

Богдасаров Арам Александрович.



Родился 5 декабря 1920 года в городе Черкесск, Ставропольского края в крестьянской семье. После окончания средней школы, с августа 1939 года, учился на физико-математическом факультете учительского института в Ставрополе и одновременно в аэроклубе на самолёте У-2. В мае 1940 года призван в армию в 270 авиабазу и с неё был направлен на учёбу в Сталинградскую военную школу лётчиков, которую вместе с 10-й Военной авиационной школой первоначального обучения в городе Александров окончил на самолётах Ут-2, УТИ-4 и И-16 в августе 1942 года. Находясь в резерве, при 2-й авиационной дивизии особого назначения (Москва), дополнительно переучился на бортмеханика самолётов Ли-2 и С-47. С декабря 1942 по июнь 1944 года летал в этой дивизии, выполняя правительственные задания по переброске в тыл врага разведчиков, диверсантов, специальных грузов и осуществляя связь с партизанами, как в качестве бортового механика самолёта Ли-2, так и в качестве пилота самолёта У-2. Так в личном деле за 1943 год зафиксирован налёт в качестве пилота на этом самолёте 150 часов. После освобождения нашей территории, с июня 1944 года, продолжил обучение в качестве слушателя 10 военной авиационной школы первоначального обучения и в своём родном Сталинградском военном авиационном училище лётчиков, располагавшемся в городе Кустанае на самолёте Як-9Б. После демобилизации в июне 1946 года в звании стар-



шины был принят в Бугурусланскую школу пилотов ГВФ на должность пилота-инструктора самолёта По-2 (до 1944 года - У-2). В 1947 году эта школа стала Краснокутским лётным училищем, в котором он также продолжал обучать курсантов на самолёте По-2. 1950 год стал для него переломным годом. Он освоил в Ростове-на-Дону в 3-й отдельной учебной авиационной эскадрилье самолёт Ли-2, но уже в качестве пилота. Летал вторым пилотом на нём в Ростове и Якутске. Из справки в личном деле видно, что в 1950 году его налёт на самолёте Ли-2 составил 328 часов (с июня), а в 1951 году 960 часов! Это гигантская цифра налёта. Для сравнения скажу, что в военной авиации лётчик до выхода на пенсию налётывает примерно чуть больше 2 тысяч часов. В 1952 году он становится командиром корабля самолёта Ли-2, а с апреля 1960 года - Ил-14. В 1960 году Арам Александрович перевёлся работать в Кировоградскую Школу высшей лётной подготовки Гражданской авиации на должности командира корабля-инструктора самолёта Ли-2. Достаточно сказать, что в дальнейшем он был первым командиром, поднявшим в небо над Кировоградом самолёт Ил-14 (1962) и первым в Кировоградской ШВЛП освоившим самолёт Ан-24 (1963). В 1965 году он перевёлся во Фрунзе и переучился на самолёт Ил-18. Полетав некоторое время вторым пилотом на самолёте Ил-18, он, в августе 1966 года, возвратился в Кировоградскую ШВЛП на прежнее место. В дальнейшем работал на должности заместителя командира авиа эскадрильи и заместителя командира авиационного отряда КШВЛП. После создания Кировоградского Лётно-штурманского училища был переведен в него на должность командира учебной АЭ самолётов Ан-24. В 1974 году без отрыва от производства закончил Академию ГА в Ленинграде. С лётной работы ушёл по состоянию здоровья в марте 1979 года. Продолжал работать инструктором на лётных тренажёрах. Передавал молодым авиаторам свой богатый опыт до 30 ноября 1988 года. Умер Арам Александрович в 2004 году и похоронен на Лелековском кладбище города Кировограда. Награждён медалью “За боевые заслуги”, “За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г.”, знаком “Отличник Аэрофлота”, знаком “За безаварийный налёт. Пилот. 16 000 часов.