

3 января — 50 лет со дня образования Кежемского авиапредприятия

ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ

Уважаемые работники Кежемского филиала авиакомпания «Енисейский меридиан»!

Районная администрация поздравляет вас с 50-летием со дня образования вашего предприятия и выражает глубокую благодарность за труд, за то, что помогаете людям преодолевать в короткий срок далекие расстояния. И в радости, и в горести народ всегда нуждается в вас.

Желаем вашим семьям, всему коллективу праздничного настроения, здоровья, счастья, уверенности в завтрашнем дне.

В. ГОВОРСКИЙ,
глава администрации
Кежемского района.

На вопросы редактора промышленно-экономического отдела газеты «Советское Приангарье» **В. Г. ЗЫКОВА** отвечает директор Кежемского филиала авиакомпания «Енисейский меридиан» **В. М. СКУРИХИН**.

— Владимир Михайлович, вашему предприятию полвека, а это все-таки юбилей непростой. Думаю, что жители района с удовольствием послушали бы рассказ о главных этапах развития коллектива. Расскажите!

— Да, 3 января 1996 года исполняется 50 лет со дня образования Кежемского авиапредприятия. Началом отсчета является образование в Кежме аэропорта со своими штаб-квартирами, с началом издания приказов и распоряжений по аэропорту и прочими атрибутами самостоятельности. Конечно, самолеты в Кежму летали и раньше, по-видимому, эпизодически, но документов по этим полетам у нас нет, и мало кто из жителей района, наверное, об этом может поведать.

Первым начальником аэропорта был Н. Прокопович. За 50 лет в развитии аэропорта произошли разительные перемены. В 1947 году на базе аэропорта было образовано гидроавиазвено, командиром которого был назначен Лебедевич. Звено экс-

плуатации воздушных судов. Эти объемы были достигнуты в период перебазирования предприятия в Кодаинск, когда лишь по несколько летчиков и техников жили в Кодаинске, а в условиях талонного распределения продуктов и волны убийств и грабежей в Кежме направлять работников в Кодаинск было очень непросто. Но коллектив выдержал. Выдержали и в непростых условиях становления аэропорта, практически с первых дней работавшие в Кодаинске: В. П. Миленцев, В. К. Миленцева, В. В. Ломовцев, Л. И. Ломовцева, Н. М. Косюк, Б. И. Волков, П. А. Селиванов.

— Что представляет из себя коллектив авиаторов сегодня?

— Сегодня Кежемское авиапредприятие представляет собой филиал авиакомпании «Енисейский меридиан», которая была создана в 1995 году на базе предприятий бывшего Красноярского управле-

ний инженер — В. И. Карнаухов.

С 1990 года авиапредприятие начало эксплуатировать самолеты Л-410 УВП сначала на условиях аренды с Канском, затем самолеты были переданы нам. Начало эксплуатации этих самолетов сопровождалось большими спорами и дебатами, причем все летчики были категорически «за», а большинство инженерно-технических работников — категорически «против». Трудно предположить, что было бы сегодня с предприятием, если бы точка зрения последних взяла верх.

Первыми летчиками Л-410 были В. И. Лавренко, С. А. Лукьяненко, Ю. М. Филиппов, В. Г. Демидаш. Первый явился инициатором и организатором освоения Л-410, за что впоследствии вполне заслуженно был награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

В состав Кежемского авиапредприятия с 1946 по 1978 годы входил аэропорт «Ванава-

ска составили 65 тысяч человек. Эти объемы были достигнуты в период перебазирования предприятия в Кодаинск, когда лишь по несколько летчиков и техников жили в Кодаинске, а в условиях талонного распределения продуктов и волны убийств и грабежей в Кежме направлять работников в Кодаинск было очень непросто. Но коллектив выдержал. Выдержали и в непростых условиях становления аэропорта, практически с первых дней работавшие в Кодаинске: В. П. Миленцев, В. К. Миленцева, В. В. Ломовцев, Л. И. Ломовцева, Н. М. Косюк, Б. И. Волков, П. А. Селиванов.

— Что представляет из себя коллектив авиаторов сегодня?

— Сегодня Кежемское авиапредприятие представляет собой филиал авиакомпании «Енисейский меридиан», которая была создана в 1995 году на базе предприятий бывшего Красноярского управле-

эксплуатации воздушных судов.

— Поле деятельности авиации, особенно на периферии, сужается. В чем ваши главные проблемы?

Основные проблемы авиаторов те же, что и у всех. Отпущенные государством цены на товары и услуги приводят к увеличению тарифов на пассажирские перевозки и авиауслуги. Мы сознаем, что авиация не может успешно конкурировать с наземными видами транспорта, а повышение цен делает ее недоступной для населения и предприятий. Кроме того, последние десятилетия авиапредприятие имело большую часть доходов от обслуживания геологии, которой сегодня в России практически нет. В результате встали на прикол вертолеты Ми-8, сократились до нуля полеты самолетов для этой отрасли. Как следствие этого — сокращение кадров.

Неплатежи... Что о них можно сказать? Мы имеем долги по Министерству геологии с 1992 года. Долг в 4 миллиона рублей в то время что-то значил, сегодня же на эти деньги не купить и колес для К-700. Естественно, что эти долги нам никогда не вернуть. В 1995 году для нужд лесосохраны мы оказали услуг на сумму более двух млрд. рублей. Когда горели леса в районе, мы не задавали вопросов по оплате, надеясь, что заказчик выполнит свои обязательства, и что же имеем? На 20-е декабря 95-го с большим трудом нам удалось получить 109 млн. рублей. Остальные — неизвестно когда, хотя своевременная оплата позволяла филиалу рассчитываться со всеми долгами по бюджету, Пенсионному и другим фондам. Хватило бы

денег и на зарплату, и на частичный завоз авиаГСМ на 1996 год. Аналогичная картина была и в 1994 и в 1993 гг.

Ну, а коль не платят нам, не платим и мы — не с чего.

— Гордость любого коллектива праздничный день!

— Таких у вас много Кого бы вы отметили в этот юбилейный праздничный день?

— Уменьшение объемов работ в конечном итоге привело к тому, что практически во всех службах остались самые квалифицированные, самые опытные специалисты. Более 40 специалистов, ныне работающих, имеют стаж работы на предприятии более 20 лет. Не меньше пенсионеров, ныне проживающих в районе, проработавших и продолжающих работать на предприятии, со стажем более 30 лет. Очень трудно назвать лучших, рискуя при этом обидеть остальных.

Много славных дел на счету летчиков Л. А. Муромцева, Г. Н. Сизых, В. В. Эйдукиса, Н. В. Фролова, Ю. М. Филиппова, В. М. Хлыбова, В. П. Ворнишела, П. А. Селиванова, С. М. Ломаско. Это организация и выполнение полетов в Кодаинскую Заимку в начале 70-х, когда еще и поселка не было, перевозки пассажиров в Богучаны, Братск, из Кодаинска по району, охрана лесов от пожаров и многое другое. Работали на земле, готовя технику к полетам, авиатехники А. И. Бондарь, В. В. Ломовцев, В. И. Шишкин, М. П. Павлов, В. И. Брюханов, И. Н. Исхаков, М. А. Привалихин, В. П. Шкрылев, И. Г. Шестернев.

[Окончание на 5-й стр.]

ПРЕДПРАЗДНИЧНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Со славным прошлым и неизвестным будущим



В Кежемском аэропорту. 1980-й год (фото из архива).

и отправлял живицу хмелехозов. Грузоподъемность Ан-12 — 12 тонн, и сегодня даже полоса аэропорта «Кодаинск» не соответствует условиям приема этого самолета.

Зимой 1980—81 года в Кежму из Красноярска начал летать Ил-18. Первый такой самолет привел в Кежму И. А. Левандовский, начало летной деятельности которого (1957—59 гг.) приходится на Кежму. Ныне он начальник Красноярского регионального управления воздушного транспорта.

В 1981 году в Кежме была построена искусственная ВПП, в первую очередь благодаря усилиям бывшего командира ОАО В. И. Козлочкина и первого секретаря РК КПСС Н. П. Еремеева. С этого времени кежмары получили возможность летать в Красноярск без пересадок в Богучанах круглый год (до этого в течение пяти лет связь с краевым центром осуществлялась через Богучаны в летнее время). На линии Кежма — Богучаны работали самолеты Ан-2.

В 1973 году ОАО получил вертолеты Ми-8. Первыми летчиками были М. М. Евтушенко, Ю. Г. Карнаухов, В. В. Семенов, Г. М. Хлопов; первый техник — Н. М. Сизых, пер-

ра с посадочными площадками «Оскоба», «Чемдальск», «Муторай», «Стрелка-Чуня», а с 1946 по 1995 год — Богучанское подразделение, которое также претерпело значительные изменения от авиазвена до объединенной эскадрильи.

В 80-е годы авиапредприятие летало 6—7 тысяч летных часов на Ми-8 и 10—11 тысяч на Ан-2 в год. Теперь эти объемы кажутся немыслимыми, т. к. сегодняшние составляют 20—25 процентов.

В 1982 году посадочная площадка «Кодаинская Заимка» была преобразована в аэропорт «Кодаинск» (первый его начальник — В. В. Высоцкий). С этого времени начинается развитие аэропорта, особенно интенсивное где-то с 1985 года, когда была построена искусственная взлетно-посадочная полоса и начались полеты с ныне действующего аэродрома. В начале 90-х годов из аэропорта «Кежма» и «Кодаинск» можно было улететь самолетами нашего предприятия в Енисейск, Мотыгино, Канск, Абакан, Братск, Иркутск; кроме того, выполнялись вахтовые перевозки буровиков и строителей в Саяногорск, Тасеево, Ванавару, Казачинск. В 1991 году отправки пассажиров из Кодаин-

ск составили 65 тысяч человек. Эти объемы были достигнуты в период перебазирования предприятия в Кодаинск, когда лишь по несколько летчиков и техников жили в Кодаинске, а в условиях талонного распределения продуктов и волны убийств и грабежей в Кежме направлять работников в Кодаинск было очень непросто. Но коллектив выдержал. Выдержали и в непростых условиях становления аэропорта, практически с первых дней работавшие в Кодаинске: В. П. Миленцев, В. К. Миленцева, В. В. Ломовцев, Л. И. Ломовцева, Н. М. Косюк, Б. И. Волков, П. А. Селиванов.

Аэропорт «Кежма» потерял былое значение (базовым сегодня является аэропорт «Кодаинск»), медленно превращается в посадочную площадку. Работающих в Кежме осталось чуть более 30 человек, в основном сторожевая охрана, а в 1985—90 гг. их было более 500. В последние годы, из-за финансовых затруднений, в Кежме были нами переданы району детский сад, дизельная электростанция, котельная с тепловыми сетями, водопроводом и водозабором, жилье.

Аэропорт же «Кодаинск», куда перебазировались воздушные суда и личный состав, не имеет необходимых производственных площадей, других объектов для нормальной

и По-2. Первыми летчиками были Г. Гимонов, И. Н. Гозов, А. А. Ковалев, П. Г. Серебряков, А. И. Садовой, М. А. Карнаухов, Г. М. Попов, А. С. Малыгин. Первый авиатехник — И. Иванов, конюх — И. Брюханов, радиооператор — А. Чебыкин.

В 1948 году звено вошло в состав Красноярского управления ГВФ, а в 1949 году на базе авиазвена был образован 276-й авиаотряд спецназначения, командиром которого был назначен ст. лейтенант Л. В. Александров. Самолеты ША-2 быстро сошли со сцены, зато По-2 летали вплоть до 1959 года. За это время авиаотряд получил вначале самолеты Як-12, а в 1954 году — самолеты Ан-2. Этот тип эксплуатируется до сих пор.

Авиаотряд рос и развивался, развивался и аэропорт. Приходили молодые летчики и техники, которые, встав на крыло, уходили в большую авиацию, и лишь некоторые оставались, связав навсегда свою судьбу с Кежмой, с аэропортом. До сего дня продолжают трудиться в Кежме бывшие пилоты А. И. Петриков (с 1953 г.) и А. А. Максим (с 1955 г.). Лишь несколько лет назад ушел на заслуженный отдых А. С. Малыгин.

В 1952 году авиаотряд был преобразован в 131-й объединенный авиаотряд — это название ОАО сохранил до 1990 года. С 1955 по 1961 годы его возглавлял капитан К. А. Гладких, а с 1961 по 1972 годы — Г. Ф. Туров, оставивший большой, яркий след в истории авиации Приангарья.

С 1960 года ОАО приступил к полетам на вертолетах. Первым пилотом Ми-1 был Ю. С. Куркин, а первым пилотом-вертолетчиком Ми-4 — Р. С. Самгулин. С этого же года аэропорт «Кежма» начал принимать рейсовые самолеты Ил-14 из Красноярска, а позднее — реактивные Ан-24 и Як-40 (в зимний период).

С началом освоения Кежемского района учреждением

С Новым годом!

✦ ПРЕДПРАЗДНИЧНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Со славным прошлым и неизвестным будущим

[Окончание.

Начало на 3-й стр.]

Это они, выполняя и обеспечивая полеты, в том числе и ночные санрейсы, спасли не одного жителя района, вложили свой вклад в развитие района. Большую роль в организации воздушного транспорта играют руководители подразделений и специалисты В. И. Мухоморов, А. П. Гапоненко,

П. В. Быков, Н. Л. Гомозова, В. Е. Стефанов, Н. В. Чихман, И. В. Голышева, А. И. Петриков, В. Л. Сорокин.

Общая нестабильность, отсутствие перспектив привели к тому, что в авиапредприятии осталось две рабочие династии (раньше ими всегда славился коллектив). Петриковы и Малыгины остались в одном лице, работают отец и сын Столбиковы и А. А. Максин и два его зятя — С. М. Ломаско и В. И. Черножуков. Причем, продолжают успешно трудиться.

В этом кратком интервью я сказал только о работающих, не упоминая о пенсионерах — ветеранах труда. Они — наша общая боль и вина. Волею судьбы авиапредприятие оказалось расколотым на две неравные составляющие: в Кодаинске — работа и какая-то перспектива, в Кежме — отчаяние и надежда. Об условиях жизни в Кежме известно всем. Своих средств для переселения ветеранов у авиапредприятия нет. Нет и лишней авиатехники, которую можно было бы продать и получить средства — она уже продана, деньги освоены на переселение работающих. Ранее «СП» печатало фотографии и публиковало статьи под вопросом: «А что, он (она) не заслужил переселения в Кодаинск?». Мы таких фото и статей можем предоставить не один десяток о наших бывших работниках.

Ожидают решения своей участи в Кежме ранее успешно трудившиеся В. Г. Бетолова, А. К. Машенкова, М. Н. Сизых, В. В. Улаев, Г. Д. и В. И. Брюхановы, В. И. Кокорин и другие. Многие ушли

из жизни, оставив здоровье на производстве; в их числе В. Н. Анкудинов.

— Человек живет надеждой. Присматриваются ли перспективы развития авиапредприятия!

— Перспективы развития авиации в районе, как мне видится, неразрывно связаны с развитием города Кодаинска и района. Будет расти и развиваться город — будет потребность в воздушных перевозках пассажиров. Будут деньги у населения — будут люди идти на самолет. Когда не всегда есть деньги на продукты питания, не сразу найдешь несколько сотен тысяч на авиабилет.

Сегодня в Богучанах, имеющих под боком Карабулу, потребность в авиaperвозках на Красноярск примерно 20 человек в сутки, т. е. всегда есть категория пассажиров, умеющих ценить время. И чем стабильнее будет обстановка и выше доходы населения, тем таких пассажиров будет больше. Свои перспективы мы связываем с самолетами класса Л-410 (хотелось бы более экономичными, способными летать на Иркутск, Красноярск, Усть-Илимск, Кежму).

Перспективы по вертолетам более призрачны. Круглогодичная работа может быть при наличии в районе мощного заказчика, выполняющего работы на севере и северо-востоке, в районе Ванавары, там, где нет автодорог, а такового в ближайшие годы не просматривается. Остается сезонная работа на лесоохрану — 3—4 месяца в году.

В заключение поздравляю коллектив, всех пенсионеров и ветеранов с 50-летием со дня образования авиапредприятия. Желаю хорошего здоровья, личного счастья. Выражаю уверенность, что пройдут тяжелые времена и мы доживем до подъема авиации.

ОТ РЕДАКЦИИ. Рассказ в Кежемском филиале авиакомпании «Енисейский меридиан» — его людях, проблемах и задачах — мы продолжим в следующих номерах газеты.