

## ЕМУ ПОКОРИЛОСЬ НЕБО ПАМЯТИ РУБЕНА ТАТЕВОСОВИЧА ЕСАЯНА



**1 января 2026 года после тяжелой и продолжительной болезни ушел из жизни заслуженный летчик-испытатель, Герой Российской Федерации Рубен Татевосович Есаян.**

Рубен Татевосович Есаян родился 24 ноября 1946 года в Ереване в семье медиков. Его дед — военврач, участник Великой Отечественной войны — был главным врачом Республиканской больницы в Ереване, мать, окончившая мединститут в 1945 году, работала в этой больнице терапевтом, а отец был работником обслуживающего персонала. Когда Рубену исполнилось два года, его отец по ложному доносу был арестован и осужден на десять лет лагерей. Мама, как жена «врага народа», была отправлена в ссылку в армянскую провинцию без права выезда, поэтому Рубен вместе с дедом, с которым остался жить после этих событий, ежемесячно приезжал к ней в период этой тяжелой семейной трагедии. В 1956 году, уже будучи учеником третьего класса, Рубен вернулся из школы домой и увидел за празднично накрытым столом незнакомого ему мужчину. Дед сказал: «Рубен, познакомься, это твой папа». Так семья Есаянов вновь воссоединилась. Мама стала работать врачом летного Ереванского отряда в местном аэропорту. Рубен часто бывал у нее на работе и не мог равнодушно смотреть на взлетающие и садящиеся самолеты. Так пришла к нему любовь к авиации. В то же время вся семья настаивала, что после окончания школы Рубен должен продолжить династию и стать врачом. Несмотря на несокрушимое желание посвятить себя небу, Рубен вынужден был согласиться и поступил на первый курс Ереванского мединститута, продолжая заниматься в местном аэроклубе, куда он пришел, едва достигнув 17-летнего возраста.

И все же любовь к авиации победила. Рубен забрал документы из мединститута перед весенней сессией первого курса и сдал их для поступления в известное Сасовское летное училище гражданской авиации. После трех лет обучения он вернулся в Ереван и стал работать в местном авиаотряде вторым пилотом самолета Ан-2. Вскоре он стал командиром этого самолета и, постепенно осваивая другие типы воздушных судов, продолжал совершенствовать свое летное мастерство.

В 1974 году, пилотируя четырехмоторный самолет Ан-12, Рубен Есаян совершил аварийную посадку с пожаром двух двигателей в аэропорту г. Кишинева, проявив мужество, хладнокровие и высокое летное мастерство.

С 1981 по 1984 год он был командирован в Анголу в качестве командира самолета Як-40, который принадлежал министру обороны этой страны. В связи с этим большинство его полетов осуществлялось в районы боевых действий, т. к. в эти годы в Анголе бушевала гражданская война. В одном из таких полетов в восточный регион страны, при выполнении взлета с полевого аэродрома, расположенного в тропических джунглях, один из двигателей самолета был поражен ракетой из переносного зенитного комплекса. Рубен смог потушить возникший пожар, сделать разворот и успешно посадить Як-40 с одним работающим двигателем. Пассажиры и члены экипажа были вывезены в Луанду, столицу Анголы, на другом борту, а аварийный самолет был оставлен на месте происшествия. Заменить поврежденный двигатель в условиях полевого аэродрома было невозможно из-за отсутствия необходимого технического оборудования. Советское посольство запросило Москву о замене самолета, и экипаж Р. Есаяна, оставшийся без работы, стал ждать возвращения на Родину — ведь новый самолет прилетит со своим экипажем. Рубен не желал смириться с этой участью и засел за техническую литературу, захваченную из Еревана, чтобы рассчитать возможность взлета аварийного самолета на одном работающем двигателе и перелета в Луанду, где находился запасной двигатель и необходимое для его установки инженерное оборудование. Свои расчеты он показал торговому представителю СССР, под управлением которого находились все советские экипажи воздушных судов, работавших в те годы в Анголе. В ответ он получил короткое возражение: «И думать об этом забудь! Еще не хватало, чтобы вы поубивались!» После этого Рубен отправился к послу СССР, где получил такой же категоричный отказ. Однако это не остановило Р. Есаяна, который в любой ситуации привык сражаться до конца. Оставалась последняя официальная инстанция СССР в Луанде — Главный военный советник, который непосредственно курировал Министерство обороны Анголы. В результате расчеты Рубена были одобрены, он получил разрешение на выполнение перелета самолета с одним работающим двигателем. Р. Есаян блестяще реализовал

свой проект — аварийный самолет был благополучно доставлен в Луанду и отремонтирован, а его экипаж продолжил свою работу в Африке. Этот перелет, по сути, стал первым испытательным полетом Р. Есяяна, который во многом повлиял на его дальнейшую летную судьбу. По возвращении на Родину он был награжден за этот подвиг орденом Дружбы народов. Вернувшись в Ереван, Р. Есяян был назначен начальником летно-штурманского отдела Армянского управления гражданской авиации. Уже в этой должности он освоил пилотирование самолета Ту-154, который получил Ереванский авиаотряд для замены уже устаревающего Ил-18. Работая на этой административной должности, Рубен заочно окончил командный факультет Ленинградской академии гражданской авиации и получил высшее образование.

В 1987 году сбылась сокровенная мечта Р. Есяяна — он был принят в Школу летчиков-испытателей им. М.М. Громова в г. Жуковском (Московская область) Минавиапрома СССР. После ее окончания Р. Есяян приступил к работе в Летно-испытательном центре Государственного НИИ гражданской авиации (ГосНИИ ГА) в Москве, а в 2014 году стал начальником этого центра. В 2018 году Р. Есяян был назначен советником Генерального директора ГосНИИ ГА по испытательной работе. В этой должности он находился до конца своих дней.

За годы работы в ГосНИИ ГА Рубен Есяян проводил летные испытания самолетов Ту-154, Ту-134, Ил-76, Ил-96, Ил-114, Бе-200 и различных типов пассажирских и грузовых самолетов зарубежного производства, которые с начала 1990-х годов стали эксплуатироваться в нашей стране. Большое внимание в своей испытательной практике он уделял моделированию аварийных ситуаций и безопасному выходу из них, как на тренажерах, так и в воздухе. Во многом эти усилия предупреждали возможные нештатные ситуации и помогали рядовым летчикам гражданской авиации не теряться в подобных сложных случаях.

В начале 1990-х годов Р. Есяян был включен в состав делегации российских авиаспециалистов для ознакомительного визита в США на различные предприятия компании «Боинг». Во время посещения испытательного центра этой авиакомпании Р. Есяян был приглашен принять участие в одном из испытательных полетов, где ему удалось продемонстрировать свое летное мастерство. Вечером на общем торжественном ужине руководитель американского испытательного центра предложил Р. Есяяну контракт на работу в этом центре в качестве летчика-испытателя и попросил его самостоятельно вписать в контракт необходимую сумму вознаграждения. Однако Рубен, как настоящий патриот своей Родины, отказался от такого лестного предложения, хотя в те годы многие отечественные специалисты стремились уехать на работу за рубеж.

10 апреля 2010 года в сложных метеоусловиях при заходе на посадку в аэропорту Смоленска произошла катастрофа с правительственным самолетом № 1 Польши — Ту-154, в результате которой все пассажиры и члены экипажа погибли. Среди них находились президент Польши Лех Качиньский с супругой и многие высокие правительственные чиновники. После этой трагедии правительство Польши пригласило Р. Есяяна для организации тренировок специального правительственного летного отряда польских ВВС для отработки действий в экстремальных ситуациях. В ходе тренировочных полетов Р. Есяян демонстрировал приемы пилотирования самолета Ту-154 при отказе одного из двигателей

во время взлетов, и командир польского авиаотряда спросил: «Пан инструктор, вы собираетесь сделать из нас летчиков-испытателей?» На это Р. Есяян ответил: «Я хочу обучить вас действовать в любых ситуациях, чтобы спасти жизнь ваших VIP-пассажиров, которые находятся за дверьми вашей пилотской кабины». Справедливости ради нужно сказать, что подобные навыки польским пилотам негодились, т. к. вскоре правительство Польши заменило самолет Ту-154 на самолет компании «AIRBUS».

7 сентября 2010 года из-за полного отказа бортового электрооборудования вынужденную аварийную посадку совершил рейсовый самолет Ту-154 авиакомпании «АЛРОСА», выполнявший плановый полет из якутского аэропорта «Удачный» в Москву. Из-за этой технической неисправности на воздушном судне перестали работать все средства навигации и связи. Для определения пространственного положения самолета в воздухе по отношению к земле пилоты использовали положение уровня воды в прозрачном пластмассовом стаканчике, установленном на приборную панель, т. к. «авиагоризонт» самолета не работал. Достаточно случайно штурман обнаружил взлетно-посадочную полосу, уже несколько лет назад выведенную из эксплуатации в районе поселка Ижма (Республика Коми). Ее длина составляла 1325 метров при требуемой для Ту-154 — 2500 метров. В результате этой посадки самолет выкатился за пределы ВПП и врезался в окружающий ее лесной массив тонких хвойных деревьев, прекратив движение перед весьма опасными для фюзеляжа и плоскостей толстыми стволами. К счастью, никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал.

Указом Президента В.В. Путина командиру корабля и его второму пилоту было присвоено звание Героев Российской Федерации, а все остальные члены экипажа были награждены орденами Мужества. Это летное происшествие получило широкий резонанс в национальных средствах массовой информации, а экипаж данного Ту-154 стали приглашать на различные официальные мероприятия в качестве почетных гостей.

Р. Есяян на площадке Ижма. 2011 год



В то же время было совершенно непонятно, что же делать с аварийным самолетом, поэтому руководство авиакомпании решило начать его списание. Однако среди авиационных специалистов продолжало существовать мнение о возможности перегона аварийного борта для его восстановления на соответствующем авиаремонтном заводе. Такую работу могли сделать только летчики-испытатели, и она была поручена Р.Т. Есяяну. Он прибыл на место аварийной посадки и приступил к изучению повреждений самолета и возможности их устранения на месте. Оказалось, что выход из строя электрооборудования самолета был связан с перегревом аккумуляторов, что стало результатом невнимательности экипажа. Аккумуляторы были заменены, самолет отбуксирован в торец ВПП и после необходимых технических процедур совершил успешный взлет с чрезвычайно короткой дистанции с длиной разбега 800 метров. Р. Есяян тщательно рассчитал необходимую заправку для осуществления перелета в аэропорт столицы Республики Коми — Сыктывкар. Этот полет проходил на высоте 3700 метров со скоростью 420 км/ч с выпущенными шасси. Последнее обстоятельство было связано с невозможностью оценить на месте аварийной посадки работоспособность механизма выпуска/уборки шасси, поэтому для снижения риска выполнения полета было решено шасси не убирать. Посадка в Сыктывкаре была проведена весьма успешно, аварийный самолет подвергся тщательному техническому осмотру и дефектации повреждений. После этих процедур экипаж под руководством Р. Есяяна перегнал самолет на завод в Самаре.

Если аварийная посадка якутского Ту-154 на площадке Ижма привлекла огромный интерес отечественных средств массовой информации и государственных властей, то не менее опасная работа по взлету с короткой ВПП аварийного самолета и его перегон к месту ремонта остались практически незамеченными. Наверно, это еще одна особенность работы летчиков-испытателей — не привлекать к себе повышенное внимание.

27 марта 2014 года Р. Есяян смог посадить Ту-154 на взлетно-посадочную полосу учебного центра Самарского аэрокосмического национального исследовательского университета им. академика С.П. Королева. Эта полоса была вдвое короче необходимой для данного

типа самолета, а по своей ширине едва превышала размах тележек основных шасси Ту-154. Выведенный из эксплуатации в гражданской авиации, самолет требовался университету для образовательного процесса студентов в качестве наглядного технического пособия. Посадка и руление по короткой и узкой взлетно-посадочной полосе были выполнены безукоризненно, что вызвало настоящее восхищение у руководства учебного центра и студентов.

Помимо летных испытаний новой авиационной техники, перегонов аварийных самолетов на ремонт и обучения летчиков гражданских авиалиний приемам пилотирования в критических ситуациях, Р. Есяян участвовал и в выполнении рекордных полетов. Так, в начале XXI века он установил пять мировых рекордов на самолете-амфибии Бе-200 конструкции ОКБ им. Г.М. Бериева (Таганрог).

За выдающиеся достижения в летно-испытательной работе по представлению руководства ОКБ им. А.Н. Туполева, им. Г.М. Бериева и им. С.В. Ильюшина в 1999 году Рубену Татевосовичу Есяяну было присвоено звание «Заслуженный летчик-испытатель», а в 2006 году — Героя Российской Федерации.

Р.Т. Есяян прекрасно знал Арктику и Антарктику. В середине 1980-х годов на базе пассажирского Ил-18 был создан самолет инструментальной ледовой авиаразведки, оборудованный радиолокатором бокового обзора «Нить» разработки ленинградского НПО «Ленинец». В мае 1985 года были выполнены первые испытательные полеты в Северном Ледовитом океане. Два таких самолета, получивших наименование Ил-24Н, передали в эксплуатацию в ГосНИИ ГА, и полеты на ледовую разведку в Арктике стали проводиться летчиками-испытателями этого НИИ. Ввод в строй экипажей выполнялся при непосредственном участии Р. Есяяна, который неоднократно лично принимал участие в этих полетах. В июне 1988 года экипаж самолета Ил-76ТД под командованием Р.Т. Есяяна выполнил полет на дрейфующую станцию «Северный полюс-29» для парашютного десантирования топлива и продуктов питания.

В декабре 2001 года Р. Есяян стал осваивать новую для себя воздушную трассу из Кейптауна (ЮАР) на ледовый антарктический аэродром российской станции

Р. Есяян с экипажем в полете из Антарктиды в Кейптаун. 2009 год





Посадка Ил-76ТД на аэродроме станции Новолазаревская. 2011 год

Новолазаревская. Полеты самолета Ил-76ТД по этой трассе были возобновлены после 10-летнего перерыва по инициативе отечественного бизнесмена А.В. Турчина, в прошлом сотрудника ААНИИ. В 2003 году по его предложению была создана международная авиационная корпоративная программа ДРОМЛАН, учредителями которой стали национальные антарктические программы Бельгии, Великобритании, Германии, Индии, Нидерландов, Норвегии, России, Финляндии, Швеции, ЮАР и Японии; позднее к этой программе присоединилась Республика Беларусь. Воздушным оператором этой программы стала компания А.В. Турчина «Международный антарктический логистический центр (ALCI)» в Кейптауне (ЮАР).

Пилотирование самолета Ил-76ТД в этих антарктических рейсах до 2022 года осуществляли экипажи летчиков-испытателей ГосНИИ ГА. Всего за период с 2001 по 2022 год ими было выполнено 226 таких рейсов, в Антарктиду было доставлено 7460 пассажиров и 3696 тонн грузов и вывезено обратно в Кейптаун 6995 пассажиров и 1529 тонн грузов. Кроме того, ими было выполнено 22 парашютных десантирования топлива в различные внутренние районы шестого континента, в том числе и на российскую станцию Восток — в 2003 году. С 2023 года полеты в Антарктику стали выполнять самолеты и экипажи авиакомпании «Волга-Днепр», и воздушный оператор программы ДРОМЛАН — компания ALCI была продана другому владельцу.

Р. Есян подготовил для выполнения самостоятельных полетов на шестой континент несколько командиров экипажей, а в 2015 году успешно провел испытания автоматической курсоглиссадной системы посадки самолета в сложных метеорологических условиях. Дело в том, что при выполнении межконтинентальных полетов из Кейптауна на станцию Новолазаревская самолет Ил-76ТД имел обязательную «точку возврата», из которой по объему топлива он мог вернуться в Кейптаун. Дальнейший полет в Антарктиду после этой точки означал необходимость обязательной посадки на шестом континенте для дозаправки на обратный перелет. В случае неблагоприятных погодных условий во время выполнения посадки на ледовом аэродроме станции Новолазаревская имелась только одна запасная взлетно-посадочная площадка на норвежской станции Тролл. Установка на Новолазаревской вышеназванной автоматической системы посадки давала возможность выполнять ее даже в сложных метео-

рологических условиях, что значительно увеличивало уровень безопасности проведения полетов. Для испытания данной посадочной системы Р. Есян выполнял посадку на ВПП станции Новолазаревская вслепую, ориентируясь исключительно на показания приборов, когда стекло его пилотской кабины было закрыто шторками. Визуальный контроль безопасности посадки в этой ситуации осуществлялся вторым пилотом. Таким образом, Р. Есян внес огромный персональный вклад и в дело освоения полярных полетов на современных типах самолетов.

С 1987 года Р.Т. Есян постоянно проживал и работал в Москве, приезжая в Ереван только в отпуск. В конце сентября 1991 года Армения провозгласила свою независимость и вышла из состава СССР, после чего в этой республике были учреждены собственные государственные награды и почетные звания. Несмотря на то, что Р.Т. Есян уже более 20 лет не работал в Армянском управлении гражданской авиации, правительство Армении в 2007 году присвоило ему почетное звание «Заслуженный пилот Армении», отдавая дань летному мастерству своего выдающегося соотечественника.

Рубен Татевосович был обаятельным человеком, прекрасным рассказчиком, о таких обычно говорят «душа любой компании». К сожалению, он так и не написал воспоминаний о своей увлекательной и героической работе, а поверьте, что ему действительно было что поведать читателям. Возможно, причиной тому стала его болезнь, а может быть, что-то другое.

Рубен Татевосович Есян, в отличие от подавляющего большинства жителей нашей планеты, умел летать, причем делал это виртуозно и вдохновенно. За годы своей летной работы он обучил этому мастерству многих молодых людей, посвятивших свою жизнь освоению неба, но, кроме этого, он «учил летать» и новые самолеты, выявляя в них просчеты и ошибки конструкторов и производственников. Летчики не умирают, они просто уходят в свой заключительный полет и уже навсегда возносятся на небеса, никогда не запрашивая вновь разрешения на посадку у служб управления воздушным движением. В такой полет 1 января этого года ушел и Рубен Есян, память о котором навсегда останется в наших сердцах.

*В. В. Лукин (ААНИИ).  
Фото А.И. Нагаева*