

Амазасп Арутюнян

**ЗАПИСКИ
ДИПЛОМАТА**

ЭДИТ ПРИНТ



2017

НЕСКОЛЬКО СЛОВ ОБ АВТОРЕ

Выдающийся советский дипломат Амазасп Арутюнян (1902–1971) был женат на старшей внучке Ованеса Туманяна Апаши Туманян (дочери старшего сына великого поэта – Мушгеза, моей двоюродной сестре). Должна сказать, что он сразу же вошел в нашу большую творческую семью, всегда был любимым гостем в Ереване, а все Туманяны (и не только они) находили самый сердечный прием в его московском доме.

Доктор экономических наук, профессор, он был приглашен В.М. Макотовым (1943) на дипломатическую работу, став за годы службы крупным политическим деятелем, занимая в ранге Чрезвычайного и Полномочного Посла самые ответственные должности в системе МИД СССР. Его профессиональная деятельность получила высокую оценку со стороны не только отечественного правительства (многочисленные ордена и медали), но и крупнейших зарубежных специалистов.

Это был удивительно образованный человек. Он прекрасно разбирался в живописи, музыке, театре, мог часами говорить об артистах, певцах, композиторах, писателях. О том, насколько он был близок людям искусства, говорят его многочисленные фотографии с Улановой, Плисецкой, Кочаряном, Сарьяном, с зарубежными деятелями культуры. Он сумел собрать солидную коллекцию произведений живописи: здесь были наиболее значимые работы Сарьяна (“Красная лошадь”, “Идущая женщина”, “У колодца”), натюрморты начала XX века, картины Айвазовского, Маршала Асламянца, Микаэляджяна. В его доме любили гостей, здесь бывали представители всех армий Выхода Первой, маршал Баграмян, Гоар Гаспарян, высшее руководство Армении. Приходили мыслители и малоизвестные люди – за советом или практической помощью – и находили у него внимание, открытость, поддержку. И за рубежом он помогал многим нашим соотечественникам.

И еще одним замечательным качеством обладал Амазасп Арутюнян:

После кончины моего отца А.А. Арутюниана в апреле 1971 года наша семья передала его официальные архивные документы в Архив МИД СССР. У нас сохранились неофициальные рукописные тетради и заметки, которые отец регулярно вел, несмотря на свою озабоченную занятость.

Заметки относятся к периоду 1946–1970 гг., когда отец, будучи крупным экономистом, был приглашен В.М. Маломотом на работу в НИКИД (в дальнейшем МЭД) СССР. Отдельные отрывки из этих записок могут представлять интерес для читателей, небезразличного к перипетиям международных отношений в постсоветское время. Разумеется, они не могли не отражать "дух времени". Но для внимательного читателя именно это может представлять дополнительный интерес.

Кроме того, отцу никогда не забывал своего происхождения. Не будет преувеличением сказать, что он во многом был интересами Армении и армянского народа, радовался успехам, горько переживая известные трудности и их последствия. В меру своих возможностей всегда проявлял готовность поддерживать Армению, будь то советами или конкретными делами.

Особенно дорожил отцу добрыми отношениями с людьми творческими. Среди его самых близких друзей были Рубен Симонян, Мартирос Сарьян, Арам Хачатурян, Сурен Кочарян, Павел Лиситрян, Гарзу (Гарник Зюзяев), Арно Бабаджанян, Сильва Капутикян и многие, многие другие. Отца связывала хроническая дружба с Аветиком Исаханяном и, разумеется, со всеми родственниками и потомками Ованеса Туматяна.

Ованес Арутюнян

САН-ФРАНЦИСКО (апрель-июнь 1945 г.)

Учредительная конференция Объединенных Наций

Самолет наш поднялся с центрального аэродрома в Москве в понедельник 16 апреля рано утром – в 5 часов 50 минут. Это Дуглас двухмоторный, С47 N 988. По дороге мы узнали, что это правительственная машина. На этом самолете Сталин и Молотов летели в Тегеран и обратно. Самолет готовился для Молотова. И тогда американцы прислали в распоряжение Молотова четырехмоторный С54, самолет 988 был передан нам.

Пилотировал самолет из Москвы генерал-майор Грачев, которого вывели для этой цели из-под Берлина. По его словам, он там вел самолет маршала авиации Воронова. Генерал Грачев пилотировал самолет с Молотовым из Крыма (этот же 988), а также – в Тегеран и из Тегерана, имея на борту Сталина и Молотова.

Молотов вылетел из Москвы днем позже нас на американском самолете.

Из Москвы вместе с нами стартовали еще три самолета – все три также Дуглас. На нашем самолете летели: А.Лаврентьев (наркома иностранных дел РСФСР), контр-адмирал К.Родионов, А.Рошин, Г.Аркадьев, Токарев и я, а также генерал Шадрин со своим помощником Цыпленковым. Шадрин возглавляет всю нашу группу направляющихся в Сан-Франциско.

Летели старым, знакомым мне путем – через Аляску. Впервые этим маршрутом я летел в мае 1943 года, когда направлялись на конференцию Объединенных Наций по сельскохозяйственным и продовольственным вопросам в Хот-Спрингс. Тогда, помнится, стартовали из Москвы 14 мая, в воскресенье, и на следующее воскресенье, 21 мая, утром приземлились в Вашингтоне.

На сей раз прилетели к месту назначения также 21 мая вечером. В пути задержались на сутки из-за погоды в Якутске.

В Якутск прилетели в среду 18 числа в 8 часов 25 минут по

московскому времени (плюс 6 часов, т.е. в 14 часов 25 минут по местному). После небольшого отдыха, в 17 часов 55 минут (по московскому времени), поднялись в воздух, но вскоре, через 50 минут, приземлились снова на якутском аэродроме. Оказалось, левый мотор “чихнул” в воздухе три раза, и генерал Грачев решил вернуться, проверить мотор, а не рисковать. Впереди предстояло пройти тяжелый участок – горы, неважная погода, да еще ночью. Вернувшись в Якутск, мы и застряли в нем, главным образом из-за скверной погоды.

Шадрин должен был проверить трассу дальше, так как за нами следует самолет Молотова. Он, не дожидаясь прояснения погоды и проверки моторов самолета 988, перешел с командой генерала Грачева на второй самолет и полетел вперед. На наш самолет пересел подполковник Асафьев, который и пилотировал его из Якутска до самого Сан-Франциско.

В Якутске нас дождал самолет Молотова, который также должен был ждать здесь летной погоды. Из Якутска он улетел на 2 часа раньше нас, но задержался в Маркове, где мы на этот раз не садились. Из Якутска мы за день махнули до Фербенкса, опередив самолет Молотова. Потом мы его не встречали, и наши маршруты из Эдмонтона вообще должны были разойтись – самолет Молотова взял курс на Вашингтон, наш – на Сан-Франциско.

По дороге из Москвы в Фербенкс мы приземлились для короткого отдыха или ночевки в следующих городах и пунктах: Омске, Красноярске, Якутске, Сеймчане, Ульяхле, после чего перелетели Чукотский полуостров и Берингов пролив, направляясь на Фербенкс. Путь Москва-Фербенкс занял 33 часа 35 минут летного времени (не считая остановок), из которых около 30 часов над нашей, советской территорией (от Москвы до последнего нашего аэродрома, где обычно приземляется самолет, идущий на Аляску, до Ульяхки пролетели за 27 часов 50 минут).

Записывая старт и приземление нашего самолета, я высчитал летное время между различными пунктами. Наиболее продолжительный перелет без посадки над нашей территорией длился 7 часов 30

минут. Это – между Москвой и Омском, а также между Красноярском и Якутском. Перелет без посадки из Фербенкса до Эдмонта (Канада) занял еще больше – 8 часов 50 минут. Это рекордный наш беспосадочный полет по маршруту Москва–Сан-Франциско.

Лётное время между различными пунктами получилось такое:

Москва–Омск – 7 часов 30 минут;

Омск–Красноярск – 4 часа 30 минут;

Красноярск–Якутск – 7 часов 30 минут;

Якутск–Сеймчан – 4 часа;

Сеймчан–Уэлькаль – 4 часа 20 минут;

Уэлькаль–Фербенкс – 5 часов 45 минут;

Фербенкс (Аляска)–Эдмонтон (Канада) – 8 часов 50 минут;

Эдмонтон–Грейт Фоллс (США) – 3 часа 5 минут;

Грейт Фоллс–Сан-Франциско – 6 часов 50 минут.

Весь путь от Москвы до Сан-Франциско занял, таким образом, 52 часа 20 минут.

До Фербенкса был попутный ветер, и мы покрыли около 10 тысяч километров. Потом, особенно после Грейт Фоллса, – встречный ветер. Маршрут из Фербенкса до Сан-Франциско через Грейт Фоллс – еще 5 тысяч километров. В общей сложности перелетели на сей раз 15 тысяч километров.

На трассе встречается уже немало знакомых. На аэродроме в Якутске встретился с Мельниковым, которого поздравил с повышением в чине. Он уже генерал-майор и командует дивизией. В 1943–1944 гг. встречал его полковником в Уэлькале, начальником порта. Это – энергичный летчик, командир типа полярных летчиков.

В Якутске же встретил летчика Матвеева, который вместе с погибшим впоследствии летчиком Пономаренко пилотировал наш самолет в 1943 году. Теперь он, как сам выразился, “на руководящей работе” – заместитель командира полка.

Как и в 1944 году, начальник трассы – генерал-майор Шенелен. Когда в октябре прошлого года возвращались из Америки вместе с В.А.Сергеевым, останавливались у него на квартире.