



## ИНТЕРВЬЮ С АРСЕНИЕМ ДМИТРИЕВИЧЕМ МИРОНОВЫМ

**Арсений Дмитриевич Миронов** – инженер-авиатор, доктор технических наук, профессор. Родился 25 декабря 1917 года.

Окончил ФЗУ – фабрично-заводское ученичество при Мосэнерго (1934), Рабфак (1936), Московский авиационный институт (1941). Кандидат технических наук (1949), доктор технических наук (1976).

Принят на работу в Летно-исследовательский институт им. М. М. Громова, где трудится по сей день в должности главного научного сотрудника. Арсений Дмитриевич прошел путь от рядового инженера до начальника Летно-исследовательского института им. М. М. Громова.

Сфера научных интересов его многолетней деятельности инженера, организатора и ученого сосредоточена на проблемах аэродинамики и человеческого фактора в авиационной и эксплуатации воздушных судов.

А. Д. Миронов совмещал деятельность инженера и руководителя с работой летчика-планериста. Им подготовлены летчики, один из которых летчик-испытатель Герой Советского Союза.

Интервью брала В.С. Мухина 25.09.2009\*.

### Кто был Вашим значимым учителем?

**А. М.** Должен сказать, что включая Московский авиационный институт, который я окончил в 1941 году, выдающихся учителей я не могу назвать. В Московском авиационном институте работали хорошие люди, но учителя у меня не было. А вот, когда пришел на работу в наш Летно-исследовательский институт им. М. М. Громова, то на шестом-седьмом году «попал в руки» замечательного человека – Ивана Васильевича Остославского. Он известный ученый в области аэродинамики, пришел в наш институт из ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт им. Н.Е. Жуковского). Надо сказать, что попал удачно. Я его очень уважал.

\* Работа по расшифровке осуществлялась В.М. Поставным. Редакторская правка – В.С. Мухиной.

Он относился ко мне с интересом, поскольку я с готовностью отзывался на его предложения. Мы с ним работали вместе лет десять. Позже он ушел заведовать кафедрой в МАИ. Я продолжал поддерживать с ним отношения. Пожалуй, это тот человек, которого я с почтением вспоминаю как Учителя.

Иван Васильевич указал мне путь в науку и подвел к защите кандидатской диссертации. Он стыдил меня, почему я не хочу заниматься наукой. И застыдил до того, что я довольно быстро подготовил кандидатскую диссертацию. Когда Иван Васильевич уже был в МАИ, а я здесь продвинулся по службе он однажды при встрече спросил: «Почему Вы докторскую диссертацию не делаете? У Вас полно материалов». Вот так еще раз И.В. Остославский поддержал меня.

**В. М.** Это внешние вещи. А почему Вы считаете его своим учителем?

**А. М.** Потому что первые этапы моей научной деятельности проходили под руководством И.В. Остославского. В то время мы находились в разных возрастных и социальных категориях: мне было тридцать, а ему шестьдесят лет; он – доктор наук, профессор, я – инженер. Я до сих пор вспоминаю И.В. Остославского добром, хотя он уже давно на том свете. Считаю его своим Учителем.

**В. М.** Он был единственный Ваш учитель?

**А. М.** Был и другой учитель. Это Макс Аркадьевич Тайц, которого я назвал вторым, но не по рангу, а по частоте контактов. Он работал у нас в институте, руководил другим подразделением. М.А. Тайц был знаменит тем, что будучи молодым инженером в ЦАГИ (в то время, когда ЦАГИ находился в Москве), обеспечил методическую часть перелета В. Чкалова на остров Удд (на Дальний Восток). Он был методистом, летал на остров Удд и обеспечивал перелет В. Чкалова обратно, поскольку на острове у самолета В. Чкалова сломалось шасси. Там был сделан текущий ремонт, и Макс Аркадьевич Тайц проделал расчеты, которые показали, что взлетать можно. В нашей отрасли М.А. Тайц до сих пор известен как крупный методист в области летных испытаний. Им написаны книги, разработаны методики. В нашем институте с ним работало довольно много молодых людей. Я с ним встретился позже. Для меня он был учителем не в области науки, а в области человеческих взаимоотношений, руководства. Он сам меня подвел на должность заместителя начальника института по науке. Действовал он целенаправленно. Я в это время был уже в довольно зрелом возрасте.

**В. М. В какой должности Вы сейчас?**

**А. М.** Сейчас я главный научный сотрудник.

**В. М. Когда Вы были моложе, какие должности занимали?**

**А. М.** Я эту служебную лесенку практически всю прошел, все ступеньки, от инженера до начальника института. Начальником института я был четыре года. На эту должность был назначен, когда мне было 64 года. Мой предшественник и близкий соратник скоропостижно умер, и поскольку я занимал должность заместителя начальника, то было принято решение о моем назначении. Но потом все-таки в 67 лет я ушел с этой должности.

**В. М. Рано я бы сказала.**

**А. М.** Тяжело, огромный коллектив – десять тысяч человек.

**В. М. Летно-исследовательский институт им. М. М. Громова для Вас родное место. Вы там всегда работали.**

**А. М.** Я работаю с 1941 года. Пришел в наш институт на дипломное проектирование, а через месяц началась война. На войне я не был. Нас сразу же увезли в Новосибирск вместе с институтом. Диплом я не защитил. То есть диплом об окончании МАИ у меня есть, но он очень смешно оформлен. Там где написано «выдан таким-то постановлением ГЭК», зачеркнуто и написано: «Выдан по Постановлению Государственного Комитета обороны от такого-то числа». Вот такой у меня диплом!

**Вы удовлетворены своей жизнью и карьерой?**

**А. М.** Да. Работать мне всегда было интересно, несмотря на «порки» со стороны разных высокопоставленных руководителей, министров и главных конструкторов. И даже один раз меня «порол» лично товарищ Д.Ф. Устинов. Все равно после таких встреч я понимал, что прав и интереса к работе не терял. Я ни разу не жалел о том, что здесь работаю. Наверное, еще и потому, что сам летал с институтских времен. Я закончил аэроклуб. Был инструктором. Затем перешел на планеры. На планерах летал аэроклубным способом до 60 лет. Семейные дела вполне благополучны.

**Каково состояние Вашей души в настоящий момент?**

**А. М.** Это трудный вопрос. Пожалуй, самый сильный фактор – это проблемы в государстве. И государство, и авиация в отвратительном состоянии. Поскольку я в авиации с 1941 года, то все подъемы и падения у

меня на глазах. Даже на организме, на сердце. Более-менее спасает семейное благополучие. Правда в нашем возрасте мешают и телесные болячки... Но, тем не менее, это не душа, а тело.

**Ваши планы на будущее?**

**Личные...**

**А. М.** Пожалуй, чтобы не было хуже.

**В семье...**

**А. М.** Семейные... Радуюсь за сына и дочь. С Ольгой Арсеньевой Вы знакомы. Сын не хуже. Он старше ее на два года. Так что в этом смысле все в порядке. И внуки тоже делом заняты.

**В. М. Внуки уже взрослые?**

**А. М.** Да. Сыну Ольги Арсеньевны 35 лет и другие внуки то же примерно такого возраста.

**В. М. А правнуки есть?**

**А. М.** Есть по линии сына. Семья сына живет в Железнодорожном, поэтому с внуком встречаемся редко.

**В творчестве...**

**А. М.** Когда я ушел с командной работы, хорошо зная обстановку, попросил у начальника института и даже у министра, который меня провожал с должности начальника института, оставить меня на рядовой работе в секторе гражданской авиации, а не военной, в области человеческого фактора. Из газет мы знаем, что ни катастрофа, то человеческий фактор. У меня под началом двое молодых людей, лет по 35-ти. Они окончили аспирантуру, работают над диссертациями. Я с ними вместе. Это первое. А второе это то, что в силу известных Вам обстоятельств являюсь сосудом, наполненным сведениями об истории института, авиации. Поэтому обращаются ко мне с предложениями по написанию статей. По некоторым вопросам я пишу сам. Думаю, что если все будет хорошо, то так и буду продолжать, пока не помру. Главное что бы мозги «варили».

**Ваше отношение к своим родителям и предкам?**

**А. М.** К родителям у меня очень хорошее отношение. Отец умер раньше, а мама позже. Они хорошо нас с братом воспитывали, причем неназойливо. Например, я много прыгал с парашютом, в том числе в Тушино на праздниках. Мама меня просила достать ей билетик. Она приходила в Тушино смотреть. Родители всегда интересовались нашими учебными и служебными делами.

**В. М. Кем они были по профессии?**

**А. М.** Отец – инженер-электрик, а мама – домашняя хозяйка. Окончила правда в свое время Бестужевские курсы в Санкт-Петербурге. Отца отправили работать под Москву на маленькую электростанцию. Отца звали Дмитрий Иванович, а маму – Марья Михайловна. Предыдущее поколение я помню очень смутно. Знаю, что нас привозили, представляли дедушкам и бабушкам. Так сложилось, что мы не жили вместе.

**Ваше отношение к своим детям и внукам?**

**А. М.** Я уже говорил Вам о своем отношении к своим детям. Теперь подробнее. Старший внук Всеволод Юрьевич – ваш коллега, психолог. Он, насколько мне известно, работает в Институте нейрохирургии (на 0,5 ставки), где ведет больных. Основная работа у него в частной консалтинговой компании, которая занимается подбором персонала для банков. К своей работе он относится с интересом. Когда приезжает, то рассказывает о своей работе. Меня поразила одна история. Он говорит: «У меня сегодня был летчик, которого отбирают в качестве частного пилота какого-то директора банка». Я говорю: «А что ты понимаешь в авиации?» Он отвечает мне, что знания в авиации ему не нужны, что он задает другие вопросы. Это вопросы не о профессиональной деятельности, а о характере человека, его особенностях.

К нам он приезжает реже, чем дочь Ольга Арсеньевна. Позванивает. Хороший парень.

Ольга Арсеньевна – большая умница, о ней могу говорить тоже только хорошее. Она и в отношении нас свое место знает очень хорошо и соблюдает. Причем это не искусственное формальное отношение, а по душе.

**В. М. Она теплый человек.**

**А. М.** Она практически каждую неделю у нас бывает. Иногда пропускает, когда какие-то экстренные дела.

**В. М. Ольга Арсеньевна едет к Вам из Москвы на машине?**

**А. М.** Нет, она машину не водит и не хочет водить. Ольга добирается на электричке или автобусе.

**В. М. Сколько у Вас внуков?**

**А. М.** Три внука. Внучка и внук у сына. У Ольги один ребенок, которого зовут Всеволод. Никаких замечаний к своим детям и внукам у меня нет, я ими доволен.

**В чем для Вас смысл жизни?**

**А. М.** Делать полезное для общества, для моей любимой авиации, для семейства. По-моему большим количеством слов это выразить трудно.

**К каким добродетелям относитесь с наибольшим уважением?**

**А. М.** Честность – это первое. Честность во всем: в разговорах, суждениях, действиях – в чем угодно. Порядочность, а потом, пожалуй, ответственность за данное обязательство. Меня больше всего раздражает, что когда я договариваюсь с кем-либо встретиться, и человек опаздывает.

**К какому пороку относитесь с наименьшим снисхождением?**

**А. М.** Нечестность, вранье. У меня были такие встречи. Меня «доставали» несколько раз, и я думаю, что как раз часть нервных клеток погибла от этого. Нечестность – понятие, которое очень многое замыкает на себя.

**Ваше любимое занятие?**

**А. М.** В молодые годы я летал и это несравнимо ни с чем. В свое время я летал довольно много. Был инструктором и у меня два человека стали летчиками-испытателями, один из них Герой Советского Союза, он служил на Яковлевской фирме.

Когда я закончил летать, то для себя решил, что на планерный аэродром больше не выйду, потому что одни слезы. Бросать очень трудно.

Когда был моложе, то автомобилем занимался, поскольку я сам все делал. Сейчас уже не хватает сил и рук, поэтому мне помогают соседи по гаражу. А так я с большим удовольствием этим занимался.

Сейчас я много читаю. Вечером сижу за телевизором, хотя и осуждаю себя за это. Получилось так, что сейчас я перечитываю классику, перечитал много русской классики и перешел к зарубежной. Сейчас Форсайтов осваиваю и надо сказать, что получаю очень большое удовольствие. Пытался на детективы перейти, ничего не получается – скучно.

**Если бы Вы были всемогущим волшебником, что бы Вы сделали?**

Для себя...

**А. М.** Нужно подумать. Чтобы все окружающие меня были здоровы. Хорошо, если бы у меня не были травмированы руки, а состояние здоровья осталось, хотя бы на таком уровне. Я всегда ходил на лыжах много, причем в институтские времена у меня был пер-

вый разряд по лыжным гонкам. У нас лес рядом. Могу встать на лыжи здесь у подъезда и прямо в лес. А сейчас уже года три желания вставать на лыжи нет. Сил становится мало.

**Для близких...**

**А. М.** Дома чтобы все были здоровы. Исправлять что-нибудь, подправлять в своих отношениях ко мне нечего.

**Для своей деятельности...**

**А.М.** Чтобы поле деятельности и финансирование того, чего я хотел делать, было бы не безграничным, а хотя бы раз в пять больше, чем сейчас. Поскольку я работаю и два моих мальчика получили очень интересные результаты, то нам нужны деньги на керосин для самолета. А денег нет и керосина нет, поэтому полетов нет.

**О себе**

Родился 1917 года 25 декабря в день рождения Христа по новому стилю.

В самом детстве жили под Москвой, недалеко за Ногинском в местечке, где была электростанция. Она известна тем, что в период Октябрьской революции, единственная давала электроэнергию Москве. Электростанция называлась Электропередача. Папа там работал инженером, электроэнергетиком. У нас там был двухэтажный дом с землей, но я это плохо помню, поскольку уехали от туда, когда мне было шесть лет.

Детей в семье было двое: я и брат. Школу окончил в Москве – семилетку. Потом пошел в ФЗУ – фабрично заводское ученичество при Мосэнерго. Потом Рабфак 3, 4 курсы. На последнем курсе Рабфака к нам приехал молодой парень из МАИ (Московский Авиационный институт) и сагитировал четверых человек учиться. В МАИ поступил учиться в 1936 году. После окончания МАИ поступил работать в Летно-исследовательский институт им. М. М. Громова, где работаю, по сей день. Кстати Михаил Михайлович Громов принял нас четверых лично: 15 минут посвятил знакомству и я понял, что он заботился о молодых кадрах. Правда, он очень быстро ушел на фронт.

За время своей работы я побывал во многих странах мира и всегда по служебным делам в командировках продолжительностью от недели до месяца. Бывал в Канаде, Франции, Англии, Венгрии, Египте по несколь-



ку раз. В Канаду выезжал по вопросам сотрудничества с Международной организацией гражданской авиации как представитель государства в статусе эксперта. В качестве эксперта я участвовал в работе комитета по проблеме «Звукового удара». Дело в том, что когда сверхзвуковой пассажирский самолет типа «Конкорд» или ТУ-144 летит, то на земле остаются громовые следы. Это всех беспокоит, вот эту проблему мы обсуждали в комитете. Проблемой «Звукового удара» я занимался в своем институте, был руководителем этой темы. Один раз по этой теме заседали в Париже. В Париж командировки бывали потому, что того требовало сотрудничество Советского Союза и Франции в авиационной промышленности.

Владею техническим английским языком.

Наиболее неприятной была командировка в Египет в связи с расследованием гибели одного из восьми самолетов ТУ-154 купленных у нас. При обучении египетских летчиков одна машина погибла. Это было время, когда американцы «заглатывали» Египет и им нужно было убрать ТУ-154 из страны. Нам были возвращены семь машин обратно. Министр расценил это как большой успех, поскольку египтяне все равно за них не заплатили бы.

Отдыхали по-разному. Когда были моложе выезжали на машине на юг: в Крым, на Кавказ, Закарпатье. Потом стали ездить на Валдай. Зимой – в дом отдыха Совмина. Летом жили на берегу озера в маленьких домиках. Собирали грибы и клюкву.