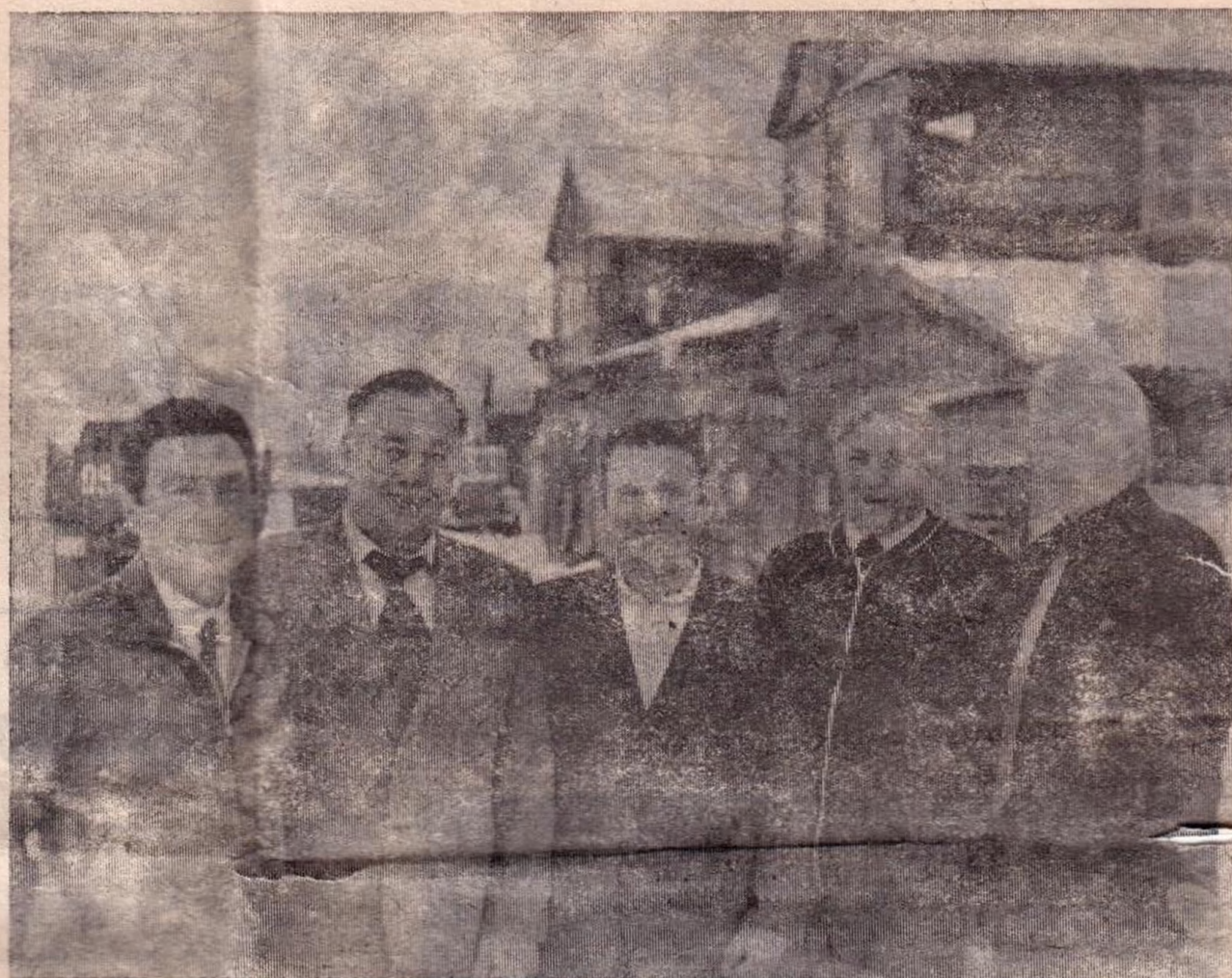


Ветераны Аэро- флота

Ветераны Кежемского авиапредприятия Анатолий Александрович Максин, Михаил Михайлович Евтушенко, Геннадий Дмитриевич Брюханов, Александр Иванович Петриков, Митрофан Митрофанович Столбиков (слева направо) в Кежемском аэропорту.

Фото В. ЗЫКОВА.



ИНТЕРЕСНАЯ и богатая на события судьба у ветерана Аэрофлота А. А. Максина.

В далеком октябре 1955 года приехал он по распределению красноярского управления гражданской авиации, с такими же, как он, шестью молодыми летчиками, в лежму. И стал работать в должности пилота ИО-2.

Сегодня такие самолеты из фанеры можно увидеть, пожалуй, лишь в кино или в музее. Управлял ИО-2 один летчик, за раз перевозилось два пассажира или 200 килограммов груза. Скорость, по сегодняшним меркам, у него была, конечно, небольшая. Разрешалось летать при температуре до минус 35 градусов.

Можно представить себе, каково доводилось летчику в небе в морозную погоду: пилотская кабина, в отличие от пассажирского салона, была открытой, а единственной защитой от ветра являлся козырек (наподобие тех, что применяются сегодня на мотоциклах). Не приходится говорить и комфорте пассажиров, которые сидели друг против друга в стесненных условиях.

ШЛО ВРЕМЯ, приходил опыт, совершенствовалась техника. И не было такого, чтобы пилот А. А. Максин не справился с заданием.

...Это случилось более четверти века назад — в студеное октября 1970 года. От геологов авиаторам поступила заявка завезти в Эвенкию горючее и груз. Спецрейс Кежда — Кербо выполняли на двух самолетах Ан-2 — в одном экипаже были А. А. Максин (командир) и А. Г. Стеблецов (второй пилот), во втором — А. И. Петриков и Д. А. Евлов. В условиях ограниченной видимости (шел снег) в районе фактории «Стрелка — Чуня» на высоте 1200 метров произошло

непредвиденное: у самолета А. А. Максина отказал двигатель. Вот как об этом происшествии рассказывает сам Анатолий Александрович:

— Когда это случилось, самолет мы развернули на 180 градусов и без потери скорости перешли на снижение, стали планировать на просматривающееся внизу белое пятно, о чем сообщили экипажу Петрикова. И передал управление Стеблецову и занялся поиском неисправности двигателя, его ремонтом. Мы находились на высоте 150—200 метров, когда мотор дал вспышку и заглохнул. Мы продолжили полет до места назначения. После разгрузки самолета в Кербо его осмотрели, но причину отказа мотора не нашли; он работал нормально. Посовещавшись с Петриковым, решили лететь до Ванавары. Полет прошел нормально — наш Ан-2 сопровождал в пути экипаж Александра Ивановича, и это придавало уверенности. Осмотр и проверка двигателя техническим составом аэропорта Ванавары также не выявили неисправность, и мы решили взять

БЫЛ ТАКОЙ СЛУЧАЙ

курс на Кежму. Долетели благополучно, и лишь наш специалист, бригадир тяжелых регламентных работ Г. Д. Брюханов, выяснил причину неисправности: оледенение фильтра тонкой очистки карбюратора.

— А как отнеслось к происшествию руководство авиапредприятия?

— Начальник авиационно-технической базы А. А. Демин сказал на разборе этого случая, что если бы я, после случившегося в воздухе, произвел посадку на площадке «Стрелка—Чуня» до выяснения причины неисправности двигателя, то был бы представлен к награде за спасение машины, а так как я не сделал этого и продолжил полет, то меня нужно отдавать под суд. На это обвинение я ответил, что не нуждаюсь в наградах, а главное то, что мы вернулись на базу. И все же впоследствии, по настоянию партбюро, МК профсоюза, командира ОАО Г. Ф. Турова, мне был вручен знак «Отличник Аэрофлота»...

А. А. МАКСИН прошел путь от рядового летчика до замести-

теля командира летного отряда. Налетал около 9000 часов. Награжден медалями «За доблестный труд», «Ветеран труда СССР», «Ветеран Красноярского управления ГА», многочисленными грамотами и благодарностями.

В 1971 году Анатолий Александрович был «комиссован» по состоянию здоровья. Но и сейчас продолжает трудиться в Кежемском аэропорту. Льготами практически никакими не пользуется; как и все, полностью платит за квартиру, за другие услуги.

Думаю, ветерану есть чем гордиться. Более 20 лет отдала авиапредприятию и его жена Валентина Павловна. Один зять трудится в Кодиинске бортмехаником Ми-8, дочь Елена работала экономистом авиапредприятия, а теперь — на базе ЭРТОС. Другой зять — начальник отдела авиатехнического контроля в Кежме.

В бщем, получается целая авиационная династия. И это, согласитесь, неплохо.

В. ЗЫКОВ.