



70 ЛЕТ В АВИАЦИИ

Чем измеряется человеческая жизнь? Многолетним напряженным трудом или короткой вспышкой подвига? Случайностью или созданной убеждением, сознанием и волею судьбой? 87-летний ветеран авиации Константин Иванович Малхасян удивленно смотрит на меня. Активному участнику трех войн (китайской 1937-38 г., финской 1939-40 гг., Великой Отечественной 1941-45 гг.), заслуженному штурману-испытателю СССР, заслуженному мастеру спорта, установившему 30 мировых рекордов, полковнику авиации, одному из основателей армянской авиации (и военной, и гражданской), кавалеру многих боевых орденов и медалей трудно ответить на этот вопрос.

В его долгой, полной опасностями (он 20 лет испытывал самолеты только конструкции А. Н. Туполева) жизни всякое бывало. "Это было в 1922 году. На месте нынешней площади имени Шаумяна открылась выставка самолетов-"участников" Первой мировой войны. Меня, 6-летнего мальчика, мать повела туда посмотреть экспонаты. Увидев меня, гид взял за руку, посадил в кабину и спросил: "Хочешь стать летчиком?" Не очень-то хорошо понимая смысл вопроса, я, конечно, ответил положительно. Но моя мать всегда напоминала об этом, твердила, что летчик должен здоровым, не должен курить и пить. И я на всю оставшуюся

жизнь запомнил совет матери", - вспоминает Константин Иванович.

Он сначала учился в школе имени Горького г. Еревана (вместе с будущим дважды Героем Советского Союза Нельсоном Степаняном), затем продолжил учебу в школе имени Шаумяна, одновременно посещал кружок авиамodelистов и радиолюбителей. Музыку тоже очень любил, сказало влияние пианистки матери: он научился играть на виолончели (в классе А. Айвазяна). На занятиях в кружке консерватории общался с будущими крупными композиторами и музыкальными деятелями: Арно Бабаджаняном, Александром Арутюняном, Эдуардом

Мирзояном. Но надо было сделать выбор между двумя специальностями. И любовь к радиотехнике и авиации оказалась сильнее. 19 июня 1933 г. молодой радист Малхасян стал начальником связи вновь построенного ереванского аэропорта "Южный". Дальше учился на курсах планеристов ереванского аэроклуба, а в 1935-37 годах - в летной школе в Осоавиахиме (вместе с будущим Героем СССР Сергеем Бурназяном), получив квалификацию летчика. Высококвалифицированного специалиста пригласили на работу в Москву и вскоре отправили в китайский город Урумчи, в рамках советско-китайского межправительственного до-

говора помочь китайцам в их борьбе с японскими захватчиками. Молодой Малхасян в качестве второго пилота и штурмана тяжелого бомбардировщика ТБ-3 многократно участвовал в военных действиях

Как-то при очередном полете (это было в конце 1937 г.) в горах Тянь-Шяня из-за отказа пилотажных и навигационных приборов (как потом выяснилось, причиной тому было общее обледение), самолет, потеряв управление, столкнулся с горой, разбился, но часть экипажа выжила.

После лечения в госпитале Малхасян вернулся в строй. Вскоре опытного пилота направили на учебу в школу стрелков-бомбардиров (в то время так называли штурмана). С того момента профессия штурмана стала его основной специальностью.

Задача штурмана - привести самолет к цели, - говорит Малхасян. - В прежние времена при старой технике летать было очень сложно. Летали без локаторов, ориентируясь на скудные показания нескольких примитивных приборов и визуальную информацию. Самолеты нередко попадали в, казалось, безвыходные ситуации, и жизнь висела на волоске.

Молодой штурман Константин Малхасян в 1939 г. был направлен в экипаж Александра Голованова - будущего главного маршала авиации. Вскоре началась советско-финская война. Константин Иванович участвовал в этой войне в составе экипажа военно-транспортного самолета.

Война раскрыла ряд технических недостатков в военной авиации (отсутствие или несовершенство навигационных приборов, невладение экипажем элементарных знаний радионавигации и т.

д.), о которых Голованов в январе 1941 г. написал письмо Сталину.

Тот учел его замечания, вызвал Голованова на Политбюро и приказал сформировать полк (около Смоленска), получивший название 212-ый Особый полк дальних бомбардировщиков. Именно в этой части впервые было применено радионавигационное оборудование. Через несколько месяцев началась Великая Отечественная война. Малхасян принимал активное участие в бомбардировке танковых колонн и важных объектов противника, для нужд фронта из Аляски и Ирака перегонял американские бомбардировщики В-25, доставлял на разные участки фронта представителей Ставки Верховного Главнокомандования маршалов Жукова, Василевского и других высокопоставленных военных, в 1943 г. участвовал в сверхсекретном полете в Тегеран с доставкой правительственной делегации во главе с И. Сталиным для встречи его с Ф. Рузвельтом и У. Черчиллем. (Через 16 лет ему доверили еще одно важное задание. На тогдашнем крупнейшем лайнере Ту-115 Константин Иванович впервые в авиации вместе с экипажем совершил беспосадочный перелет Москва - Вашингтон, доставив в США советскую правительственную делегацию во главе с Н. Хрущевым), а потом совершил аналогичный перелет в Пекин.

В конце войны Малхасян был назначен флаг-штурманом (личным штурманом) командующего дальней авиации ВВС СССР, Главного маршала авиации А. Голованова.

В 1947 г. Константин Иванович по приказу министра обороны СССР в качестве штурмана-испытателя направлен в ОКБ Генерального

конструктора Андрея Николаевича Туполева.

Он вместе с экипажем испытывал самолеты Ту-4 (основной самолет дальнего действия - носитель атомного оружия), пикирующий бомбардировщик Ту-91, Ту-98 - первый в мире сверхзвуковой тяжелый бомбардировщик, на котором в 1956 г. на высоте 12000 метров был преодолен звуковой барьер, Ту-119 (с ядерным горючим), Ту-128 - первый в мире стратегический дальний сверхзвуковой перехватчик с 4 ракетами "воздух-воздух". Это неполный список тех машин, которым штурман Малхасян дал путевку в жизнь. При этом нередко рисковал собственной жизнью, чтобы спасти новинку, цена которой равнялась ее весу в золоте. Так с коллегами он спас пять образцов самолетов общим весом 500 т, то есть 500 т золота.

В летном свидетельстве К. Малхасяна есть такая запись: "Разрешены полеты на всех типах самолетов, как опытных, так и серийных". Такого признания в стране удостоивались единицы.

Около 20 лет Константин Иванович работал в ОКБ А. Туполева. Конструктор в 1966 г. его представил к званию Героя Советского Союза, но по неизвестным причинам Малхасян не получил это звание.

В том же году заслуженный ветеран демобилизовался, возвратился в Ереван и еще 30 лет проработал в Армянском управлении гражданской авиации, за это время воспитал десятки квалифицированных специалистов. Теперь он - Почетный президент двух академий (Инженерной и Технологической), на заслуженном отдыхе, консультирует молодежь, охотно передает опыт, приобретенный за 70 лет работы в авиации.

Корюн ПАПИНЯН