

Обо всем не расскажешь...

Когда ко мне обратились с просьбой поделиться воспоминаниями, в связи с 50-летним юбилеем предприятия, я сразу понял, что это нелегкая задача — попытаться вместить все на нескольких листках из школьной тетрадки. Поэтому заранее прошу не обижаться и не пенять на память или злой умысел тех, кого не упомянул, — ведь обо всем и всех написать невозможно.

В 131-й отряд бывшей 276-й авиаэскадрильи (я печати, и наглядная агитация еще носили это название) я приехал в конце 1952, или в начале 1953 года. Командиром «вновь испеченного» авиаотряда был А. В. Александров. По разговорам и по приказам, с которыми нас знакомили, я знаю, что первым летчиком, а также начальником авиаотряда был Лебеденко, а первым командиром звена — Фокин. В состав его входили три аэропорта: «Ванавара», «Кежма», «Богучаны» и 11 посадочных площадок во всех трех районах. На эксплуатации находились самолеты ША-2 и По-2; пилоты, как правило, летали на обоих типах. В списках, вместе с командным составом, я, по приезде, был 15-м летчиком.

Кадры менялись интенсивно, и некоторых пилотов, прибывших в числе первых, я не захватил. Кто уходил в тяжелую авиацию, на ЛИ-2, кто, получив пилотские, уезжал в большие города или на родину. Из первых летчиков хорошо помню Гришу Пимонова, Г. Н. Розова, А. А. Ковалева, П. Г. Серебрякова, А. И. Садового, А. И. Лаврова, М. А. Карнаухова, Г. М. Попова, И. Я. Шалдзева, А. С. Малыгина. Вот эти пилоты и составляли костяк коллектива. Остальные, а их было не меньше, долго не задерживались в отряде и большой ценности не представляли.

В Кежме и Богучанах летали четыре ША-2, восемь По-2. К моему приезду первых осталось вдвое меньше, вторых — только пять. Выше-

указанные ША-2 в 1953 году уже не выполняли никакой работы. Два были сломаны, два перегнаны в Тюмень, а вместо них мы получили еще четыре По-2.

За каждым пилотом было закреплено по два самолета, на которых ему разрешалось выполнять полеты. В последующие годы парк увеличивался, но средняя численность машин всего отряда (Кежма — Богучаны) колебалась в среднем от 12 до 15, три из которых обычно находились в Богучанах, в звене № 2.

Полеты на По-2 выполнялись парами для обеспечения безопасности, в случае вынужденной посадки. Радиосвязь на самолетах тогда отсутствовала, и надежда была только друг на друга. Как правило, ведущим назначался более опытный пилот или «комсостав». Летали в основном на Ванавару и дальше — на Стрелку, Муротай, Оскобу, Байжит, Чемдалск. Весь груз довозили из Красноярска до Кежмы по реке, а дальше — самолетами. Нужды в загрузке не было: всегда на аэро-

(Окончание на 2-й стр.)

Обо всем не расскажешь...

(Окончание.

Начало на 1-й стр.).

дроме находилось 250—400 тонн груза, а брал По-2 всего 200 килограммов. Крейсерская скорость этого самолета

— 110 километров в час, а с учетом встречных и боковых ветров она составляла в среднем 90—95 километров. Так что, например, до Ванавары и обратно время полета состав-

ляло три часа 25 минут или чуть больше. Летать на По-2 с полной загрузкой можно было шесть часов 50 минут, а на патрулировании, когда «газ затянут» и скорость на приборе 100 км — до семи часов 30 минут. По Ангаре до Богучан летали вне пары, а маршрут Кежма — Ков. — Дворец — Дроздахинно — Заледеево — Гольтвайло — Богучаны проходил только по реке.

В конце 1955 года я и Туров прошла переподготовку на Як-12, которые сразу и получили. Это были первые самолеты такой марки.

В 1956 году я стал командиром звена и переучивал пилотов (проводил летную подготовку) прямо в отряде, за год и три месяца. Вскоре уже все пилоты летали на Як-12.

Назову первых техников, которые длительное время работали в Кежме: Г. М. Хлопов, Д. В. Сбоев, И. Г. Черкасов, И. С. Поршаков, Н. И. Некрасов, А. Н. Гусев, Н. И. Привалухин («Бывалый»), Н. И. Кузьмин, В. Е. Анкудинов, — не останавливаясь

на самых первых — Н. А. Сайфутдинове, Михаиле Яричеве, Иване Иванове, Кирилле Иванове и других, так как проработали они в должностях авиатехников один—два года и убыли, за исключением, пожалуй, первого, который работал в отряде на всех должностях, куда его посылало командование — до самой смерти.

Интересных, душещипательных историй можно вспомнить немало, но выделить какую-либо не могу. Скажу только, что командиры наши были люди военные, которые прошли всю Великую Отечественную войну. И они нас воспитывали в духе преданности, целеустремленности, выдержанности. Девиз был: «Сам погибай, а товарища выручай». Это не пафос. На самом деле многие, рискуя собой и своими самолетами, садялись к совершившим вынужденные посадки, выгружали груз и увозили своих товарищей, попавших в экстремальные условия.

А. ПЕТРИКОВ,
ветеран.

с. Кежма.