Борис Георгиевич ВОЛКОВ:

В небе я провел 1000 суток

- Борис Георгиевич, не будет преувеличением сказать, что вы облетели весь мир?

- Думаю, не будет. Я не был только в Австралии и Антарктиде. А на остальные материки летал по многу раз. За 42 года, что работал пилотом, налетал 22 тысячи часов. Считай, что в небе провел примерно тысячу суток чистого времени. Что запомнилось? Очень много впечатлений, но, если честно, все смешалось в памяти - города, страны… Стремительное перемещение давало ощущение какого-то бесконечного полета.

Недавно внучка позвала меня отдыхать в Турцию, говорит, ну что ты, деда, все дома сидишь? А я только засмеялся в ответ - мне нечего смотреть, я все видел: витражами Нотр-Дама в Париже любовался, в Индии на слоне катался, по Гайд-парку в Лондоне гулял, в Музее восковых фигур всех великих «людей» повидал, в Эквадоре у экваториального знака на нулевом градусе широты стоял… Даже Эльдорадо видел, не магазин, а самое настоящее плато в Колумбии! Вся жизнь моя - как сплошное путешествие.

- В юности вы предполагали, что именно так сложится жизнь?

- Нет, конечно. Рос в глубинке обычным пареньком. Родился в Пензенской области, десятилетку окончил в Инзе Ульяновской области. Тогда многие ребята наши поступали в Ленинградское высшее военно-морское училище, я тоже мечтал об этом. Даже отправил туда документы и получил вызов. Но война внесла свои коррективы.



Визитка

Родился 3 октября 1923 г. в Пензенской области. Окончил среднюю школу в г. Инза Ульяновской области (1941 г.), Курганскую авиашколу (1944 г.), школу летчиков-испытателей Министерства авиапромышленности СССР (1961 г.), Киевский институт Гражданского воздушного флота (1962 г.).

Работал в Гурьеве и Уральске, аэропортах «Внуково», «Шереметьево», «Домодедово», Московском транспортном управлении, Государственном НИИ Гражданской авиации. В 1972-1974 гг. представлял «Аэрофлот» в аэропорту Швехат (Австрия). В 1983 г. списан с летной работы по возрасту.

Заслуженный пилот СССР. Пилот 1-го класса Гражданской авиации. Летчик-испытатель 1-го класса Минавиапрома.

Награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны II степени.

В Ульяновской области прожил 16 лет. В Москве - с 1953 г.

Член Ульяновского землячества с 2000 г.

Как сейчас помню тот страшный день. Я окончил школу с Почетной грамотой, тогда еще не было золотых медалей. После выпускного вечера мы гуляли до утра. С гармошками, гитарами пошли на озеро в Юлово рассвет встречать. Счастливые, веселые возвращаемся в Инзу утром, песни поем, а люди встречные в селе нам и говорят: «Вы чего веселитесь? Война ведь...». Так резко закончилась одна жизнь и началась другая.

- Вас на фронт забрали?

- Мне не было 18 лет. Когда началась мобилизация, я пришел в военкомат, говорю: хочу в морское училище. На меня удивленно так посмотрели: «Ты что, глухой-слепой, не видишь, что происходит? Ленинград-то уже бомбят…». Меня оставили при мобилизационном пункте - заниматься отправкой призванных на фронт. Я стал свидетелем всенародного горя - представьте: каждый день на моих глазах прощание, слезы, вопли, женщины лезли в вагоны за своими сыновьями и мужьями…

А потом меня направили в летную школу, куда брали только с десятилеткой. Сначала в Саранск, в морскую летную школу, где нас готовили управлять «УТ-2». Потом переводили в разные города, из-за обстановки на фронтах. И вообще, как тут учить летать? То самолетов нет, то керосина, то обмундирования… Два комплекта на шесть человек: один спускался с самолета, тут же на поле снимал обмундирование и отдавал другому. На старт, где мы в очередь ждали полетов, нам привозили «стартовый завтрак» - маленький кусочек масла, чай и 200 граммов хлеба. Мы всегда ходили полуголодные…

В 1942-1943 годах служил на аэродроме в Тушино, в действующей 370-й



2010 год. Фронтовые «сто грамм»...

авиационной эскадрилье связи Московского военного округа, во взводе охраны. Перед нами стояла задача охранять самолеты от налетов. Нас было 19 человек, и все из Ульяновской области. Конечно, мы писали письма товарищу Сталину, чтобы нас отправили на фронт, но нас направили в Курганскую учебно-тренировочную школу, потом в Алма-Ату.

К тому времени наши войска уже шли на запад, а в стране появилась новая угроза - саранча. За время войны ее расплодилось видимо-невидимо.

Кто не знает, саранча - это страшная сила, которая молниеносно уничтожает всю растительность на своем пути. Так я оказался совсем на другом фронте. Чтобы распылять ядохимикаты, мы прошли подготовку полетов на пятиметровой высоте и в 1944 году оказались

в Гурьеве, в 244-м отряде спецприменения, летали на самолетах «ПО-2». После химобработки на земле оставался пятисантиметровый слой погибших насекомых. Кроме обработки полей мы занимались перевозкой почты, в срочных случаях - пассажиров. Работал в Чимкенте, в Кзыл-Орде, в Джусалы - везде, куда посылали.

- Экстремальные ситуации случались?

- В первый же год самостоятельной работы из-за плохого технического обслуживания самолета «ПО-2» впервые в моей летной практике случилась аварийная ситуация.

Вдруг я почувствовал сильную тряску, а затем - тишина: винт остановился… Срочно перешел на снижение и, спланировав, благополучно сел в степи. Вышел из кабины и обнаружил, что третьего цилиндра на моторе нет - он просто оторвался.

Конечно, было страшно, но самое ужасное, что из-за этой аварии умер тяжело раненный фронтовик, которого я перевозил. После экстренной посадки его пришлось везти дальше на машине, и он не выдержал долгой дороги в госпиталь.

- Где и в каком звании вы встретили Победу?

- В Гурьеве, в страшно высоком звании - рядовым! Дело в том, что перед самой войной из летных школ выпускали лейтенантов, а после приказа маршала Тимошенко - сержантов, за что его потом вспоминали недобрым словом. Нам же и этого не досталось, мы были рядовыми. Но тогда, в войну, нам, честно говоря, не до званий было, лишь бы летать.

Жаль только, что на фронт так и не удалось попасть. Думаю, нас специально туда не отправили, потому что знали: с такой подготовкой мы стали бы просто пушечным мясом. Сколько таких, как мы, ребят погибло, даже не успев взлететь хотя бы раз... Ведь не секрет, что выпускников летных школ отправляли на войну порой вообще без часов налета. Авиация наша несла тогда страшные потери.

- Как же вы попали в «большую» авиацию?

- Долго я туда шел. После войны меня перевели в Уральск, где я занимался и противочумными работами, и перевозил пассажиров на «ПО-2». И только в 1952 году меня направили в Минск учиться на второго пилота самолета «Ил-12», а через год взяли на работу в 64-й отряд Московского управления транспортной авиации.

После переподготовки в Ульяновске, в Школе высшей летной подготовки, стал работать на кораблях «Ил-12» и «Ил-14» - летал по Союзу и в страны Западной Европы.

- Вы так буднично рассказываете, но ведь опять, наверное, было немало экстремального?

- Конечно, было. Что же рассказать? Однажды шли из Праги, только набрали высоту, чтобы перелететь горный хребет, как началось сильное обледенение - куски льда с грохотом срывались с винтов и обрушивались на фюзеляж. Мы с трудом дошли до Вильно: самолет набрал много льда, стал тяжелым, трудно управляемым...

Таких случаев много. Когда летал на «Ту-104», пытался «верхом» пересечь грозовой фронт. Над Свердловском



Почти 20 лет командир экипажа Б. Волков летал на любимом самолете «Ил-62», в создании которого он принимал участие.

случилась страшная гроза, и мы «карабкались» вверх, вышли на предельную высоту полета, на угол, близкий к критическому. Самолет с трудом выходил из кренов. Хотели подняться над грозой, чтобы не оказаться в ее эпицентре. Молнии вокруг полыхали, и было светло, как днем, прекрасное и одновременно ужасное зрелище. Нам повезло, мы сумели пересечь грозовой фронт.

- Вы работали не только пилотом, но и испытывали самолеты. Это, наверное, еще опаснее? Фигуры высшего пилотажа доводилось выполнять?

- Доводилось. После мертвой петли, когда глаза буквально выскакивают из орбит, выходишь из самолета совершенно измотанным. И еще помню, тогда очень хотелось есть...

Я летал на разных самолетах и на самой разной высоте - от 5 до 14 500 метров... Проводил испытания первой категории сложности на многих типах самолетов: «Ил-14», «Ту-104», «Ан-10», «Ил-18», «Ил-62», «Ил-76», «Як-12», «Ан-24», «Ан-10», «Ту-124», «Ан-2», «Ту-134», «Як-30», «БЕ-32», «Ан-12», «Ту-104Е» и других. Выполнял посадку на обледеневших и заснеженных полосах, на высокогорных аэродромах, при отказах двигателей…

- То есть вы самый настоящий небесный ас?

- Ну, это громко сказано. Просто постоянно учился и переучивался. И сам потом учил. Работая заместителем начальника летно-испытательного комплекса, обучал и допускал к полетам десятки летчиков-испытателей.

- Какой самолет - ваш самый любимый?

- Любимый? Наверно, «Ил-62» - за надежность. Вообще, мне нравятся самолеты с четырьмя двигателями. С этой

машиной я «познакомился» примерно за полтора года до ее первого взлета.

«Ил-62» рождался буквально на моих глазах. В числе летчиков-испытателей Государственного НИИ Гражданской авиации, в филиале ОКБ им. С.В. Ильюшина, впервые увидел макет этого самолета в натуральную величину. Конечно, мы, пилоты, в основном интересовались кабиной экипажа: оценивали ее оснащение. Много спорили с конструкторами. И, надо сказать, всегда находили компромисс.

В ангаре мы могли видеть, как собирается самолет. Однажды рабочие-клепальщики подшутили над нами - неожиданно включили все свои инструменты и механизмы: мы чуть не оглохли и с перепугу выбежали из ангара!

Тогда в самолете, который стоял еще без обшивки, можно было все потрогать своими руками, а, взобравшись на стремянку (почти до стабилизатора), увидеть самолет сверху, чего я ни раньше, ни потом никогда не видел. Размеры самолета просто поражали, особенно при воспоминании о моих «учителях» - «УТ-2» и «ПО-2».



- Раньше готовили к полетам одновременно со строительством самолета?

- Именно так. В 1967 году меня утвердили командиром корабля «Ил-62». И начались испытания, очень долгий и кропотливый процесс.

После каждого этапа мы вместе с конструкторами составляли летную оценку, которая бралась за основу рекомендаций в «Руководство по летной эксплуатации». Все это впоследствии очень сильно пригодилось. Например, когда мне пришлось четыре раза перегонять самолеты на трех двигателях - из Карачи, Копенгагена, Рабата и из Ташкента в Москву.

Приходилось проводить испытательные полеты на больших углах атаки, они тоже относятся к I категории сложности, в них оценивается устойчивость и управляемость самолета. В таких полетах на левом сиденье рядом со мной сидел заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Эдуард Иванович Кузнецов, начальник летно-испытательного комплекса ОКБ им. С.В. Ильюшина.

- А где вы проводили испытания?

- В 1975 году, с 6 по 25 января, мне с экипажем поручили провести испытания на высокогорных аэродромах в Южной Америке - в Колумбии и Эквадоре. Высота аэродромов над уровнем моря там 2 700 и 3 000 метров соответственно. Испытания открывали возможность рейсовых полетов из Москвы в Мехико, где аэродром расположен на высоте более 3 500 метров.



1975 год. Колумбия. На смотровой площадке в Боготе.

И вот опытный образец самолета «Ил-62М» с технической делегацией на борту из Шереметьева взял курс на Рабат, столицу Марокко, а после ночевки, на следующий день, мы летели на Кубу, в Гавану. Ночной отдых, и снова в путь, в столицу Перу - Лиму, где в то время действовали повстанцы. Учитывая возможность террористического нападения, в Лиме оставили на борту охрану, но все обошлось.

Утром взяли курс на Колумбию, откуда после серии испытаний отправились в Эквадор. Мы выполняли прерванные и продолженные взлеты, уходы на второй круг и посадку на трех двигателях. После каждого прерванного взлета приходилось охлаждать колеса водой, поскольку они при торможении раскалялись добела.

- Какой полет стал самым необычным и самым трудным?

- Для фиксации солнечного затмения на специально подготовленном самолете «Ту-104» мы достигли высоты 14 500 метров, где сфотографировали затмение через иллюминатор без стекла.

А самое трудное - это на том же самолете выполнять продолженный взлет на одном двигателе без уборки шасси, чтобы избежать огромного сопротивления от колесной тележки. В полетах может произойти что угодно, и испытатели должны подготовить рекомендации на все случаи.

- За что вас наградили орденом Трудового Красного Знамени и другими наградами?

- За летный стаж и безаварийную работу в небе.



1980 год. Торжество по случаю присвоения звания «Заслуженный пилот СССР».

- Мы в основном говорили об испытаниях. Но ведь вы перевезли по воздуху тысячи «землян»...

- Да, с 1962 года я работал в «Шереметьево» на международных рейсах. В 1972-1974 годах представлял «Аэрофлот» в Вене, где мне пришлось «разруливать» ситуации не только в небе, но и на земле. Однажды разъяренная толпа итальянских туристов из-за опоздания нашего самолета из Москвы чуть не растерзала меня на куски. Пришлось выкручиваться: предложил итальянцам съездить на экскурсию, пообедать... Когда они, сытые и успокоенные, садились в самолет, то даже улыбались, и чуть ли не каждый норовил дружески похлопать меня по плечу.

Потом работал командиром корабля «Ил-62» в «Домодедово», выполнял полеты на Дальний Восток.

- Наверное, невозможно описать ощущения, когда под тобой бескрайняя страна, а перед тобой бескрайнее небо?

- Конечно, мы иногда любовались этими картинами, но в основном просто работали. Кто-то работает на заводе, а мы - в небе. Вот и вся разница.

Большое напряжение - посадка; взлет и полет - полегче, если только в грозу не попадешь. На «Ил-62» - по 12 часов полета, ты полностью во внимании, ведь небо буквально напичкано самолетами. Подо мной, через триста метров, самолет летит, навстречу летит - и так через каждые триста метров. Тут не до лирики...

Напряжение страшное, график смешанный: то день, то ночь. Здоровье, правда, никогда не подводило, зато вот сейчас дает о себе знать - и бессонницей, и другими болячками.

- Часто бываете в Инзе?

- Конечно. Там жили мои родители, родня. Сейчас, правда, остались только двоюродные сестры и жена брата. Народ-то весь сменился в Инзе, знакомых почти нет. Что поделать? Время… Но все равно я там просто оживаю - столько воспоминаний! Каждая поездка - как глоток чистой воды.

Последний раз показывал родину внуку. Зашли в дом, где его бабушка Лиза жила, а там квартиранты, как и мы с родителями когда-то. У нас ведь своего дома никогда не было, отец на почте служил, жили по частным квартирам. Школу свою внуку показал - она такая старенькая стала. А на стене висит стенд, где выпускники 41-го года. И моя фотография там, и моей жены, и Малышева, моего соперника по Елизавете, которую я любил с 5-го класса и с которой 45 лет прожил… И Юры Алашеева, с ним мы сидели за одной партой.

Нашу школу потом назвали его именем - Героя Советского Союза Юрия Алашеева. Мы в 41-м вместе попали в летную школу, а затем дороги наши разошлись. Его отправили в Борисоглебскую истребительную школу, следом - в школу испытателей. В 1959-м он взлетел на сверхзвуковом бомбардировщике под Жуковском - испытывал самолет на прочность. И они упали, только радист спасся. Юре посмертно присвоили Героя...

- То есть друзей и малую родину не забываете?

- Как я могу родину свою забыть, я же член землячества! Главное, что землячество о своих ветеранах, таких, как я, не забывает. Когда о тебе помнят и заботятся, теплее на душе.





«Помню, как линия моей жизни пролегла через экватор: находясь на испытаниях самолета в Эквадоре, мы с экипажем не могли не побывать в Кито. Этот знак, установленный в 1736 году, не только «метка» нулевого меридиана, но и памятник тем людям, которые впервые вычислили линию экватора и нанесли ее на глобус. Все-таки главное достояние истории - это люди».