

КАК ТОСКУЮТ РУКИ ПО ШТУРВАЛУ

Е Ю Калинина

Много лет подряд российские лётчики отмечали 9 февраля День Гражданской Авиации в память о первом пассажирском рейсе, выполненном самолётом «Илья Муромец» по маршруту Москва – Горький 9 февраля 1929 года.

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

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 самолёте 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 лётчик Анатолий Александрович Максин. Этой же осенью вместе с ним в Кежемское авиапредприятие прибыли ещё семь выпускников разных лётных училищ.

В авиаотряде тогда насчитывалось 17 самолётов марки По-2, выполнявших рейсы по району, а также до Богучан и в Ванавару. Управлялись эти самолёты одним лётчиком 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 самолётами – один подстраховывал другого. Лётчики 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 – самолёты Як-12, Як-500, Ан-2 и вертолёты Ми-1, Ми-4. Молодые лётчики, в том числе и Максин,

быстро осваивали новую технику, переучивались на новые самолёты. Самостоятельно и под руководством более опытных лётчиков 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 лётчики 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 перегонял в Кежму из Кызыла. Правда, самолёт 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 приёме на работу в Кежемское авиапредприятие и множество записей о повышении квалификации и назначении на более высокие должности: командир экипажа, командир эскадрильи, зам. командира лётного отряда.

До начала 70-х годов Кежемский авиаотряд значился в крае как 131-й лётный, а затем был переименован в Кежемский объединённый отряд, в состав которого входили эскадрильи Кежмы, Богучан и Ванавары.

Расцвет авиации в нашем районе пришёлся на 70-е годы. В это время в одной только Кежме работали более ста лётчиков, 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 взлётно-посадочная полоса длиной 1160 метров.

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

Из Красноярска в Кежму в это время пассажиры летали самолётами Ли-2 и Ил-14. Одно время в Кежму выполнял рейс самолёт Ил-18, который мог приземлиться только на достаточно длинной взлётной 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 маленьких, но надёжных Ан-2.

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

В работе любого лётчика порой случаются моменты, когда жизнь его «висит на волоске» и от быстрых решительных действий зависит все. У А.А. Максина, уже достаточно опытного лётчика, такой случай тоже был.

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

Лётчики 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 пятачок среди тайги не состоялась. Экипаж благополучно долетел до Ванавары.

На земле ещё раз тщательно осмотрели двигатель, но никаких серьёзных неисправностей не обнаружили. Назавтра на этом же самолёте возвратились обратно в Кежму.

При более тщательном осмотре техник авиапредприятия Г.Д. Брюханов всё же выявил причину временного отказа двигателя – обледенение фильтра тонкой очистки. Это ЧП не осталось незамеченным 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, всё обошлось без выговоров и наказаний.

Работа лётчиков в нашем северном районе всегда была очень опасной: то сильный ветер, то неожиданный снегопад, 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 лётную работу. Переживал так, что даже никого не хотел и не мог видеть и на целый месяц ушёл в отпуск в тайгу. Но, восстановив душевное равновесие, вновь приступил к работе в качестве инструктора. занимался подготовкой лётчиков, контролировал прохождение медосмотра, проводил учёбу по подготовке весенне-летней и осенне-зимней навигации. Затем стал работать в должности замкомандира отряда по движению самолётов.

В 1994 году, после перебазировки лётного отряда в Кюдинск, он по-прежнему не расстался с родным аэропортом. Временно поработал сторожем, а затем был назначен начальником Кежемской авиаплощадки, где и работает до сегодняшнего дня.

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

Себя 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 пошёл по его стопам. Но, наверное, профессия лётчика в наше время стала не такой уж привлекательной и престижной.

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

*Газета «Советское Приангарье»,
№ 21–24 от 08.02.2004 г.*