

ЛЮДИ И ПТИЦЫ

Вопрос мирного сосуществования с птицами стоял с момента появления первых летательных аппаратов, и с этим надо было что-то делать. Гражданская авиация нашей страны шла к созданию службы орнитологической безопасности полетов трудно...

В развитие гражданской авиации Сахалинской области вносят свой вклад многие высококвалифицированные специалисты – пилоты, техники, инженеры, диспетчеры, руководители служб и самого предприятия. Одним из них является Сталий Коняшов - старший инженер по обеспечению орнитологической безопасности полетов гражданской авиации АО «Аэропорт «Южно-Сахалинск».



Сталий Энгельсович Коняшов

— Сталий Энгельсович, расскажите, где Вы родились? Что Вы помните из своего детства?

— Родился 1 января 1940 года в селе Ново – Качаловка Ханкайского района Приморского края. Там стояла воинская часть, где служил отец политруком части, в звании лейтенант. Отец и мать познакомились в августе 1938 года во время советско-японского военного конфликта на озере Хасан. Японцам тогда крепко досталось от Рабоче-крестьянской красной армии.

В бою отец был ранен, затем комиссован по состоянию здоровья. Мама - рядовая, связистка. После они трудились на авиационном заводе в Омске. В 1941 году вместе с заво-

дом их отправили в Белоруссию - в г. Оршу, строить новый авиационный завод. Я был вместе с ними – мне 1,5 года. Только начали разгружать эшелон, как объявили, что началась война.

В тот же день оборудование стали опять грузить в вагоны, а на следующий день отправились обратно. Неподалеку от Смоленска началась бомбежка. Немецкая авиация разбомбила состав. Мама - Вера Кондратьевна успела схватить меня и выскочить из вагона. Собой накрыла, когда бомба рядом взорвалась. Нас подбросило и контузило – и маму, и меня. Мама рассказывала: «Первая мысль, когда пришла в себя: «Господи - если бы меня убили, ты бы не выбрался». Потом отец нас нашел ...

Так вот и меня война задела.

— Как вы попали на Сахалин?

— На Сахалин приехали в 1947 году. Первое, что мне бросилось в глаза после высадки с парохода в Корсакове, а мы прибыли на пароме «Крильон» из Владивостока - это маленькие японские железнодорожные вагончики. Я видел на материке — вагоны так вагоны, паровозы, так паровозы. А здесь узкая колея, маленькие, будто игрушечные японские железнодорожники в форме, в белых перчатках, в фуражках с околышами и с жезлами в руках. После войны еще какое-то время они обслуживали железную дорогу вплоть до репатриации.

Город Южно-Сахалинск, бывший Тойохара - был весь деревянный. Улицы узкие, и горел он каждую ночь. Власти считали, что дома поджигали японцы. Кроме домов горели и предприятия – сахарный завод, бумкомбинат. Видел, как горела почта. С виду монолит, что-то прочное, несокрушимое. Был удивлен, что её стены оказались на поверку сложенными из бамбука, покрыты штукатуркой. От неё остался один фундамент, его так и не смогли разломать и построили на нем новую почту.

Жили в японской хижине, как и многие люди вокруг, затем в общежитии. Деревянный японский вокзал долго стоял. После окончания семи классов учился в Холмске в Сахалинском мореходном училище. Ходил матросом второго класса на пароходе «Шота Руставели» Сахалинского морского пароходства в Находку, Владивосток, Охотск. Научился водить мотоцикл и автомобиль.

— Ваша профессия тесно связана с гражданской авиацией?

— Об авиации мне рассказывал мой отец – Энгельс Иванович. Именно он зародил во мне мечту работать в авиации. В киоске купил справочник «Куда пойти учиться» - разыскал, что нужно. В 1959 году поступил в Киевский институт гражданской авиации по специальности «Инженер-механик по эксплуатации самолетов и двигателей». В Киев летел на Ту-104 (Ту-полев -104) - первом советском пассажирском самолете на реактивной тяге с посадками для дозаправки и смены экипажа. Это было время перехода гражданской авиации на реактивный парк.

Институт был не только единственный в СССР, но и в мире. К нам присылали учиться иностранцев. Судьба их сложилась по-разному. Ребята с Индонезии учились - их практически всех убил диктатор Сухарто – у кого-то значок нашли с изображением Ленина, у кого-то

книгу марксистскую. В институт приходишь, а там скорбные фотографии на стене. Жалко ребят, многих я хорошо знал.

В 1959 году первый секретарь ЦК КПСС Никита Хрущев инициировал сокращение Советских вооруженных сил на треть, а это почти 1,9 млн. человек - летчики, и диспетчеры, и инженеры, и техники, многие без жилья, без пенсии, без возможности сразу найти работу. Курсанты в 1959 году заканчивали военные летные училища, уже форму успели пошить шерстяную, получить хромовую обувь, а им объявили приказ о сокращении. После сдачи государственных экзаменов и завершения воинских лагерей всех уволили в запас. Страна перевооружалась, переходила на ракетные системы. Хрущев говорил, что стране дорого содержать авиацию, что мы ракетами справимся, если будет нужно.

— **У Вас необычное имя...**

— Это имя - память об отце, который мне его дал. Происходит от слова «сталь». Книгу Николая Островского «Как закалялась сталь» тогда читали все от мала до велика. Возможно, потому родители называли девочек сталинами, а мальчиков - сталиями, сталиками. Когда я начал учиться в институте, секретарь партийной организации механического факультета сказал: «С твоим именем у тебя не будет ходу нигде. Тебе его надо поменять». Все почему? В 1956 году Хрущев разнес Сталина вдребезги, когда выступил с закрытым докладом «О культе личности и его последствиях» на XX съезде КПСС. Я не мог представить, чтобы кто-то и что-то мне помешает в моей жизни из-за того, что мое имя похоже на имя Сталина. «Не буду менять имя и все на этом», — сказал я тогда.

— **Вы могли стать космонавтом...**

— Было дело. Я учился на первом курсе, когда в институт приехали какие-то люди, чтобы набирать курсантов учиться в другом месте - где-то в Подмоскowie (где именно не сказали). Надо ж было такому случиться. Идет лекция - зал амфитеатром, дверь наверху открывается. «Коняшов, выходи. В отделе кадров тебя ждут». Кто такой, и зачем я нужен - интересно. Туда рванул, а там несколько человек сидят. Коростылев Петр Иванович – начальник отдела кадров института, меня представил незнакомцам. «Вам надо пройти медицинскую комиссию», — говорят они. «Я прошел перед поступлением в институт», получил справку о профпригодности», — отвечаю. Мне говорят: «Вам надо пройти ВЛЭК (врачебно-летную экспертную медицинскую комиссию)». «Я инженер, там нет такого требования, зачем мне это?», — думаю. Но тут не поспоришь. Сопровождающего дали, с ним я отправился на комиссию.

Входим во двор, кругом стоят, сидят на корточках - летчики и штурманы, и все без погон. Ничего себе, думаю. Я еще о сокращении не знал. Спрашиваю, откуда же столько народу. «Это сокращение», — отвечают. Людей отбирали - решали, кто останется, кто в гражданской авиации найдет применение, а кто нет. По лестнице поднимаемся. «Расступись, — командует сопровождающий. Зашли к руководителю ВЛЭК, тот тут же дал команду - пропустить без очереди. Врачи меня забрали и повели, что только не делали, чтобы мое здоровье досконально изучить – приседал, отжимался, на стуле крутился с закрытыми глазами... В конце концов, выдали заключение «Годен» - пакет получил, поехали обратно.

Меня спрашивают: «Согласен учиться работать на технике, о которой никто еще не слышал». «Нет, не хочу, — ответил. — Я мечтал учиться именно в своем институте». Чему такому я мог ещё научиться, чтобы мне было интересно? Дали три дня подумать, но я их разочаровал, отказался — как-то не захватило меня.

Потом наступает 12 апреля 1961 года. Сидим на лекции. Виктор Ильич Коба читает высшую математику. Кто-то заходит: «Спускайтесь к автобусам... Человек в космосе». Педагог в ответ: «Закрой дверь, этого не может быть». Знал, что это чрезвычайно сложное дело, и шутить по этому поводу не следует. Потом ректор института - рослый, видный - зашел в аудиторию и сказал: «Виктор Ильич, заканчивайте занятия, едем всем институтом на площадь Богдана Хмельницкого на митинг. Человек в космосе».

На самом деле великое событие для всей страны произошло тогда. Потом Коростылев встречается случайно. «Зайди ко мне», — приглашает. «Теперь ты понял, куда тебя звали?». «Понял. Но мне все равно больше нравится инженерная работа, а космос - совсем другое дело», — ответил я. Почему тогда на меня обратили внимание - хорошо учился, был командиром группы, поведение отличное, спортом занимался. Отбор тогда был строгим, как и сейчас.

Когда учился, посещал аэроклуб. Научился летать на планере, выполнил пять прыжков с парашютом, инструктором был. Жил нормальной студенческой жизнью. Искусство, литература, кино меня всегда интересовали. Посещал театр оперы и балета. Ни одной новинки оперетты не пропускал. Смотрел на мир широко раскрытыми глазами, отстаивал свое мнение.

— Как началась Ваша работа на Сахалине?

— На Сахалин я вернулся 3 августа 1964 года. Дело в том, что в апреле мы сдали государственные экзамены, в мае этого же года прошли военные сборы, после нас отправили в учебно-тренировочный отряд, где обучали обслуживанию двигателей самолета Ил – 14. Защита же дипломной работы в соответствии с решением вуза состоялась только через семь месяцев работы на авиапредприятии.

22 июня 1965 года я защитил диплом по специальности «Инженер-механик по эксплуатации самолетов и двигателей». На остров меня отправили по распределению как лучшего в группе. На Сахалин многие тогда хотели попасть. Так сложилось, у нас раньше разведка рыбы и льдов выполнялась на переоборудованных самолетах ЛИ -2 – поршневой военно – транспортный самолет времен Второй мировой войны. Очень интересная работа была, и деньги зарабатывали неплохие для авиапредприятия. Это называлось применением авиации в народном хозяйстве. Володе Щербакову, который приехал со мной, поручили заняться переоборудованием самолета ИЛ-14 в разведчика рыбы. Он уехал на материк, постоянно проводил время на авиационном заводе, но ничего из этого не получилось – трудное это дело. Он уехал с Сахалина как только прошло три года, а я остался. Позже эту работу нам удалось выполнить, по согласованию с генеральным конструктором - Сергеем Владимировичем Ильюшиным и Министерством авиационной промышленности СССР, продлить жизнь самолетам.

В сентябре того же года я летал в Хабаровский учебно-тренировочный отряд (УТО-16) на курсы повышения квалификации. Получил допуск на опробование двигателей Ли – 2 и Ан –

2. За время работы выучился на бортинженера – летал на вертолете Ми – 8 в Охе. Был заместителем командира 359-го летного отряда гражданской авиации. Мне предлагали стать пилотом вертолета - специальность, полученная в институте, давала право на переподготовку...

Много полезного для Сахалинской области было тогда нами сделано.

В 1976 году первыми среди дальневосточных вертолетчиков начали полеты на плавучие буровые установки. Сахалин развивался хорошо. И руководители были толковые – Павел Артемович Леонов – первый секретарь обкома КПСС, Иван Павлович Куропатко - председатель облисполкома. В аэропорту Южно-Сахалинска к взлетно-посадочной полосе ещё 500 метров добавили, чтобы принимать большие самолеты.

— Вы работаете в аэропорту города Южно-Сахалинска?

— Аэропорт «Южно-Сахалинск» начинался с японского грунтового аэродрома «Осава», который располагался западнее Большой Елани. В сентябре 1945 года туда прилетел наш первый самолет с Большой земли, открыв регулярное авиасообщение Хабаровск – Южно-Сахалинск. Там же в октябре 1945 года на Южном Сахалине был организован первый аэропорт гражданского воздушного флота. С появлением новых самолетов стал использоваться аэродром ВВС СА, построенный там, где он сейчас находится.

Сам не выбирал. Куда направляли, там и трудился. Работал инженером по обслуживанию авиационной техники на «линейке», то есть не на ангарном облуживании, а на линейном. Рабочая площадь аэродрома состоит из площади маневрирования (взлетно-посадочная полоса) и перрона, где происходит посадка и высадка пассажиров, а неожиданные дефекты в технике и оборудовании надо было быстро исправить. Для этого в моём распоряжении была бригада авиатехников. Работали посменно: день – ночь – отдых. Кроме того, меня избрали секретарем комитета комсомола аэропорта, а затем председателем ячейки Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов (ВОИР) – все выходные проводил на работе.

В 1984 – 1985 гг. повышал квалификацию в Ленинградской академии гражданской авиации с отрывом от производства на факультете подготовки руководящих кадров. Этот факультет заканчивали министры и зам. министров гражданской авиации, руководители аэропортов. Там досконально всю документацию объясняли, как ею пользоваться и по какому поводу. После академии меня назначили старшим инженером инспекции по безопасности полетов аэропорта «Южно-Сахалинск». Тогда вообще не было авиакомпаний, а были летные отряды.

— Что представляет собой орнитологическая служба обеспечения безопасности полетов аэропорта?

— Этой службы раньше не было нигде. Хотя вопрос мирного сосуществования с птицами стоял с момента появления первых летательных аппаратов, и его надо было решать. Гражданская авиация шла к созданию этой службы трудно. И сегодня в России только международные аэропорты имеют в своем штате специалистов по орнитологическому обеспечению безопасности полетов. Самолеты стремительно вторглись в небо, где всегда жили птицы. Столкновение воздушного судна с птицей, где бы это ни было, это форс-мажор и с этим

нельзя не считаться. В 1944 году была создана ICAO (Международная организация гражданской авиации) - специализированное учреждение Организации Объединенных Наций в целях обеспечения безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации путем разработки международных стандартов по передовой практике и предоставления их государствам. Именно она рекомендовала, что во всех международных аэропортах обязательно должны быть специалисты по орнитологии, чтобы противостоять активному внешнему воздействию.

Пока аэропорт Южно-Сахалинска не был международным, никто не занимался этим делом, и даже когда в 1991 году был создан международный аэропорт — мы этим гордились и гордимся, эта должность долго оставалась не укомплектованной. С 2003 года обязанность заниматься орнитологической безопасностью возложили на меня по совместительству.

С 1987 года существует «Руководство по орнитологическому обеспечению безопасности полетов гражданской авиации СССР». Оно действовало во всех аэропортах страны, которой уже нет. Нужен новый регламент, нужно подключить всех, кто этим делом занимается, сказать, что ваш опыт войдет в руководство. В своей работе я пользуюсь и документами ICAO, которая регулярно издает толковые рекомендации. Специалисты ICAO анализируют мировую практику, определяют направления развития авиационной орнитологии. Орнитологические службы в аэропортах Кореи, Японии ими пользуются.

— **Где и как ведется подготовка и повышение квалификации кадров авиационной орнитологии?**

— Авиационная орнитология - наука, изучающая закономерности столкновения авиалайнеров с птицами, а также биологические и технологические способы борьбы с подобными происшествиями. Учебные заведения гражданской авиации не готовят специалистов по данному направлению. Хотя курсы повышения квалификации проводятся. Каждые три года проходил такие курсы на базе Санкт – Петербургской академии гражданской авиации и других вузов. Все равно проходит несколько лет, пока специалист другого профиля, придя в аэропорт, адаптируется к специфике работы. Сам я учился в процессе работы. На занятиях с летным составом рассказывал о собственном опыте, который накопил, летая на вертолетах. Людям, не имеющим практики, трудно объяснять, как действовать в разных ситуациях. Веду журнал старшего инженера по орнитологическому обеспечению безопасности полетов. Орнитологические обследования провожу ежедневно, так как ситуация меняется постоянно. Понимаю, как ведут себя птицы в различных обстоятельствах.

Хочу выразить огромную благодарность Андрею Ивановичу Здорикову, к которому я отношусь с большим уважением, за профессиональные консультации. Замечательный человек, профессионал высокого класса, орнитолог. Прекрасно понимает, что нужно для организации орнитологической службы аэропорта, помогает мне в расследовании внештатных ситуаций. Вместе с ним наблюдали за тем, как перемещаются птицы, как они расположены, фиксировали их поведение, траектории полета, видовой состав – и визуально, и по голосам. Знаем теперь точно, как и когда пролетают живущие на местных болотах и речках птицы, где они питаются. Информация обрабатывается, накапливается, из неё формируются отчеты. Как только поняли все тонкости орнитологической работы, только тогда стали добиваться полезных результатов.

Наше взаимодействие помогает организовать дело таким образом, чтобы главная задача была непременно решена.

— Почему птицы «любят» аэропорты?

— Во-первых, открытые пространства, удобные для гнездования полевых птиц. Во-вторых, для охоты хищных птиц на тех же пичуг и мышей. Могут залетать коршуны, орланы - белохвосты, канюки. В-третьих, аэропорт - удобное место для отдыха мигрирующих птиц – уток, гусей, лебедей - всегда можно присесть и поесть. Самолет при взлете и посадке сбивает насекомых в кучи. Птицы бегают по полосе за кузнечиками - в траве не увидят, щелкают их только так.

Белопоясные тихоокеанские стрижи прилетали мошкору колотить. Что мы делали - скашивали цветущие мятликовые травы, убираем их – нет мошкеры. Стрижи ищут ее в другом месте. Казалось бы, трава лучший вариант – в высокую траву не сядет никакая птица, те же чайки. Они боятся нападения лис и собак. С другой стороны, скашивая траву, мы создаем пространство для других птиц. Часто вороны прилетают поживиться. Косилка прошла, задавила лягушонка, мышку — вороны подбирают. Сейчас птенцы у ворон начинают с гнезд выпархивать. Скоро родители приведут сюда на насекомых свои выводки, надо решать, как их выпроводить.

— Какую опасность представляют птицы для полетов воздушных судов?

— Опасность для пассажиров и экипажей существует, преимущественно от столкновения с крупными птицами во время взлета и посадки самолетов. Так, в августе 2019 года Airbus A 321 авиакомпании «Уральские авиалинии», выполнявший рейс из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Симферополь, совершил аварийную посадку на кукурузном поле неподалеку от места вылета. На борту лайнера было 220 пассажиров и семь членов экипажа, все остались живы. Причиной происшествия назвали попадание чаек в оба двигателя самолета.

Когда к нам полетели большие самолеты, роль орнитологической службы возросла в разы. Одна из главных ветвей миграции птиц в регионе, как раз проходит над Сахалином. Казалось бы, что им не лететь на Камчатку вдоль Курильских островов. Есть, где присесть отдохнуть и покормиться. Нет, они сначала летят на Сахалин, пролетают над аэродромом, затем удаляются на север Сахалина и через полуостров Шмидта летят на Камчатку.

Не любая птица является опасным фактором, в том числе из тех, что обитают на Сахалине. Все зависит от массы тела животного. С Андреем Ивановичем составили матрицу степени опасности разных птиц для воздушных судов. Если птица меньше 300 граммов, она опасной не считается. На тех птиц, вес которых свыше 300 граммов, настраиваю аппаратуру для их отпугивания. Местные птицы практически не сталкиваются с самолетами, зачастую сами стонутся их - обвыклись. Если только не птенцы, которые только-только встали на крыло и в жизни мало пока что понимают - мелочевка, так сказать. Например, птенцы большеклювых ворон могут не послушаться родителей - над аэродромом пролететь. В августе прошлого года двое маленьких таких, пушистеньких - веса совсем нет - воронят, погибли из-за того, что не послушали родителей и пролетели над полосой, в тот момент, когда взлетал Airbus A 320. Воронята погибли – ударившись о корпус самолета.

— Орнитологическая служба обеспечения безопасности полетов требует специального оборудования?

— Это естественно и правильно. Раньше чайки летали над бетонкой, на взлетно-посадочную полосу садились, а ребята чуть ли не палками их отгоняли. Специальная аппаратура нужна для сбережения птиц, их отпугивания от взлетно-посадочной полосы и на подходах к ней, чтобы их не убивали самолеты. Техника не стоит на месте, постоянно обновляется. От руководства российских аэропортов обоснованно требуют заниматься техническим оснащением орнитологической службы обеспечения безопасности полетов, но расходы на это, как правило, невелики, и подробно, как на другие виды деятельности, не расписаны.

Купили электронную биоакустическую установку «Универсал Акустик АЭРО 1 С. на авиазаводе в Мытищах Московской области для отпугивания птиц. На чипы записаны оружейные выстрелы - одиночные и дуплетом, а также голоса хищных птиц на тревогу. Они обеспечивают безопасность в радиусе 700-720 м. Птицы слышат «выстрелы», отворачивают в сторону. Понимают, что-то тут не так – «тут охотники сидят», и пролетают почти в километре от взлетно-посадочной полосы - над сахалинской железной дорогой. Сигналы, имитирующие звуки хищных птиц - сарыча, канюка, действуют ничуть не меньше – птицы признают силу.

Кроме того, установка точно имитирует крик раненой птицы. Стал пробовать - на здешнюю свалку ездил, где большеклювые вороны кормятся - они синантропы. Выставил динамики для усиления, включил - вороны слетелись, на деревья вокруг машины сели, так и норовят в кабину ворваться. Ветки вокруг ломаются от тяжести птиц – так их много. Вот это дело я изучил, понял, если я включаю крик раненой вороны, другие вороны - все здесь, не отвлекаются на еду, готовы наброситься на машину, разодрать её в клочья. Социальные птицы - помощь оказывают своим раненым собратьям. Они определили, что сигналы происходят из моей машины и ринулись к ней без всякой боязни. Потом привыкают - те же вороны, на сигнал тревоги сами слетаются и начинают поводить собственное расследование - по какому поводу шум. Вороны – умницы, они, конечно, быстро расшифровывают то, что мы хитрим. Обижаются, но все равно летят.

Как только появляются птицы, включаю динамики - разлетаются по сторонам - аэродром чист. Раньше с заливов Мордвинова и Анивского к нам чайки полным ходом летали - теперь этого нет. Вороны их не пропускают как конкурентов, с утками «разбираются». Летит стая уток, из неё неожиданно вываливается хохлатая чернеть, падает на взлетно-посадочную полосу, вороны начали скапливаться. Работники аэродромной службы туда помчались. Я им вслед: «Помогите птице, может быть устала и не может дальше лететь». Подъехали, видят – лежит неподвижно, а вокруг толпа ворон. Так бывает, ночью, скажем, птица села, а днем её вороны окружили, расклевать норовят. Тут чернеть раз и под машину заскочила. Тогда старший мастер берет снеговую лопату, поднимает ею птицу - та лежит спокойно. Только приподнял, чтобы бросить в кузов, помощь оказать - птица сорвалась и пошла в лет, только её и видели. Весной дело было, в апреле...

Иногда жалобы от пассажиров слышим, мол, что там за «стрельба». Объясняем, что это все для безопасности полетов делается.

— Существуют ли периоды, когда работа орнитологической службы аэропорта наиболее востребована?

— Объем работы зависит от времени года. Особенно её много в период миграции птиц, когда пролеты начинаются: те же гуси летят клиньями – перемещения происходят с территории гнездования на территорию зимовки и обратно. Весенний пролет - три месяца (март – май), осенью тоже три месяца.

Весенняя миграция растянута по времени. Сначала гонцы идут, потом основные птицы - самая крупная группировка начинает перелёт. Все торопятся занять места гнездования. Потом сели на гнезда, выводят своих птенцов. Кое - кто и дважды и трижды успеваает кладки сделать и птенцов вырастить. Где-то с 16 июля начинается отлет птиц на юг. Первыми улетят арктические кулички. Самки остаются с «пацанами», а самцы улетают - сейчас их тут на юге Сахалина уже полно.

За ними и кукушки начинают отлетать. Вопреки распространенному мнению, что кукушки паразиты, подавляющее большинство видов семейства кукушковых строят свои гнезда, то есть размножается как абсолютное большинство других птиц. С 16 по 23 июля самцы улетают в Японию. Самки остаются поднимать потомство, распугивая других птиц своим грозным видом - поперечными полосами на груди и брюхе, напоминающими окраску ястреба. Мы обнаружили место, откуда они стартуют через пролив в районе Корсакова. Их можно рассмотреть в бинокль – стой и считай, а еще лучше поставить камеру. Каждую птицу можно рассмотреть - одну за другой, летят каждую секунду - будто по ниточке. Затем самки собираются вместе и летят на Хоккайдо, чтобы разыскать своих суженных, а весной тем же маршрутом вместе вернуться на Сахалин. К слову, кукушка - символ японского города г. Саппоро. В какие-то дни больше, в какие-то меньше, врубаем «пушки», задираем их вверх - канонада как в сезон охоты. Погода влияет на интенсивность полетов птиц. Когда сильный дождь, непогода - сидят на деревьях. Если дождь продолжительный - все равно поднимаются и летят – голод не тетка, им кормиться надо. Забуранило, снег на полосе — полетов нет, работы меньше.

— Есть ли что-то неожиданное в том, как птицы реагируют на те, или иные ситуации, как они организованы?

— Если бы мы сейчас проехали на аэродром, вы бы ни одной вороны не увидели. Вы спросите, как мы этого добились? Вот как. Мы сделали, так называемые «скандинавские ловушки» ворон ловить - одна на юге, другая на севере, - металлические каркасы размером 2,5 x 1,5 м обтянутые сеткой рабицей. Сверху оставили узкую щель, на которую положили длинную лестницу. Внутри каждой клетки поставили стол, корыто с водой, насесты соорудили, чтобы вороны повыше сидели - не на земле. Дома собрал сухари за неделю, получилось два пакета - едем на аэродром, раскладываем в одной и другой клетке. Затем уезжаем и прячемся за стартовый диспетчерский пункт. Сидим и ждем, чтобы увидеть, как вороны будут себя вести. Проходит какое-то время, ни одной птицы не видно. Вдруг слышим каркнула. Выглядываю, вижу – на ловушке ворона сидит. Мы в машине, она нас не видит. Интересно, что это её «кар» означает. Тут прилетает другая ворона и спокойно садится на ловушку. Сидит, смотрит, проверяет, а первая ворона снова «кар» - вроде как разговаривают. Вторая ворона - посмелее, крылья сложила и через эту щель занырнула. Разодрала пакет, а там харчи. Кричит что-то. Та, что сверху, снова каркает, будто полком командует - слетается десятка полтора ворон, и все лезут в ловушку кормиться. Туда на машине несусь. Выскочил, лестницу дернул за верёвку, чтобы поперек встала. Так бы крылья сложили, выпрыгнули друг за другом, расправили крылья и улетели, а тут никак не выпрыгнешь... Вечером приезжал, собирал в мешок и отвозил птиц подальше в лес, а затем отпуская - птица разберется, что к

чему. Сейчас их там развелось уйма - все здоровые. Новая колония ворон образовалась - быстро на новом месте размножились. Известить ворон, где бы то ни было - чтобы их не было вовсе, невозможно. В настоящее время мы такие ловушки не используем – это уже часть истории островной авиации.

Раньше, когда строили аэродром, плиты аэродромные разделяли между собой доской - двадцаткой, а швы заливали гудроном. Со временем гудрон крошился от мороза, разлетался от воздействия реактивных струй. Вода проникала в дерево, там появлялись червячки и паучки. Ворона нашла такое место - стоит и долбит их клювом. В это время самолет Ил-96 заходит на посадку. Я как раз его встречаю и наблюдаю из-за аварийно – спасательной станции, как они будут себя вести. Особь молодая, на самолет не обращает внимания. Терплю до последнего, готов в случае чего немедленно вмешаться.

Когда самолет совершил четвертый разворот и включил фары, она к нему хвостом стояла. Потом в траву зашла, и я потерял её из виду. Самолет сел, прокатился мимо аварийно-спасательной станции. Только удалился, ворона выходит и опять насекомых долбит. Самолет рулит в её сторону, она вроде опять не обращает на него внимания, хотя понятно, что чувствует своё расположение по отношению к самолету. Самолет накрыл её крылом, а она свое дело делает. Умное животное. На все ситуации, которые она многократно прожила - отпечаток в голове, понимает, что и как происходит, в какой последовательности, как и человек.

Раньше аэродромная служба гоняла ворон. Так же прилетали и садились самолеты. Вызывают их, они едут ворон пугать. Что делают вороны? Машина уехала, вороны, берут щебень и на взлетно-посадочную полосу бросают. Сядут неподалеку и смотрят, как работники аэродромной службы собирают камни. Им весело оттого, что они напакостили. Сейчас много прилетает серых и белых цапель. Раньше поодиночке сейчас стаями, что свидетельствует об увеличении их численности. Мы их не трогали, следили за поведением. Как только мощный самолет взлетает, они заранее улетают на Сусую. Думаю, что все птицы обладают элементами мышления. Молодежь только, пожалуй, не отличается смекалкой. Белолобые гуси пролетели, причем оттуда, откуда их никто не ждал, «пушки» стоят и там, и там. Они нашли щель между двумя установками. Хорошо мы вовремя увидели, приняли меры...

Вообще биология птиц до конца не изучена. Здесь пыливый ум ждет немало интересных открытий.

— Можно сказать, что птицы знают Вас в лицо?

— Думаю, что можно. Обычно мы перемещаемся на машине по объездной дороге или стоим по краям посадочной полосы. Наблюдал — едет машина службы авиационной безопасности, вороны как сидели, так и сидят – клюют что-то. На них не обращают внимания. Я еду – вороны машину увидели, разом поднимаются. Возможно, по звуку мотора автомобиля узнают, кто едет, рефлекс срабатывает - надо убираться, пока пальба не началась. Поездив по аэродрому и все - их нет...

Мне жалуются - вороны появились. Я спрашиваю, а вы гоняли их. Нет, никто ворон не гонял. Когда меня нет, воронам лафа. Быстро соображают, что я или заболел, или в отпуске - суетиться не надо.

— Не планируете ли Вы использовать хищных птиц для патрулирования территории аэропорта?

— Да, помимо технических средств в аэропортах страны и мира отпугивать вездесущих пернатых помогают хищные птицы. В числе сотрудников «Домодедово» и «Внуково», например, входят специально обученные соколы и ястребы. Такая же практика существует в аэропорту «Пулково» Санкт – Петербурга. В крупных зарубежных аэропортах сейчас стали использовать беспилотники в образе хищных птиц, которые патрулируют воздушную гавань круглосуточно.

Аэропорт «Пулково» является одним из первых в нашей стране, кто стал привлекать хищных птиц вместе с их владельцами для охраны аэропорта. Видел, как их разводят. Все на потоке – в здоровых ящиках бегают белые мыши, которыми их кормят. У хищных птиц зрение в 10 раз лучше, чем у человека. Когда я проходил курсы повышения квалификации в Ленинграде, нам рассказали такой случай. Самолет авиакомпании «Lufthansa» изготовился к взлету. Но тут с озера, расположенного рядом с аэродромом взлетает кряква. Охотник клубук с головы балобана снял и послал туда, чтобы он утку сбил. На шею ремешок с информацией о принадлежности птицы. В это время самолет набирает скорость, и сталкивается с птицей. Летчики сразу же прекратили взлет из-за помпажа. Воздушное судно оттащили на стоянку - пассажиров высадили. Начали разбираться. В двигателе находят мертвого искалеченного балобана - по ошейнику определили. Немцы тут же сообщили в Германию о происшествии.

Содержать, тренировать и использовать на объектах гражданской авиации хищных птиц - большое искусство и немалый труд. Возможно, в будущем мы освоим и это направление нашей работы.

— В прошлом году Вы отметили свое 80-летие. В чем секрет Вашей профессиональной работоспособности?

— Здоровый образ жизни, ежедневная физическая активность, позитивный настрой – вот и весь секрет. С девяти лет стал заниматься спортом - посещал секцию бокса, занимался им в мореходке. В институте гражданской авиации увлекся современным пятиборьем, много тренировался.

На Сахалине подружился с яхтсменами, которые располагались на турбазе «Бирюсинка». Летом ходил на яхте, зимой - на буерах по льду. Жил в Большой Елани – от аэропорта несколько километров. Договорились с напарником в шесть часов утра выходить на работу – стали выходить. Служебный автобус был для этого, но мы им не пользовались. Сначала до аэропорта доходили за 40 минут хорошим шагом. Потом стали бегать вокруг аэродрома за то же время – и так много лет. В новом здании, только - только построили, душ примешь и за работу в бодром настроении - все планы поднимешь, спланируешь - всё работает, настроение хорошее. Работа начинается с 9 часов, а у меня уже все сделано, все подготовлено для встречи с птицами.

Птицы - часть природы, они всегда рядом.

— Спасибо за интервью!

За заслуги в развитии гражданской авиации за время работы на Сахалине Сталий Коняшов награжден знаками «Отличник воздушного транспорта», «За безаварийный налет часов», «Почетный работник воздушного транспорта» Министерства транспорта Российской Федерации, а также - по представлению коллектива аэропорта, за большой личный вклад в патриотическое воспитание молодежи памятной медалью «Патриот России».

— Человек достойный, понимающий птиц и среду их обитания, классный специалист, — отзываются о нем коллеги и друзья.

29 июля 2021 года