



Много лет подряд российские летчики отмечали 9 февраля День гражданской авиации в память о первом пассажирском рейсе, выполненном самолетом «Илья Муромец» по маршруту Москва - Горький 9 февраля 1929 года.

Наверняка герой сегодняшней публикации Анатолий Александрович МАКСИН не забудет в этот день поднять тост за «весь гражданский флот».

«Как тоскуют руки по штурвалу...»

РОССИЙСКАЯ авиация переживает нынче не лучшие дни. Но было время, когда единственным доступным и очень удобным средством сообщения во многих регионах России был именно «Аэрофлот». Например, жители нашего района могли на день - два слетать в краевой центр по личным делам на довольно комфортабельном самолете Як-40 или съездить в гости к родственникам в соседнее село на привычной для всех «Аннушке».

Авиация начала развиваться в нашем районе в начале 50-х годов. В 1955 году в Кежму после окончания Краснокутского летного училища Саратовской области был направлен молодой летчик Анатолий Александрович Максин. Этой же осенью вместе с ним в Кежемское авиапредприятие прибыли еще семь выпускников разных летных училищ.

В авиаотряде тогда насчитывалось 17 самолетов марки По-2, выполнявших рейсы по району, а также до Богучан и в Ванаваре. Управлялись эти самолеты одним летчиком и могли перевозить только двух пассажиров и не более двухсот килограммов груза. Скорость их была небольшой - всего 40 километров в час, поэтому и получили они название «небесные тихоходы».

Если рейс выполнялся до Ванавары, то приходилось лететь целых два часа. Радиосвязи с аэропортом не было, поэтому приходилось лететь сразу двумя самолетами - один подстраховывал другого. Летчики зимой надевали унты и шубы на несколько размеров больше, чтобы не замерзнуть, так как кабина прикрывалась лишь одним ветровым стеклом.

К концу 50-х годов в Кежемское авиапредприятие

стали поступать новые машины - самолеты Як-12, Як-500, Ан-2 и вертолеты Ми-1, Ми-4. Молодые летчики, в том числе и Максин, быстро осваивали новую технику, переучивались на новые самолеты. Самостоятельно и под руководством более опытных летчиков тренировались на месте, а затем подтверждали свои знания, умения и навыки в Краевом управлении гражданской авиации.

АНАТОЛИЙ Александрович вспоминает, какое впечатление произвели на них первые Ан-2: «Это была уже настоящая цивилизация - комфортабельные, оборудованные радиосвязью, с просторным пассажирским салоном...».

Экипаж Ан-2 состоял уже из двух человек - командира и второго пилота. Все летчики начинали работу на этой машине в качестве вторых пилотов, и только налетав не менее тысячи часов, можно было сдавать экзамен на командира экипажа.

Одну из первых машин Ан-2 Анатолий Александрович лично перенял в Кежму из Кызыла. Правда, самолет был уже не совсем новым. А вот первый новый Ан-2 прибыл в наш район в начале 60-х годов из Львова. Анатолий Александрович помнит эти машины до мельчайших деталей, даже их бортовые номера.

В трудовой книжке Максина всего одна запись о приеме на работу - в Кежемское авиапредприятие - и множество записей о повышении квалификации и назначении на более высокие должности - командир экипажа, командир эскадрильи, зам командира летного отряда.

До начала 70-х годов Кежемский авиаотряд значился в крае как 131-й летный, а затем был переименован в Кежемский объединенный

отряд, в состав которого входили эскадрильи Кежмы, Богучан и Ванавары.

Расцвет авиации в нашем районе пришелся на 70-е годы. В это время в одной только Кежме работало более ста летчиков, столько же техников и большое количество работников наземных служб. Авиапредприятие построило прекрасный аэропорт (который сохранился до сегодняшнего дня), ввело в строй Дом культуры, детский сад, котельную, около десятка двухэтажных домов и огромное общежитие. Была запущена новая бетонная взлетно-посадочная полоса длиной 1160 метров.

Кежемские авиаторы сотрудничали с поисковыми экспедициями Эвенкии и лесоохранной, перевозили пассажиров по нашему и соседнему районам. В те годы насчитывалось 27 взлетно-посадочных площадок в населенных пунктах, которые обслуживали кежемские летчики, выполнявшие по одному - два рейса в день по всем точкам.

Из Красноярска в Кежму в это время пассажиры летали самолетами Ли-2 и Ил-14. Одно время в Кежму выполнял рейс самолет Ил-18, который мог приземлиться только на достаточно длинной взлетно-посадочной полосе. Зимой такую полосу удавалось сделать с помощью бульдозеров и специальных катков. А вот в остальное время в краевой центр и обратно можно было улететь только с нашими экипажами, выполнявшими рейсы на малых, но надежных Ан-2.

Анатолий Александрович Максин выполнял рейсы буквально по всем направлениям, куда летали кежемские «Аннушки».

В РАБОТЕ любого летчика порой случаются моменты когда жизнь его «висит на волоске» и от быстрых решительных действий

зависит все. У А. А. Максина, уже достаточно опытного летчика, такой случай тоже был.

Зимой 1969 года он вместе с командиром отряда А. Г. Стеблецовым выполнял грузовой рейс в Эвенкию. Пройдя участок Стрелка - Чува, самолет вдруг затих - перестал работать двигатель. Ан-2, который летел на высоте 1200 метров, начал стремительно падать за короткое время потеряв 400 метров высоты.

Летчики приготовились к планированию. А. Г. Стеблецов начал присматривать место для вынужденной посадки, а Анатолий Александрович пытался осмотреть и запустить двигатель. Вскоре мотор вновь заработал, и посадка на белый пятячок среди тайги не состоялась. Экипаж благополучно долетел до Ванавары.

На земле еще раз тщательно осмотрели двигатель, но никаких серьезных неисправностей не обнаружили. Назавтра на этом же самолете возвратились обратно в Кежму.

При более тщательном осмотре техник авиапредприятия Г. Д. Брюханов все же выявил причину временного отказа двигателя - обледенение фильтра тонкой очистки. Это ЧП не осталось не замеченным и даже рассматривалось на бюро партийной организации. Анатолию Александровичу грозило суровое наказание за то, что он сразу не вернулся на площадку в Стрелку и не стал на месте ждать экспертную комиссию. Но, к счастью, все обошлось без выговоров и наказаний.

Работа летчиков в нашем северном районе всегда была очень опасной: то сильный ветер, то неожиданный снегонпад, то температура опустится ниже критической отметки. Однажды экипажу Максина пришлось целую

неделю просидеть в Ванаваре, так как в Кежме столбик термометра опустился до -57 градусов, а в Ванаваре зашкаливало за -60. Лететь в такую погоду невозможно. Пришлось ждать, когда морозы спадут хотя бы до 50 градусов.

В 1971 ГОДУ Анатолий Александрович по состоянию здоровья вынужден был оставить летную работу. Переживал так, что даже ничего не хотел и не мог видеть и на целый месяц ушел в отпуск в тайгу. Но, восстановив душевное равновесие, вновь приступил к работе в качестве инструктора: занимался подготовкой летного состава, учил молодых летчиков, контролировал прохождения медосмотра, проводил учебу по подготовке к весенне-летней и осенне-зимней навигации. Затем стал работать в должности зам. командира отряда по движению самолетов.

В 1994 году после перебазировки летного отряда в Кодинок он по-прежнему не расставался с дымом аэропортом. Временно порабатал сторожем, а затем был назначен начальником Кежемской авиаподстанции, где и работает до сегодняшнего дня.

Трудовая биография и жизнь Анатолия Александровича неразрывно связаны с авиацией, со становлением и развитием ее в нашем районе. Он стоял у самых ее истоков. 29 октября 2003 года исполнилось 48 (1) лет, как А. А. Максин начал работать в Кежемском авиапредприятии.

Собой он считает счастливым человеком, посвятившим жизнь любимому делу. В его семье выросли три дочери. Две старших - Елена Анатольевна Ломаско и Лариса Анатольевна Черножукова - вместе с мужьями вот уже много лет тоже работают в нашем авиапредприятии.

Анатолий Александрович жалеет, что никто из внуков не пошел по его стопам. Но, наверное, профессия летчика в наше время стала не такой уж привлекательной и престижной.

Хочется верить, что наступит времена, когда наша «малая» авиация возродится вновь. И добрая память о первых летчиках района еще долго будет жить в сердцах кежмарей.

Елена КАЛИНИНА.