

НИКОЛАЙ ГАВРИЛОВ: «РИСКИ БЫЛИ, НО АВАНТЮР НЕ БЫЛО»

На его счету — более трёх тысяч боевых вылетов. Он первым в мире посадил вертолёт на Северном и Южном полюсах. Свою жизнь ему доверяли первые лица государства. О подвигах, рисках и судьбе отечественной малой авиации — в интервью с заслуженным военным лётчиком, генерал-лейтенантом, Героем России Николаем Гавриловым. ✈

ТЕКСТ

Екатерина Борисова

ФОТО

Алексей Нагаев и из личного архива Николая Гаврилова

— Николай Фёдорович, с чего начинался Ваш боевой путь?

— В 1979 году окончил военное училище. В то время был сильный Варшавский договор, сильный Советский Союз. Никто из нас, военных, и не думал, что попадём на войну. Войной не пахло вообще. У страны были мощь, авторитет, сила... В ноябре 1979 года мы выпустились, а в декабре войска КГБ СССР уже пересекли афганскую границу. И наш полк (10-й отдельный авиационный полк КГБ СССР) первым оказался в Афганистане. В 1980-м в двадцать один год я стал командиром вертолёта, членам экипажа было чуть более сорока.

Афганистан вошёл в мою жизнь надолго. За восемь лет службы там я совершил более трёх тысяч боевых вылетов.

Как-то сидим на камне, отдыхаем между полётами. Друг Миша Швалёв говорит: «Коля, я решил поехать в академию, а ты как?» Удивился я этому предложению: как же мы поедem, война же! Наша профессия — воевать. У нас новые вертолёт, новые ракеты, топлива, сколько хочешь, целей много. Это же наша любимая работа...

Но Миша убедил: «Коля, решения, от которых зависит жизнь людей, должны приниматься правильные. Но не всем это дано. Если мы с тобой не поедem, то такие

как Санька, недавно вернувшийся после окончания Академии, нас на смерть будут посылать...».

И мы поехали учиться.

В 1990-м, получив диплом с отличием, я был направлен в город Мары (Туркмения), на границу с Афганистаном.

— За что у Вас орден Ленина?

— В Афганистане проводилась крупная военная операция. Двадцать пять вертолётов были подняты в воздух, летали двойками, тройками, четвёрками. Во время захода на посадку борт начальника штаба полка П. А. Корнева был сбит. Кабина пилотов отлетела в пропасть. Те, кто находился в грузовом отсеке, погибли, а экипаж выжил. Ведомый вертолёт, не оказав поддержку, улетел. Мы в тот момент в другом районе загрузились минами. Над ущельем со сбитым экипажем кружило двадцать вертолётов, но у всех кончилось топливо. Сесть и подобрать лётчиков никто не мог. Принимаю решение лететь на помощь. Приближаюсь к месту падения и вижу трёх бегущих человек. Им вслед уже бандиты стреляют. Зашёл снизу, «загрузил» людей и благополучно улетел.

За спасение экипажа сбитого вертолётa был удостоен ордена.



- 1 Герои России
2 В Афганистане
3 Н. Гаврилов



1

— За такой подвиг в Советском Союзе давали Звезду Героя...

— Это правда. Но начальник политотдела был против. У нас с ним ранее случилась одна неприятная история. Как-то в полку организовали ночные полёты. По документам, регламентирующим полёты, перед ночными вылетами лётчик должен четыре часа отдыхать: спать. Но в тот день начальник политотдела, который сам не летал и не знал подобных тонкостей, пригласил платного лектора и обязал всех прийти в клуб. Я единственного отказался и пошёл отдыхать. Лётные законы нарушать нельзя. «Да что ты себе позволяешь, лейтенант!» — услышал в свой адрес. Конечно же, уснуть не мог, всякие переживания мешали. Умом-то понимал, что прав, но невольно спорить с руководством. Был скандал, даже хотели исключить из партии. Но заступился начальник авиаотдела округа. Поэтому и получил не Звезду, а орден. Потом были и орден Красной Звезды, и медаль «За отвагу»...

Звезда Героя меня нашла в 2002 году. Тогда выполняли операцию по уничтожению международных террористов. Противнику нанесли максимальный урон, с нашей стороны обошлось без потерь. О деталях операции подробно рассказывать не могу. Скажу лишь, что, когда президент России Владимир Путин вручал награду, шепнул мне: «Я наблюдал, что вы там творили!»

Вообще, моё участие в полётах многие считали неким оберегом для экипажа (улыбается). Жёны, отправляя своих мужей на опасные операции, уточняли: «Гаврилов летит? Если он летит, то всё будет хорошо». Я всегда всё просчитывал: риск был, но авантур не было.

— Как Вы оказались во главе авиации ФСБ?

— В 1999 году в звании полковника я был уволен на пенсию из авиации Федеральной пограничной службы (ранее авиация КГБ). В то время она существовала как отдельная структура. У недавно созданной Федеральной службы безопасности (ФСБ) своя авиация отсутствовала, несмотря на большую потребность в ней: сотрудники «Альфы» и «Вымпела» добирались на попутках до мест



2

проведения контртеррористических операций, так как в гражданские самолёты с оружием нельзя. В это время директором ФСБ был В. В. Путин. По совету своего первого заместителя В. Е. Проничева он решил создать авиацию ФСБ. Для выполнения задачи пригласили меня.

Первая наша техника, которую мы получили, — два самолёта и два вертолёт. На тот момент — достаточно. Но через три года ФПС, ФАПСи и ФСБ объединили. У ФПС было 350 самолётов и вертолётов под началом генерал-полковника, а у меня, полковника, — четыре летательных аппарата. Встал вопрос, кого назначить руководителем новой группировки. Понимая, что мои шансы малы, планировал увольняться. Однако через несколько месяцев, в течение которых шло обсуждение, узнал о своём назначении старшим. В итоге взял на себя всю авиацию, в которой раньше служил. Из переданной мне техники исправной было всего 20%. За 1,5—2 года я довёл исправность до 80%. Плюс занялся её обновлением: новые «Финисты» (лёгкомоторный самолёт), «Ансатъ» (лёгкий многоцелевой вертолёт),

СПРАВКА

ГАВРИЛОВ НИКОЛАЙ ФЁДОРОВИЧ

- Родился 14 сентября 1958 года в селе Янгличи Канашского района Чувашской АССР.
- В армии с 1975 года. В 1979 году с отличием окончил Сызранское высшее военное авиационное училище лётчиков, после чего был направлен в Пограничные войска КГБ СССР. Служил в авиационных вертолётных частях Среднеазиатского округа Пограничных войск КГБ СССР.
- 1979—1987 гг. — в составе ограниченного контингента советских войск принимал участие в боевых действиях в Афганистане.
- В 1990 году с отличием окончил Военно-воздушную академию имени Ю. А. Гагарина.
- 1990—1992 гг. — проходил службу в Туркестанском пограничном округе в должности заместителя командира вертолётного полка.
- 1992—1999 гг. — научный сотрудник — старший лётчик-испытатель Научно-исследовательского испытательного технического центра Федеральной пограничной службы РФ.
- В 1993 году окончил Школу лётчиков-испытателей при Лётно-исследовательском институте имени М. М. Громова.
- С 1999 года — начальник Управления авиации ФСБ России.
- Заслуженный военный лётчик Российской Федерации (1998), военный лётчик-снайпер, лётчик-испытатель 1-го класса.
- Вышел в отставку в 2010 году в звании генерал-лейтенанта. Региональный директор ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».
- Герой Российской Федерации (2002). Почётный гражданин Чувашской Республики, города Чебоксары, Канашского, Ядринского и Мариинско-Посадского районов Чувашской Республики.
- Награждён орденами Ленина (1986), Красной Звезды (1985), орденом «За заслуги перед Отечеством» 3-й степени, медалями.



3

“

Вообще, моё участие в полётах многие считали неким оберегом для экипажа (улыбается). Жёны, отправляя своих мужей на опасные операции, уточняли: «Гаврилов летит? Если он летит, то всё будет хорошо». Я всегда всё просчитывал...

”

ного вертолёт с прицельными комплексами и, пользуясь силой и властью ФСБ, поставил перед Московским вертолётным заводом имени М. Л. Миля задачу. Они посмотрели и сказали: «Можем, но нужно три года». «До „зелёнки“ осталось три месяца», — объяснял я.

27 декабря 2000 года я был у вице-преьера И. И. Клебанова с этим вопросом, а 22 апреля мы запустили с Ми-8 первую ракету в цель, используя лучший в мире тепловизор, дальномер, маскирующее и запищающее устройства, восемь управляемых ракет, при этом в состав экипажа был включён оператор по поиску тепловизионных целей.

На основе новых разработок Ми-8МН (модернизированный ночной) теперь выпускаются «Ночные охотники». Ночные прицельные комплексы ставят на Ми-28, Ка-52, другие вертолёты и самолёты.

— Расскажите про самые сложные полёты, которые Вам приходило выполнять в то время.

— Однажды Путин прибыл на самолёте в Моздок (Северная Осетия). В. Е. Проничев — первый замдиректора ФСБ, генерал армии, Герой России, А. Е. Тихонов — начальник центра спецназначения ФСБ, генерал-полковник, Герой России и я прилетали обычно на сутки раньше президента, чтобы провести рекогносцировку, оценить условия обеспечения... Если мы вторым появлялись, это был признак, что завтра приедет В. В. Путин... В тот день президент планировал на военном аэродроме в Ханкале

Ка-226 (многоцелевой вертолёт), Ту-154 (реактивный пассажирский авиалайнер) и т. д. Сейчас вся система налажена — ей уже может руководить даже не лётчик.

— Говорят, что с 2000 по 2010 год с президентом России летали только Вы. Это так?

— В 1999 году на Новый год В. В. Путин пытался добраться до Грозного. Не получилось: из-за сложных погодных условий армейские лётчики отказались лететь и посадили вертолёт в Гудермесе. Главе государства пришлось возвращаться в Махачкалу и встречать Новый год там. С тех пор Владимир Путин доверял свои перелёты только мне.

— Во вторую чеченскую войну Вы не только возили Владимира Путина, но и участвовали в боевых операциях...

— Да, в частности, — в ночных вылетах. На моём вертолёте стояли соответствующие ударные комплексы, мною же придуманные. После Афганской войны сложилось чёткое представление, какой должна быть современная винтокрылая машина. Я нарисовал образ ночного удар-



“

В 2007 году для России было важно вновь оказаться на Южном полюсе. Американцы предложили нам воспользоваться услугами канадской авиации и прибыть в качестве пассажиров. Абсолютно неприемлемое предложение для нашей страны.

”

провести важное совещание. А там — туман: руки вытянешь — пальцев не видно. Лететь опасно. Принимаю решение — надо рисковать. При этом представляю, что мне нужно дать объяснения прокурору и следователям по поводу своих действий. Мысленно выстраиваю цепочку рассуждений: будем считать, что выполняется полёт из Моздока в Махачкалу через Ханкалу. В Махачкале погода хорошая, туда лететь можно. По пути, пролетая Ханкалу, я имею право с разрешения диспетчера воспользоваться допуском на разведку погоды. Это означает, что вертолёт может спуститься до минимально разрешённой высоты. Если земля не будет видна, приземляться не будем, полетим дальше в направлении Махачкалы и развернёмся на Моздок...

Поразмыслив, объявляю всем официальный маршрут следования: Моздок — Махачкала. Моя цель, в том числе — дезориентировать боевиков, у которых есть ПЗРК. Полетели. Впереди за хребтом туман. Чем ниже спускаемся, тем он больше сгущается. Рассредоточиваю группу, летевшую с нами. Захожу с разведкой погоды на посадочный курс в районе Ханкалы. Спускаюсь по приборам. В 60 метрах от земли, наконец, вижу посадочную полосу и сажаю борт... Никто из ханкалинских начальников не ожидал, что из тумана «вывалится» вертолёт с Путиным! Владимир Владимирович прибыл в назначенное время и провёл совещание.

Когда пришло время лететь обратно, погода наладилась. Группа разрослась до восьми машин — к нам

добавились ещё два вертолёт. Взлетели. Добрались до хребта и видим, что над ним зависли облака. Опять выбор — рискнуть или нет: в таких погодных условиях вертолёт и разбиваются... Принимаю решение подняться над облаками. Группу разбиваю по высоте и секторам, чтобы избежать столкновений. В облаках интервал по высотам — пять—десять минут. Восемь вертолётов были рассредоточены по двум эшелонам. В Моздок заходили на посадку в облаках. Приземлились благополучно. Спасибо другим экипажам: все меня поняли (*никто не развернулся, хотя этот перелёт был на грани фолла*) и поверили, так как ставившиеся им задачи мной чётко просчитывались.

— Ваш опыт был востребован не только в боевых условиях. В мирное время Вас привлекали к решению не менее ответственных задач...

— Примерно одиннадцать лет назад, в 2008—2009 году, позвонил владыка Игнатий и попросил выполнить одну технически сложную операцию. В Петропавловске-Камчатском в то время строился кафедральный собор. Из Ростова привезли золотые купола. Главный купол — 13 тонн, 13 метров в диаметре, 13 метров в высоту. Ни один кран на Камчатке не справится: очень высоко.

Решаю рискнуть. Вертолёт Ми-26 поднимает 20 тонн. Мой заместитель меня отговаривал: из Торжка взяли, уронили, сломали, сами чуть не разбились... Опозорились, в общем. Это же публичное мероприятие, скрытно ночью не сделать. Купол мы тогда поставили за один день. Но водрузить крест с первого раза не получилось. Это ювелирная работа: нужно основанием креста попасть в десятисантиметровое отверстие на куполе. Операцию удалось довести до конца только через день... А через год в этом храме мы с супругой обвенчались.

— Вами осуществлён перелёт на вертолёте в Антарктиду на Южный полюс...

— Южный полюс накрывает шапка из льда и снега толщиной 3,5 километра. Теоретически туда может прилететь авиация любого государства, но не у всех есть нужная техника. Американцы для своих «Геркулесов» на лыжных шасси разровняли полярный лёд и сделали постоянно действующую взлётно-посадочную полосу. Раз эта полоса их, они могут выставлять собственные требования к желающим ей воспользоваться. Например, было обозначено, что на полосу могут садиться исключительно самолёты, имеющие лыжные шасси... У России таких самолётов для дальних перелётов нет. Как-то Артур Чилингаров прилетел на Ан-3 на лыжах и заглох. Самолёт пришлось оставить на целый год...

В 2007 году для России было важно вновь оказаться на Южном полюсе. Американцы предложили нам воспользоваться услугами канадской авиации и прибыть в качестве пассажиров. Абсолютно неприемлемое предложение для страны, имеющей долгую историю работы в Антарктиде.

Бывший в то время директором ФСБ Н. П. Патрушев объявил, что мы прилетим на своей технике. Реализовывать эту задачу поручили авиации ФСБ, которую я возглавлял. Перелёт и посадка на вертолётках позволяла обойти требование американцев, связанное с использованием их взлётно-посадочной полосы. Винтокрылая машина может осуществлять вертикальное приземление на неподготовленную площадку.



- 1 Н. Гаврилов
- 2 На о. Георга. Архипелаг Земля Франца Иосифа. 2010 год
- 3 Ми-8 в полёте
- 4 Пилотирование Ми-8



— Вы летели двумя вертолётками, чтобы страховать друг друга. Насколько риски были оправданы?

— Раз полёт состоялся, никто не пострадал, цель достигнута, значит всё сделано правильно. Хотя один раз я готовился расстаться с жизнью. На обратном пути, когда мы летели с нашей станции Беллинсгаузен в Антарктиде до Южной Америки через пролив Дрейка, поднялся сильный встречный ветер. Путевая скорость вертолётки упала до 20 км в час. При такой скорости перелёт растянулся бы ещё на пять часов. А топлива оставалось минут на 40. Выхода не было. Передо мной стоял вопрос: как погибать. Как командир, я должен был сказать экипажу: «Я привёл вас в тупик! Простите меня! Скажите мне всё, что думаете...». Но на высоте 100 метров мы не успели бы поговорить, попрощаться. Поэтому стал набирать высоту. К счастью, за облаками оказался попутный ветер. Долетели. После посадки говорить ничего не хотелось. Губы были сухие, фиолетовые, во рту — вкус металла. Я поцеловал вертолёт, обнял друзей. Пришёл Артур Чилингаров, стал нас виски угощать, но моральных сил уже не было.

— Почему для перелёта был выбран именно 2007 год?

— Организацией Объединённых Наций по инициативе России первое марта 2007-го было объявлено началом Международного полярного года. Кроме того, в 2009 году заканчивалось действие договора об Антарктике, подписанного в 1959 году двенадцатью государствами, включая СССР. Согласно документу материк Антарктида и прилегающие к нему участки Атлантического, Индийского и Тихого океанов были названы зоной мира, международного сотрудничества и науки; территорией под международным режимом управления. Перед окончанием срока действия договора ряд стран проводили мероприятия, направленные на обозначение своих территориальных претензий. Шла настоящая психологическая борьба. Поэтому Россия решила таким эффектным образом ещё раз обозначить своё присутствие. Не стоит забывать, что континент открыл русский южно-полярной экспедицией под руководством Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева в 1820 году. Другая задача — поддержать наших полярников. Они должны были чувствовать, что страна их не бросила.

- 1 На погранзаставе Акташ. Горный Алтай. 2009 год
- 2 На Южном полюсе. 2007 год
- 3 В кабине Ми-8



— Ледовая шапка Антарктиды — не единственная вершина, которую Вы покорили. Эльбрус тоже «склонил перед Вами голову». Как это произошло?

— Как-то руководитель Пограничной службы ФСБ России В. Е. Проничев сказал Н. П. Патрушеву: «А Гаврилов может тебя ещё на вершину Эльбруса доставить». Так мне поступило предложение подняться на Эльбрус на вертолёте. Это самая высокая точка России и Европы. Пешком взойти тяжело, а на нашей технике — пять минут и уже там. Но вертолёт предназначен для посадки на высоте до 4000 м, а высота Эльбруса — 5642 м. Я сначала засомневался: технику безопасности нарушать нельзя. Но в меня верили, и я никак не мог подвести. Кроме того, мне и самому как лётчику-испытателю было крайне интересно покорить эту высоту.

Задача — отработка навыков пилотирования и проверка возможностей техники. Посадки на вершину в планах не стояло. Однако азарт экспериментатора сыграл свою роль. Да и руководство, которое было на борту, мне сказала: «Давай, садись». Увидев под нами пологий склон, я решил попробовать. Совершил несколько заходов, но сильный ветер нас то подбрасывал вверх, то откидывал вниз. Просчитав силу и направление воздушного потока, решил им воспользоваться: 15—20 минут кружил над площадкой, и как только появилась возможность, посадил машину. Теперь, когда смотрю на Эльбрус, летя, например, во Владикавказ, вспоминаю слова из песни Высоцкого «Ведь Эльбрус и с самолёта видно здорово...».

— На каких вертолётах Вы летали, какую машину больше всего любите?

— Летал практически на всех отечественных вертолётах: Ми-2, Ми-8, Ми-24, Ми-26, Ка-25, Ка-27, Ка-29, Ка-226, «Ансат». Но больше всего люблю Ми-8. В 1965 году он был запущен в серию, но и сегодня два завода — в Улан-Удэ и Казани — продолжают его производить. За всё время было выпущено более 13 тысяч экземпляров. Модель оказалась настолько удачной, что её покупают зарубежные страны, на них летает более сорока глав государств.



— Как Вы оцениваете перспективы развития авиации России?

— Сегодня стоит задача возродить имевшиеся в СССР производства, начать, наконец, строить новую авиационную технику. Россия за 30 лет не сделала ни одного толкового пассажирского самолёта... Но наш провал начинается даже не с этого. А с того, что мы не создали ни одного нового двигателя.

Однако небольшие подвижки появляются. НПО «Салют» в Ярославской области строит для легкомоторной авиации двигатель Тв-500, 650 лошадиных сил. Он универсален: и винты самолёта может крутить, и вал редуктора вертолёта. Его газогенераторная составляющая сделана выдающимся конструктором Ю. С. Елисеевым. В советское время данная разработка прошла испытания на 90 %.

В прошлом году меня избрали президентом Ассоциации вертолётной индустрии России. Этот пост в связи с возрастом оставил С. В. Михеев — генеральный конструктор «Чёрной акулы», выдающийся человек, Герой

России. Надеюсь дожить до тех времён, когда у нас на отечественных двигателях построятся и отечественный однодвигательный самолёт СМ-15 («Лось»), и двухдвигательный — СР-21, и четырёхдвигательный — СР-22. Это всё разработки «Техновиа». Они предназначены, чтобы возить 9, 20 и 40 человек. Таким образом будет решён вопрос замены летательной техники данного класса, производство которой осталось на Украине.

Уверенность, что наша российская авиационная промышленность возродится, есть. У нас много талантливых людей.

— И движение вперёд нужно начинать с производства двигателей?

— Да. Они нужны и для самолётов, и вертолётов, и экранопланов. Мы хотим развить эти три кластера.

— Но экранопланы... Это же идея, от которой в итоге отказались «Каспийский монстр», «Лунь», «Орлёнок» не пошли в серию...

— На самом деле идея до сих пор жива. В советское время экранопланы рассматривались, в частности, как носители крылатых ракет. Их преимущество заключалось в их подвижности: сегодня — здесь, завтра — там. Кроме того, низколетящие летательные аппараты сложно засечь и уничтожить. Развитию направления помешал распад СССР. Сейчас ведётся подготовка, которая позволит приступить к разработке и производству этой удивительной техники. В ней нуждаются многие структуры. Например, интерес проявляет военно-морской флот.

В январе наша группа единомышленников получила патент на гибридный двигатель экраноплёта. Предполагается, что двигатель внутри этого летательного средства должен работать на постоянных оборотах; для переходных режимов использоваться не будет. Его единственная задача — крутить генератор, который вырабатывает ток. Далее электромотор уже крутит винты. К ним подключён аккумулятор. Он способен на короткий период (пять минут) давать прирост тяги на 40 %, чтобы взлететь и перейти на крейсерский режим. После аккумулятора возвращается в режим зарядки. Если двигатель вдруг отключается, аккумулятор позволяет экраноплёту лететь ещё полчаса, чтобы пилот успел найти площадку и спокойно приземлиться/приводниться.

— Где будет производиться двигатель?

— Мы написали письмо А. Э. Сердюкову и С. В. Чemezову, чтобы они разрешили начать выпуск этих аппаратов на предприятиях Объединённой двигателестроительной корпорации (ОДК).

— В чём секрет Вашего жизненного успеха?

— Не смотрите на меня как на Героя. Просто мне повезло быть свидетелем и участником значимых событий рядом с такими людьми, как Н. П. Патрушев, В. Э. Проничев, А. Э. Чилингаров, П. В. Боярский... В своих амбициозных планах они не могли обойтись без лётчиков, фотографов...

Как-то я участвовал в арктической экспедиции, которую в 2009 году затеял Пётр Владимирович Боярский, но осуществил уже в 2010 году Олег Леонидович Продан. Она должна была найти следы группы В. И. Альбанова со шхуны «Святая Анна». Российские моряки в 1912 году предприняли попытку впервые в истории пройти на



“

Не смотрите на меня как на Героя. Просто мне повезло быть свидетелем и участником значимых событий рядом с такими людьми, как Н. П. Патрушев, В. Э. Проничев, А. Э. Чилингаров, П. В. Боярский... В своих планах они не могли обойтись без лётчиков...

”

паровой шхуне Северным морским путём. Но судно было зажато льдами, и экипаж полтора года дрейфовал. В 1914 году часть моряков, 11 человек во главе со штурманом Валерианом Альбановым, решила покинуть судно и отправилась в южном направлении. Девять человек из этого отряда в пути погибли или пропали без вести. Выжили — сам Альбанов и матрос Александр Конрад, которые были спасены экспедицией Георгия Седова, возвращавшейся на материк после зимовки на острове Гукера. За день до своего спасения они отправились на каяках через залив. Оставшиеся на суше четыре человека должны были пройти это расстояние пешком, но так и не добрались до места. Впоследствии В. И. Альбанов написал книгу «На Юг, к Земле Франца Иосифа», которая стала единственным повествованием о пропавшей экспедиции... Именно эти воспоминания помогли Олегу Продану и его группе найти часть останков. Сначала участники отряда увидели торчащие из снега человеческое ребро. Когда раскопали, обнаружили нетронутые кости скелета. Но головы не было. Рядом лежала ложка Петра Смирениникова, ножик, часы, рюкзак, а в метре — тетрадка. Дневник. Сейчас он — в Архангельском краеведческом музее.

В этой экспедиции участвовало девять человек. Но без меня она бы не состоялась. Рассказываю это к тому, чтобы донести одну важную мысль: замыслы великих умов человечества всегда реализуют обычные люди. Без их работы осуществление грандиозных планов невозможно. ■