

ВОСПОМИНАНИЯ КЕЖЕМСКИХ АВИАТОРОВ

В.Л. Сорокин

Начал работать в Кежемском ОАО с июля 1969 года вторым пилотом самолёта Ан-2. Первым командиром в экипаже был А.М. Врადий. Эскадрилью возглавлял Мельников Владимир Климентьевич, его заместителем был Максин Анатолий Александрович, командиром звена – Цыганков Николай Ермолаевич, командиром лётного отряда – Петриков Александр Иванович. Осенью вступил в должность новый командир ЛО В.Д. Агафонов.

В это время было много молодых командиров Ан-2: Ю.Ф. Постников, Л.И. Полушин, Д.А. Евплов, Ю. Карих, а также пришли молодые вторые пилоты Ан-2: В.В. Пичугин, Л.И. Кислухин, В.Н. Петренко, А.С. Кирилов, А. Силкин, А.В. Новокрещёнов. В октябре 1969 года КЛО В.Д. Агафонов и второй пилот А.В. Новокрещёнов не вернулись после выполнения задания – заблудились и сели на вынужденную. Искали их месяц, нашлись сами – вышли к охотникам.

Работы у экипажей зимой и летом было много. Приходили новые вторые пилоты, вводились в строй молодые командиры Ан-2: А.Г. Стеблецов, В. Байдан, Б. Исаков – с ними я работал в составе экипажа. Чуть позднее пришли вторые пилоты Ан-2: С.В. Масенко, В.И. Колшаков, В.М. Скурихин, С.М. Яковлев, А.М. Столбиков, П.А. Селиванов, Б.В. Чуйкин.

Осенью 1973 года мне доверили перевозку пассажиров на самолёте Ан-2 в качестве КВС, а вводил меня в строй командир звена Л.И. Полушин, который показал, на что способен Ан-2, вложил свой талант пилота-инструктора. С 1976 года работал командиром звена Ан-2, а с 1979 года – заместителем командира АЭ Ан-2, которую возглавлял А.Г. Стеблецов. Командиром ЛО в это время был М.М. Егоров, а затем В.И. Козлочков, Ю.А. Дорофеев, В.А. Извозчиков.

С 1981 года работал заместителем командира ЛО, когда командиром ОАО стал В.И. Лавренко. В новой должности мне пришлось осваивать Ми-8. Настоящие пилоты, пилоты-инструкторы передавали мне свой опыт: В.В. Накаряков, А.И. Петриков, Ю.А. Михайлов, Ю.Г. Карнаухов, Ю.А. Алесковский, В.Е. Кухарев. В 1990 году освоил самолёт Л-410. С 1993 года работал пилотом-инструктором на Ми-8, Л-410, Ан-2.

В 1994 году прекратил лётную работу. Был назначен начальником штаба ЛС, а затем – помощником командира ЛС. В 1999 году авиация «закончилась», и меня сократили подчистую!

Р.С. Самигулин

Мои воспоминания о Кежме, о работе в Кежемском объединённом авиаотряде (до этого он назывался 131-й ОАО)... Раньше гражданских лётных училищ не было. В 1952 году

начался выпуск пилотов из трёх лётных училищ: Сасовского, Бугурусланского и Краснокутского (Саратовская область). Было образовано ГУ ГВФ (Главное Управление Гражданского Воздушного Флота), а далее – Аэрофлот.

В Кежме до нас летали бывшие военные лётчики на самолётах По-2: Ковалёв, Серебряков, Печёнин, Попов, Карнаузов, Малыгин. В 1952 году в Кежму приехали пилоты: Туров Г.Ф., Цыганков Н.Е., Куркин Ю.С. В 1953 году Петриков А.И., Рахимов Г., Орлов В., Бекбулатов А.Т., Иваньковский В. В 1954 году Цедилин Л.Г., Карпов А., Самигулин Р.С.

Все мы жили в общежитии аэропорта, по три человека в комнате. Печное отопление, привозная вода, без ТВ и радио. Питались в столовой (1,2 километра от аэропорта), но в основном дома, всухомятку. Оклад был 690 рублей в месяц. Пока начали летать, прошло немало дней. Но вот и начались полёты!

В основном из училищ прибывали осенью. Скукота была преогромная, правда, не унывали, ходили гурьбой на танцы по субботам. На ботинки надевали «прощай, молодость» – это ещё одни войлочные ботинки с замком. Ходили также и в кино. Морозы достигали до минус 56 градусов.

Самолёты из Красноярска летали грузопассажирские, по три раза в неделю, билет стоил 370 рублей. Управление ГА в Красноярске находилось в двухэтажном деревянном доме по улице Вейнбаума, недалеко от речного вокзала.

Общаясь с коренным населением в Кежме, постепенно освоили местный диалект «эвот, иди к лешаку, тошно мне, собачий» и т.д. Постепенно начали прибираться к рукам местных и приезжих невест. Многие уехали, испугавшись трудностей, только твёрдые пилоты – теперь уже «кежмари» – продолжали осваивать невест и территорию. Летали парами, по два-три, чтобы обеспечить безопасность полёта, на Ванавару, Стрелку, Муторай, Чемдальск. Самолёты были открытые, только с козырьком, позднее появились с выдвигаемыми колпаками. Связи не было.

Когда мы приехали, старшие пилоты в шутку давали нам клички. Александр Иванович меня назвал «Гришей», Карпова – «Карпо», Лёню Цедилина – «Умный» (хорошо играл в шахматы). Раньше пилотам каждый год полагалось быть на курорте. Вот я с Цедилиным в марте 1956 года слетали в Ялту через Москву, где у него «стиснули» кожаные перчатки.

Жили дружно, никакой «дедовщины» не было. Позднее все поженились: мы с Люсей, Петриковы, Цедилины, Туровы, Максины. Подружились и вместе, семьями, проводили праздники и дни рождения.

А.И. Петриков был заядлым рыбаком и охотником. У него была лодка и мотоцикл, три ружья: «тозка», одностволка и двустволка-«вертикалка» (самая первая из всех). Мы тоже рыбачили и охотились на досуге. Александр Иванович был командиром лётного отряда, в котором было две эскадрильи: самолётов Ан-2 и вертолётов Ми-1, Ми-4 и Ми-8. Он проводил большую работу среди пилотов по подготовке, обучению и воспитанию кадров. Отличался от других добротой, вежливостью, был требовательным, справедливым, отзывчивым учителем – «отцом русской авиации Кежемского авиаотряда», владел отличной техникой пилотирования, помогал комсоставу в различных вопросах: составление планов, подготовка к переучиванию, ввод в строй пилотов и бортмехаников, тренировки при снежном вихре, изучение особенностей полётов по сезону, организация полётов на оперативных точках в отрыве от базы, проверка бытовых условий пилотов, дисциплина,

облёт вертолётов после замены двигателя и агрегатов, отбивание лопастей на соконусность и т.д. Помню, как Александр Иванович твёрдо настоял на выделении мне улучшенной квартиры. Он был членом профсоюзного комитета и сказал, что пилотам – в первую очередь! Мы с огромной благодарностью вспоминаем его доброту и настойчивость.

Я летал на По-2, Як-12, Як-12А (скоростной). На вертолёте Ми-1 два сезона обслуживал метеоритную экспедицию на месте падения Тунгусского метеорита, севернее Ванавары (изба Кулика), и в Муторае (1962–1963 годы). Летал и на Ми-4, Ми-8. С 1965 по 1976 годы был заместителем командира АЭ. В период моей работы случались и ЧП.

В 1974 году купил трёхкомнатную кооперативную квартиру в Красноярске. В 1976 году переехал в Красноярск. Летал на самолёте Як-40 до 1989 года – до ухода на пенсию.

Мой общий налёт составляет 25 000 часов, стаж лётной работы – 35 лет, выслуга – 82 года.

Ноябрь 2015 г.

А.П. Гапоненко

1968 год. Я, молодой двадцатидвухлетний энергичный парень, после окончания курсов бортмехаников вертолёта Ми-4 был направлен в Кежемский ОАО. Первый свой полёт в качестве пассажира я совершил в 1964 году на самолёте Ту-104 из Ленинграда в Москву. Но тот полёт мне не так запомнился, как полёт до Кежмы. В феврале 1968 года я с моим коллегой В.П. Крюковым в 14.00 местного времени вылетели из Красноярска в Кежму на самолёте-«старичке» Ли-2. Я не знаю, какая была путевая скорость, но летели мы четыре часа. В полёте нас болтало, швыряло, то и дело проваливались в «воздушные ямы», а за окном – белая снежная пелена. Конечно, самочувствие было никчёмное.

Когда самолёт начал снижаться и заходить на посадку, мы увидели потрясающую картину: вдоль берега Ангары на несколько километров протянулось село, из печных труб почти каждого дома поднимались столбы дыма высотой десять-пятнадцать метров. После посадки нас встретил замполит, Куркин Анатолий Иванович, и когда он сказал, что температура минус 47 градусов, наше романтическое настроение пропало, появилось удивление, неуверенность: а что дальше, как же можно работать в таких условиях?!

Устроились в общежитие, там было чересчур жарко. «Проставились» коренным жильцам (хорошо, что были выходные дни) и с волнением стали ждать понедельника – первого рабочего дня на новом месте, в новом коллективе. Понедельник, как и ещё неделя, выдались морозными – за минус 50 градусов. Стоял морозный туман, полётов, конечно, не было. Лётный состав – пилоты вертолётов Ми-4 и Ми-1, самолётов Ан-2 и бортмеханики – занимался изучением документов, приказов и просто времяпровождением.

Когда морозы спали, мы сдали экзамен. С нами провели практическую лётную подготовку и допустили к самостоятельной работе бортмеханиками вертолёта Ми-4. Меня включили в состав экипажа КВС Ивана Ермолаева, второй пилот – С.М. Деев. Полёты до конца марта были эпизодическими: то – морозы, то – непогода, да и «заказчики» ещё не проснулись от зимней спячки.

И вот первая командировка на оперативную точку в Заледеево, работа на геодезическую экспедицию: развозили продукты, инструмент, вахты, керны от буровых установок. Площадки

располагались в тайге: Боровое, Огонь, Берямба, Пуня, и посадки на эти площадки требовали от экипажа мастерства. Тогда это были первопроходцы-изыскатели, занесённые снегами зимой и атакованные полчищами комаров, паутов и мошки летом.

Парк вертолётов был довольно скромным: пять вертолётов Ми-4, шесть-семь вертолётов Ми-1 и около десяти самолётов Ан-2. С наступлением тёплых дней все разлетались на оперативные точки: Ми-1 – в Эвенкию (Ванавара, Чемдальск, Байкит, Полигус, Оскоба), Ми-4 – на лесоохранные работы (также – в Эвенкию, по Кежемскому району и в Богучаны).

Работа была интересная и в то же время хлопотная. Работа на лесоохрану требовала от пилотов особого мастерства: облёты лесных пожаров, выполнение посадок и взлётов на лесные площадки, подобранные с воздуха, а также на скорую руку подготовленные парашютистами и десантниками-пожарными в глухой тайге, недалеко от очагов лесных пожаров, доставка и вывозка десантников и парашютистов, доставка продуктов и ёмкостей с водой. Экипажу необходимо было ещё до посадки всё взвесить и просчитать: сесть-то сядешь, но нужно ещё и взлететь. Мне с многими командирами вертолётов приходилось летать, и я с удовольствием и уважением вспоминаю таких пилотов, как Ермолаев И.Н., Киреев И.В., Соловьёв В.Н., Карнаухов Ю.Г

А руководил лётным отрядом один из опытейших пилотов, один из открывателей первых воздушных трасс ещё на самолётах По-2 и Як-12 А.И. Петриков. Командиром Кежемского ОАО был Г.Ф. Туров. Общий костяк опытных наставников составляли: А.И. Петриков, Р.С. Самигулин, Н.Е. Цыганков. Диспетчерскую службу возглавлял М.М. Столбиков.

Одной из проблем, которая мешала не только полётам Ан-2, но и авиасообщению с Красноярском, была весенняя и осенняя распутица. взлётно-посадочная полоса (ВПП) была грунтовая, и в эти периоды года из Кежмы и назад невозможно было вылететь из-за воды и грязи на ВПП. Чтобы как-то сократить и ускорить высыхание полосы, даже сушили её вертолётами, перемещаясь над ней на малой высоте, сметали воду метлами. Сейчас это кажется смешным («нарочно не придумаешь»), но в то время это было единственным, что мы могли сделать собственными силами. И мы не роптали, понимали, что надо!

Время шло быстро – я набирался опыта, и помогали мне в этом опытные бортмеханики: Дружинин Николай и Семёнов Вадим Васильевич. Произошло изменение и вертолётного парка. на смену вертолётам Ми-1 и Ми-4 поступили вертолёты первого класса – Ми-8 («Василиса Прекрасная» – так между собой называли этот вертолёт пилоты).

Первыми бортмеханиками на этом прекрасном вертолёте были Хлопов Геннадий Михайлович и Семёнов Вадим Васильевич, затем переучились и продолжили работу в Кежемском авиапредприятии я, Анохин Борис Григорьевич, Зотов Георгий Сергеевич, Ткач Виктор Тимофеевич, Крюков Владимир.

Командирами вертолётов Ми-8 стали самые опытные пилоты с вертолётов Ми-4 и Ми-1. Карнаухов Юрий Георгиевич, Петриков Александр Иванович, Евтушенко Михаил Михайлович, Алесковский Юрий Александрович, Уваров Александр, Михальчук Виктор, Ветлугин Анатолий, Тарасов Николай Владимирович, Кухарев Владимир Ефимович и др.

Хочется отметить работу на Сахалине, те чувства, которые ощущаешь, когда там работаешь: побережье Охотского моря, дальше – только наши Курилы, а там – уже Япония, а до Москвы.....

Кежемское авиапредприятие, входящее в состав Красноярского УГА, ритмично развивалось, требовались реконструкция ВПП и расширение типов ВС, выполняющих полёты в Кежму. Пассажиропоток постоянно увеличивался не только за счёт местного населения, но и за счёт новых организаций по подготовке ложа водохранилища будущей Богучанской ГЭС.

Была построена бетонная ВПП, пассажирские перевозки в Красноярск, Богучаны начали выполняться на самолётах Як-40 и Ан-24. Пассажиропоток стал таким, что из Красноярска выполнялось по четыре-пять рейсов ежедневно. Одним из запоминающихся событий был приём самолётов Ил-18 и Ил-76 в зимнее время, для чего ВПП удлинялась и укатывалась до самых границ деревни.

Но не только работой и выполнением производственных планов жил коллектив аэропорта: после трудовых дней собирались на стадионе «Авиатор», играли в волейбол «на вылет» по три-четыре команды, гоняли в футбол, играли в городки, а потом шли купаться на Ангару (пятьдесят-семьдесят метров от стадиона). Регулярно проводились спартакиады и соревнования между Кежмой и Богучанами, и всегда побеждали «кежмари»! Испытывали чувство глубокой радости, когда во время смотров художественной самодеятельности на сцену выходили тридцать молодых парней и женщин в наглаженных костюмах с блестящими пуговицами, в белых сорочках под галстуком! Все зрительные места были заполнены до предела – ведь выступал «Аэропорт»!

Среди местного населения и организаций работники авиапредприятия пользовались уважением. Во всех (как принято было тогда) социалистических соревнованиях аэропорт неизменно занимал первые места, а иначе и не могло быть, – так высоко мы котировались!

Шло время, старел и списывался самолётный парк Ан-2, требовалось его обновление. В то время этими вопросами занималось Красноярское УГА, и вот поступили первые самолёты Л-410. Они начали выполнять полёты в Красноярск, Богучаны, Козинск, Усть-Илимск, Братск. Началась новая светлая полоса в деятельности предприятия. В это время быстрыми темпами идёт строительство Богучанской ГЭС и города Козинска, что значительно увеличивало пассажиропоток.

Постепенно началось перебазирование авиационной техники и технической базы в Козинск, одновременно происходит перевод финансового отдела и отдела кадров на новое место. Командиром авиапредприятия в это беспокойное время был Скурихин Владимир Михайлович. До перевода техники и аппарата управления в Козинск большую работу по подготовке аэропорта [в Козинске] к работе провёл Зайферт Владимир. Всё шло хорошо, все были довольны: и работники аэропорта (работой и жильём обеспечены, зарплата достойная), и жители Козинска (бесперебойная и доступная связь с Красноярском и далее по России).

Но после взлёта началось падение, развал предприятия. Ан-2 старели и списывались, Л-410 выработали свой ресурс и требовали дорогостоящего ремонта, Ми-8 также вырабатывали ресурс и требовали ремонта на заводе. Своими силами такие расходы авиапредприятие выдержать не могло – начались распродажа и списание авиационной техники. И вот уже в аэропорту осталось три вертолёта Ми-8, несколько Ан-2. Полёты в Козинск на Як-40 прекратились, и из бывшего процветающего Кежемского авиапредприятия осталось только название аэропорта – «Козинск».

Прошли, пролетели годы, которые состарили тех «боевых парней», многие из которых ушли в мир иной. В 2015 году не стало старейшего лётчика А.И. Петрикова. Чуть раньше ушли из жизни Г.Ф. Туров, А.А. Максин. Вместе с ними ушла целая эпоха, связанная с некогда успешным, известным и процветающим Кежемским авиапредприятием.

Я проработал в Кежемском ОАО тридцать лет, из них двадцать лет – на лётной работе и десять лет – на руководящих должностях.

Р.С. Горько сознавать, что не только не стало Кежемского авиапредприятия, но и села, давшего название аэропорту и району, погребённого под водами Богучанского водохранилища. Судьба разбросала по городам и весям бывших работников авиапредприятия, остались отдельные «брызги», которые иногда встречаются, созваниваются по телефону и с восторгом вспоминают времена былые...

Красноярск, февраль 2015 г.

Н.П. Королёв

Родился в 1951 году в селе Зареченка Тюхтетского района Красноярского края. После школы поступил в Бугурусланское ЛУ ГА (4-й отряд). В 1971 году, после окончания училища, был распределён в 131-й ЛО Кежемского ОАО. В Кежму приехал в августе и был принят на работу вторым пилотом самолёта Ан-2.

Командиром АЭ был Цыганков Николай Ермолаевич. Вместе со мной приехали вторые пилоты: Кардаш Н.И., Колпаков В.И., Скурихин В.М. и Яковлев С.М. Заместителем командира АЭ был Егоров Михаил Михайлович (сильно курил и ругался матом). Командиром ЛО был Фросенюк, командиром звена самолётов Ан-2 – Полушин Н.

Первым моим командиром был Галимов Александр Хайдарович, а также Байдан В.Ф., Евплов Даль Антонович и Лагошин Владимир. Кардаш стал летать с Постниковым Юрием Фёдоровичем, Скурихин – с Корчугановым Алексеем, Яковлев С.М. – с Евпловым Д.А.

В 1972 году пришли молодые пилоты: Сизых Г.Н., Климов В.М., Брюханов Костя (второй раз потерялся с Агафоновым, позднее заболел и умер). Опытными КВС в то время были: Кудряшов Вячеслав, Стеблецов А.Г., Исаков Борис, Серебряков Юрий...

Во время работы в Кежме со мной вторыми пилотами летали: Столбиков А.М., Бессикерных В.И., Фролов Н.В., Репет Валерий, Данилов Николай, Ячменёв Анатолий. Вводил в строй командирами Ан-2: Даммер С.Е., Журавлёва Евгения, Тихонова А.П., Филишова Ю.М., Шпака Александра.

Жил в общежитии три года. Потом женился на местной девушке и стал жить у тёщи, в районе ветлаборатории. Квартиру получил в 1978 году. В 1976 году родился первый сын, а в 1980 году – второй. В феврале 1981 года переехал в Богучаны. С 1983 года работал командиром звена самолётов Ан-2 в Богучанской ОАЭ. Закончил лётную работу 1 апреля 1995 года, налетав за двадцать четыре года 14 500 часов. В настоящее время работаю в Богучанском аэропорту.

С.М. Фигурин

Родился 31 декабря 1939 года в г. Горьком. Вклад в Великую Победу ограничился сбором колосков в деревне, куда был отправлен в связи с бомбёжками Горького. В 1945 году глубокой осенью переехали в Донбасс – отца направили на восстановление шахт как «врага народа». В 1949 году вновь вернулись в Горький.

В 1956 году закончил школу и, после неудачных попыток поступить в институт и речное училище, устроился на завод машиностроения, где прошёл путь от ученика слесаря-инструментальщика до слесаря 4-го разряда. За время работы на заводе побывал на целине – «стройке коммунизма». В 1958 году закончил аэроклуб и поступил в военное училище.

В 1960 году произошло грандиозное сокращение ВВС СССР (на 1 миллион 200 тысяч человек), в основном, за счёт лётного состава. В систему Аэрофлота на лётную работу не брали – для этого нужно было закончить училище или специальные курсы. В сентябре 1960 года начальник отдела кадров КРУГА Дубынин набирал лётный состав в Центральной части России, но пока только на наземную работу, с дальнейшим переводом на лётную в централизованном порядке.

Так я попал в Кежемский авиаотряд мотористом самолёта Як-12, а затем – механиком. Учителем моим был Солдатов Юра. В январе 1961 года был направлен на переучивание в Краснокутское ЛУ по курсу КВС самолёта Ан-2. Так я стал лётчиком ГА. За время работы в Кежме освоил самолёты Як-12, Ан-2 и вертолёт Ми-4, на котором отработал один лётный сезон.

В 1964 году переучился на самолёт Ли-2, но вновь вернулся в Кежму. Работу и жизнь в Кежме вспоминаю только с хорошей стороны: молодость, увлекательная и интересная работа, общественная и комсомольская работа, спортивная жизнь.

В 1968 году переехал в Красноярск. Освоил самолёты Ли-2, Ан-24, Ан-12 и Ил-76. На самолёте Ан-12 выполнял полёты по обслуживанию пяти высокоширотных экспедиций в район СП.

На Ил-76 летал в Ванавару, Туру, Чиринду, о. Средний, о. Большевик, Кабул и т.д. Общий налёт составляет 21 500 часов. Награждён орденом Почёта, отличник Аэрофлота, медалью «Ветеран труда» и медалью ветерана ВД. Закончил лётную работу 15 октября 2002 года.

В. К. Мельников

Мельников Владимир Климентьевич родился 16 августа 1937 года в селе Машково Новосибирской области. После окончания средней школы закончил Шахтинское ремесленное училище и стал слесарем. Затем поступил в Батайское высшее лётное училище, проходил комиссию в отряд космонавтов, но так как был курсантом, его не приняли – брали уже действующих пилотов.

После известного сокращения армии и военных училищ в 1959 году приехал в с. Бражное Канского района, где устроился в школу учителем. Владимир Климентьевич был хорошо подготовлен физически, занимался спортом, был теоретически грамотным. В школе он преподавал немецкий язык, математику и физическую культуру.

Поработав учителем, он обратился в Красноярское управление ГА с просьбой трудоустройства по специальности и получил положительный ответ, но с условием, что он должен будет отработать на земле, помогая в обслуживании и подготовке к вылетам самолётов.

И 8 марта 1961 года В.К. Мельников был зачислен в штат 131 лётного отряда на должность авиамеханика. 4 ноября 1961 года он с отличием окончил Кировоградскую школу

Высшей лётной подготовки по курсу КВС самолётов Ан-2, и 15 июня 1961 года назначен вторым пилотом в 131-й Кежемский лётный отряд.

8 ноября 1961 года женился на прекрасной женщине, спутнице всей его жизни – Мельниковой Любови Егоровне, с которой 29 декабря 1961 года приехал в Кежму

В то прекрасное время, вспоминает Любовь Егоровна, жили с хорошим настроением, светлыми мечтами о будущей жизни, дружили с молодыми авиационными семьями: Петриковыми, Максиными, Туровыми и т.д. Вскоре в семье появился на свет сын Андрей.

Первым командиром у Мельникова был Карнаухов, Максин. Вторых пилотов было по два-три человека на одного КВС, но летали много. Владимир Климентьевич быстро был введён командиром самолёта Ан-2, а затем, в 1965 году, назначен командиром 1-й АЭ самолётов Ан-2.

В свободное от работы время Мельников В.К. принимал участие в художественной самодеятельности, был заядлым рыбаком и охотником.

Так продолжалась жизнь. В 1969 году В.К. Мельников переучился на самолёт Ил-14, и в 1970 году семья переехала в Красноярск. В 126-м ЛО Владимир Климентьевич летал на самолётах Ил-14, Як-40 и Ту-154. С 1981 года работал КВС-инструктором Ту-154 в Абакане. На лётной работе находился до 1989 года, затем был списан врачами на «землю» и до 2002 года работал дежурным штурманом в аэропорту Абакана. За время полётов на самолётах не сделал ни одной царапины на них, летал очень грамотно и безопасно. Награждён нагрудным знаком «За безаварийный налёт 15 000 часов» и медалью «Ветеран труда».

До последних дней своей жизни любил рыбачить и находиться на природе. Умер в 2015 году Похоронен в Абакане.

Любовь Егоровна (2 декабря 1940 года рождения) проработала в ГА до пенсионного возраста и уступила своё рабочее место в 1-м отделе аэропорта Абакан своей дочери. За многолетний добросовестный труд она награждена медалью «Ветеран труда» и нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота». В настоящее время проживает в Абакане с дочерью и внуками.

И.А. Левандовский

Я, Левандовский Иван Альфонсович, родился 4 января 1938 года в г. Канске в семье рабочих. Отец и мать работали на Канском лесозаводе: отец – слесарем, мать – пилорамщицей. В марте 1938 года отца арестовали, и в мае тройка приговорила его к расстрелу 27 ноября приговор был приведен в исполнение. Впоследствии был реабилитирован.

Учился я в школах 1-й, 4-й, 21-й, где в 1955 году закончил 10 классов. Жили бедно, поэтому после 7-го класса летом работал на Канском гидролизном заводе – разгружал древесную щепу из железнодорожных вагонов. После 7-го класса был в рядах ВЛКСМ. После окончания школы поступил в Сасовское лётное училище Рязанской области (приёмная комиссия работала в г. Иркутске), поскольку там было бесплатное обмундирование и питание. Прибыл в Сасово с опозданием, так как мне забыли прислать

вызов. С 1955 по 1957 годы был курсантом лётного училища, старшиной лётной группы. Училище окончил на «отлично» на самолётах По-2 и Як-12. По распределению прибыл в Красноярское УГА, а далее в Кежемский 131-й ЛО. В Кежме проработал до 1959 года, затем перевёлся вторым пилотом на самолёт Ан-2 в 188-й ЛО Красноярского ОАО в авиазвено, базирующееся в г. Канске, где жила моя мама. На Ан-2 переучился в 1958 в УТО-14 г. Красноярска. УТО-14 находилось тогда на проспекте Мира, 112, где сейчас размещается Управление ГА, на 4 этаже, а жили в подвале управления. В Канске ввёл командиром самолёта Ан-2. В 1961 году стал пилотом-инструктором, занимался вводом в строй пилотов на Ан-2.

В 1961 году женился, год спустя у меня родилась дочь. В 1963 году был направлен для переучивания на самолёт Ил-14 в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки, которую закончил с отличием. После окончания прибыл на работу в г. Красноярск в 126-й ЛО, перевёз семью из Канска. Жильё снимал в Покровке, в частном доме. Жили в маленькой комнате. На ночь убирали стол и на это место ставили кровать дочери. Зарплаты 120 рублей явно не хватало. Допуск к полётам на Ил-14 необоснованно затягивался. Были сплошные зачёты и занятия, но не полёты.

В октябре был приглашён в Управление, и мне было предложено поехать в Туру заместителем командира Туринской ОАЭ. Я согласился. Работа в Туре замом, а затем командиром, была очень хорошей школой. Сделано было в Туре много. Ввёл в строй немало КВС Ан-2, освоили полёты ночью (зимой день на Севере очень короткий), построили аэровокзал в Туре, ВПП для Ан-2 в Тутончанах, Чиринде, Кислокане, КДП в Байките и т.д. Большим событием было введение в строй 16-квартирного дома с централизованным отоплением. В Туре освоил полёты на Ан-2 (гидро), на поплавках. Поступил на заочное отделение Киевского института ГА, но так как у меня заболела дочь (пропал слух), то вынужден был принять предложение – перейти на заочное отделение ВАУГА в Ленинграде, чтобы иметь возможность для лечения дочери. ВАУГА закончил в 1970 году с отличием и был направлен в Красноярское УГА в 126-й ЛО на должность заместителя командира 126-го ЛО. Но, в связи с интригами в ОК УГА, я был зачислен в штаты 126-го ЛО рядовым командиром самолёта Ил-14. В 1971 году я был назначен заместителем командира 126-го ЛО, а затем командиром 126-го ЛО. В отряде освоил самолёты Ли-2 и Як-40. Отряд переходил на массовое освоение Як-40.

В 1971 году, после ликвидации Полярного Управления, мы приступили к освоению ледовой разведки в западном секторе Арктики и с 1972 года – к выполнению высокоширотных воздушных экспедиций (ВВЭ). Базировались самолёты Ил-14 на острове Диксон. Работали совместно со штабом морских операций. Начиная с 1973 года, все ВВЭ проводились под руководством работников Красноярского УГА. Описание работ в Арктике достойно изложения в хорошей книге. Было всё: и первичные посадки на дрейфующий лёд на самолётах Ан-2, затем на вертолётах Ми-8, и строительство ледовых ВПП. Теряли самолёты Ан-12 и Ан-2. Освоили полёты на дрейфующие ледовые ВПП на самолёте Ил-18. Даже на СП-22 построили ВПП для приёма самолёта Ил-76. Даже группой самолётов Ан-2 из 7 единиц спасли СП-19, когда там разломало ВПП и льдину станции. Много ярких страниц можно написать про Арктику...

В 1974 году я был назначен начальником ЛШО (лётно-штурманского отдела) Управления ГА. В этот период шло бурное освоение новой техники. Освоил полёты на вертолёт

Ми-8, занимался созданием Диксонской АЭ, освоением новых видов работ на вертолёт: осуществлял монтаж антенн, устанавливал трубы, вентиляторы, перевозку грузов на внешней подвеске в Норильске, Надежде, Красноярске и т.д. Впервые в СССР освоили посадки вертолёт Ми-8 на палубы ледоколов.

В 1976 году был назначен первым заместителем Красноярского УГА. В 1979 году заочно закончил Красноярский госуниверситет, получив диплом юриста. Данное образование очень помогло в дальнейшей работе.

Началось освоение новых аэропортов на Як-40. Мною выполнялись все технические рейсы: Идра, Краснотуранск, Заозёрка, Канск, Кодинск, Богучаны, Ачинск, Кызыл и т.д. Практически в каждом районном центре были построены ВПП с искусственным покрытием под Як-40 и Л-410. В 1977 году переучился на Ту-154, и началось его освоение на воздушных трассах СССР и за рубежом. Выполнял технические рейсы: Благовещенск, Мирный, Енисейск, Абакан, Кызыл и т.д. Ввёл в строй десятки пилотов на Ту-154, освоил полёты без штурмана в составе экипажа по 2-й категории ИКАО, приступили к полётам в Мали (г. Бомако). Было очень много работы, намечались большие перспективы, организовывались новые лётные подразделения. В то время приходилось бывать в командировках иногда по 286 дней в году. Из-за нехватки лётного состава занимались первоначальной подготовкой пилотов, для этого была организована лётно-методическая АЭ при УТО-14.

С получением самолётов Ту-154 встал вопрос о переносе аэропорта из города. Было выбрано место и началось строительство аэропорта Емельяново. Развернулась большая работа по освоению нового типа самолёта – Ил-76. Впоследствии все самолёты Ан-12 были переданы в Норильское авиапредприятие, а Красноярск эксплуатировал самолёты Ил-76 (всего их стало 12 единиц).

Продолжалось строительство аэропорта Алыкель, происходило изменение парка ВС в КрУГА. В то время эксплуатировалось пятнадцать типов ВС, я выполнял полёты на десяти типах: По-2, Як-12, Ан-2, Ли-2, Ил-14, Як-40, Ту-154, Ил-62, Ил-76, вертолёт Ми-8. В связи с изменениями структуры Управления был назначен заместителем начальника КрУГА по организации лётной работы. Получал регулярно как и награды, так и взыскания. В 1978 году за безаварийную работу Управлению было вручено Переходящее Красное Знамя ЦК КПСС, СовМина и ВЦСПС.

Жизнь не стояла на месте. Приходилось много учиться, чтобы идти в ногу со временем – окончил институт международных отношений, ездил на практику в Японию, Америку, Германию.

В 1985 году, после катастрофы самолёта Ту-154, был снят с должности ЗНУ по ОЛР и назначен командиром УМАЭ УТО-14. В 1986 году был назначен командиром Красноярского ОАО – это время строительства аэродрома Емельяново. Продолжал выполнять полёты. Работа командиром ОАО была интенсивная.

В 1988 году мне было присвоено почётное звание «Заслуженный пилот СССР». Много летал, много строил, много готовил лётного состава. Строительство вокзала, ВПП, РСУ, котельной, грузового комплекса и т.д. – это лишь малая толика всей работы. В 1989 году был избран начальником КрУГА, в этой должности проработал до 1996 года.

Работа в Управлении совпала с перестроечным периодом, созданием концерна «Красноярские авиалинии», распадом единой системы управления авиапредприятиями. Много решений, событий, конфликтов, реорганизаций.

В личной жизни: защитил диссертацию на кандидата технических наук, принимал активное участие в создании института ГА при аэрокосмическом институте, преподавал в СибГАУ, являюсь профессором СибГАУ. В 1996 году по предложению директора Г.Н. Зайцева ушёл с занимаемой должности. Работал в авиакомпаниях «Сиб-Авиатранс» и «СКОЛ».

В настоящее время возглавляю методический отдел в авиакомпании «АэроГео». За время работы в авиации освоил 10 типов ВС, налетал более 23 000 часов, ввёл в строй на освоенных типах сотни КВС. Работа, кроме выговоров, отмечалась и поощрениями: награждён орденом «Знак Почёта» за проводку атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу, присвоено звание «Заслуженный пилот СССР», «Почётный полярник», медалью «Ветеран труда», «Отличник Аэрофлота», занесён в Книгу Почета Аэрофлота, награждён многими почётными грамотами и знаками.

С.А. Петриков

Родился я 15 января 1957 года в Кежемской ЦРБ. Мой отец, Петриков Александр Иванович, с 1953 года был пилотом 131 лётного отряда, а мама – фельдшером-акушером Кежемской ЦРБ. Жили мы сначала в районе больницы, а затем переехали в район аэропорта. С раннего детства меня окружала дружная компания пилотов и техников. Слушая их рассказы и разговоры, я, не задумываясь, определил для себя, кем я буду, когда стану взрослым.

Кроме этого, с пяти-семи лет мой отец привил мне любовь к рыбалке, охоте и технике. Я, как привязанный, был почти всегда рядом с ним. Он был прекрасным лётчиком, учителем и любимым отцом. В 1964 году я поступил в первый класс начальной школы, которая находилась приблизительно в центре села, в 2,5–3 километрах от «порта» (так назывался район Кежмы, где жили семьи лётчиков, техников и работников аэропорта). В этом же году у меня появился младший брат Александр.

Жили дружно, работали, учились, садили огороды, занимались рыбалкой, охотой, художественной самодеятельностью, ходили на демонстрации, активно занимались спортом на «портовском» и «школьном» стадионах. Проводились спортивные соревнования по футболу, волейболу, лёгкой атлетике, городкам, баскетболу и другим видам спорта. В зимнее время заливали каток на стадионе и чистили лёд на реке. Играли в хоккей и при низких температурах, когда не учились, а не учились 1–2 классы при температуре минус 40–41, а кто постарше – при более низких температурах. Учился на «хорошо» и «отлично». За хорошую успеваемость в шестом классе был премирован путёвкой в международный пионерский лагерь «Артек».

В школе был очень большой коллектив прекрасных и талантливых учителей, по всем предметам без исключения. Уровень подготовки учеников КСШ был высоким. Хочется отметить прекрасного учителя труда Померанцева Любомира Семёновича, который так профессионально и увлекательно поставил учебный процесс, что большинство ребят с нетерпением ждали его уроков и общения с ним. Он научил нас в раннем возрасте обращаться со столярными и слесарными инструментами, оставаясь после уроков, сидя у большой горячей печки, сделанной из обычной железной бочки, на которой стояли

банки – «бани» с деревянным клеем, издающие приятный запах, затаив дыхание, слушали его рассказы про войну и случаи из жизни. Любомир Семёнович научил нас изготавливать табуретки, лавки, столы, разделочные кухонные доски, вытачивать на токарных станках скалки и «толкушки», фигурные ножки для столиков и многое другое. Много воспоминаний и хороших слов хочется сказать о прекрасных учителях: Карнаухове Алексее Фёдоровиче, Усольцевой Клавдии Григорьевне, Новосёловой Надежде Васильевне, Карнаухове Константине Сергеевиче и многих-многих других, встречу с которыми мне подарила жизнь.

В 1972 году отец переучился на самолёт Ил-18, и наша семья в 1973 году переехала в Красноярск, где была построена кооперативная квартира на правом берегу, в районе станции «Енисей». Основным инициатором переезда в город была мама. В 1974 году я закончил 10-й класс школы № 62 с общим баллом 4,7 и поступил в Бугурусланское лётное училище ГА.

Учёба в училище и полёты давались мне без особого труда, учился с большим желанием – быстрее закончить обучение и приехать работать на родину, в Кежемский ОАО. В 1975 году отец, полетав на Ил-18 и поняв, что это для него не по душе, принял решение вернуться в Кежемский отряд, к родной малой авиации, к любимой Ангаре, к коллективу пилотов, с которыми работал долгие годы. 15 сентября 1976 года я закончил БЛУ ГА и был распределён в Красноярское УГА, а затем в Кежемский ОАО вторым пилотом самолёта Ан-2. 23 октября 1976 года я был допущен к производственным полётам вторым пилотом Ан-2 в составе экипажа КВС А.В. Загайнова и приступил к работе, о которой мечтал с раннего детства.

Рядом с отцом, который возглавлял вертолётную эскадрилью Ми-8 и Ми-4, работать было приятно и уверенно. Первое время я жил вместе с родителями. Много свободного времени уделял рыбалке и охоте. Осенью, в октябре–ноябре, уходя в отпуск, вместе с отцом и Нестеровым Макаром Мироновичем занимались промысловой охотой на белку и соболя на р. Юдакон, на выделенном и закреплённом за нами участке тайги между Кежмой и Ванаварой.

Вскоре после приезда из училища я пришёл в гости к своей бывшей однокласснице и увидел, что её младшая сестра, Цедилина Лена, стала совсем взрослой и красивой, короче, я влюбился. Мы начали дружить, она ещё училась в школе. После окончания школы Лена поступила в Красноярский кооперативный техникум, а 24 февраля 1979 года мы поженились.

В этом же году я переучился на вертолёт Ми-4, так как полёты и работа на вертолёте мне нравились больше. Программу переучивания проходил в Красноярске, при УТО-14, а отлёты в Богучанах с инструктором Нечайкиным Борисом Александровичем на посадочной площадке посёлка Красногорьевский.

Вертолёты и пилоты Ми-4 были переведены в Богучанскую ОАЭ. Перевели и меня, но семья осталась в Кежме. Жили мы с женой в квартире Лениной бабушки, Екатерины Ефимовны Карнауховой. Полетал я на Ми-4 недолго, так как их списали. Я и многие мои друзья были направлены в Кременчуг для переучивания на вертолёт Ми-8. После окончания курсов переподготовки я вновь вернулся в Кежму и продолжил работу вторым пилотом вертолёта Ми-8 в эскадрилье, которой руководил мой отец. Как и в раннем детстве, я по-прежнему был рядом с ним. В свободное от работы время мы вместе с ним продолжали заниматься рыбалкой и охотой. В ноябре 1980 года у меня родилась дочь Марина – жизнь продолжала радовать меня желанными событиями. Жили дружно,

обрастали хозяйством: построил баню, выкопал погреб, купил маленький мотоцикл, лодочный мотор «Ветерок», небольшой телевизор, а самое главное – получил трёхкомнатную квартиру около аэропорта.

Работа на вертолёте Ми-8 доставляла огромное удовольствие, моим первым командиром, а впоследствии и инструктором, был Тарасов Николай Владимирович – прекрасный учитель и хороший во всех отношениях человек. Бортмехаником был Ткач Виктор Тимофеевич.

Выполнение полётов давалось мне легко, всё получалось – сказывалась работа предыдущих учителей-инструкторов на Ан-2 и Ми-4: Загайнова А.В., Сизых Г.Н., Сорокина В.Л., Казанцева С.А., Верхотурова Н.Г. и многих других пилотов. Появилась, казалось, несбыточная мечта – стать командиром вертолёта! Но старшим лётным командиром – Ильинским Николаем Александровичем – по этому поводу было поставлено условие: командиром Ми-8, то есть техники 1-го класса, может быть пилот, являющийся членом КПСС и имеющий высшее специальное образование. Прислушавшись к словам командира, я подал заявление и был принят в ряды КПСС, а в 1981 году, сдав на «отлично» вступительные экзамены, поступил на заочное отделение ордена Ленина Академии ГА в г. Ленинграде. После этого я был допущен к прохождению программы ввода в строй командиром вертолёта Ми-8, инструктором был назначен Тарасов Н.В. После успешного прохождения программы ввода в строй в августе 1981 года я был утверждён командиром вертолёта Ми-8 в возрасте двадцати четырёх лет.

Конечно же, столь быстрому моему становлению способствовало то, что командиром эскадрильи Ми-8 был мой отец, но я всегда старался оправдать его доверие и не подводить его. Так началась моя самостоятельная и ответственная работа командиром вертолёта!

В 1982 году у меня родился сын Денис – я был безумно рад, что в нашей семье появился ещё один мужчина, возможно, будущий пилот.

В 1984 году я получил инструкторский допуск на вертолёте Ми-8 и самостоятельно начал тренировать и учить пилотов. В 1986 году в г. Ростове получил 1-й класс пилота ГА и позднее был назначен на должность командира звена вертолётов Ми-8. В этом же году врачи списали с лётной работы моего отца, он стал работать инженером-инспектором по БП. Жизнь продолжалась: росли мои дети, рядом со мной уверенно следовала по жизни моя жена Лена, разделяя со мной радости и неприятные моменты.

В 1987 году я был назначен командиром звена вертолётов Ми-8. Объёмы работ были большими, планировалось дальнейшее увеличение налёта часов на авиационных работах.

В 1988 году, будучи командиром звена Кежемского ОАО, принимал участие в поисках самолёта Л-410, потерпевшего авиационное происшествие – катастрофу в районе аэродрома Кюдинск. В сложных метеорологических условиях, ночью, самолёт был обнаружен – были спасены жизни оставшихся в живых пассажиров.

В 1989 году за выполнение благополучной вынужденной посадки в Проспихино из-за отказа в полёте двигателя на вертолёте Ми-8Т приказом Министра ГА награждён нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота».

«Перестройка» и начало девяностых годов были отмечены резким падением объёмов авиационных работ. Прекращали работу экспедиции, законсервировались буровые вышки, а некоторые просто были брошены со всем оборудованием и техникой. Кежемский авиационный отряд и все службы постепенно перебазировались в Кюдинск.

Видя всё это, я принял предложение заместителя руководителя Красноярского Управления ГА Сергейкина Виктора Карповича о поступлении на работу в штат Управления ГА в Красноярске. В 1993 году был принят в отдел расследования авиационных происшествий и инцидентов Красноярского Управления ГА на должность главного пилота-инспектора. За период работы в Управлении я освоил новые типы авиационной техники: самолёты Ан-24 и Ту-154, прошёл подготовку и переучивание в США на вертолёт Bell – 407, получил специальную подготовку по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

В качестве председателя и заместителя председателя комиссий принимал участие в расследовании многих авиационных происшествий, за что был отмечен благодарностью начальника Управления Левандовского Ивана Альфонсовича, который сыграл главную роль в моём становлении как пилота-инспектора Красноярского УГА и всегда поддерживал меня во всех начинаниях.

С 1996 по 2008 год я как представитель Красноярского Управления принимал активное участие в подготовке, развёртывании и проведении девяти высокоширотных экспедиций на Северный Полюс, осуществляя Государственный контроль за безопасностью работ и полётов ВС. Под моим контролем не происходило авиационных событий и производственных происшествий. В 2006 году в составе экипажа вертолёт Ми-8МТВ-1 организовывал и принимал непосредственное участие в спасательных работах в районе мыса «Арктический» Северной Земли.

Полёт с целью эвакуации туриста, гражданина Швейцарии, выполнялся ночью, с подбором посадочной площадки на дрейфующем льду СЛО.

Ежегодно выполнял тренировки старшего лётного состава к полётам в Арктике с подбором посадочных площадок на дрейфующий и припайный лёд. В 1997 году в качестве КВС – инструктора на вертолёт Ми-8МТВ-1 в составе Российско-Британской экспедиции выполнял съёмочные полёты над «куполами» ледников архипелага Северной Земли и Земли Франца Иосифа. Имею допуск к полётам с посадками на борт морских судов.

Общий налёт в арктическом бассейне СЛО, Карского и Баренцева морей днём и ночью составляет 900 часов. Общий безаварийный налёт с начала трудовой деятельности составляет 14 500 часов. Прошёл специальную подготовку в Центре подготовки и повышения квалификации воздушного транспорта Академии ГА, где получил в октябре 1995 года сертификаты специалиста по обеспечению безопасности полётов и эксперта-аудитора по сертификации на воздушном транспорте. В 2006 году прошёл повышение квалификации в Московском Центре АСТСИКАО по программе «Screener Certification Programme Workshop» и в ФГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА» по программе «Обеспечение безопасности полётов и инспектирование деятельности ГА». В 2006 году прошёл переподготовку на вертолёт Bell-407 в США, на котором выполнял полёты по перевозке пассажиров и больных по заявкам санитарной авиации.

В 2008 году перешёл на работу во вновь созданную А.Г. Мамаевым авиакомпанию «АэроГео» в должности заместителя ГД по организации лётной работы, затем – пилотом-инспектором ИБП.

Мой сын Денис в 2000 году поступил, а в 2005 году закончил Ульяновское ВЛУ и стал пилотом, продолжив дело, начатое прадедом, дедом (и дедом по линии матери) и отцом. В настоящее время он занимает командную должность в авиакомпании «ПОБЕДА»

в Москве, имеет три диплома о высшем образовании (с «красным» дипломом закончил РАКС Российскую Академию Государственной Службы). Воспитывает маленькую дочурку Зиночку

В августе 2016 года указом Президента РФ В.В. Путина мне было присвоено почётное звание «Заслуженный пилот России». В настоящее время я продолжаю работать и выполнять полёты на вертолёте Ми-8 в авиакомпании «АэроГео».

Н М. СИЗЫХ

...Жизнь моя, иль ты приснилась мне !..

С.А. Есенин

В Кежму я приехал в марте 1966 года, после окончания Выборгского авиационно-технического училища ГА, вместе с Кулиевым Вагифом под песню: «Всё ещё впереди, надейся и жди!..». До сих пор всё жду, только не могу понять, чего... – наверное, уважения государства к себе.

В Кежме вертолётный парк состоял из Ми-1 и Ми-4. Ми-1 обслуживали механики, переученные с самолётов Як-12 и Ан-2 через УТО. Все – местные, ангарцы, служившие в армии в авиации и окончившие ШМАС (школа младших авиаспециалистов): Николай Привалихин, Володя Привалихин, Володя Васильев, Валентин Карнаухов, Кеша Кокорин. Это были люди ангарского покроя: могли шить, клепать вёдра, воронки, охотиться и рыбачить.

Ми-1 считался техникой 3-го класса. Ми-4 – 2-го класса, для его обслуживания привлекались только дипломированные техники, окончившие училища. Создали группу техников-стажёров (переученных с Ан-2): Мазницин Саша, Анохин Борис, Проценко Папа, Кулиев Вагиф и я, Сизых Николай. Из вертолётов Ми-4 летал только один, все стояли без лопастей несущего винта. «деревянные» сбросили, а металлические не привезли с завода (1966 год).

На Ми-4 работали Мартынов Женья, Романычев Август, Дружинин Коля («Баламут») и мастер «на все руки» Анкудинов Василий – мой учитель, спасибо ему, он мне многое доверял в работе. Трудная работа – ставить «аппендикс» на Ми-4 (нижняя часть выхлопного коллектора двигателя) и «вечный» дефект. При его замене очень затруднён подход, и масло в лицо капает. Он мне: «Коля, „аппендикс” снимай». Я ему: «Да я уже три раза менял, знаю, как». – «Вот ты теперь быстро и качественно меняешь – вперед!».

Руководил вертолётным участком Хлопов Геннадий Михайлович – человек редкостной души, «отец» вертолётного участка: и пожурит, и «погладит», стыдно было его в чём-то подвести, очень его уважали. Если у нас что-то не получалось, он сам лез в технику. Начинал он работать в Кежме ещё на самолётах По-2, потом окончил одногодичные курсы при Киевском институте ГА. Чувствовал технику, как себя. Считаю, он меня вывел в жизнь – низкий ему поклон за это.

Инженером ОТК был Брюханов Юрий Михайлович – знаток всех грибов, умел хорошо готовить, любил рыбалку. Постоянно находился в командировках – все вертолёты работали на точках, в отрыве от базы, а он имел допуск ко всем регулировкам Ми-1 и Ми-4. Технику знал на «пять»!

После прибытия из училищ молодые должны были обязательно зайти для беседы к замполиту отряда. Захожу, знакомимся – Куркин Анатолий Иванович. Он подходит к окну и говорит: «Ангара, острова... Ну, как вам у нас?». Я ему отвечаю: «Это Вам – у нас...». – «Вы, что, местный?». А я ему говорю: «Посмотрите фамилию!».

На него многие обижались, а зря – ведь такая у него была должность: про всех всё знать, во всё вникать. Меня от стычек с ним спасали командировки, и спасибо моим командирам, что обо мне неплохо отзывались. Таким был Беспечный Анатолий – мой первый командир на Пуне (посёлок геологов на р. Чадобец), весельчак и аккордеонист. А замполит – душа коллектива. сам пел, играл на гитаре и нас заставлял петь во время помощи колхозу в осеннее время. Мы ему подпевали: «Жила бы страна родная, и нету других забот!..» и ещё: «Раньше думай о Родине, а потом – о себе»...

Первая командировка техника-стажёра Н.М. Сизых. Борт Ми-4 № 19198. Техник – Дружинин Николай. Два экипажа: КВС Бекбулатов и КВС Апухтин, бортмехаников в экипаже не было – их не хватало. Утром у Дружинина заболел зуб, и он отправил меня выпустить вертолёт Командиры, немного поспорив, кто первый будет работать, решили: Апухтин, второй пилот Якупов Эдуард (Бекбулатов вчера сюда летел). Вылет был запланирован по «нолям», то есть в 04.00 утра, по «прохладе». Апухтин мне говорит: «Полетишь с нами, идём с подбором площадки, будешь за бортмеханика». Прилетели, загрузились, а вертолёт не зависает. Апухтин – мне: «Всех сбрасывай, оставь два человека и груз». Остался начальник и рабочий. Взлетели, прилетели к месту назначения, Апухтин мне говорит: «Иди к двери и смотри, чтобы шасси при посадке не провалились в грунт». Потом было следующее: я стою у двери грузовой кабины, одна рука упирается в фюзеляж, другая – на ручке двери, нога – на флажке штыря фиксации двери в закрытом положении, смотрю в блистер, мысль: как же они будут зависать – земля так быстро приближается. И – как в кино: удар, поднимаю голову из болотной жижи, полон рот земли (той песни – «Земля в иллюминаторе» – ещё не было). Смотрю, полвертолёта рядом, отрублено лопастями, слева от меня – Апухтин висит на ремне. Я думал: «готов». Нет. От удара я ногой нажал флажок фиксатора двери, нажал ручку двери и вылетел из вертолёта. Зрительно помню: начальник с теодолитом в руках пролетел надо мной с грузовых створок вперёд, к блокам радиостанций, там «бич» сидел и его поймал. Нас нашёл Ми-1: сначала пролетел, не заметил – вертолёты были зелёными, их после «вояк» отдавали в ГВФ. Мы упали летом, в районе Кумонды, – трава зелёная, нас было плохо видно. Причина падения: КВС (командир воздушного судна) перетяжелил НВ (несущий винт). Перегоняли так – одна бригада разбирала вертолёт в Богучанах (балку, лопасти, редукторы везли на вертолёте к месту ЧП), где вторая бригада собирала. Перегонял вертолёт с болота дорогой моему сердцу Иван Нифантьевич Ермолаев. Приземлились в конце полосы, двигатель заглох – кончился бензин. На стоянку тащили на верёвках, там «водила» не было. Разве таких людей забудешь?!

В дальнейшем вертолёты с ремонта уже перегоняли без гондолы для стрелка, изменился и цвет вертолёта – на серо-голубой с красным верхом.

В сезон работы экспедиций были задействованы все вертолёты. В Кежме стояла только тренировочная «спарка» Ми-1, но и её инженеры использовали, когда «где-то» и «что-то»... Однажды Уваров Саша стравил воздух в Куюмбе. Все инженеры в командировках – отправили на «спарке» меня, с воздушным баллоном. А там два сиденья – впереди пилот, сзади – обучаемый. Сначала посадили меня, а потом запижали

баллон по диагонали кабины и один его конец положили мне на плечо. Летим, пилот спрашивает: «Ты что там шепчешь?». А я ему: «Песню пою: „И зачем я на свет появился, и зачем меня мать родила?..“».

Ми-1 с базы улетали где-то в конце февраля и до конца лета. В Кислокане работало сразу пять вертолётов. Вылетали красиво, один за одним – «гуськом», весь коллектив авиапредприятия выходил провожать. Без происшествий не обходилось: где-то меняли лопасти НВ [несущий винт], хвостовой винт, двигатель, где-то вертолёт трясёт, где-то «ноги не хватает», где-то винт «тяжёлый».

Честно признаться, я – случайный человек в авиации, но мне страшно нравилась постоянная перемена места, новые люди, особенно рабочие экспедиции – бичи («бич – бывший интеллигентный человек») почти наполовину – все бывшие «зк». Вертолётчиков страшно уважали, их рассказы вечерами у общего костра из корневищ деревьев. Одним словом – романтика, все жизненные передрыги забывались...

Забегал вперёд..

Отработал я до ноября 1966 года. Хлопов вызывает меня и говорит: «Практику надо пройти во всём – полетишь в Красноярск сдавать вертолёт Ми-1 в ремонт. Машина – Кокорина Кепи, но он на охоте, в тайге». Сумку с формулярами на шею и – вперёд! Полетели. Командир вертолёта – Неезжалов Владимир, температура воздуха в Кежме – минус 30. 15 ноября 1966 года. В Богучанах произвели посадку на перрон. У Вовы унты примёрзли к педалям (честно!), я отдал ему свои вязаные носки. Дозаправились бензином и полетели. Отопление в кабине Ми-1 примитивное, но мы рождены, «чтобы сказку сделать былью». Летим дальше. Начались снежные заряды. Вова их обходит. И вот она – судьба-злодейка: отказывает радионавигационное оборудование. Приборы, радиостанция, приборы контроля матчасти работают. Остекление кабины всё обмёрзло. Вова открыл форточку впереди на остеклении (10x15). Вдруг слева вижу дымки, кричу: «Вова, Почет слева от нас!». И я вспомнил слова Николая Ивановича Привалихина, механика Ми-1, что от Почета просека прямо до Канска и сказал про это Володе. Летим дальше, опять заряды, обходим, просеку потеряли. У нас только компас КИ-13 – «бычий глаз»: картушка его вращается и скачет, где юг и где север – не поймёшь. И – о, счастье! Дорога прорезалась, машина едет, я кричу: «Обгоняй и высади меня!». (Нет, я не обиделся и не пошёл пешком на Канск). Машина остановилась, дожидаясь меня. Я – во всём меховом, снег на обочине – по пояс (учитывая мой рост). Я – шоферу: «В какой стороне Канск?». У него глаза – по полтиннику Неезжалов «молотит» рядом. Над нами – линия электропередач, спрашиваю: «По ней долетим до Канска?». Ответ: «Да!». Полетели дальше. В кабине – холодище. Открываю заднюю стенку в кабине, подход к двигателю, думаю, хоть Вовку согреть. Летим дальше. Вовка кричит: «Закрывай, угорим!». В кабине дым и гарь. И дальше линия передач разделяется на две, Вова оборачивается и спрашивает: «Куда???». Я ответил резко. Потом успокоился и кричу: «Вечер, машины идут домой, то есть в город, давай за ними». Летим, машин всё меньше, асфальт кончается, дальше санная дорога привела к силосным башням и – тупик. Летим в «никуда», темнеет. Хорошо мне в голову ударила мысль: «Бензин!». Командир растерялся и не смотрит на топливомер, я не лучше – молодой, неопытный, просто сыграл инстинкт самосохранения, да и скоро будет темно. Впереди – огоньки какой-то деревни. Вова выбрал огород побольше и сел. Через три минуты вся деревня у вертолёта, разговаривают непонятно на каком языке – я немецкий изучал, хотя бы одно знакомое слово прозвучало – нет! Неезжалов мне: «Ну, попали в тыл врага!».

Подошёл мужчина, пригласил к себе переночевать. Бабке – хозяйке огорода – дали десять рублей за охрану, пошли на почту (была уже закрыта), дали РД в Богучаны и Канск, что нам нужен бензин и печка. Село оказалось Березовка, в двадцати пяти минутах лёта до Канска, народ – сосланные прибалты. На завтра – погода нелётная, но, оформив как тренировку в облаках на Ми-4, к нам прилетел Г.М. Хлопов с командиром АЭ Фоминым Валентином. Запустились и полетели в Канск следом за Ми-4, там нам заменили блоки. Летим в Красноярск. Погода – дрянь, кричу Вове: «На всякий случай, лети по железке, топлива под „завязку” Летели низко, «вынырнули» к Красноярску где-то в районе труб 522-го завода, пролетели между труб. Народ головы задирает, руками машут. Посадка на острове Молокова, там был ремзаводик Ми-1. Позднее, оценив все эти злоключения, в голове крутились слова песни: «Эх, как бы дожить бы до свадьбы-женитьбы...». Потом с Неезжаловым вечером сидим в ресторане, ужинаем, я ему говорю: «Я-то за что страдаю? Я ведь не бредил голубым небом с детства, как ты, мне по иронии судьбы достались гайки и ключи». Пошёл к музыкантам и заказал песню «И родные не узнают, где могилка моя...». Оба всплакнули.

Прошло несколько лет, кто-то уехал, кто переучился на бортмеханика. С Иркутска нам «подбросили» инженеров. Помню, надо было отбить конус НВ на Ми-4. По документам эту работу должен выполнять инженер или авиатехник 1 класса 6 разряда. Сменным инженером был Корзун – отличный парень, работы не чурался. Мне говорит: «Давай приспособление, бью я». Он носил очки. На улице – минус 30. После заходим в техническую греться, навстречу начальник АТБ Дёмин: «Ну что, отбили?». Корзун: «Отбили!». Протёр очки и со злостью: «Законцовки на лопастях». Дёмин: «Николай Максимович, в чём дело?!». Корзун: «Это я бил». По этому случаю видно, какие парни были... Было уважение друг к другу

Б.Г. Анохин

Анохин Борис Григорьевич родился 19 октября 1941 года в д. Вяусы Сасовского района Рязанской области в семье крестьянина. В 1958 году окончил среднюю школу, мечтал поступить в Сасовское лётное училище. Два года подряд предпринимал попытки поступления, и оба раза неудачно. Первый год не прошёл медицинскую комиссию, а на второй получил двойку по сочинению. Но мечту о небе и самолётах не оставил и в 1960 году поступил в Троицкое авиационно-техническое училище, которое окончил в 1964 году, получив диплом авиационного техника вертолёт Ми-4. По распределению был направлен в Красноярское Управление ГА, а уже там – в Туруханский авиационный отряд. Как вспоминает Борис Григорьевич: «Туруханск – суровый север, откуда в свое время из ссылки трижды бежал Сталин. Я прожил и проработал там один год и тоже «сбежал» в Кежму». В ноябре 1965 года Борис Григорьевич был переведён и приехал в Кежемский ОАО авиатехником вертолёт Ми-4, которые стали поступать в авиапредприятие, заменяя вертолёты Ми-1. Молодой техник, получивший стажировку и навыки по обслуживанию и ремонту данного типа вертолёт в Туруханске, был востребован на техническом участке и принят в коллектив. Мечта летать не отпускала молодого рязанского парня, проработав техником в Кежме четыре года,

был направлен на курсы переподготовки бортмехаником вертолѐта Ми-4. В 1968 году у Бориса Григорьевича в кармане форменного пиджака появился долгожданный документ – свидетельство бортмеханика вертолѐта Ми-4. Мечта детства сбылась – он стал членом лѐтного экипажа – он будет летать! Первым командиром, с которым начинал полѐты, был Чишенко Александр Васильевич, Ермолаев Иван... В 1973 году в отряд стали поступать современные первоклассные вертолѐты Ми-8, и Анохин одним из первых переучился на этот вертолѐт. За долгие годы работы Борис Григорьевич показал себя грамотным, дисциплинированным специалистом, добросовестно исполняющим свои обязанности – помогая экипажу вертолѐта на земле и в полѐте (особенно при работе с внешней подвеской).

В должности бортмеханика безаварийно налетал в небе Приангарья 13 700 часов, ветеран труда, награждѐн нагрудным знаком «За безаварийный налѐт». Жена, Анохина Эльвира Кондратьевна, работала фельдшером старта в медицинском пункте аэропорта, два сына, два внука, одна (пока) правнучка.

В быту показал себя хорошим огородником, строителем, хозяйственником. Занимался рыбалкой и охотой. В настоящее время – пенсионер, проживает в пос. Ирбейский, на берегу реки Кан.

С.А. Казанцев

Казанцев Сергей Александрович родился 7 июня 1952 года в рабочем посѐлке Маслянино Новосибирской области. В 1953 году трагически ушѐл из жизни отец, и мама одна занималась воспитанием сына. С детских и юношеских лет зародилась в голове мечта об авиации, смотрел фильмы, читал книги про отважных лѐтчиков и прекрасных самолѐтах и вертолѐтах. К восьмому классу желание стать лѐтчиком сформировалось окончательно. После 10-го класса с другом предприняли попытку поступления в военное лѐтное училище, но по стечению обстоятельств в 1969 году я не смог поступить. Работал на стройке, учился на курсах шофѐров. В 1970 году вновь пытался поступить в военное училище, в конечном итоге поступил в Новосибирский учебный центр ДОСААФ. Днѐм работал, а вечером учился на пилота вертолѐта Ми-1.

В 1971 году осенью закончил обучение, получив профессию пилота Ми-1 и воинское звание сержант (засчитывалось как служба в СА). После чего работал на заводе. В январе 1972 года был принят на работу авиамотористом на вертолѐтный участок Новосибирского ОАО. Впоследствии закончил курсы авиамехаников вертолѐтов Ми-1 и Ми-4 при Новосибирском УТО. В июле 1972 года находился на 3-месячных военных сборах в г. Бузулук Оренбургской области. Окончил Бузулукский учебный авиационный центр ДОСААФ по квалификации пилот вертолѐта Ми-1 и воинское звание младший лейтенант. «Покупатели» были из Челябинского военного училища штурманов. Многие подали заявления, но я не подавал. Если бы на пилота, то ушѐл бы туда. После этого попытался узнать о работе в Аэрофлоте. Варианты были в разные училища, но я выбрал экспериментальные курсы спецнабора при УТО-14 в Красноярске по профессии пилота вертолѐта Ми-4. С 8 января 1973 года проходил обучение в УТО-14 в группе вторых пилотов Ми-4. Окончил курсы, получил свидетельство пилота вертолѐта 4-го класса.

01.04.1974 года прибыл на работу в Кежемский ОАО в 3-ю вертолётную авиаэскадрилью. На каждого командира было по 2–3 вторых пилота. Командиром ОАО был Непочатов А.Е., начальником штаба Столбиков В.М., начальником АТБ Дёмин А., замполит Куркин А.И., КЛО Фрасынюк А.И., заместитель КЛО Егоров М.М., командиром 3 АЭ был недавно назначенный Козютинский Д.В., заместителем у него Самигулин Р.С. В то время ещё были вертолёты Ми-1 и после окончания курсов переподготовки с пилотов брали обязательства о переучивании на этот тип ВС (а пока нам давали время, чтобы ознакомиться с особенностями работы в Аэрофлоте). Вскоре вертолёты Ми-1 стали списывать, и мы остались на Ми-4. Программу ввода в строй командиром Ми-4 проходил с КВС Ермолаевым И.Н. и Верхотуровым Н.Г. Когда утвердили командиром вертолёта, первыми в экипаже были второй пилот Чирин Н. и бортмеханик Костюченко В.Л., в дальнейшем летал со многими: Горбач В.А., Грязев Иван, Фефелов В., Деев С.М., Шабанов Василий, Петриков С.А., Герасимов Ю.Л. и другие. Летали нормально, особых инцидентов не было, всё решалось в экипаже. С первого знакомства с Петриковым А.И. – нашим командиром АЭ – мне всё в нём понравилось. Как человек, как пилот, как командир – честный и порядочный человек. Под его руководством можно было долго и успешно работать, но жизнь вносит свои коррективы, и не всегда в лучшую сторону. Я читаю, что ошибочно попал в Кежму командир АЭ Казютинский Д.В., он не объединял людей, а только разваливал коллектив. Вовремя вернулся Петриков А.И. и достойно возглавил 3-ю АЭ. В 1979 году я прошёл переподготовку на вертолёт Ми-8 по командирской программе в Кременчугском ЛУ. Около года летал вторым пилотом и стажёром и в 1980 году был введён командиром вертолёта Ми-8. Первый состав экипажа: второй пилот Хвостик Н.А., бортмеханик Никулин А.С. Долго летали в этом составе.

Крайний полёт выполнил 14 февраля 1987 года, не смог пройти очередную ВЛЭК (сбои в работе сердца), считал, что вернусь, а оказалось – навсегда. Все годы, что летал, вспоминаю с радостью, это была любимая и желанная работа – настоящая жизнь. Стараюсь помнить хорошее. В Кежемском ОАО закончил работу в котельной, которую перевели в ЖКХ в 1993 году. В последующие годы работал пожарным, рабочим на пилоне. В 2000 году с семьёй переехали в Кюдинск. Была попытка вернуться на работу в аэропорт, но мне ничего не предложили. Так что потом работал в охранных службах предприятий Богучанской ГЭС. В данный момент пока не работаю.