

◆ К 75-ЛЕТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

## Двойник губернатора



ВНЕШНИЙ ВИД его кого хочешь может смутить— ни дать, ни взять губернатор края! Когда впервые видишь его — оторопь берет. Думаешь; как это он, высокий красноярский гость, смог втихаря к нам приехать?! О таком своем сходстве В. Л. Сорокин знает, а на вопрос, кем он приходится Валерию Зубову, отвечает: «К сожалению, никем». И далее логично рассуждает: «Если бы он был родственником, разве работал бы я, пилот, в подсобной, вспомогательной службе?»

Родился Владимир в Проспихино, школу (последние два класса) окончил в Болтурино. Хотел стать военным летчиком, но прочел в районной газете объявление, что Красноярское управление набирает курсантов в летное училище гражданской авиации, и решил туда податься. Вот так взял и поехал — без всяких рекомендаций, и поступил (было это в 1965 году) в Краснокутское училище. А когда отучился, попросил направить на работу «домой», в Кежму.

С тех пор прошло 29 лет. Летал на самолете АН-2, затем на вертолете МИ-8, потом снова пересел на самолет, но теперь уже новой модели — Л-410. И везде он чувствовал помощь и поддержку своих наставников: Николая Ермолаевича Цыганкова, Александра Ивановича Петрикова, Виктора Ивановича Лавренко.

С 1969 по 1994 год В. Л. Сорокин провел в небе, за штурвалом, работал в летной службе; потом — начальником штаба летного отряда, помощником командира эскадрильи, а с мая прошлого года — начальником службы авиационной безопасности аэропорта «Кодинск».

В этой службе 21 человек. На нее возложены задачи: по обеспечению охраны воздушных судов, соблюдению противопожарных мероприятий, осуществлению досмотра пассажиров, пропускного режима. Кроме того, на Сорокина возложена обязанность заниматься по совместительству охраной труда, аварийно-спасательными работами. Чтобы все это делать на высоком уровне, надо быть универсальным специалистом. Владимир Леонидович, пожалуй, таким и является. За все время работы с ним не случилось никаких происшествий. И во вверенной ему службе тоже обстоит все нормально.

Тепло отзывается Сорокин о своих коллегах. Например, об Александре Степановиче Никулине, который много лет летал бортмехаником, а когда оформился на пенсию, пришел сюда, возглавлял службу безопасности. Сегодня он является образцом для других, и смена у него (всего смен четыре, каждая трудится по 24 часа) примерная. Другой начальник смены — Валентин Владимирович Привалихин — также очень серьезный, ответственный работник. Он потомственный авиатор, ранее был техником в Кежме, начальником площадки в Тагаре.

Вспоминая те годы, когда был помоложе, летал, В. Л. Сорокин говорит:

— У нас абсолютно не было свободного времени. Постоянно какие-то дежурства, командировки: в Байкит, Ванавару, Туру. Осваивали Эвенкию и Ангару. Возили солянку, мясо, оборудование для нефтеразведчиков. И зимой, и летом пропадали на работе: то на буровые грузы доставляли, то были заняты на охране тайги от пожаров — с утра до вечера. Некогда было ни охотой, ни рыбалкой заниматься. Труд авиатора ценился, он был нужен. Званием пилота гордились. Командиром звена стал в 1976 году, а с 1981 года по 1993-й работал заместителем командира летного отряда. Авиапредприятие считалось одним из сильнейших в крае, через него прошло немало молодых. Приобретали опыт, уезжали, им на смену прибывали новые. Сколько? Сейчас и не подсчитаешь. И в основном мне приходилось заниматься не столько полетами, сколько работой с людьми. Для кого-то был плохой, для кого-то — хороший. Были ли успехи? Наверное, были, раз столько трудился. Дорожил своим рабочим местом, старался, как мог. А что в итоге? Труд авиатора стал не нужен. Обидно...

Около пяти лет назад был такой случай. Собрались в выходной пилоты за столом, чтобы встретить праздник — Рождество Христово, разлили уже вино по рюмкам, но не успели чокнуться — звонок. Руководство авиапредприятия обращалось с просьбой поработать ввиду чрезвычайного происшествия: у одного из частных предприятий угнали КАМАЗ с грузом. Машину нужно было найти. Никто из экипажа МИ-8 не сказал «нет», в том числе и Сорокин. Расстались с застольем — и в аэропорт, потому как дело — прежде всего.

Запустили вертолет, поднялись и полетели «прочесывать» таежные закуточки и дороги...

Раньше такие срочные задания были почти нормой. И днем, и ночью совершали пилоты санитарные рейсы, спасая тяжело больных в Кежме и других деревнях. Но, похоже, эти времена прошли, все круто изменилось. Гражданская авиация у пропала. Сегодня в Кежемском филиале авиакомпании «Енисейский меридиан» в работе лишь один Л-410, который выполняет в Кежму рейсы три дня в неделю. И на этом все.

— Малую авиацию практически «свернули», — с болью продолжает В. Л. Сорокин. — Многие молодые пилоты; прешедшие в нее по зову души, оказались не у дел. В числе таких, например, Анатолий Кондараков — прекраснейший пилот, но не имеет возможности продвигаться дальше по службе, пересесть на новую технику, потому как нет возможности налетать необходимое количество часов. Тупик...

Теперь у Владимира Леонидовича свободное время есть. В выходные идет на лыжную базу (благо она рядом), делает пробежки. Жена трудится в отделе соцобеспечения, сын недавно институт окончил. Сам глава семьи — В. Л. Сорокин — имеет пенсию по выслуге лет. Вроде бы все в жизни идет так, как надо. Но нет у Владимира Леонидовича полного удовлетворения от сегодняшней работы, тянет его, словно магнитом, в летную службу — наверное, согласился бы даже дежурным штурманом трудиться, только бы в своем прежнем коллективе. Но этой, казалось бы, вполне осуществимой мечте, судя по всему, не суждено сбыться.

В. ЗЫКОВ.

Фото Е. Первухиной