

НА ВЫСОТЕ

Жизнь в облаках

28 тысяч часов – это более тысячи суток. Именно столько провел в небе Михаил Андреевич Фролов – заслуженный пилот России и наставник молодежи, пилот 1-го класса, который живет в нашем округе.

В квартире летчика настоящая фотогалерея: на стенах в коридоре располагаются снимки всех самолетов, на которых Михаил Фролов успел полетать за время работы.

– Пять лет на этом, тринадцать на этом, двадцать семь на том, – рассказывает Михаил Андреевич, указывая на фотографии.

Не считая времени в аэроклубе и летном училище, он пролетал 46 лет.

В АВИАЦИИ НЕТ МЕЛОЧЕЙ

– Михаил Андреевич, как началась ваша любовь к небу? Почему решили связать свою жизнь с полетами?

– Я окончил школу только в 20 лет, потому что шла война, и я оказался на оккупированной территории под Курском. Пошел в 1 класс в 1944 году. После войны летчиков не хватало, и когда я был в 10 классе, в 1954 году, к нам приехал летчик-истребитель Будыкин Иван Васильевич. Он агитировал нас на занятия в аэроклубе. Аэроклубы тогда готовили к поступлению в военные училища. Вот он приехал, отобрал десять человек и повез нас на медкомиссию в Курск. Прошли врачей только трое. Отбирали не только из нашего городка: другие военные летчики ездили по другим районам. Получилась целая группа, человек

около 20, мы и попали в аэроклуб. Нас забирали туда на каникулах, там стоял самолет, и мы думали: «Неужели на нем можно летать, как он поднимется в воздух?». И начали заниматься. Как только закончили 10 классов, сдали экзамены, нас уже там ждали. Приехали, нас переодели в военную солдатскую форму, выдали сапоги, пилотку. Говорят: «Будете как на военном положении, но домой можно на выходных ездить».

– Подготовка была серьезная, судя всему?

– Мы прыгали с парашюта на ПО-2. На крыло вылезает, и прямо оттуда прыгаешь, – улыбается Михаил Андреевич. – Смотришь вниз, вроде как страшно. Но самолет 120 км в час летел, скорость как на машине: ветерком обдувает, но страшно, конечно. А когда парашют раскрылся – сразу хорошо.

А потом приехал майор из летного училища и с каждым подходил, в летное училище». Нескольких ребят, в том числе меня, отобрали в Кировоградское летное училище. Так как я уже летал на ПО-2 и ЯК-18, попал сразу на 2 курс. И в 1957 году окончил. С этого времени и до 2003 года летал в Ленинградском объединенном авиаотряде на Ил-14, Ил-18, Ту-154 вторым пилотом, командиров корабля и пилотом-инструктором.

– Наверняка были командировки, которые особенно запомнились?

– В 1965 году я уехал в командировку в Йеменскую Арабскую республику. Три года находился в составе президентского экипажа, возили президента республики на правительственном самолете. Облетали тогда очень много стран. За время этой командировки я успел научиться арабскому, хорошо понимаю речь до сих пор. Потом там случился переворот, мы возили другого президента. А в 1968 году приехал обратно в Петербург.

Я работал инструктором, провозил командиров кораблей по всем трассам Советского союза и за границей, сажал самолет на горных аэродромах, занимался вводом летчиков в строй и потом давал добро на то, что пилот может быть командиром. Например, на Ту-154 я 25 лет работал инструктором. В общей сложности



Михаил Андреевич Фролов – заслуженный пилот России, житель округа Пулковский меридиан. На его счету более 28 тысяч часов налета.

Я к полетам относился так, как говорят у летчиков: «Хоть сотый, хоть тысячный раз садись в самолет, делай так, будто ты впервые летишь».

ввел в строй более 50 командиров кораблей. Участвовал в совместных полетах с летчиками-испытателями из Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации и в летных испытаниях.

Полетал я, 28 с лишним тысяч часов, ни одного самолета ни поцарапал, ни один пассажир не пострадал. Я к полетам относился так, как говорят у летчиков: «Хоть сотый, хоть тысячный раз садись в самолет, делай так, будто ты впервые летишь».

Приходилось как-то и Владимира Владимировича возить, когда он премьер-министром был, из Москвы его вез, докладывал ему, что все в порядке.

К ВЗЛЕТУ ГОТОВ

– Во многих профессиях есть какие-то ритуалы или приметы, у пилотов тоже?

– Ритуал один: подходишь к самолету и делаешь его визуальный осмотр обязательно. На все обращаешь внимание, если хочешь что-то потрогать – значит надо потрогать. Потом, когда бортиженер докладывает командиру: «Самолет к взлету готов», экипаж садится в кабину, читаем карты, запускаем двигателя и вперед. Все просто.

Обязательно есть сложные моменты, начиная с непогоды. Например, когда плоскость покрывается инеем, и образно говоря, подъемная сила теряет свой эффект. И чтобы взлететь, самолету обязательно надо, чтобы чистое крыло было,

поэтому обливают поверхность жидкостью, мы проверяем рули, чтобы не было замерзания, ну и так далее... Так всю жизнь.

Показывает фотографии из тира.

– Вас учили стрелять?

– Да, после того, когда в 1974 году угнали Ан-24 в Трабзоне в Турции, а потом был случай в Иркутске, когда Ту-104 взлетел и взорвался. После взрыва там, когда все раскопали и изучали обломки, нашли пистолет милиционера, выяснили, что это был угон самолета. Пришли к выводу, что угонщик был со взрывчаткой, а милиционер в него выстрелил. После этих ситуаций было принято решение вооружить экипаж. Ну а чтобы мы знали, как с оружием обращаться, ездили в тир в Пушкин на тренировки.

– А во время ваших полетов случались страшные ситуации?

– Нестандартные, опасные, да. Но не так страшен волк, как его рисуют иногда. Вот, помню, заходим на посадку зимой в Томске, проходим точку, к третьему развороту. И тут произошел разряд статического электричества, как молния. Сошлись положительно и отрицательно заряженные ионами две системы облачные. И мы оказались провокаторами. Раздался взрыв, в кабине дым. На земле думали, что самолет, заходящий на посадку, упал. Но мы вышли на связь, связь была нормальная. Зашли на посадку, сели. А когда осмотрели самолет, у него все

заклепки аж вылезли, то есть разряд попал прямо в кабину. Вызвали резервный экипаж, пассажиров пересадили. На самолетах есть еще для сброса статического электричества на крыльях такие резиновые штуки с металлической щеткой. И их срезало под корень тогда, то есть произошел разряд электричества в самолет.

– Помните, когда решили уходить из профессии?

– Закончил летать я в 2003 году, 68 лет почти было мне. Я уже знал, что ухожу. Можно было ехать в Москву и продлиться, но я поехал и списался. Сейчас, кстати, есть летчик, которому 71 год и он летает еще, потому что он опытный, прекрасно всем владеет и если позволяет здоровье – что ж не летать. Он установил рекорд России по возрасту, кстати.

– Есть то, что вы считаете самым сложным в профессии?

– Меня внучка раньше постоянно спрашивала: «Дедуль, а тебе не страшно было летать?». А я отвечал, что если бы было страшно, то вряд ли летал. Главное помнить, что в авиации мелочей нет, все ответственно: и взлет, и посадка. На эшелоне можно как-то отвлечься, конечно, пока идет автопилот, но все равно не отвлекаешься, мониторишь стрелки приборов. Есть магнитофон-катушка, речевой, он записывает все, особенно важны последние 30 минут, когда начинаешь снижение. Еще есть черный ящик, где записаны все твои движения, что включил-выключил. Все важно по-своему. Напряжением на взлете нельзя сравнить с напряжением на посадке. Оно разное. С нами как-то летали с нами врачи из ГосНИИ, датчики устанавливали. При посадке у человека давление повышается, пульс увеличивается на очень много и долго, а на взлете все более коротко.

После разговора мы рассматриваем фотографии и медали Михаила Андреевича. Он показывает на медаль «Заслуженный пилот» и поясняет: «Это бесплатный билет на любом самолете, куда хочешь с женой». Смеется и продолжает, указывая на «Ветерана труда»: «А это льготы за коммунальные услуги».

Беседовала Алена
Погорелая

