полёты. При подборе площадки с воздуха Ми-4 приземлился вблизи препятствия (тригонометрического знака). После высадки геологов при взлёте с площадки вертолёт задел лопастями винта за знак, свалился в ущелье и потерпел аварию. Экипаж сняли с лётной работы на год, после чего восстановили в прежних должностях [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 225. Т. 3. Л. 38]. 7-го числа командир вертолёта и звена<sup>5</sup> В.Т. Андрющенко, второй пилот В.В. Котельников, бортмеханик Ю.Ф. Пазирук выполняли транспортные полёты на площадку «Мадаун» по доставке груза. Погода была ясной, температура воздуха +15 С. Выполнение третьего полёта предусматривалось с использованием при посадке воздушной подушки, поскольку полётный вес составлял 10 665 кг. Но это шло вразрез с требованиями по проектированию вертодромов и посадочных площадок размером 30×40 м, куда посадки совершались без неё. Тем не менее экипаж учёл подушку, что привело к перегрузке на 565 кг. Накануне вертолёт был неисправен из-за несинхронной работы двигателей, что потребовало вызова представителя завода, который устранял проблему одновременной с эксплуатацией (об этом записи не велись). В том полёте пилоты ошиблись в расчётах, к тому же в момент захода на посадку упали обороты несущего винта. Не справившись с техникой пилотирования, Ми-8 приземлили по-самолётному. Из-за крайне ограниченных размеров площадки, опасаясь скатывания в ущелье, пилоты затормозили, а лопасти несущего винта ударили

<sup>5</sup> Имеется в виду вертолётное звено, входившее в эскадрилью лётного отряда 2-го МОАО.

по хвостовой балке, разрушив её. В происшествии был виновен экипаж, а также командование эскадрильи, лётного и авиаотряда; всем сделали замечания и объявили выговоры. Командира вертолёта отстранили от полётов на три месяца с изъятием у всех членов экипажа талона нарушений № 1. Дело передали в следственные органы для взыскания материального ущерба [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 206. Т. 2. Л. 187].

В конце года произошла поломка самолёта с пассажирами. 30 декабря Ил-14 (№ 91570) ЧОАО выполнял внерегистровый полёт Певек — Бараниха — Певек под управлением командира корабля и эскадрильи И.Ф. Гонгало, второго пилота (командира корабля — стажёра) С.Ф. Суханова, бортмеханика Ю.А. Котова, бортрадиста Я.М. Котляра. На борту находилось 24 пассажира, 450 кг багажа и 788 кг почты. При подготовке к вылету из Певека командиру корабля доложили, что видимость аэропорта Бараниха — 5 км (ночные ориентиры не превышали этого значения), ветер — 5 м/с. Зная о том, что допустимое значение видимости аэропорта составляло 10 км при ветре 3 м/с, командир решил, что уменьшение расстояния связано с отсутствием ночных ориентиров и что попутная составляющая ветра не превышает 3 м/с. И.Ф. Гонгало принял решение вылетать, передав в Бараниху указания о приёме самолёта, но предполётную документацию экипаж и диспетчеры оформили с нарушениями. Ил-14 пилотировал И.Ф. Гонгало с правого сиденья, а С.Ф. Суханов выполнял работу второго пилота. Подлетев к месту назначения и снижаясь, из-за несоответствия расчётных значений скорости и направления ветра фактическим самолёт уклонился влево от посадочной прямой, летя выше установленной глиссады. На удалении 10 км от ВПП экипаж огней не увидел, но командир продолжил заход на посадку. Пролетев радиомачту дальнего привода на высоте 90—100 м выше установленной, так и не увидев огней, командир приказал убрать закрылки и уйти на второй круг. В этот момент он увидел справа огни ВПП и принял необоснованное решение садиться, тогда как самолёт находился на высоте 430—450 м и на удалении 3,5—4 км от полосы. При заходе на посадку Ил-14 полностью выпустил закрылки и повернул в сторону ВПП с увеличением вертикальной скорости снижения до 15—20 м/с. Поскольку самолёт находился на 150—180 м выше глиссады, а ветер усилился до 9—10 м/с, принятые меры вход в неё не обеспечили. Ил-14 пролетел мачту ближнего привода на высоте 250—300 м, торец полосы на высоте 80—100 м и совершил посадку на скорости около 190 км/ч с пролётом посадочного знака на 370 м. На пробеге командир полностью зажал тормоза, но из-за повышенной скорости приземления, усиления попутного ветра и глиссирования самолёта оставшихся 910 м не хватило. Ил-14 выкатился за пределы лётного поля, столкнулся с берегом протоки, повредив шасси, что квалифицировалось как поломка. Экипаж и пассажиры остались невредимы.

Расследование установило: видя неверность расчётов для посадки, КВС-стажёр С.Ф. Суханов пытался увеличить мощность двигателей для ухода на второй круг, что И.Ф. Гонгало не разрешил, продолжив заход на посадку. Диспетчер аэропорта Бараниха Тигинян также дал команду о втором круге, но самолёт уже находился на высоте 15—20 м и через 1—1,5 сек.

приземлился. Основным виновником поломки был И.Ф. Гонгало, не принявший во внимание установленный минимум погоды, схемы захода на посадку в аэропорту Бараниха и руководство по лётной эксплуатации Ил-14, за что его сняли с командной должности, переведя во вторые пилоты<sup>6</sup> [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 223. Т. 2. Л. 64]. С.Ф. Суханов отделался выговором с изъятием талона нарушений № 1, аналогично наказали диспетчеров и иных должностных лиц аэропортов вылета и прибытия этого неудачного рейса. Для недопущения подобных случаев в будущем приняли ряд мер, главной из которых было обязательство командиров кораблей уходить на второй круг в случае любых обстоятельств, не гарантировавших безопасной посадки.

1972 г. начался с поломки вертолёт. 13 января Ми-4 (№ 35204) АОАО под управлением командира В.Е. Кочнова, второго пилота Н.А. Шпитально-го и бортмеханика В.Ф. Хмельницкого выполнял полёт по обслуживанию нефтеразведочного предприятия. Заходя на посадку над заснеженной поверхностью озера в десятибалльную облачность, на предпосадочной прямой командир вертолёт допустил непреднамеренное и преждевременное снижение, Ми-4 коснулся шасси снега и в результате резкого торможения скапотировал. Из-за разрушения шлангов подвода топлива к насосу несущего винта двигатель остановился, лопасти ударили по хвостовой балке и разрушили её. Экипаж и пассажиры получили ушибы лёгкой степени. Вина командира Ми-4 была в том, что он в отсутствие видимости не прекратил выполнение задания и не вернулся на аэродром вылета. За поломку вертолёт ему объявили строгий выговор с удержанием трети оклада в счёт причинённого ущерба. Кроме того, в приказе по итогам расследования начальник МУГА Н.И. Крылов констатировал, что командный состав подразделений «неудовлетворительно организовывал работу в авиации спецприменения», что во многом соответствовало действительности, поскольку наибольшее количество случаев происходило именно при выполнении договорных работ, главным образом на вертолётах.

Иные нештатные ситуации с винтокрылой техникой в том году произошли 15, 16 июля, 29 октября и 12 декабря. В первом случае экипаж Ми-4 (№ 38245) ЧОАО в составе командира Н.В. Песчанко, второго пилота В.П. Андриянова и бортмеханика В.Ф. Козулина выполнял полёт по обслуживанию оленеводческих бригад. Прилетев в бригаду № 3, экипаж после посадки начал подготовку к обратному пути. На борту находилось пять человек и две бочки горючего, что превышало полётный вес на 317 кг. При перемещении Ми-4 вправо при подготовке к взлёту вертолёт просел, коснувшись основным правым колесом и хвостовым винтом склона бугра, что привело к поломке. Причиной этого стала неудовлетворительная предполётная подготовка и несогласованные действия членов экипажа. Командира перевели на год во вторые пилоты, а его коллеге объявили строгий выговор, у обоих изъяли талоны нарушения № 1, а также вычли треть оклада в счёт частичного погашения расходов на ремонт. Поскольку руководство

<sup>6</sup> И.Ф. Гонгало восстановили в должности командира Ил-14 приказом от 26.03.1974 г., но выше по службе он уже не выдвигался [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 264. Т. 1. Л. 202].

управления сочло аварию следствием отсутствия должного контроля за работой пилотов со стороны командира ЧОАО Н.И. Амбросова и его заместителя по политчасти Н.Г. Первалова, их также административно наказали, но это огласке среди лиц ниже по должности не подлежало [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 225. Т. 3. Л. 62]. На следующий день потерпел поломку Ми-4 (№ 35203) ШОАО, который спустя почти месяц эвакуировали на внешней подвеске Ми-8 [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 225. Т. 3. Л. 97]. 29 октября в 2 ч. Ми-4 БОАО (№ 36578, командир М.С. Аситов, второй пилот А.С. Дудаль, бортмеханик С.Ф. Аверкиев), выполняя десантно-съёмочный полёт, при зависании над площадкой «Аскет» попал в снежный вихрь. Уйдя на второй круг, Ми-4 задел препятствие и упал, но экипаж и четыре пассажира остались невредимы. Комиссия под председательством заместителя начальника лётно-штурманского отдела Б.И. Сабурова установила, что причинами поломки стали нарушение командиром вертолётных требований «Наставления по производству полётов в ГА-71 г.» и «Руководства по лётной эксплуатации (РЛЭ) вертолёт Ми-4», неграмотный уход на второй круг, а также отсутствие контроля со стороны командования БОАО за состоянием посадочных площадок, в непосредственной близости от которых размещали препятствия. Исходя из этого, помимо наказания командира вертолётного отряда, административные взыскания наложили на О.В. Лущикова и Б.С. Панченко — руководителей 316-го лётного и Билибинского отрядов соответственно, а материалы передали в следственные органы [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 226. Т. 4. Л. 102]. 12 декабря при выполнении срочного задания по оказанию помощи оленеводческим бригадам в период гололёда<sup>7</sup> произошла поломка Ми-4 (№ 31578) ШОАО. В этот день вертолёт под управлением командира В.Ф. Шапкина, заместителя командира авиаэскадрильи (АЭ) Э.П. Новицкого, штурмана О.И. Шурдука и бортмеханика А.Н. Волгасенко в 10 ч. 48 мин. вылетел по маршруту Залив Креста — Конергино — 2-я и 4-я оленеводческие бригады и обратно. Благополучно долетев до конечного пункта, в 12 ч. 45 мин. вертолёт вылетел обратно, имея на борту семь пассажиров. По достижении высоты 2400 м связь с Заливом Креста установить не удалось, и, видя начавшееся обледенение, экипаж принял решение о снижении до 1300 м. Через 3—5 мин. полёта началась штормовая болтанка и ухудшилась видимость. Не зная метеоситуации, экипаж вместо возврата в район хорошей погоды принял поспешное решение о снижении для вынужденной посадки около тёмных каменных россыпей на вершине ближайшей сопки. При заходе на посадку из-за сильной турбулентности вертолёт резко просел и ударился о крутой склон расщелины, упал на правый борт и сместился вниз. Экипаж и пассажиры получили телесные повреждения лёгкой и средней тяжести.

Для объективности отметим, что и другие полёты не всегда выполнялись безаварийно. Так, 29 февраля 1972 г. в 0 ч. 45 мин. Ан-2 (№ 01210) 2-го Магаданского ОАО под управлением командира самолёта Д.И. Чувахляева

<sup>7</sup> В 1970-х гг. авиаобслуживание оленеводов контролировалось и учитывалось отдельно как руководством управления, так и партийными и советскими органами, вследствие чего полёты в стойбища старались выполнять по первому требованию.

и второго пилота Е.М. Введенского взлетел из аэропорта Магадан-13, следуя в Северо-Эвенск. Согласно показаниям экипажа и очевидцев, разбег самолёта составил 600 м, выполнялся на взлётном режиме двигателя. Оторвавшись от земли на скорости 140 км/ч, Ан-2 вяло набирал высоту. Командир увеличил угол атаки, вертикальная скорость возросла, а поступательная по прибору упала до 120 км/ч. Предположив, что проблема в двигателе (хотя параметры его работы, в том числе и на слух, были в норме), он решил вернуться. При развороте на 180° с креном 30° на пути появились мачты радицентра. Чтобы избежать столкновения, командир увеличил крен, но не справился с пилотированием. Из-за потери высоты и скольжения Ан-2 ударился о землю с левым креном и получил повреждения, а Д.И. Чувахляев получил незначительные ушибы. Расследование установило, что накануне вылета в районе Магадана наблюдался вынос тумана с резким потеплением, что утром привело к заиндевению стоявших самолётов. Заступившая смена АТБ очистила не все воздушные суда, которые подруливали на перрон без обработки, в том числе и этот Ан-2. Наличие инея привело к ухудшению аэродинамических качеств и стало сопутствующей причиной аварии наряду с ошибками командира, допущенными в силу малого опыта полётов и недостаточной подготовки. Д.И. Чувахляева на три месяца перевели во вторые пилоты<sup>8</sup>, а на его коллегу наложили административное взыскание за плохой предполётный осмотр. За отсутствие контроля за подготовкой самолётов к вылету также наказали руководящий состав эскадрильи и 258-го лётного отряда. Для исключения подобных инцидентов пилотам запрещался приём самолётов с неоконченным техобслуживанием, в том числе и с наличием инея.

Происшествие, о котором пойдёт речь далее, произошло за пределами Магаданской области<sup>9</sup> по причине резко ухудшившихся метеоусловий, однако действия экипажа помогли избежать тяжёлых последствий. 23 июня 1972 г. Ан-12 (№ 11022) под управлением командира корабля пилота 1-го класса А.С. Зюкова, второго пилота (2-го класса) Н.П. Крыжановского, и.о. штурмана эскадрильи Г.Д. Муратова, штурмана Н.Н. Ломы, бортмеханика Л.В. Гаврикова и бортрадиста С.А. Заички после предполётной подготовки в 5 ч. 35 мин. вылетел из Сочи в Краснодар. Из-за проходившего вдоль побережья вторичного холодного фронта с очагами гроз экипаж согласовал с диспетчерами более южный маршрут. Пройдя в 5 ч. 53 мин. Джубгу, самолёт взял курс на Геленджик. После его пролёта Г.Д. Муратов доложил, что трасса на Краснодар «чистая». Взяв с разрешения диспетчеров пункта назначения курс на Новодмитриевскую, Ан-12 спустя 2 мин. попал в ливневый град и столько же пролетел в нём. По выходе из облаков

<sup>8</sup> Изъятый талон нарушения № 1 ему восстановили лишь 15.03.1974 г. [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 264. Т. 1. Л. 178].

<sup>9</sup> Поскольку самолёт и экипаж были из МОАО МУГА, который также выполнял полёты за пределами Магаданской области, вся административная компетенция находилась в ведении начальника МУГА Н.И. Крылова. Изданный им приказ по итогам расследования был подшит к уже имевшимся и передан на хранение в ГАМО (Ф. Р-27. Оп. 1.) в установленном порядке.

бортмеханик сообщил о быстром убывании масла из первой силовой установки, которую удалось зафлюгировать не сразу. Командир корабля доложил о случившемся в Краснодар, получив команду снижаться на Новодмитриевскую. В этот момент аналогично отказал второй двигатель, но здесь флюгер сработал. В дальнейшем заход на посадку выполнялся в соответствии с «РЛЭ самолёта Ан-12». Приземлившись в 6 ч. 27 мин. у посадочного знака, после пробега в 1080 м, снятия винтов с упора и торможения основными колёсами самолёт стал уклоняться вправо. Применение командиром аварийной остановки не помогло, и Ан-12 съехал на боковую полосу безопасности, остановившись в 165 м от торца ВПП на грунте, сбив один фонарь огней ВПП. При осмотре обнаружили значительные повреждения градом самолёта и двигателей: 1-й, 3-й и 4-й подлежали замене наряду с другими элементами конструкции. Руководство МУГА ходатайствовало перед министром гражданской авиации Б.А. Бугаевым о проведении мероприятий по усилению контроля за метеообстановкой в районах Джубги и Геленджика, об установке на Ан-12 более совершенных радиолокаторов и о поощрении экипажа в полном составе, однако сведений о награждениях нам пока найти не удалось<sup>10</sup> [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 225. Т. 3. Л. 46а].

В конце 1972 г. руководство МУГА подытожило причины инцидентов, произошедших по вине инженерно-авиационной службы (ИАС), многие из которых мы привели выше. Поскольку ряд инцидентов неоднократно повторялся, был сделан обоснованный вывод о неудовлетворительной работе службы в области предотвращения отказов техники и о медленном внедрении рекомендаций Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации и отчётов исследований авиазаводов. Кроме того, в ряде подразделений не хватало либо не имелось вообще необходимой технической литературы. В целом же стоит отметить отсутствие системного подхода в техническом обслуживании воздушных судов, что не способствовало снижению аварийности и с чем велась ежедневная работа для улучшения ситуации.

Вопрос безопасности полётов стал одной из тем повестки дня совместного заседания Совета МУГА и президиума территориального комитета профсоюза авиаработников 6 марта 1973 г. После заслушивания докладов начальника инспекции управления В.И. Майорова, а также командиров СОАО и ШОАО (Ю.С. Иванова и К.В. Смирнова) Совет признал состояние безопасности полётов в этих подразделениях неудовлетворительным, причём особенно плохо обстояли дела в ШОАО<sup>11</sup>, который к тому же (как и БОАО) не выполнил годовой план, принеся управлению 892 тыс. руб. сверхплановых убытков. В целом в МУГА за год 86% всех лётных происшествий было совершено из-за недисциплинированности личного состава [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 243. Л. 12], кроме того произошло 7 поломок самолётов на земле

<sup>10</sup> В нашем распоряжении есть лишь данные, что с 17.08.1972 г. Н.П. Крыжановский, имея налёт более 9 тыс. ч., стал командиром Ан-12; при повышении, видимо, учли проявленное мастерство в указанном случае.

<sup>11</sup> Кроме того, проблемы безопасности полётов имелись и в Анадырском ОАО.

и 775 отмен и задержек вылетов самолётов по расписанию. Во многом такое положение дел ставилось в вину командно-руководящему составу, в работе которого отсутствовали оперативность и контроль за исполнением документов министерства и управления по данному вопросу, а также им слабо велась индивидуальная работа с командирами самолётов и вертолётов, подменяемая администрированием и постановкой общих вопросов. Помимо констатации недостатков, совет принял ряд мер, обратив основное внимание на изменение стиля работы, укрепление дисциплины среди лётного состава и иных служб, связанных с обеспечением безопасности полётов. Главная роль в этом отводилась воспитательной работе со стороны замполитов, что объективно к улучшению ситуации привести не могло. Но также имелись и более действенные предложения, направленные на повышение ответственности командного состава за состояние дел во вверенных подразделениях, планы по укреплению кадрами ШОАО (из-за сильной отдалённости, отсутствия жилья и иных бытовых условий текучесть персонала на авиапредприятиях Чукотки была значительной).

Однако, как показали дальнейшие события, в этом году ситуацию кардинально улучшить также не удалось, и 24 ноября 1973 г. на очередном Совете управления вопрос безопасности полётов заслушивался вновь. Отмечалось, что, несмотря на принятие определённых мер, общий уровень безопасности оставался неудовлетворительным. За 10 месяцев указанного года в управлении имели место 19 происшествий, из которых 14 (73,7%) произошли по вине личного состава (в том числе 42,8% — командно-лётного), также случилось 16 поломок техники на земле, 137 ПАП, из которых 44 только благодаря сложившимся обстоятельствам не закончились плачевно. К отмеченным в негативном свете Сеймчанскому и Шмидтовскому отрядам добавились 1-й и 2-й Магаданские (в которых имелось 5 происшествий и 14 предпосылок, что составило четверть от общего количества ЧП [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 243. Л. 66]). МОАО был лидером по управлению, имел наиболее совершенную технику и летал за пределы области, тем не менее его позицию во многом изменил случай 10 сентября 1973 г., хотя первоначально обстоятельства не предвещали такого исхода. Днём ранее Ан-24 (№ 46616) под управлением проверяющего — командира МОАО В.С. Погорелова, командира корабля Е.П. Мариенко, второго пилота В.П. Белостенова, штурмана А.А. Мацкулы и бортмеханика А.И. Прудникова выполнял рейс Владивосток — Магадан с посадками в Комсомольске, Николаевске-на-Амуре и Охотске. На борту находились 41 пассажир и 985 кг багажа. При вылете из Николаевска в 22 ч. 18 мин.<sup>12</sup> экипаж принял решение лететь в Магадан напрямую из-за закрытия Охотска по метеоусловиям, имея в качестве запасного аэродрома лишь Сеймчан. Прогноз погоды на маршруте был благоприятным. При подлёте к Магадану служба движения разрешила снижение до 1500, а затем и до 900 м. Но на удалении 23 км от аэропорта на борт поступило сообщение об уменьшении видимости с 660 до 300 м из-за тумана, в связи с чем была отдана команда прекратить снижение

<sup>12</sup> Указано местное время.

и уйти в Сеймчан. По неизвестной причине В.С. Погорелов продолжил настаивать на посадке в Магадане, уточняя возможность захода с иного курса, что диспетчер вновь запретил, повторив команду об уходе на запасной аэродром. Несмотря на её ясность, экипаж снижался для посадки в Магадане по первоначальному курсу, и в 01 ч. 13 мин. неожиданно для диспетчера доложил: «Полосу вижу. Разрешите посадку». Посадку разрешили, через минуту экипаж вновь вышел на связь и сообщил об уходе на второй круг, не объяснив причину. После согласования с диспетчером и принятия решения зайти на посадку повторно экипаж попросил подготовить в аэропорту пожарную машину. В процессе манёвра на борт вновь передали сообщение об ухудшении видимости до 400 м, что заставило экипаж уйти в Сеймчан, где спустя 1 ч. 20 мин. Ан-24 благополучно приземлился. Расследование установило, что в том минутном интервале на высоте 8 м и в удалении на 1017 м от ВПП самолёт зацепился правым закрылком за столб ЛЭП, ударился левым шасси о второй столб<sup>13</sup> и ушёл на второй круг с повреждениями, о чём не доложил диспетчеру. При снижении в условиях плохой видимости экипаж принял огни приближения за огни ВПП аэропорта Магадан, что могло привести к посадке за километр до полосы и крушению. Главными причинами происшествия стали нарушение элементарных правил полётов, безрассудное снижение при погодных условиях ниже установленного минимума и невыполнение требований диспетчера об уходе на запасной аэродром. Основным виновником был командир МОАО, поскольку как проверяющий он нёс всю ответственность за выполнение рейса. Помимо отстранения от полётов на год его сняли с руководящей должности, остальные члены экипажа, а также диспетчерский состав отделались менее строгим административным наказанием<sup>14</sup>.

Говоря об указанных выше отрядах, отметим, что в ШОАО 11 апреля 1973 г. произошла поломка вертолёта Ми-4 (№ 38288) при выполнении полёта по санитарному заданию, однако экипаж и трое больных не пострадали. 14 июля, выполняя полёт по обслуживанию Шмидтовской геологической экспедиции с пятью пассажирами на борту, при посадке в районе ручья Пастбищного Ми-4 (№ 02317) повредил передние стойки шасси [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 241. Т. 2. Л. 41, 230]. Затем 8 апреля на площадке Верхнее Пенжино на пробеге Ан-2 (№ 01909) 2-го МОАО столкнулся с таким же самолётом (№ 44996), приземлившимся чуть ранее, и в этом случае была прямая вина командира, решившего произвести посадку на занятую другим воздушным судном полосу.

<sup>13</sup> При создании комиссии случай классифицировали как «предпосылку к лётному происшествию из-за столкновения самолёта Ан-24 (№ 46616) с наземными препятствиями» [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 241. Т. 2. Л. 290].

<sup>14</sup> Новым командиром МОАО (с 29.11.1973 г. на правах и.о.) стал Н.Ф. Прокопенко. Е.П. Мариенко и А.Н.(А.) Мацкулу (по неустановленным причинам его инициалы указаны в приказах по-разному. — М.Т.) восстановили в прежних должностях приказом от 12.04.1974 г. [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 264. Т. 1. Л. 246], а В.С. Погорелова — лишь в должности второго пилота в феврале 1975 г. [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 274. Т. 1. Л. 78].

22 июня 1973 г. произошёл неординарный случай. При выполнении рейса 10013 по доставке плодоовощной продукции<sup>15</sup> Ан-12 (№ 11102) на участке Братск — Муя — Магдагачи нарушил госграницу, пролетев 7 мин. над территорией Китая. Расследованием занялось сразу три управления — Якутское, Восточно-Сибирское и Магаданское — совместно с представителями ПВО. Комиссия пришла к выводу, что причинами стали плохое руководство воздушным движением со стороны аэропорта Могоча, а также ошибки экипажа, необоснованно уклонившего курс в сторону границы. Поскольку инцидент, скорее всего, не имел дипломатических и иных последствий, руководство МУГА наложило лишь административные взыскания, хотя начальник инспекции В.И. Майоров дополнил приказ особым мнением о необходимости более строгого наказания экипажа за допущенное нарушение [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 241. Т. 2. Л. 218]. Другой грузовой рейс Ан-12 (№ 11021) МОАО, выполнявшийся из Магадана в Анадырь 26 октября, закончился успешно лишь благодаря профессионализму пилотов. На борту находилось более 11 т медикаментов. При снижении для посадки в окружном центре Чукотки на высоте 1 км в кабине внезапно появился сильный запах эфира. Командир корабля Н.Ф. Коротцкий скомандовал выполнить наддув и надеть кислородные маски, что позволило благополучно приземлиться. При расследовании обнаружили утечку препарата из-за нарушения целостности упаковки, а экипажу за умелые действия объявили благодарность [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 242. Т. 3. Л. 97].

Общие итоги безопасности полётов в 1973 г. были таковы: произошло 18 лётных происшествий, из них 13 — по вине лётного состава (72,5%), а также 21 наземное и 152 ПАП, исходя из чего главный показатель работы авиации Совет МУГА признал неудовлетворительным [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 264. Т. 1. Л. 1, 21]<sup>16</sup>. Тем не менее особую тревогу вызывало то, что ряд происшествий (46,1%) произошёл при прямом нарушении правил полётов командно-руководящим составом.

1974 г. начался с поломки Ан-12 (№ 11026) Московского территориального управления гражданской авиации 27 января. При расследовании, помимо установления прямой вины приземлившего самолёт до ВПП на концевой полосе безопасности командира корабля, обнаружилось нарушение в содержании лётного поля аэропорта Певек, за что ряд должностных лиц понесли административное наказание. В феврале участились случаи вынужденных посадок (Ан-2, Ан-12, Ил-14), в том числе по вине техслужбы. Руководство управления в 1973 г. в качестве эксперимента внедрило (пока только в МОАО) систему бездефектного технического обслуживания самолётов, что втрое уменьшило количество повторных изъёмов, а недочётов,

<sup>15</sup> Такие полёты в документах назывались «фруктовыми» рейсами. В 1970-х гг. Магаданское управление приписали к Узбекской ССР (Ташкент, Самарканд). Для доставки урожая сформировали эскадрилью Ан-12, объём перевезённого груза учитывался отдельно.

<sup>16</sup> Имеющиеся разночтения по сравнению с приведёнными выше данными за 10 месяцев могли быть связаны с изменением классификации случая по итогам расследования. Согласно имеющимся данным, за год произошло 30 поломок авиатехники на земле [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 265. Т. 2. Л. 37].

обнаруживаемых экипажами, — вдвое [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 263. Т. 1. Л. 51], поскольку такой метод имел материальную выгоду для работников АТБ. Однако одномоментно исправить ситуацию с нештатными случаями по вине АТБ не удалось, хотя работа по этому вопросу велась постоянно.

Месяцем позже произошло два случая с Ан-2, но по иным причинам. 5 марта самолёт (№ 92858) БОАО под управлением командира И.И. Бородинкина и второго пилота С.А. Лопаткина приземлился на подобранную площадку из-за внезапного падения давления бензина в полёте, что экипаж устранить не смог. Как было выяснено, при ремонте на двигатель установили топливный фильтр, более чувствительный к засорам, тогда как качество бензина в Омолоне оставляло желать лучшего. Из-за загрязнения горючее перестало поступать в двигатель, что привело к остановке мотора. После посадки комиссия первоначально пришла, как оказалось, к ошибочному мнению либо о технической неисправности, либо о перекрытии бензопровода ледяной линзой, дав указание о вылете на базу. Но в процессе укатки самолётом снега с целью подготовки площадки для взлёта дефект проявился вновь, что поставило выдвинутую версию под вопрос и заставило разобраться в причине досконально. То, что самолёт не успел взлететь, можно считать удачей — это позволило избежать более серьёзных последствий. 14 марта другой Ан-2 (№ 91748), но с тем же экипажем, выполнял спецрейс Омолон — Каэтэн. При полёте к пункту назначения лётчики неправильно определили направление и скорость ветра, из-за чего после 95 м пробега самолёт развернуло влево и он выкатился за пределы ВПП. Боковое скольжение по глубокому снегу повредило части конструкции. В случившемся была вина пилотов, но их грамотные действия в предыдущей ситуации позволили отделаться административными взысканиями и частичной компенсацией ущерба командиром судна без отстранения от полётов [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 264. Т. 1. Л. 233].

Проблемы с двигателями у Ан-2 возникали и по иным причинам. 21 июня 1974 г. Ан-2 (№ 27305) БОАО выполнял рейс Билибино — Кепервеем — Весенний и обратно на базу с 800 кг груза и двумя сопровождающими. В начале пути, после взлёта, командир нарушил требования РЛЭ при переключении топливного крана, ошибочно перекрыв его, после чего менее чем через минуту двигатель остановился. Не поняв причины, экипаж растерялся и безуспешно пытался неграмотными действиями запустить мотор. В сложившейся ситуации пилоты не применили механизацию крыла при вынужденной посадке на р. Малый Анюй, в результате чего Ан-2 скапотировал, потерпел поломку и затонул. Командир и один пассажир получили ушибы и лёгкие травмы. Комиссия установила вину первого пилота, которого отстранили от полётов на год, а его коллеге объявили строгий выговор, приняв во внимание малый стаж работы и активные действия по эвакуации пассажиров [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 265. Т. 3. Л. 41]. Материальный ущерб взыскивался через следственные органы. Кроме того, поломка вскрыла нарушения в приёме груза и его помещении в самолёты и вертолёты в пункте вылета. В рассматриваемом эпизоде на самолёт была оформлена грузовая накладная на 800 кг технического груза, а фактически

загружено не более 550 кг (огнетушители, электродвигатели, подшипники, личные вещи, три 20-литровых ёмкости с концентрированной кислотой без надлежащей упаковки), также на борт вошли два пассажира.

Схожий случай произошёл 28 сентября 1974 г., когда Ан-2 (№ 02153) выполнял полёты по обслуживанию геологических партий. Прибыв из Баранихи, экипаж (командир В.В. Вада и второй пилот П.И. Мамась) стал готовиться к вылету из Певека в Паляваам, предварительно дозаправив самолёт. Все технические параметры и метеообстановка не вызывали нареканий, благоприятствуя полёту. В 4 ч. 15 мин. Ан-2 взлетел, и после набора высоты 110 м по указанию командира второй пилот установил режим двигателю, после чего экипаж услышал несколько хлопков, и мотор заглох. В.В. Вада доложил о случившемся диспетчеру, получив указания о развороте на 180° и полёте к возможному месту посадки. Всё это время пилоты безуспешно пытались восстановить работу двигателя. На скорости 150 км/ч Ан-2 коснулся тундры, скапотировал и загорелся. Экипаж получил ожоги и был эвакуирован спустя полчаса<sup>17</sup>. Для установления истинной причины отказа двигатель направили на завод № 24, но местная комиссия в качестве предварительной версии пришла к выводу о заедании иглы топливной камеры карбюратора. Поскольку в 1970-х гг. это повторялось с некоторой периодичностью, Н.И. Крылов сделал вывод о недостаточной надёжности двигателей АШ-62 ИР, ходатайствуя перед МГА о замене карбюратора на более совершенный [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 265. Т. 3. Л. 60]. Несмотря на то, что сопутствующей причиной случая стала несогласованная работа экипажа, особенно перед аварийной посадкой, пилотов не наказали, что, на наш взгляд, было благоразумным решением руководства управления.

19 июня 1974 г. при выполнении пассажирского рейса Северо-Эвенск — Магадан у Ил-14 под управлением командира корабля — командира МОАО Н.Ф. Прокопенко, второго пилота Э.Ф. Томсона, штурмана В.Д. Осатюка, бортмеханика Ф.Г. Плеханова и бортрадиста В.Н. Копьева на предпосадочной прямой загорелось табло «пожар правого двигателя» с одновременной тряской и рывком самолёта вправо. Быстрыми действиями экипаж ликвидировал возгорание и благополучно приземлил самолёт, за что всем им (а также бортпроводнице Н.А. Юдиной) объявили благодарность и выдали премию. Причиной стала внезапная техническая неисправность деталей мотора [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 265. Т. 3. Л. 50].

Для повышения уровня безопасности полётов руководство МУГА 15 ноября 1974 г. создало соответствующий совет под председательством первого заместителя начальника управления И.С. Мазина, а также аналогичные органы во всех ОАО [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 265. Т. 3. Л. 125]<sup>18</sup>. В действительности это позволило наладить получение донесений об инцидентах, организовать их учёт и отчётность, а также проводить постоянную работу

<sup>17</sup> Задержка с эвакуацией объяснялась преодолением спасателями реки шириной 200 м.

<sup>18</sup> Первый приказ об этом Н.И. Крылов издал 29.10.1974 г., но затем внёс в него изменения, подписав 15.11.1974 г. новый документ, автоматически аннулировав предыдущий.

по анализу причин и недопущению нештатных ситуаций в дальнейшем. Отметим, что, помимо указанных, за год произошло 7 случаев с вертолётами Ми-4<sup>19</sup> и Ми-8, а также 2 — с Ми-6. Один из них имел место 19 августа при выполнении работ по подцепке для транспортировки геологического домика на внешней подвеске и произошёл из-за ошибки командира и отсутствия взаимодействия между членами экипажа при взлёте [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 266. Т. 4. Л. 16]. В инциденте 25 ноября при выполнении вертолётом договорных работ на Ямале в 22 км от аэропорта Салехард на высоте 900 м повысилась температура масла в правом двигателе с последующим зажиганием табло о его выключении. Экипаж сделал всё по инструкции, но мощности левого двигателя для продолжения полёта не хватало. Командир Е.В. Филиппов приказал выбросить загрузку общим весом более 1,5 т, что заняло несколько минут. Это прекратило снижение и позволило благополучно приземлиться в Салехарде. Расследование установило внутреннее разрушение двигателя. Экипаж премировали в полном составе, а командира представили к награждению знаком «Отличник Аэрофлота». Н.И. Крылов ходатайствовал перед начальником Тюменского УГА о поощрении диспетчеров, дававших грамотные указания [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 266. Т. 4. Л. 174].

1975 г. на фоне предшествующих лет был не таким аварийным. Тем не менее 15 марта и 31 мая произошли поломки вертолётов Ми-4 (№ 02282 и 36578), а 30 августа — Ми-8 (№ 25824) 2-го МОАО, что мы рассмотрим подробнее. В первом случае выполнялся облёт ретрансляционной сети Магадан-13 км — Сокол. После взлёта при наборе высоты 370 м отказал двигатель с одновременным падением оборотов несущего винта. Приземлившись с большой вертикальной скоростью, вертолёт опрокинулся на левый бок, при этом находившиеся на борту члены экипажа и пассажиры остались невредимы. Несмотря на то, что главной причиной поломки стал производственный дефект деталей мотора, сопутствующим обстоятельством было наличие воды в заправленном масле, не имевшем паспорта. Установленный факт предопределил ряд административных наказаний, назначенных как членам экипажа, так и командиру звена, пониженному до командира Ми-4, и командиру 258-го лётного отряда (ЛО).

31 мая выполнялся полёт с пассажирами по маршруту Северо-Эвенск — Центральная Гарманда — Никучан и обратно. По непонятной причине пилоты нарушили ряд инструкций, осуществляя полёт на высоте 900 м — вдвое ниже допустимой. При подлёте к перевалу экипаж спохватился, переведя вертолёт в режим набора высоты с отворотом влево, однако из-за большого угла тангажа это привело к обратному эффекту. Снизившись до 870 м, Ми-4 столкнулся со склоном горы, а экипаж и пассажиры получили ушибы и ранения. По результатам расследования командира вертолёта уволили как основного виновника поломки, а остальным, в том числе командирам

<sup>19</sup> Ещё одно происшествие с Ми-4 удалось предотвратить благодаря своевременным действиям бортмеханика — старшего инженера-инспектора по безопасности полётов А.В. Зимникова, который ликвидировал пожар двигателя при его запуске для взлёта, за что ему объявили благодарность и выдали премию в размере 100 руб. [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 266. Т. 4. Л. 156].

258-го ЛО и 2-го МОАО, объявили выговор за непрекращающиеся аварийные инциденты в подчинённых подразделениях.

Но нештатный случай повторился: 30 августа Ми-8 (№ 25824, лидерный) выполнял облёт ЛЭП после паводка по маршруту Магадан-13 км — 56 км — Палатка — Усть-Омчуг. Взлёт состоялся в 5 ч. 12 мин., высота полёта составляла 100 м. В 6 ч. 51 мин., не достигнув конечного пункта маршрута, экипаж встретил погоду ниже минимума и принял правильное решение вернуться для посадки на запасной площадке в пос. Хасын, о чём доложил в аэропорт вылета. Получив разрешение (как оказалось, необоснованное) начальника службы движения В.В. Часовитина о пролёте на базу, экипаж поменял курс. В пути следования на участке трассы Магадан — Сусуман, попав в аналогичные метеоусловия, вместо посадки в аэропорту Магадан-56 км экипаж продолжил полёт. Ввиду ухудшения погоды было принято запоздалое решение сесть на подобранную с воздуха площадку. В результате попадания в облачность и допущенных ошибок пилотирования Ми-8, вращаясь вокруг вертикальной оси, сместился влево на 300 м от дороги и упал в болото в районе перевала Хабля. Экипаж и три пассажира получили лёгкие ранения и ушибы, что считалось относительно благополучным исходом. Основной причиной явилось позднее принятие решения на возврат, а сопутствующей — разрешение на возвращение Ми-8 на базовый аэродром без учёта метеобстановки на маршруте. Членов экипажа понизили в должностях и наказали административно. Пострадавший вертолёт эвакуировали в базовый аэропорт на внешней подвеске Ми-6 ЧОАО, операцией руководил командир эскадрильи С.Я. Блох. После доставки и исследования машины выяснилось, что её ремонт экономически нецелесообразен. И.о. начальника МУГА И.С. Мазин на основании приказа МГА переквалифицировал случай с поломки на аварию, которую отнесли на счёт Учебно-тренировочного отряда (УТО-23), поскольку его пилот-инструктор В.И. Сироткин в том полёте являлся старшим должностным лицом. Затем вертолёт списали [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 288. Т. 5. Л. 143].

Аналогичные происшествия имели место и в иных отрядах. Наиболее серьёзной была авария Ми-4 (№ 02285) ШОАО в 30 км от посёлка Ванкарем, случившаяся 17 сентября 1975 г. при выполнении аэровизуального полёта [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 288. Т. 5. Л. 18]. Взлёт состоялся в 9 ч. 15 мин. (по местному времени), на борту находилось три геолога и пять бочек бензина. Расчётное время пути к первой точке составляло 1 ч. Через 40—45 мин. по указанию командира вертолёта В.А. Калашникова бортмеханик А.Г. Иванов вышел в салон для перекачки бензина из бочек в дополнительный бак, произвёл её неаккуратно и облил горючим пол, хотя такие работы в полёте запрещались в принципе. При заходе на посадку бензин воспламенился, бортмеханик получил ожог лица и с высоты 3—5 м выпрыгнул из вертолёта вместе с одним из геологов. Командир совершил посадку, после чего он, второй пилот В.А. Сухоруков и два пассажира покинули горящий Ми-4 через дверь пилотской кабины. Вертолёт сгорел полностью. Поиск и эвакуацию людей организовали с запозданием. Поскольку члены экипажа заведомо знали о своей вине в происшествии, они совершили ряд действий по уничтожению и сокрытию улики. Тем не менее комиссия всё же сумела

установить истинные причины случая. По результатам расследования командира уволили, второго пилота и бортмеханика сняли с лётной работы на год, а остальным виновникам (диспетчерскому и командному составу) объявили выговор. Кроме того, материалы передали в следственные органы для привлечения виновных к уголовной и материальной ответственности.

Немногим ранее, с 3 по 7 марта, экипаж Ми-8 (№ 25690) того же отряда при перегонке вертолёт после ремонта в Новосибирске на базу в Шмидт нарушил ряд руководящих предписаний: превысил санитарную норму налёта и совершил полёт на недопустимо малой высоте из-за плохих метеоусловий на отдельных участках маршрута. Несмотря на успешное прибытие, решением командира ШОАО экипаж наказали, с чем Н.И. Крылов согласился [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 274. Т. 1. Л. 73].

Что касается самолётов, то в 1975 г. был зафиксирован ряд ПАП, поломок, а также по одному повреждению в полёте, отклонению от трассы и чрезвычайному происшествию. 28 мая экипаж Ан-2 (№ 62438) ШОАО в составе и.о. командира эскадрильи В.В. Дорышева, проверяющего пилота-инструктора УТО-23 А.А. Кавунова и второго пилота В.В. Вишневого выполнял зачётное упражнение по производству поисково-спасательных полётов по маршруту Залив Креста — р. Канчалан — мыс Майгергык и обратно. В районе первой остановки пилоты решили сесть на косу реки, но в конце пробега из-за резкого торможения шасси зарылись в грунт, самолёт скапотировал и получил повреждения, квалифицированные как ПАП. Пилоты отделались административными взысканиями, поскольку согласились возместить стоимость ремонта добровольно. Очередное происшествие в том же отряде с другим Ан-2 (№ 04301) при выполнении рейса Ленинградский — Шмидт с 10 пассажирами на борту случилось 13 июня. При посадке на пробега самолёт стал уклоняться влево, при его парировании второй пилот Н.А. Назаренко допустил разворот вправо, из-за чего Ан-2 выкатился на боковую полосу безопасности с разворотом на 180°, повредив правое шасси и другие элементы конструкции. Поскольку никто не пострадал, заместителю командира эскадрильи А.А. Рашевскому объявили строгий выговор, как и его коллеге, которого также отстранили от ввода в строй командиром Ан-2.

19 июня с Ан-2 (№ 41932) 2-го МОАО из-за нарушения минимума погоды и безопасной высоты полёта произошёл инцидент, первоначально классифицированный как поломка. Но из-за невозможности эвакуации самолёта из ущелья вертолёт Ми-8 и иными способами случай перекалифицировали в ЧП, оформив документы на списание самолёта и двигателя в установленном порядке.

Кроме того, были зафиксированы одно отклонение от трассы Ил-14 (№ 61705) СОАО и трёхчасовой полёт без связи Ан-24 (№ 46395) Управления гражданской авиации Центральных районов и Арктики (Быково), производившего ледовую разведку бассейна Берингова моря, что квалифицировали как предпосылку к авиапроисшествию. По линии МУГА административное взыскание за выпуск самолёта с нарушением пунктов Наставления по производству полётов было наложено на руководителя полётов

аэропорта Анадырь, а наказание экипажа находилось в компетенции владельцев воздушного судна, о чём информацию нам пока найти не удалось.

Таким образом, видно, что в первой половине 1970-х гг. аварийность в МУГА была довольно высокой. Вероятно, это была тенденция, характерная для всей советской авиации, поскольку Д.А. Соболев самым худшим считает 1973 г., когда в «Аэрофлоте» в целом произошло 50 катастроф и 3 попытки угона, в которых погибло почти 700 пассажиров [6, с. 173]. Несмотря на отсутствие катастроф пассажирских рейсов именно в МУГА, что было безусловно положительным явлением, это не снижало серьёзность других нештатных ситуаций. Руководство управления вело постоянную работу по повышению уровня безопасности полётов, прибегая к различным формам её организации, в том числе и административным, но, на наш взгляд, их малоэффективность обуславливалась двумя причинами — недостаточной надёжностью техники и человеческим фактором, особенно в случаях, когда пилоты сознательно шли на нарушения предписаний руководящих документов, что не могло быть оправдано никакими причинами.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Алтунин Е.В. Крылья над Магаданом. М.: Редиздат МГА, 1968. 90 с.
2. Алтунин Е.В. Крылья Севера. Магадан: Кн. изд-во, 1976. 203 с.
3. Дейнекин П. Самый безопасный транспорт // Российская газета. 2014. 21 апреля.
4. Историческая хроника Магаданской области. 1973—1990. События и факты. Магадан: Охотник, 2013. 528 с.
5. Колыма. События и люди. М.: Пента, 2010. 656 с.
6. Соболев Д.А. Хроника советской гражданской авиации. 1961—1991. М.: Фонд «Русские Витязи», 2022. 400 с.
7. Ячменникова Н. Взлёт без посадки // Российская газета. 2013. 10 января.
8. ГАМО (Гос. арх. Магаданской области).

#### REFERENCES

1. Altunin E.V. *Kryl'ya nad Magadanom* [Wings over Magadan]. Moscow, Redizdat MGA Publ., 1968, 90 p. (In Russ.)
2. Altunin E.V. *Kryl'ya Severa* [Wings of the North]. Magadan, Kn. izd-vo Publ., 1976, 203 p. (In Russ.)
3. Deynekin P. *Samyy bezopasnyy transport* [The Safest Transport]. *Rossiyskaya gazeta*, 2014, April 21. (In Russ.)
4. *Istoricheskaya khronika Magadanskoj oblasti. 1973—1990. Sobytiya i fakty* [Historical Chronicle of the Magadan Region. 1973—1990. Events and Facts]. Magadan, Okhotnik Publ., 2013, 528 p. (In Russ.)
5. *Kolyma. Sobytiya i lyudi* [Kolyma. Events and People]. Moscow, Penta Publ., 2010, 656 p. (In Russ.)
6. Sobolev D.A. *Khronika sovetskoy grazhdanskoy aviatsii. 1961—1991* [Chronicle of Soviet Civil Aviation. 1961—1991]. Moscow, Fond "Russkie Vityazi" Publ., 2022, 400 p. (In Russ.)
7. Yachmennikova N. *Vzlet bez posadki* [Takeoff without Landing]. *Rossiyskaya gazeta*, 2013, January 10. (In Russ.)

Дата поступления в редакцию 10.11.2021