

А.В. ВАСИЛИШИН

Труженики неба



**МОСКВА
2012**

А.В. ВАСИЛИШИН

Труженики неба

Рассказы о работниках гражданской авиации СССР, в том числе об авиаторах Тюменского управления ГА и авиаторах аэропорта Плеханово, принимавших активное участие в строительстве Западно-Сибирского энергетического комплекса.

ТЮМЕНЬ

2012 год

КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ АВТОРА



Василишин Алексей Викторович, родился в Усть-Вымском исправительно-трудовом лагере НКВД в 1945 году, 11 февраля, русский, женат. Родители были жертвами политических репрессий, имевших место в СССР в различные годы. Они были осуждены так называемыми “тройками” по знаменитой статье 58-10 прим, агитация против советской власти.

С октября 1945-го по 1962-ой год жил в Саратовской области, в Екатериновском районе, в селе Колоно.

В 1962 году закончил десять классов средней школы и работал трактористом в совхозе “Колоновский”.

В 1963 г. поступил на первый курс самолетостроительного факультета Харьковского авиационного института.

В 1969 г. окончил авиационный институт и начал свою работу в Аэрофлоте, в аэропорту Рощино, Тюменского Управления Гражданской авиации, в качестве сменного инженера.

В 1973 г. после переучивания на Киевском авиационном заводе, получил допуск к полетам на самолете Ан-26 в составе экипажа, в качестве бортинженера.

В 1974 г. - получил допуск к полетам на вертолете Ми-4.

В 1976 г. - получил допуск к полетам на вертолете Ми-8.

В 1978 г.- получил допуск к полетам на самолете Ил -76Т и Ил -76 ТД.

1981 г. - воин-интернационалист (с мая 1981 г. по декабрь 1981 г. включительно, в республике Никарагуа, в составе экипажа вертолета Ми-8, командир вертолета Горячев В.Н.)

С 1984 г. по 1992 г. - Командир Тобольского авиапредприятия. Общий безаварийный производственный налет 6500 часов.

Ветеран труда. С 1995-го года Заслуженный работник транспорта России. Почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» присвоено Указом Президента Российской Федерации 11 мая 1995 года № 485.

1992-1993 г.г. - Председатель Тобольского городского Совета народных депутатов.

1993-1996 г.г. - Депутат Государственной Думы Российской Федерации V созыва.

1996-1997 г.г. - Представитель Губернатора Тюменской области в Федеральном Собрании Российской Федерации.

1997 г. - Госслужащий Управления делами Аппарата Совета Федерации, Советник Российской Федерации I класса - просто мужик с высокой квалификацией.

В 1998 г. - принят в члены союза писателей России.

В 2005 году - принят в члены Международного союза славянских журналистов.

Мною написаны и изданы книги:

О родных русских с полей сражений. Только в России возможно такое.

Дорогие мои сибиряки. Дорогие мои земляки.

Белый ветер, красный туман. Пасынки Отечества. Преодоление. Труженики неба.

По дневникам участника Великой Отечественной войны, летчика – истребителя Николаева подготовлена и издана книга – Беспримерный подвиг или «На фронтовых дорогах Отечества» (мое название).

В свободное время делаю иконы, врезаю в древо Божий лик, имею на то благословление Патриарха Московского и Всея Руси Алексия II и Патриарха Сербского Павла. Изготовил 374 иконы, которые разошлись по всему миру. Мои иконы есть в Канаде, США, Югославии, Украине, Грузии, Армении.

Жизненный путь 27 лет был связан с Коммунистической партией

Советского Союза, о чем не сожалею. Работал всегда с интересом и разумной инициативой на переднем крае строительства коммунизма. В составе Тюменского Управления гражданской авиации, исполняя обязанности старшего Инспектора по безопасности полетов, а затем командира Тобольского авиапредприятия, принимал активное участие в строительстве Западно-Сибирского энергетического комплекса. Нет уголка в Тюменской области, где я не бывал.

Всегда был активным участником общественной жизни. Был пропагандистом, членом парткома II-го Тюменского авиапредприятия, членом партбюро аппарата Тюменского Управления ГА, членом Тобольского горкома КПСС. В ходе “прихватизации” ничего не “прихватизировал” ни у людей, ни у государства, поэтому смотрю людям в глаза со спокойной совестью без страха и без сожаления. Пою и плачу, радуюсь жизни без всякого напряжения.

По жизни всем людям, с кем жил и работал, всегда помогал безвозмездно, никого не оговорил, никого не предал, ни на кого не держу сердца, никого не отдал под суд. Отношусь к людям с почтением, спокойно. Если человек оступился, не осуждаю его, а ищу оправдание, почему он так поступил. Такая жизненная позиция продиктована тем, что сам я родился в тюремном лагере, то есть тюрьма мой родной дом.

Люблю жизнь и людей и не мыслю себя без них. Пишу, как о хороших людях, так и о плохих, потому что мир невозможен по-иному. Пусть будет Бог в помощь всем и каждому. Может быть, что не так, не судите строго, простите меня, как и я прощал.

ФОТОМОНТАЖ, ПОСВЯЩЕННЫЙ 45-ти летнему юбилею со дня образования Тюменского управления гражданской авиации

Уважаемый читатель, 7 февраля 2012-го года исполнилось 45 лет со дня образования Тюменского Управления ГА. В приказе Министра Гражданской Авиации СССР, Маршала Авиации, Бориса Павловича Бугаева написано:

С 7-го февраля 1967-го года, в связи с начавшимся освоением нефтяных и газовых месторождений Тюменской области, учредить на базе Тюменской авиагруппы Уральского Территориального Управления ГА Тюменское Управление ГА для решения вопросов авиационного обеспечения работ по строительству Западносибирского энергетического комплекса. Второй пункт приказа гласил:

Назначить начальником Тюменского Управления ГА Лужецкого Константина Алексеевича, начальником летно-штурманского отдела назначить пилота I класса, выпускника ВАУ ГА, Загоскина Игоря Григорьевича.

Высокие темпы добычи нефти и газа в условиях отсутствия железных и автомобильных дорог предопределили интенсивное развитие производственной базы Тюменского управления ГА. Пика в своем развитии Тюменская авиация достигла в 1990-ом году. Авиаторы Тюмени перевезли в этот год 8583300 пассажиров, 632600 тонн грузов, 20300 тонн почты. Налет часов в авиации ПАНХ составил 3408198 приведенных часов для обслуживания строителей Западно-Сибирского Энергетического комплекса, газовиков, нефтяников, геологов и населения Тюменской области.

В Тюменском управлении ГА к этому году насчитывалось более 600 воздушных судов 14-ти типов, а численность работающих авиаспециалистов составляла значительно более 20000 тысяч человек. Один из крупнейших аэропортов управления, аэропорт Рощино расходовал в сутки почти вертушку авиационного керосина, то есть почти тысячу тонн. Вот такой существовал масштаб авиаперевозок.

Не надо доказывать справедливость народной поговорки:
-Большое видится из далека!

Не только бывшие советские люди, но и вся Европа пользуется сегодня результатами построенного нашим народом грандиозного Западно-сибирского энергетического комплекса. Вся страна советов, в том числе и мы, работники Тюменского управления ГА СССР, совместно с геолога-

ми, строителями, нефтяниками, газовиками, энергетиками принимали активное участие в битве за нефть и газ Западной Сибири.

В кратчайшие сроки, на просторах Тюменской области сплошь покрытой тайгой и непроходимыми болотами был построен крупнейший в мире энергетический комплекс. Мировая история не знает более таких примеров грандиозного строительства.

Авиация сразу же стала технологическим звеном строительства. Без участия авиации, не было бы такого потрясающего результата. Эта тяжелая работа сравнимая с военным сражением, в котором мы победили бездорожье и многие другие трудности. Сегодня, на юбилейном празднике, мы не увидим очень многих своих товарищей. Ушли из жизни:

- Константин Лужецкий, Владимир Кулешов – первые начальники Тюм. ГА, Валентин Болдырев, Петр Тепленко – руководители инженерной службы УГА, Валентин Горинов – заместитель начальника управления по перевозкам Заслуженный работник транспорта РСФСР, Виктор Хритохин - долгие годы возглавлявший отдел ПАНХ, Заслуженный работник транспорта РСФСР, Юрий Южаков, командир 255-го летного отряда, - один из первых вертолетчиков УГА – Герой Социалистического труда, Иванов Виктор Сергеевич вертолетчик-монтажник, Герой Социалистического труда, Виктор васьильевич Ширшов – командир 246-го летного отряда, участник Великой Отечественной войны, Дмитрий Петрович Турлаков – кавалер пяти боевых орденов и кавалер ордена «Октябрьской революции» за работу в Тюменском УГА, Анатолий Алексеев – кавалер Ордена «Ленина», «Александра Невского», «Боевого красного знамени», «Великой Отечественной войны I степени», в 22 года бомбивший Берлин в 1941-ом году, один из первых вертолетчиков, Кавалер Ордена «ЛЕНИНА» Антонов Александр Сергеевич. Заслуженные пилоты СССР Геннадий Будников, Иван Бердюгин, Геннадий Воробьев, Николай Бабинцев, Алексей Марченко, Георгий Метелев, Федор Стогний, Петр Панов – Герой Советского союза и многие другие наши товарищи легендарные летчики –Биркин Владимир Артемьевич, Петров Николай Андреевич, Румянцев, Прядко, Похлебаев Владимир Георгиевич – Заслуженный работник транспорта России, которые своим героическим трудом помогли становлению вновь образованного Тюменского Управления ГА и, в конечном итоге, созданию Западно-сибирского энергетического комплекса. Вечная им слава.

На смену предыдущему поколению пришли наши преемники, современные менеджеры, подхватившие начатое нами дело, обладающие замечательными качествами: умножать и прибавлять. Развили Тюменское Управление ГА в новых экономических условиях.

Сегодня сферой приложения труда авиаторов ЮТэйр является не только Тюменская область, и не только Россия, но и многие страны мира, где востребована наша авиация. В ЮТэйр появились свои заслуженные

люди, летчики, руководители, инженерно технический состав, специалисты обеспечивающих служб.

Ознакомившись с результатами деятельности ЮТэйр, мы ветераны Тюменского Аэрофлота, порадовались за своих преемников. Желаем коллективу авиакомпании ЮТэйр успехов в работе и обеспечении безопасных полетов.

Давайте вместе вспомним о наших замечательных предшественниках и посмотрим на нашу молодежь.

Как молоды мы были, как искренне любили, как верили в себя!



**СТОГНИЙ ФФ, Ветеран Труда,
Ко мандир летного отряда,
Кавалер Ордена Трудового
Красного Знамени, Заслуженный
работник Транспорта РФ, пилот
I класса**



**ИВАНОВ ВС, Ветеран Труда,
Кавалер Орденов Ленина,
Трудового Красного Знамени,
Герой Социалистического
Труда, командир вертолета
Ми-10К, пилот I класса**



**АНТОНОВ АС- Кавалер Ордена
Ленина, Ветеран Труда, пилот I
класса, командир вертолета
Ми-4**



**БАБИНЦЕВ НН, Заслуженный
пилот СССР, Отличник
Аэрофлота, командир АЭ, пилот
вертолета Ми-10К.**



**БИРКИН ВА, участник ВОВ,
Кавалер Ордена Красной
Звезды, Отличник аэрофлота,
Ветеран труда**



**АКСЕНЕНКО, Ветеран труда,
Отличник Аэрофлота, Каваплер
Орден Трудового Красного
Знамени и Знак Почета**



**ЮЖАКОВ ЮА Ветеран Труда,
Кавалер Ордена Ленина, Герой
Социалистического Труда, пи-
лот I класса ГА СССР, командир
255-го ЛО**



**СМИРНОВ ВА, Ветеран Труда,
Отличник Аэрофлота, командир
вертолета Ми-6, пилот I класса
ГА СССР**



**Командир АЭ. Ветеран Труда,
пилот I класса, Отличник
Аэрофлота Беляев ЛИ**



**ЖИРНОВ ИМ, Ветеран Труда,
Отличник Аэрофлота, командир
авиаэскадрильи, пилот I класса**



**БУРДИН ЕЕ Ветеран Труда,
Кавалер Ордена Знак Почета,
Отличник Аэрофлота, Командир
АЭ, пилот I класса ГА СССР**



**БУЛЮХИН ЮМ Ветеран Труда,
Отличник Аэрофлота, командир
АЭ, командир вертолета Ми-6,
пилот I класса ГА СССР**



ТИХОНОВ ГР – Отличник Здравоохранения СССР, начальник медсанчасти Тюменского управления ГА, БУДНИКОВ ГМ – заслуженный пилот СССР, КАЛИНИН МТ- Председатель Теркома Профсоюза авиарботников Тюменского управления ГА, ШАРПАТОВ ВИ – командир корабля Ил-76, Герой России,...



КУРАШОВ ВА – Заслуженный пилот СССР, Кавалер Ордена Трудового Красного Знамени, Отличник Аэрофлота.



ВОРОБЬЕВ ГА- Заслуженный пилот СССР, Отличник Аэрофлота, Ветеран Труда, Кавалер Ордена Дружбы Народов.



**МИНАЕВ ВВ, Ветеран Труда,
Отличник Аэрофлота
Заслуженный пилот СССР, зам.
командира АЭ, пилот вертолета
Ми-6, пилот I класса ГА СССР**



**БЕЛОБОРОДОВ НМ, Ветеран
Труда, Кавалер двух Орденов
Ленина, Ордена Трудового
Красного Знамени, Герой
Социалистического Труда,
командир ЛО, пилот I класса ГА**



**Начальник инспекции ТАТ
Заслуженный работник транспорта
СССР, пилот I класса**



**Начальник Инспекции Тюм.
УГА, Кавалер Ордена Ленина,
Заслуженный пилот СССР, пи-
лот I класса ГА**



**Начальник ЛШО Тюм. УГА
Надеин ВГ, пилот I класса ГА**



**Начальник ЛО ПАНХ
Тюм УГА Клименко ВГ- пилот I**

СССР	класса ГА СССР
<p>Автор книги не располагает фотографией первого начальника Тюменского Управления ГА ЛУЖЕЦКОГО КОНСТАНТИНА АЛЕКСЕЕВИЧА.</p>	
	
<p>Второй руководитель Тюм. УГА КУЛЕШОВ В М- Ветеран труда, пилот I класса ГА СССР, От- личник Аэрофлота</p>	<p>Третий руководитель Тюм. УГА ХОХЛОВ И Т- Герой Социалистического Труда, Кавалер Ордена Ленина, пилот I класса ГА СССР, Заслуженный пилот СССР</p>
	
<p>Четвертый начальник Тюм. УГА, кавалер Ордена ЛЕНИНА ЛАСКИН Г П, Заслуженный пилот СССР</p>	<p>Последний руководитель Тюм.УГА ИЛЛАРИОНОВ В А, пилот I класса</p>



Первый начальник Инспекции по БП Тюм. УГА ПЕРЕВОЗКИН В.Н., Ветеран Труда, Отличник Аэрофлота, командир вертолета МИ-6, пилот I класса ГА



Первый начальник ЛШО Тюм. УГА ЗАГОСКИН И. Г., Ветеран Труда, пилот I класса ГА СССР, командир корабля Ан-26



Хохлов ИТ, Ветеран Труда, Кавалер Ордена Ленина, Герой Социалистического труда, пилот I класса с Юрием Гуляевым



Колесников АМ – заместитель начальнига ТУГА по УВД, диспетчер I класса ГА СССР, с женой Тамарой



**Коробов АВ, пилот вертолета
Ми-6, пилот I класса ГА СССР с
женой Ларисой**



**Галаганов АВ, пилот I класса,
командир корабля Ил-76 с женой
Екатериной**



**Генеральный директор ЮТэйр
А З МАРТИРОСОВ**



**Зам. Гендиректора ЮТэйр по
строительству СИДОРЕНКО
ВС**



**Зам. Ген Директора ЮТэйр по ИАС
Бек Мухамбетов**



**Первый зам. Ген. Директора
ЮТэйр по производству
Лебединский ВС, пилот I
класса ГА СССР**



**Нач. инспекции по БП Ютэйр
ВОЛОШИН СГ Ветеран Труда,
пилот I класса ГА СССР, Отличник
Аэрофлота**



**Зам. Ген. Директ. По
коммерции Ютэйр
КРАВЧЕНКО ВА Ветеран
Труда, пилот I класса ГА
СССР**



**Горячев ВН – командир летно-методической АЭ
УТО -19, пилот I класса ГА СССР**



Дзугашвили ВГ – командир 2-го Тюменского ОАО, Сава Мерзляк – командир АЭ самолетов Ан-12



Смигановский ВВ Командир Новоуренгойского ОАО, пилот I класса, заместитель директора ГС ГА по эксплуатации аэропортов, Краснов ВС – зам. начальника Тюм. УГА по организации летной работы



Галаганов АВ – к\к Ил-76 у памятника воинам-сибирякам на 42-ом километре Волоколамского шоссе



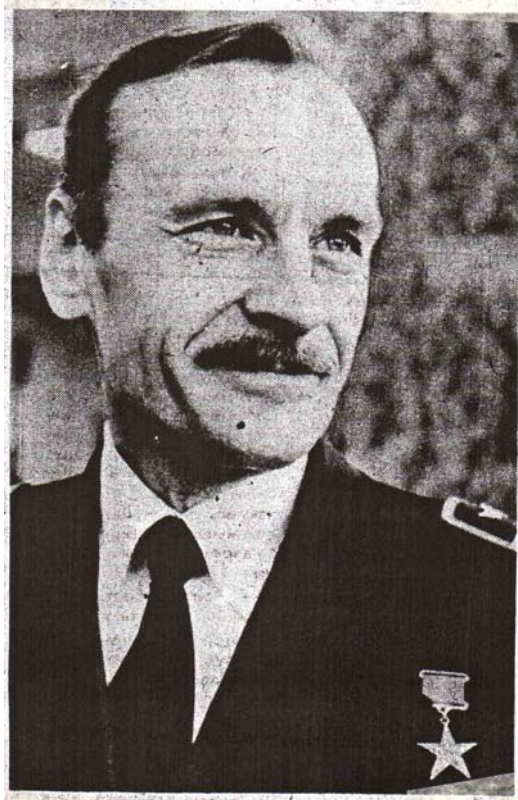
Земляки Тюменцы: Кожевников ВТ, Агапов ГА, Кабаев ВН, Ясавеев АА у памятника воинам-сибирякам.



Пищугин Борис , полярный летчик, командир АЭ самолетов Ан-2 Мыс Каменского ОАО с женой.



Шаповалов МК командир Тобольского ОАО – Кавалер 2-х Орденов Трудового Красного Знамени, Ветеран Аэрофлота



Южаков ЮА командир 255-го летного отряда, Кавалер Ордена Ленина, Герой Социалистического Труда, пилот высочайшего уровня



**Первая пилотесса, Тобольского
аэропорта, Евдокия**



**Переходящее красное знамя
Тобольского горкома КПСС
вручается начальнику аэропорта
Шаповалову. 1950-й год**



**Командно-руководящему составу
Тюм, УГА представляется новый
начальник Управления ГА Ласкин
ГП**



**Тепленко ПВ – руководитель
инженерной службы Тюменской
авиагруппы и командир
Березовского ОАО Шаповалов МК.
1964-й год**



Командиры авиапредприятий Тюменского УГА 1984-й год
Первый ряд: Ильчик СГ, Пысенко ВГ, Васильев ВИ, Джугашвили ВГ, Скорый АФ, Марченко РФ, Еркин ВН – начальник Инспекции.
Второй ряд: Василишин АВ, Чистяков ВГ, Зайков ВА, Ефремов СН, Калужняк ВИ, Стемасов ЕМ, Корженевский ТИ, Лебединский ВС



На речных просторах Сибири
1965-й год



Заместитель начальника
Тюменского управления ГА
Горинов ВА со стюардессами. 1973-
й год



С нами хорошо



А с нами еще лучше



**Постников ВС, Бурдин ЕЕ, Зуев
ЮИ, Спиридонов АИ**



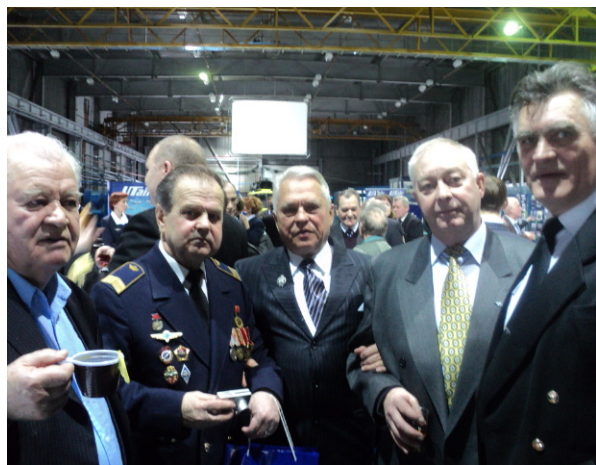
**Маркин ВВ, Хмельницкий ГЛ,
Постников ВС, Бурдин ЕЕ**



**За победу мы по полной осушили, за
друзей добавили еще**



**Справа Пономарев МН –член
Совета Федерации, бывший
штурман Тюм УГА**



**Слева направо: Суханов ЮА.
Сельков БВ, Скорый АФ, Москвин
ВН, Цветков ВИ**



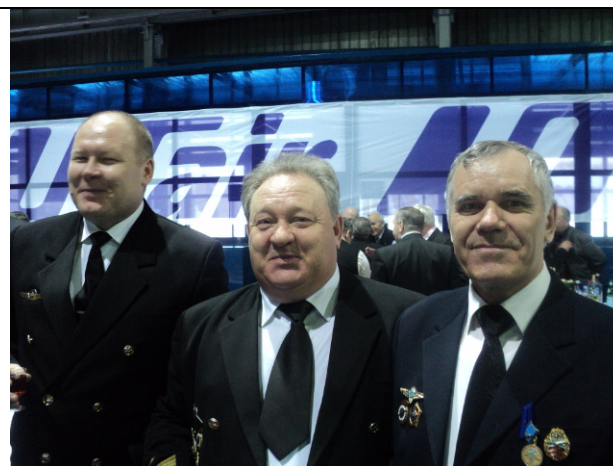
**Справа налево: Осинцев ЛБ,
Санталов ВИ, Малькута ОН,**



**Малькута ОН, Щербич Ж В –
главный специалист авиакомпании
ЮТэйр по работе с персоналом.**



**Сельков БВ – к\к Ил-76, Беляев
ЛИ- к\в Ми-6**



Пономарев МН – заместитель Губернатора ЯНАО, Член Совета Федерации и Франц Левицкий – заслуженный пилот СССР, летчик высочайшего уровня, к\в Ми-26, Веретан Сургутского ОАО

Справа: Кузнецов БК – лауреат государственной премии за освоение летной эксплуатации самолета ИЛ-76, Гаврилов – Герой России, Заслуженный пилот России, специалист по БП.



Василишин АВ, Хмельницкий ГЛ, Абдулгалиев ФМ, Цветков – заслуженный пилот России

Зуев ЮИ, Константинов РФ, Суховерков СМ. За Аэрофлот!



Не та нынче молодежь пошла



Ох, не та!



**Скорый АФ с сотрудницей
аэропорта Тазовский. Ах! Как
молоды мы были...**



**Шарпатов ЮИ, Москвин ВН от
авиатехника в а\п Рожино,
прошел путь до командира ЛО,
Надеинн ВГ, Краснов ВС**



**Абдулгалиев ФМ, Насыров РЮ,
Низамов Р. Татары, татары, кругом
одни татары! Замечательные
летчики и прекрасные люди**



**Кузнецов БК, Гаврилов –
главный специалист по
авиационной безопасности
полетов а\к.**



**Сельков БВ- засл. пилот СССР
Насыров РЮ- командир 259-го ЛО
Пунько НА- засл. пилот СССР.**



**Ласкин ГП разъясняет Пунко
НС, как жить дальше на
пенсии.**



Вручение наград работникам ЮТэйр. Пенсионеров среди них нет.



Возвращение с полетов домой. Традиции встречи экипажей после выполнения ответственного задания не было в прежние времена, к сожалению.

Ми-6 – вертолет-труженик. Вертолета Ми-10К еще не было, а необходимость выполнять монтажные работы уже была. Тюменские летчики из аэропорта Плеханово начинали выполнять монтажные работы на вертолетах Ми-6 и Ми-8 в условиях жесткого климата Западной Сибири выполняли монтажные работы на строительстве моста, ставили опоры ЛЭП методом поворота, раскатывали провода ЛЭП, транспортировали длинномеры, геометрические размеры, которых превышали размах несущего винта. То есть методом проб и ошибок осваивали на вертолетах совершенно новые виды работ, которые были востребованы на просторах Тюменской области.

Жизнь летчиков была полна неожиданностей. Следует заметить, что не всегда летчики выходили победителями сложившейся в полете ситуации. Однозначно можно утверждать, что моими коллегами руководило всегда чувство высокой ответственности, необходимость выполнить сложную работу, но никак не тщеславие, не личный и не материальный интерес.



Первый экипаж тяжелого транспортного корабля Ан-12, поступившего на эксплуатацию в Тюменское управление ГА:

Командир корабля Быструшкин ПП, второй пилот Терешин ГИ, штурман Гужва АА, бортмеханик Писаренко АП, бортрадист Медянцеv.

Самолет-труженик Ан-12. Лучший в мире грузовой самолет способный взлетать и садиться на грунтовые, заснеженные взлетно-посадочные полосы. Значительная часть грузов строящегося в Западной Сибири энергетического гиганта, доставлена на север именно такими самолетами.

Напомню, что командиром авиаэскадрильи самолетов Ан-12 был Касаткин Александр Кириллович, кавалер высшей награды республики Афганистан – Герой Афганистана. Это он, наш земляк, летчик, выросший в Тюменском Управлении ГА, посадил подбитый моджахедами Ил-76ТД с двумя неработающими двигателями, с невыпущенной механизацией крыла, с невыпущенными шасси, потому что ракета моджахедов вывела из строя основную и резервную гидросистемы корабля. Фантастика! Мировая практика не знает второго такого случая благополучной посадки подбитого самолета на аэродроме, высота которого над уровнем моря 2000 метров, да еще с полетной массой более 150 тонн.

Сейчас Александр Кириллович на пенсии, проживает в городе Егорьевске.

ЛШ



**Василишин АВ, Лещин ВФ –
командир ЛО, кавалер Ордена
Трудового Красного Знамени**



**Сургутяне: Дорофеев,
Фроловский, Городцов**



**Слева направо: Андрей Кессель-
командир Боинга, Сергей
Епринцев –Командир Боинга**



**Земляки- Сургутяне
Дорофеев – к\в Ми-8, Макарьин
с женой – Заслуженный пилот
России**



Салехардцы



**В центре начальник
аэропортового комплекса
Толмачево, б\вший наш**

	<p>работник</p> 
<p>Командир Тобольского ОАО Василишин АВ и командир корабля Ил-76 Галаганов АВ</p>	<p>Божья Матерь ДОНСКАЯ. Работа АВ Василишина</p>



Ил-76Т- грузовой гигант принимавший участие в доставке грузов на север Тюменской области и в мятежный Кабул. Экипаж Петра Дерябина. Второй пилот Соколов, командир корабля Дерябин, бортинженер Полонник, бортрадист, штурман Афонин.



**Легендарные летчики Тюменского Управления ГА из а\п Плеханово.
Справа налево: Ласкин ГП, Павленко ГП, Котыбаев ВД, Мальцев
ПД, ...**



Награждение участников



Награждение участников юбилея



**Награждение участников
мероприятия**

**Награждение участников
мероприятия**



Курагин АС- к\к Ил-76 Савосин – б\и, Петров ЮН – командир УТО-19, Грачев АИ- к\к Ту-134, ..., Насыров РЮ – командир 259-го ЛО, Соколов Е –в\п ИЛ-76



На разборе в летном отряде самолетов Ил-76



Замечательные специалисты, гордость 2-го Тюменского ОАО, за исключением Обухова ГН, все выходцы из а/п Плеханово

Слева направо:

Первый ряд: Быструшкин ПП- к\к Ту-134, Обухов ГМ-к\к Ту-134, заслуженный пилот СССР, Мешков АА –к\к Ту-134, Яковлев ВА – б\м Ту-134, Ионин - авиатезник , Глухов ВБ начальник техотдела АТБ 2-го ТООА.

Второй ряд: Варлашкин С - командир ЛО, Карпов НГ-к\к Ту-134, Горюшин – к\к Ту 154, Шарпатов ВИ –к\к Ил-76, Гужва – штурман Ту-134, Курдюков Е – а\т бригадир АТБ 2-го ТООА, Грачев ВН - командир АЭ Ил-76.

Третий ряд: Кайдалов НЯ –к\к Ан-24, Михайлов Н – бортинженер ИЛ-76, Будников ГМ- заслуженный пилот СССР, Прасолов В – к\к Ан-26, Просимяк МИ- главный инженер АТБ 2-го ТОАО. Костин ВМ- начальник цеха оперативного обслуживания.

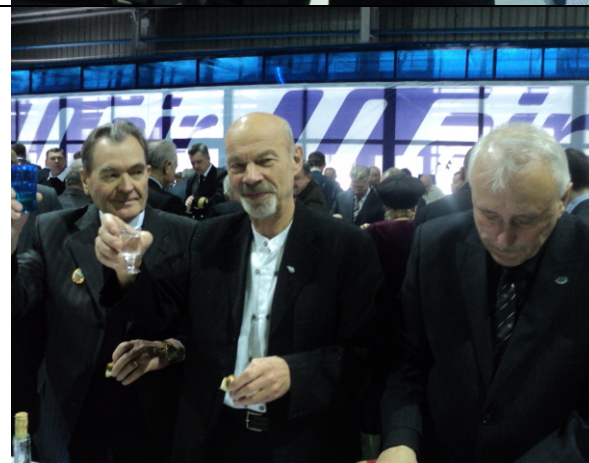


**Пьем за Тюменское Управление
ГА**



**Насыров РЮ – командир ЛО,
Варлашкин С – командир ЛО,
Заслуженный пилот России**

**Ваганов ФА, Капустин В –
руководитель учебной части
пентра подготовки персонала а\к**



Низамов Р, Афанасьев Ю, ...



Сидоренко ВС- заместитель
генерального директора а\к
ЮТэйр по строительству.



Биркина Галина Владимировна-
начальник лаборатории ГСМ,
дочь легендарного летчика
Биркина ВА.



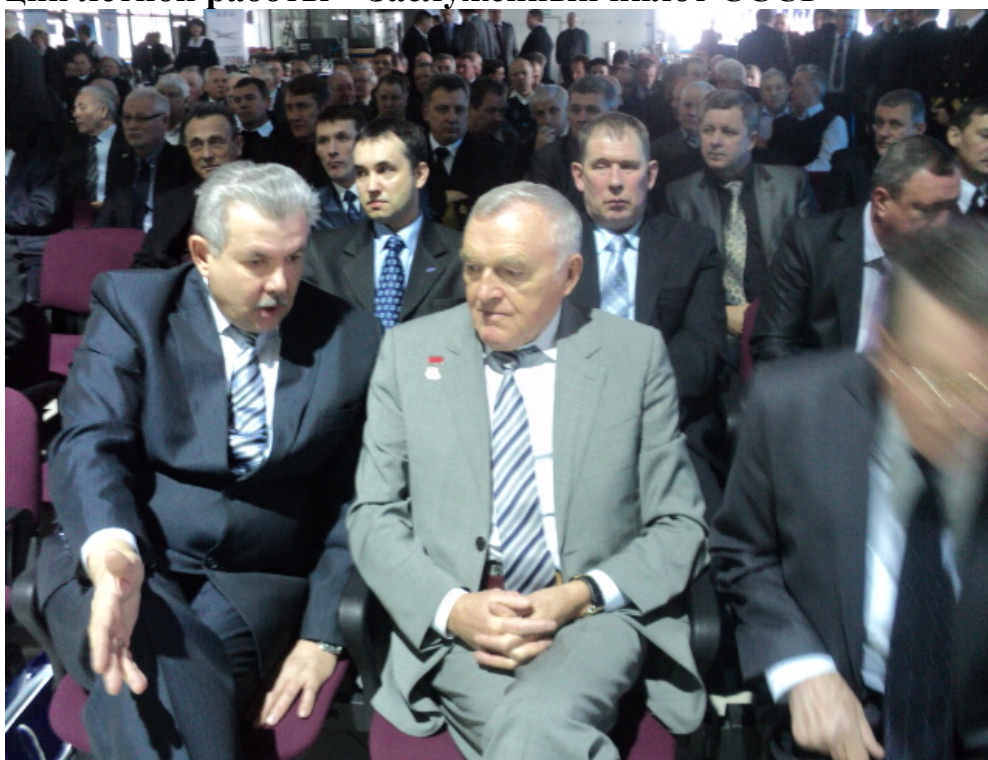
Загоскин ИГ – командир корабля
Ан-26, Низамов Р – к\в Ми-6



Павлушин СЕ – командир
летного отряда Сургутского
ОАО



Слева направо Инна Андреевна Копец – автор многих мировых авиационных рекордов, Савченко ИЕ- начальник политотдела Тюм. УГА, Краснов ВС – заместитель начальника Тюм. УГА по организации летной работы – Заслуженный пилот СССР



Начальник Тюменского Управления ГА Медведев ПЯ. Начальник Государственной Службы Гражданской Авиации России Зайцев ГН – кавалер Ордена Ленина, Заслуженный пилот СССР.



**Бурдин ЕЕ –командир АЭ,
пилот I класса ГА СССР**

**СМ Суховерков – флаг-штурман
Плехановского авипредприятия, штурман
I класса ГА СССР**



**Королев ЮС –руководитель
службы ГСМ Тюм, УГА**



Справа: Шарпатов ЮИ



**Маркин ВВ –руководитель наземных служб Плехановского ОАО,
Лохманов ЮА – блистательный инженер, руководитель, воспитатель
высшего уровня – начальник авиационно-технической службы Плеха-
новского ОАО, заместитель Главного инженера Тюм. УГА**



**Геннадий Петрович Шахов –
замечательный организатор,
руководитель службы радио-
технического обеспечения полетов Тюм.
УГА**



**Александр Петрович Трошин –
специалист высочайшего уровня
аэродромного обеспечения
полетов авиации всего
Тюменского УГА**



**Сергей Епринцев с супругой.
Выполнял интернациональный
долг в Африке на самолете Ан-26.
Командир корабля 64-го летного
отряда.**



**Ольга Григорьева – замполит
службы бортпроводников а\п
Рожино. Голяков БИ – ст.
штурман а\п Рожино, Андрей
Кессель – пилот I класса ГА.**

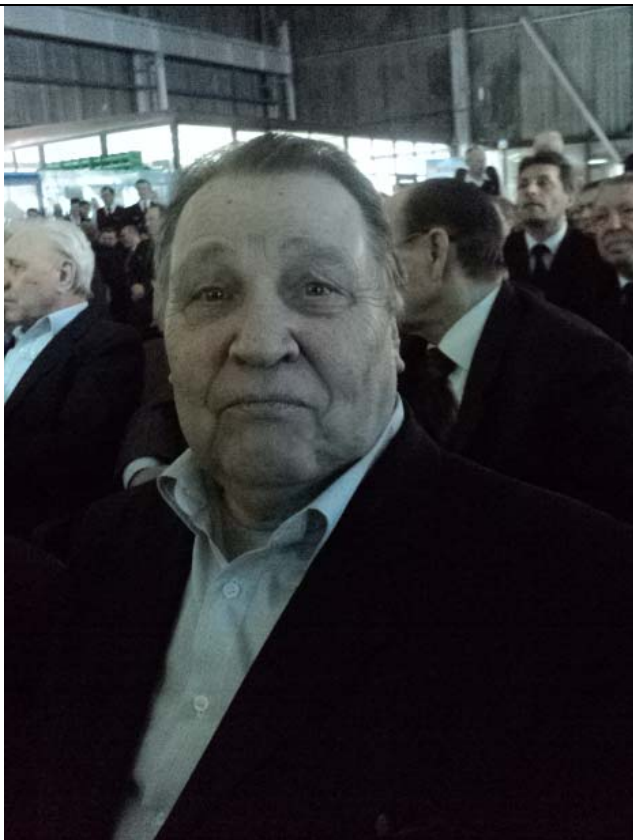




Заместитель генерального директора ЮТэйр по экономическим связям Виктор БАЧУРИН, Ветеран Труда, многие годы возглавлявший Тазовское авиапредприятие.



Салехардцы: Лебединский ВС – Заслуженный пилот России, первый заместитель Генерального директора а\к Ютэйр по производству, Зайцев ГН – Заслуженный пилот СССР.



Севостьянов ИС к\к Ту-134



**Зубцов А – начальник ОК 2-го
ТОАО**



**Тепленко ПВ – зам. гл. инженера
Тюм. УГА**



Афанасьев Ю – к\к Як-40



Санталов ВИ – Ветеран труда, пилот I класса ГА СССР, начальник Инспекции по БП. Летал на вертолетах: Ми-4, Ми-6, Ми-26



Осинцев ЛБ – руководитель профсоюза авиаработников а\к Ютэйр. Бортинженер ГА СССР I класса



Ветеран Салехардского ОАО, пилот I класса, командир 234-го ЛО, летал на всех типах воздушных судов, которые юбили в ОАО. Кроме того освоил полеты на самолете Ту-134



Суханов ЮА – Ветеран труда, кавалер Орденов Ленина и Трудового Красного Знамени, Заслуженный пилот СССР, многие годы начальник Инспекции по БП



Левицкий Ф – Заслуженный пилот СССР, пилот ГА СССР I класса, к\в Ми-26, садился на этом вертолета на Северном полюсе с подбором, Павлушин СЕ – командир ЛО Сургутского ОАО, пилот I класса ГА СССР



Козленков АС – ветеран труда, Плехановского авиапредприятия. Пилот I к\в Ми-6, Ваганов ФА – старший б\м 255-го ЛО, Заслуженный работник транспорта России, б\и ГА России I класса.



Беляев ЛИ, Хмельницкий ГЛ – командиры вертолета Ми-6



Надеин ВГ – Ветеран труда, Отличник Аэрофлота, пилот I класса ГА СССР, начальник ЛШО Тюм. УГА, Пунько НА – Заслуженный пилот СССР



Бондарев ВЕ- Ветеран труда Плехановского авиапредприятия, командир 255-го ЛО, пилот I класса ГА СССР, к\в Ми-6, Ми-26, Минаев ВВ – Заслуженный пилот СССР, зам. командира АЭ, к\в Ми-6. Ветеран труда, награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».



Савченко ИЕ – Ветеран труда Тюм. УГА, зам. начальника управления по политико-воспитательной работе, Кавалер Ордена Трудового Красного Знамени и многих медалей СССР за Доблестный труд, Краснов ВС – заместитель начальника Тюм. УГА по организации летной работы, Заслуженный пилот СССР .



Краснов ВС, Санталов ВИ



Зырянов ВА – ветеран труда, командир Березовского ОАО, пилот ГА СССР I класса, к\в Ми-8, Василишин АВ



В центре Беляков ВА – руководитель службы спецтранспорта, заместитель к-ра по наземным службам.

Поляков ВН- Заслуженный работник транспорта, Тимохина РТ – Ветеран труда, Кавалер Ордена Трудового Красного Знамени, начальник ПЭО Тюм. УГА





Слева направо: Василишин АВ, Кожевников ВТ, Галаганов АВ, Фроловский ИП. Краснов ВС. Агапов ГА, Коробов АВ. Первый ряд: Голяков БИ, Афанасьева ТК.



Бортрадисты самолета Ан-24



**Первый ряд: бортмеханики
Виноградов, Куваев, Сидоров.**



**Брызгин – штурман самолета
Ту-134**



**Прасолов В – к\к Ан-26,
Калачев – командир АЭ, Васюк
– штурман АЭ Ан-24, Ан-26**



Самолет Ан-22, на котором, единственный из летчиков Тюменского

управления ГА Губарев Геннадий Максимович, три дня летал в качестве второго пилота в экипаже Героя Советского Союза, летчика-испытателя, Курлина Юрия Владимировича.

Геннадий Максимович не был членом летного отдела КБ Антонова. Видимо Курлин имел право включать в свой экипаж летчиков, в летной подготовке которых был уверен. Это было действительно так, потому что Юрий Владимирович лично сам тренировал первый гражданский экипаж самолета Ан-26 передаваемого на эксплуатацию в Тюменское Управление ГА. Именно тогда Геннадий Максимович налетал в составе экипажа, где командиром был Герой Советского Союза ЮВ Курлин, около 50-ти часов. Выполняя полеты и посадки с отказавшим двигателем, с отказавшим и авторотирующим двигателем, как в простых условиях, так и под шторкой. Поэтому, когда в экипаже самолета Ан-22, работавшем в Тюмени заболел второй пилот, Курлин разыскал Губарева и пригласил его полетать с ним некоторое время, чтобы избежать дорогостоящего простоя самолета. Выбор Курлина основывался на том, что Губарев Геннадий Максимович был тогда одним из немногих в 259-ом летном отряде пилотом I класса ГА СССР, опытным летчиком с большим инструкторским налетом.

Юрий Владимирович первым поднял в воздух самолет-гигант Ан-22 и провел его испытания в воздухе, то есть дал ему путевку в жизнь. За выполнение этой работы ему присвоено высокое звание Героя Советского Союза.



Герой Советского Союза Марина Попович среди бывших авиаторов Тюменского управления ГА, членов Западно-Сибирского Землячества.



Караван кораблей со срочными грузами для Карской НГРЭ, проводку которого в Северном Ледовитом Океане выполнил экипаж Петра Валентина Владимировича на вертолете Ми-8 Мыс Каменского ОАО, за что был жестоко наказан руководством Тюменского Управления ГА: уволен из авиапредприятия. Потом Валентина Владимировича восстановили, но только в Ново-Уренгойском ОАО, где в то время были и другие проштрафившиеся летчики. Например:

пилот Салехардского ОАО, который вопреки указаниям командира Мыс Каменского авиапредприятия Манцурова об уходе на запасной, произвел посадку в Мысу Каменном, в тумане. Недаром, в летном отделе ПАНХ Тюменского Управления ГА, называли Ново-Уренгойский летный отряд – «дикой дивизией», которой успешно командовал летчик Волков. Штрафники летали в Новом Уренгое на редкость аккуратно и с полным обеспечением безопасности полетов, потому что это были не самые худые, если не сказать, самые подготовленные пилоты, у которых, по мнению руководителей аппарата Управления ГА, были проблемы с личной дисциплиной.

Впоследствии Валентин Владимирович Петров успешно выполнял полеты на вертолете Ми-8 за границей и тоже с полным обеспечением безопасности полетов, потому что летчик он был замечательный.

К величайшему сожалению очень рано ушел из жизни. От таких болезней никто из нас не застрахован.



Бортмеханики самолета Ан-24: Кочнев, Черемисин, Скляр, ..., Абрамов



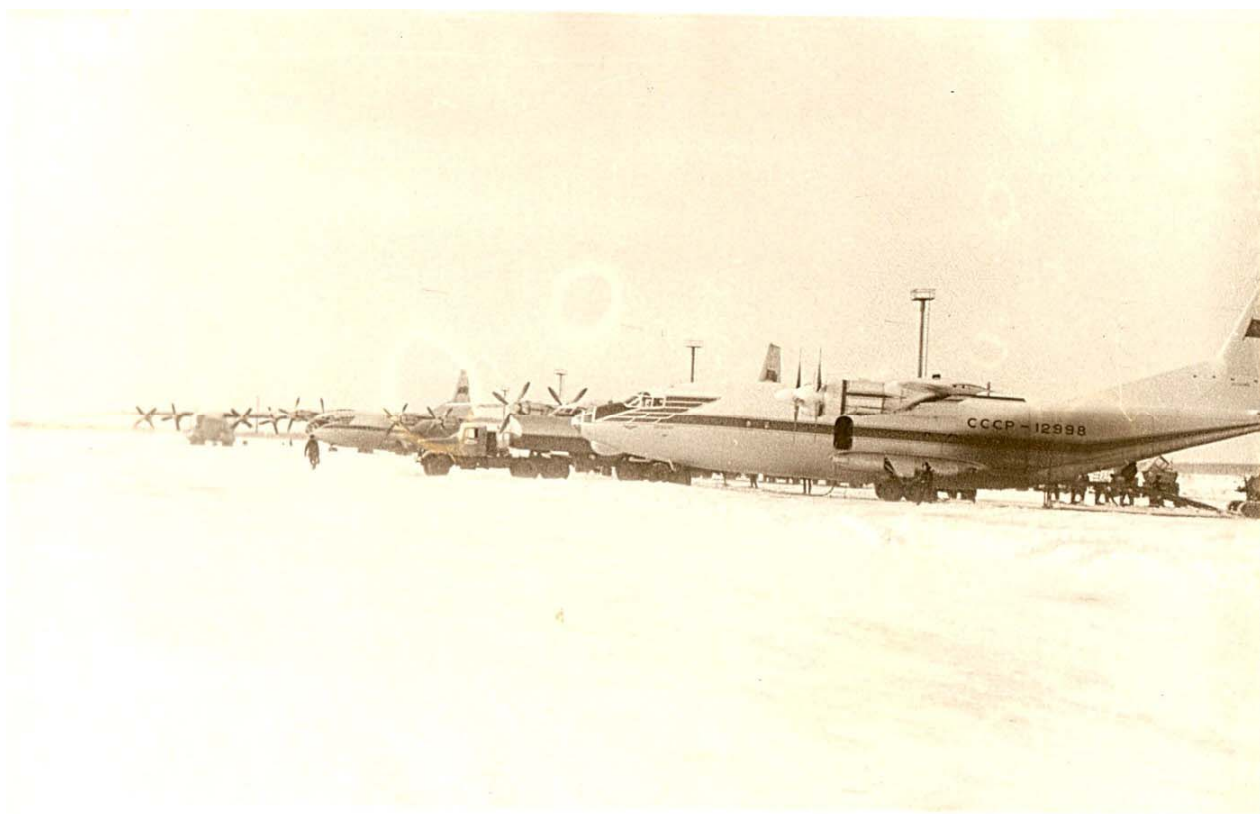
Малькута ОН – Заслуженный работник транспорта СССР, пилот I класса ГА СССР. На вертолете Ми-26 выполнял полет на Северный Полюс, в том числе и садился там на лед с подбором.



Победителю конкурса мастерства, молодому к\к Ан-24 Агапову вручают приз пeбeдителя командир АЭ ВП и инструктор тренажера ВВ Ширшов.



Первый экипаж коммунистического труда самолета Ан-24 из 259-го ЛО. в\п Трофимов, б\р Медянцев, к\к Мешков АА, б\м Глазырин НА



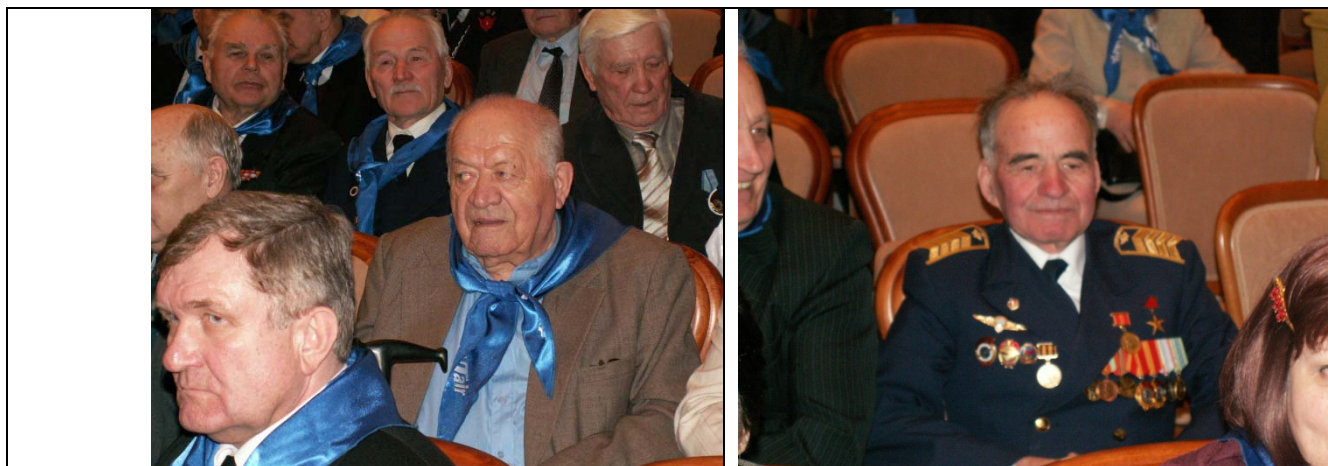
1973-й год. Линейка самолетов, выполняющих операцию «труба».



Терешин ГИ пилот-инструктор УТО-19, пилот I класса ГА СССР, к\к Ли-2, н-12, Ил-76, Ветеран Труда Тюм УГА.

Виноградов БВ пилот-инспектор ЛШО Тюм. УГА, пилот I класса ГА СССР, Ветеран Труда ТУГА.





Уважаемый читатель посмотрите на эти замечательные лица. Это ЛШО ТУГА. Все они воспитанники а/п Плеханово. Слева направо.

Первый ряд:

Старший пилот-инспектор – Похлебаев ВГ, ..., пилот-инспектор Постников ВС, пилот-инспектор Будников ГМ - Заслуженный пилот СССР.

Второй ряд

Штурман-инспектор – Передвигин ВФ, пилот-инспектор – Качанов ГГ, секретарь МКК Пачина Т, пилот-инспектор - Курашов ВА, пилот-инспектор – Шарпатов ВИ –Герой России, штурман –Гримачев ВА.



Гидросамолет Ш-2 в Плеханово



**Белобородов НМ, Похлебаев ВГ,
Курашов ВА**



Колесников АМ – заместитель начальника Тюм УГА по УВД, Фроловский ИП – начальник Инспекции по безопасности полетов Тюм. УГА, Кожевников ВГ – командир Ил-76, награжден медалью за боевые заслуги.

Командир Тобольского ОАО АВ Василишин с первым заместителем генерального директора ЮТ эйр по производству Лебединским ВС.



Заслуженные пилоты Тюменского Управления ГА почти все, кроме Обухова, выходцы из а/п Плеханово: Будников ГМ, Пунько НС, Обухов ГН, Суханов ЮА, Курашов ВА, Воробьев ГА. Сельков БВ.



В центре Швецов СП- ст\бм 357-го ЛО, Сургут. ОАО



Слева направо Тобольки: Махмутов БХ, Томилов ВМ, Шаповалов МК, Репин МЕ. Втор. ряд: Славута НФ, Гулый, Корочкин В, Безуглый А,...



**Командир корабля Ту-154 а\к
ЮТэйр Кутумов ЭД - Тобояк**



**Начальник инспекции по БП а/к
«Газпромавиа» Коробов АВ,
Фроловский ИП, Агапов ГА.**



**Начальник Тюм. УГА Кулешов
ВМ на уборочных работах в
подшефном колхозе**



**Ветераны Тюменского
управления ГА**



**Ветераны а\п Плеханово:
СМ Суховерков, ФМ
Абдулгалиев, АИ Спиридонов,
ВВ Минаев**



**Командиры ОАО Василишин АВ,
Калюжнюк ВИ – Заслуженные
работники транспорта России**



Первая, Шаимская нефть, Западносибирского месторождения, немало политая потом и кровью летчиков Тюменского управления гражданской авиации. Летчики не умывались нефтью, но сделали очень много для того, чтобы она появилась и ею умылись, те кто ее получил.



**Ветераны Тюменского управления ГА. Слева направо:
Нифакин, Лаврентьев, Веселов, Коробейников АП, Савченко
ИЕ, Насыров РЮ, Воскресенский ОА, Лохманов ЮА, Кучумов НЛ,
Трошин АП, ..., Кайдалов НП. Все выходцы из а/п Плеханово.**



**Герой России, Ветеран Труда,
Отличник Аэрофлота -
Шарпатов Владимир Ильич,
тоже выходец из а/п
Плеханово. После окончания
летного училища много лет
проработал в а\п Плеханово в
качестве второго пилота и
затем командира самолета
АН-2. Был переучен на Ан-24,
затем на самолет Ил-76.**

ПРО ЖИТЬЕ БЫТЬЕ

Мои коллеги, летчики Тюменского Управления ГА, принимавшие участие в обеспечении авиационными услугами строителей Западно-Сибирского энергетического комплекса, в жизни своей успели поучаствовать в оказании интернациональной помощи многим странам мира, которые нуждались в вертолетной и самолетной технике. Опыт самых сложных полетов, накопленный гражданскими летчиками, был поистине бесценным и был востребован во многих странах мира: в Гвинее Биссау, Сомали, Мозамбике, Вьетнаме, на Кубе, в Никарагуа, Алжире, Сирии, Ливии, Египте, Афганистане, Камбодже и так далее. Среди гражданских летчиков по этой причине есть те, кто в мирное для нашей страны время награжден боевыми наградами, многие имеют статус участника боевых действий.

Прошли годы, и теперь некоторые демократы, в том числе, назвавшие пламенные годы нашего труда застойными временами, рываются дать новую, свою оценку того, что сделано нашим поколением в Западной Сибири.

В то время нам приходилось работать день и ночь. Нам в сутках не хватало часов, в месяцах не хватало дней, а в году не хватало месяцев. Мы и многочисленная армия геологов, строителей, буровиков и всех тружеников огромной Тюменской области, занятых на строительстве Западно-Сибирского энергетического комплекса неимоверными усилиями раздвигали границы времени. Демократы занимались неизвестно чем, а теперь пытаются сделать переоценку совершенного трудовым народом Советского Союза. Подвергнуть сомнению, сделанное нами. Полагаю, что им не удастся исказить смысл совершенного не только в Тюменской области, но и в мире.

Эти стихи, которые привожу ниже, нуждаются в комментариях автора. И вот почему. В публичных выступлениях отдельных демократов, высказывается мысль о том, что интернациональная помощь, которую Советский Союз оказывал многим странам мира, в которой принимали активное участие мы, гражданские летчики, не что иное, как акт агрессии с нашей стороны, как акт удушения свобод в развивающихся странах, что ни какие мы не интернационалисты, а убийцы, удушители свободы и так далее. Эта мысль была высказана господином Киселевым, бывшим ведущим канала НТВ, и его коллегами, в Киеве, в 2008 году, на передаче Савика Шустера «Свобода слова», которая была посвящена юбилейной дате создания Советского комсомола, который был сравнен «умниками» с гитлерюгендом. Смелые, даже можно сказать, бесстрашные!

Вот при Лаврентии Павловиче они такое бы сказали! Мы участники событий минувших дней, так не считаем.

ПРО ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ

**Пролетели года вместе с росами
Отшумели снега и дожди
Уже постаревший и взрослый я
Возвращаюсь на круги свои**

**Отшагал все, что Богом отведено
За чужой не таился спиной
Радость, счастье имел, как заведено
Редко в жизни имел я покой.**

**Я любил и любим был отчаянно
Восхищался я жизнью такой
На войну вместе с другом нечаянно
Занесен был своею судьбой.**

**Тишину никарагуанских селений
Пулеметы рвали треща.
Наша доля есть Божье веление
Крест тяжелый я нес не ропща.**

**Вертолета глиссада размерена
Горы эхом кричали во тьме
С командиром мы были уверены,
Что воюем за мир на земле.**

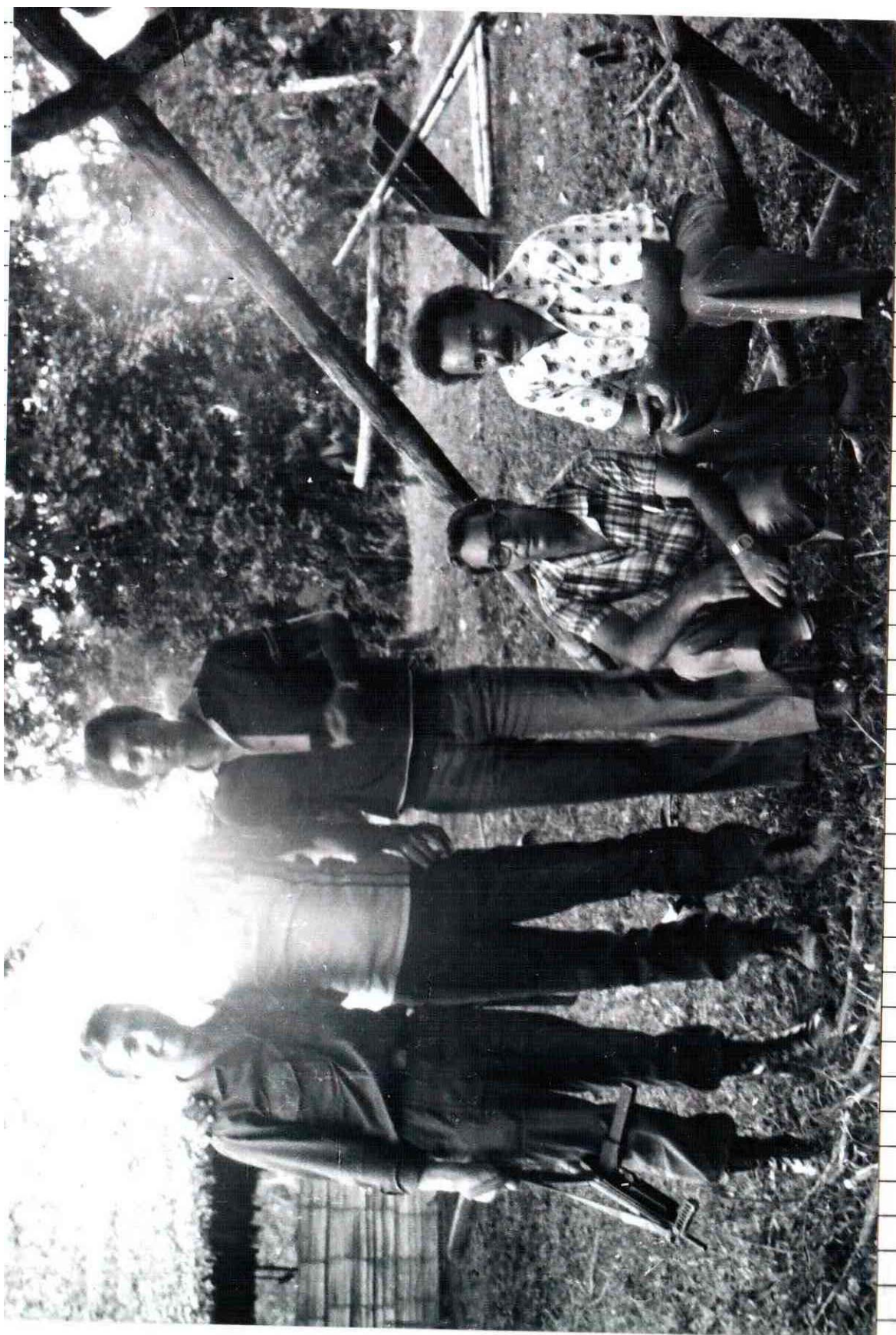
**Мы работали в небе решительно
Рисковали своей головой
На борту вертолета советского
Доставляли десант боевой.**



Наш Советский вертолет Ми-8 с Никарагуанским государственным флагом на борту. Наш позывной: Танго экстра сьерра.



Слева направо: Переводчик Аркадий, командир вертолета, пилот I класса, командир лётно-методической авиаэскадрильи УТО -19 Горячев Василий Николаевич, бортмеханик I класса, старший инспектор Инспекции по безопасности полетов Тюменского УГА Василишин Алексей Викторович.



Летчикам Тюменского УГА выполняв-
шим интернациональный долг посвя-
щается: Качанову Геннадию, Кечаеву
Николаю, Зуеву Юрию, Горячеву Васи-
лию, Селькову Борису, Касаткитну
Александру посвящается

Про интернациональную помощь

Желанием безумным движим был
Глаза твои я поцелую отворил
Стучала молотом мне кровь в висок
Пророк шепнул: - Остановись дружок!

Дорога предстоит, путь сложен и далек.
Я прошагал, что мне отвел пророк.
Остались в прошлом летные дела
Душманы, моджахеды, чуждая война.

Отечеству служил не только я
Служили все мои друзья.
Жизнь сложною была и прожита не зря.
Кривою молнией прошли года
Теперь уже седой и старый дома я.

Наш старый деревенский дом,
Знакомое до трещинки крыльцо.
Тихонько скрипнув, отворилась дверь
Являю я тебе на обозрение лицо.

Навстречу мне, твой молния-взгляд.
Ей, ей еще желаннее ты стала и милей
Я взгляд прекрасных глаз боюсь поймать
Мне нечего ему сказать.
Печаль мою слезами не унять!

Тобольск



Никарагуа. Слева направо: Рауль- летчик-истребитель ВВС Чили, Эрика- руководитель молодежи военно-воздушной базы в Манагуа, Василишин АВ – бортмеханик вертолета Ми-8 из СССР, из Тюменского управления ГА.

НИКОЛАЕВ АНАТОЛИЙ СЕМЕНОВИЧ, простой русский парень, бортинженер первого класса самолета Ил-76, производственный налет на воздушных судах Гражданской авиации 18000 часов, один из немногих работников Аэрофлота побывавший на самолете Ан-12 на Северном полюсе, а на самолете Ил-76, побывал в Антарктиде. За полеты на самолете Ил-76 в Афганистан, награжден медалью «ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ», ветеран труда 64-го летного отряда

Родился 8 февраля 1950 года в городе Москве. Отец, Семен Васильевич – домоуправ. Мать, Евдокия Ивановна, лифтер. Детство прошло в Москве, на ее рабочих улицах. Приводов в милицию не имел, на учете трудных подростков не стоял. В школе учился хорошо, чем радовал своих родителей. В 1967-ом году окончил 711-ю среднюю школу. В детстве с любопытством поглядывал на небо. После школы поступил на учебу в Егорьевское авиационно-техническое училище ГА. В 1970-ом году успешно окончил его и получил направление на работу в Колымский отряд Полярной авиации, который базировался в Крестах Колымских. Будучи молодым специалистом, хорошо зарекомендовал себя на порученной работе, за что был направлен руководством в город Ульяновск в Высшую школу летной подготовки ГА. Окончил ее по курсу бортмехаников самолета Ан-12. После переучивания откомандирован для работы в ЦУМВС ГА, в 64-й летный отряд транспортной авиации.

Налетал на самолете Ан-12 безаварийно 7000 часов. Облетал на этом корабле все уголки нашей необъятной Родины. В составе экипажа принимал участие в обслуживании полярной экспедиции. Обстоятельства складывались так, что несколько раз приходилось садиться на льдину с «подбором». После посадки самолета на льдину, самолет не останавливался. Приходилось разгружать привезенный груз на ходу через открытые створки грузового люка.

В 1978-ом году был направлен в Тюмень, в УТО-19 (учебно-тренировочный отряд) для переучивания на самолет Ил-76 по программе бортинженеров. На самолете Ил -76 облетал полмира. Приходилось бывать в самых сложных аэропортах, типа Катманду, Кабул и многих других. Приходилось возить в Афганистан и боеприпасы, и вооружение и продукты питания. Вообще все, чего требовала военная обстановка того времени в Афганистане.

Полеты в Афганистан не были прогулочными, наоборот были полны опасности. Да мало кто об этом знает. Один из наших экипажей привез пробоины на плоскостях, другому в левый борт влетел «стингер». Экипаж посадил самолет на боковую полосу безопасности. Одному из наших Илов «стингер» влетел в отсек передней стойки шасси, разрушил магистрали основной и резервной гидросистем, выключились автоматически

правые двигатели, самолет разгерметизировался на большой высоте. Благодаря мастерству экипажа, самолет посадили на грунт с невыпущенными шасси. И на этом наши неудачи не были закончены.

Всего в Афганистане Анатолий Семенович побывал около 30 раз. Фактически полеты были регулярными, так как «Шереметьевцы» выполняли полеты вместо афганской авиакомпании «Ариана». Приходилось летать в эти аэропорты и с командирами кораблей из Тюмени: с Галагановым Александром Васильевичем - это не просто хороший летчик, но и человек святой и с Кожевниковым Вадимом Тимофеевичем. Могу утверждать, что Тюмень готовила прекрасных летчиков.

В Антарктиде пришлось побывать на станциях Молодежная и Новолазоровская с командиром корабля Быстровым. Штурманом у нас был Валентин Кукушкин. Схема нашего полета в Антарктиду, была приблизительно такова:

Москва, Ленинград (загрузка), Аден. Из Адена перелет в столицу республики Мозамбик, аэропорт Мапуту. Пока были в Мапуту, а это около недели, распробовали их вино, замечательное на вкус и по цене очень дешевое. Жаль, что его нельзя было брать впрок. Очень быстро портилось.

В Мапуту ждали гарантированный прогноз погоды на аэродроме посадки в Антарктиде. В связи с тем, что в океане запасных аэродромов просто не существует. Если пройдешь точку возврата, а погода испортится в пункте посадки, то отступать просто некуда. Когда синоптики дали уверенный прогноз хорошей погоды, вылетели из Мапуту в Антарктиду. У нашего радиста в Антарктиде был знакомый товарищ, который вышел на связь к нашему радисту с телеграммой: «Вези сто!». Долго ломали голову, чтобы это могло означать. В Антарктиде был сухой закон. Получив по связи крик истерзанной сухим законом души, мы все-таки взяли сто банок замечательного пива. Сто банок - это 4 ящика. Никакой ошибки не сделали. Зимовщики были в восторге от такого подарка.

Подлетали к Антарктиде вечером. Айсберги, что плавали у материка, были необычайно красивы в лучах заходящего солнца и почему-то ярко выраженного сиреневого цвета. Наверно атмосфера Южного Полюса такая особенная, что, преломляясь в солнечных лучах, дает сиреневый цвет. Ранее никогда такого цвета не видел, хотя бывал во многих странах. Встретили нас старожилы с восторгом. Поселили у гляциологов. Это специалисты по льдам. По стенам коридоров помещения, где мы жили, росли съедобные кабачки.

Днем в свободное время ловили необычайно вкусную ледяную рыбу в ледяных лунках, которые проделали моржи. Видели мы и целые колонии пингвинов на берегу океана. Хоть и сухой закон там был, но как говорил один из известных юмористов, у нас с собой было. Полагаю что и у других специалистов, которых мы привезли, тоже было. Это чувствова-

лось по высокому уровню настроения полярников и гостей. Шло братание по полной программе. В Антарктиду мы привезли смену, 96 зимовщиков, оборудование, продукты, меховую одежду.

Назад с нами летело всего 15 человек, остальные, кому приехала смена, пожелали вернуться на Родину, на ледоколе. Это хоть и дольше гораздо, почти 3 месяца пути, но с экономической точки зрения, гораздо выгоднее для них. Ведь деньги никто не отменял. На материке они тоже были нужны.

Настало перестроечное время, Анатолия Семеновича списали с летной работы по состоянию здоровья. В принципе, не жалко. Налетался вволю, 18 000 часов. Вполне достаточно, только вот пенсия, которой наградило любимое Отечество, нищенская. И ничего не поделаешь. А тут болезни навалились и всякие другие проблемы. Хорошо хоть по вопросу лечения можно обратиться в ЦКБ ГА, а то просто караул. В районной поликлинике, что ни шаг, то деньги плати, а где их взять, пенсия только раз в месяц, да и то мизерная.

В ЦКБ ГА состоялась наша вторая встреча с Анатолием Семеновичем. Первая встреча была в 1978-ом году, когда мы с ним вместе переучивались на Ил-76 по программе бортинженеров, тогда мой коллега был молод, строен и красив. Вторая состоялась в 2009-ом году. Конечно, мы здорово постарели, даже не сразу узнали друг друга, да и болезни не делают человека краше. Живы, и слава Богу! Жены наши при нас, внуки тоже. Это ли не радость для таких, как мы «Бродяг»?

Уважаемый читатель, побывать на Северном Полюсе и в Антарктиде, дано далеко не каждому. Есть на земле наверно и такие люди, которые не только не побывали в этих местах, но даже не знают о них. Такие люди, как Анатолий Семенович, это штучные люди, и заслуживают того, чтобы о них знали и помнили о них. Тем более, в этих местах они бывали не на отдыхе, не от нечего делать, не от желания попасть на страницы газет, а делали дело большой государственной важности.

Уважаемый читатель наверно помнит слова из песни:

Я не знаю, где встретиться
Нам придется с тобой.
Глобус крутится, вертится,
Словно шар голубой.
И мелькают города и страны
Параллели и меридианы,
Только вот на них пунктиров нету,
По которым нам бродить по свету.
Знаю, есть не известная
Широта из широт,
Где нас дружба чудесная
Непременно сведет,

И тогда узнаю все, что смело
Каждый брался за большое дело
И места, в которых мы бывали,
Люди в картах мира отмечали...

ЖИТКОВ ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ



ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился в 1939-ом году в городе Уссурийске, Приморского края, в семье советского офицера, участника боев с японцами на Халхин Голе и озере Хасан.

Отец окончил танковое училище. Он участник Великой Отечественной войны. В 1941-ом году, при защите столицы нашей Родины Москвы, был ранен. После выздоровления окончил в Ташкенте бронетанковую Академию имени ИВ Сталина. Участник боев на Курской дуге, освобождал Прагу, Вену, Будапешт, Белград. Закончил войну в Праге.

После войны остался на службе в Советской Армии, в группе войск, в Румынии, в городе Слатина. В этом городе и пошел в школу его сын Валерий. Через два года семья выехала из Румынии. Школу Валерий окончил в белорусском городе Слоним.

После школы младший Житков поступил учиться в Егорьевское авиационно-техническое училище гражданской авиации. На производственную практику курсант Житков был направлен в аэропорт Кольцово, где познакомился с прекрасной девушкой Тамарой. Заружили! Дружба переросла в любовь. В 1959-ом году инженер-экономист Туманова Тамара Григорьевна, работавшая в Кольцово бортпроводницей на самолетах Ли-2, Ил-12 и авиатехник Валерий Васильевич поженились. Вместе уехали на работу по месту назначения авиатехника Житкова. В 1959-ом году Валерий Васильевич окончил Егорьевское авиационно-техническое училище и получил назначение на работу в Хатангское авиапредприятие, Полярного Управления ГА. Работал там 3 года авиатехником, старшим техником, техником-бригадиром.

В 1961-ом году принимал участие в работе полярной экспедиции «Север-61» в качестве техника по обслуживанию самолетов Ан-2, которые обеспечивали работу экспедиции.

В 1962-ом году в семье Житковых появился первенец: дочь Марина.

В 1963-ем году, за успехи в производстве, высокую дисциплинированность и профессионализм, организованность и творческий подход к делу, Валерий Васильевич был направлен руководством на учебу в УТО-22 Полярной авиации для переучивания на бортмеханика самолета Ан-2. Переучился и стал летать в составе экипажа, в 254-ом летном отряде Управления Полярной авиации ГВФ.

В 1964-ом году экипаж Житкова был привлечен для работы в составе экспедиции «Север – 64». Приходилось летать на Северный Полюс для обеспечения нужд экспедиции. Развитие событий в работе 64-ой полярной экспедиции было неудачным. Произошел многократный разлом подобранной для нее льдины. Пришлось экспедицию спасать. Численность ее была значительной: около 200-от человек.

Вывозили ее на самолетах Ан-2. Командиры самолетов Ляхов и Карпов. Им помогали 2 вертолета Ми-4. Случилось это на условной границе Чукотского и Восточно-Сибирского моря. Благодарность за участие в этой работе получил бортмеханик Житков.

В 1965-ом году Житков в составе экипажа неоднократно летали на Новую землю, в район, где проводились Советским Союзом испытания ядерного оружия. Осенью 1965-го, 8 октября, года убыл в служебную командировку в составе 11-ой Антарктической экспедиции.

В 1966-ом году, по окончании работы 11-ой Антарктической экспедиции, вернулся в 254-й летный отряд. Был направлен руководством отряда в УТО для переучивания на бортмеханика самолета Ан-24. В 1967-ом году откомандирован в аэропорт Быково на должность бортмеханика самолета Ан -24 в 61-й летный отряд Московского Управления авиации спецприменения и воздушных аэрофотосъемок.

В 1967-ом году принимал участие в обеспечении работы полярной экспедиции «Север-67». Регулярно выполняли полеты на Северный полюс.

В 1973-ем году присвоен I класс бортмеханика ГА. В 1971-ом году Валерий Васильевич утвержден в должности бортмеханика-инструктора 61-го летного отряда. В 1984-ом году Валерий Васильевич оставил летную работу по состоянию здоровья.

Итак, можно подвести некоторые итоги жизни и деятельности этого замечательного человека, с которым жизнь свела нас в центральной клинической больнице Гражданской авиации.

Немногословный, но и не скупой на слова, открытый для общения, дотошный, я даже сказал бы, въедливо принципиальный, мой новый знакомый, веселый человек, имеющий на каждый вопрос свою личную точку

зрения. Таково было мое первое впечатление о соседе по больничной палате. Много чего знал интересного о жизни работников Полярной авиации. Побывал на Северном полюсе и в Антарктиде. Более 20 лет на летной работе. Ветеран труда. Для меня, как человека пишущего это была просто находка. Только умеи слушать!

На его личном счету пять однодвигательных полетов, в которых по заключению государственных комиссий, бортмеханик Житков действовал безупречно, своевременно и правильно. Не нашлось в родном Отечестве металла, хотя бы на медальку. А награду бортмеханик Житков заслужил. Кроме всего прочего, дважды на предполетном осмотре находил неисправности материальной части и отстранял эти самолеты от вылетов, потому что вылет на них был не безопасен. Думаете, поощрили его за это? Ничуть не бывало, потому что он обнаружил брак в работе инженерной службы. Ну не подлец ли? Надо ведь кого-то наказать, а не хочется!

Честность, принципиальность, отличные знания материальной части самолета, принципов его подготовки к полету, позволили проработать на летной работе безаварийно более 20-ти лет.

Далеко не всем авиационным специалистам, работавшим с Житковым, нравилась его принципиальность. Особенно не нравилась она специалистам из инженерно-авиационной службы, то есть специалистам АТБ. Есть, уважаемый читатель, некая особенность в отношениях бортмехаников и летчиков с одной стороны и инженерно-технического состава с другой.

Проявляется это в тех случаях, когда происходит предпосылка к авиационному происшествию или авиационное происшествие. Вы спросите почему? – Отвечу. Никто не хочет брать на себя ответственность за случившееся. Инженерная служба ввалит причину на летный состав, обвиняя его в неграмотной эксплуатации авиационной техники, а летная служба обвиняет инженерную в том, что самолет был подготовлен к полету некачественно. Бывает, что причину события и те и другие вают либо на конструктора, либо на производство (КПД конструктивно-производственный дефект). Сложности таких взаимоотношений существуют и сейчас.

Таким образом, в указанных выше предпосылках, участником которых был бортмеханик Житков, не без его участия доказано, что в отдельных случаях, причинами событий было некачественное обслуживание самолетов. Было за что его недолюбливать. Особенно недолюбливали руководители инженерной службы.

В трудовой книжке Валерия Васильевича более 70 записей: благодарностей, грамот, денежных премий и ни одной награды более чем за 20 лет летной работы. Может быть не только за излишнюю принципиальность, активную работу в качестве общественного инспектора по безопасности полетов, но и за то, что не пожелал вступать в КПСС.

После выхода на пенсию работал в одном из предприятий, где занимался воздухоплавательной тематикой в отделе силовых установок. Создали стенд для испытания силовых установок дирижаблей. Разрабатывали техническую документацию гидросамолета «Нептун», но самолет, что называется, не пошел. Разрабатывали документацию на самолет «Грач» с поплавковым шасси. Самолет этот летал.

Разработали и внедрили проект теплового аэростата. Провели его испытания. Принимали участие в соревнованиях этих летательных аппаратов на первенство России. Заняли второе место. Наши материалы, которые мы применили на аэростатах, были лучше зарубежных аналогов.

Принимал участие в создании «флегматизированного» водорода для аэростатов для использования в качестве подъемного газа. Когда началась перестройка, мы работавшие с этой тематикой, были чрезвычайно рады открывшимся возможностям свободно работать. Но к великому нашему сожалению нас постигло полнейшее разочарование, потому что новым идеологам-демократам никакая работа, никакие наши успехи и достижения в этой области были просто не нужны. А жаль! Пришлось бросить все наработки в этом важном деле.

В своих рассказах о работе в Полярной авиации, Валерий Васильевич часто упоминал такие аэропорты, как Хатанга, Черский, Тикси, Кресты Колымские, Чокурдах, Мыс Шмидта, остров Врангеля, острова в Северном ледовитом океане, в том числе. Новую Землю и так далее.

Вспоминая о делах давно минувших дней, Валерий Васильевич читал стихи тех лет, эпиграммы и четверостишия различных авторов. Кое-что мне удалось записать. Хочу привести их в этом очерке.

По стоянке ходит техник
От винта и до винта.
У меня стащил стремянку,
У соседа два шплинта.
И кто его знает, чего он шныряет,
Чего он шныряет, чего замышляет.

Или

Пилоту где-то Бог послал большую дыню
На плоскость с дыней он забрался,
И отобедать уж совсем собрался.
Да призадумался: - Как съесть?
Всю дыню или половину,
А половину положить в кабину!
А в тот момент:
Лохмотьями тряся, окурки подбирая,
Под плоскостью технарь крался.
Увидел он такое дело и говорит:
-Да не спеши ты есть! Послушай милый!

Ты с «мессерами» храбро дрался,
В тумане раз по радио садился,
Как летчик ты, ну просто мировой,
Чего же ты сейчас на плоскость взгромоздился!
Пилот открыл едало и дыня с плоскости упала.
И с ней технарь был таковой.
Ах! Сволочь, тебя сейчас я догоню
И стал читать мораль он технарю.
А тот ему в ответ:
-Нет, милый, оба мы страдальцы,
Не проведешь, не проживешь!
Сказал технарь, облизывая пальцы.

Мораль

Коль дыня в рот тебе попала, Не разевай едало,
А коль собрался догонять, то нечего мораль читать!

Или

Если у земли бывает угол,
Значит, мы с тобой его нашли.
Мы летаем за Полярным кругом
От всего любимого вдали.

Белое немое расстояние,
Синева, зажатая во льдах.
Кто бывал здесь, Севера сиянье
Навсегда останется в глазах.

Там где и машинам не пробиться,
Ни пройти, ни проползти нельзя,
Доставляем мы железной птицей
Писем дорогие голоса.

По аэродрому бродит вьюга
Льем в стаканы горькое вино
Потеряли мы с тобою друга,
Друга поломавшего крыло.

Вечер тихой синей птицей
Постучит в знакомое окно
Ничего с пилотом не случится
Если только дома ждут его.

От Валерия Васильевича я впервые услышал о клятве полярного
летчика любимой женщине.

Клянусь я правым элероном,
Передней стойкой и килем,
Клянусь торосом белоснежным
И с острой гранью ропаком,
Клянусь большим аэродромом
И двутавровым шатуном.
Клянусь винтами и шплинтами,
Клянусь штурвалом корабля,
Клянусь высотными рулями,
Что не забуду я тебя!

Или вот еще четверостишье из эпиграмм Губермана:

Звоните поздно ночью, мне друзья,
Не бойтесь помешать и разбудить,
Кошмарно близок час, когда
Нельзя и некуда вам будет позвонить!

Не уступчив Житков, неудобен, ершист. С коммунистами не ладил, в КПСС не вступал принципиально. С современными демократами тоже не в ладах, потому что:

-Уж очень они, сморчки поганые, прислушиваются к каждому чиху ЦРУ. А ЦРУ, по мнению Валерия Васильевича – Вашингтонский обком. Не к тому Обкому прислушиваются, к вражьему голосу! Не пристало нам на Америку оглядываться! Уж больно наглы Американцы, пронырливы, лезут везде, куда их не просят. Был в прежние времена один профсоюзный деятель, который лез везде со своим орднунгом. Судьба его всем нам известна. Стремятся везде насадить свое влияние. Во всем мире у них есть свой интерес. Лучше бы дома со своими, ими же придуманными террористами, разобрались.

Валерий Васильевич считает, что товарищ Сталин со своей командой быстро навел бы порядок в нашей стране. Не было бы у наших перестройщиков ни двойного гражданства, ни счетов в зарубежных банках. Не было бы и беглых олигархов. Тем более не было пресловутых списков Магницкого, которые так не нравятся нашим чиновникам.

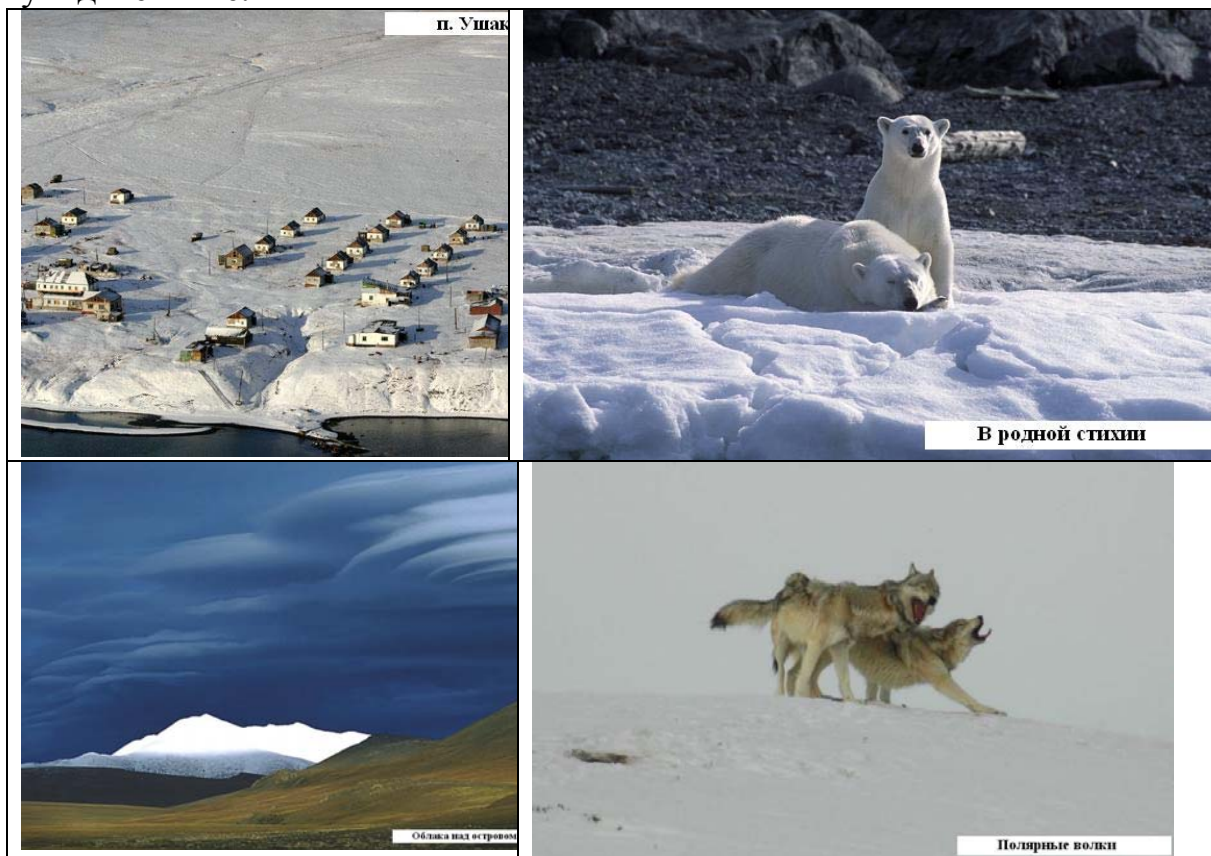
Валерий Васильевич избран депутатом местного законодательного собрания. Воюет с любителями пожить подмосковной земелькой. Опять проблемы! Ну, как с ними не бороться? Ведь разворовывают последнее, что осталось у народа.

-Народ это не беглые олигархи, не лоснящиеся от сытой жизни богатеи-нувориши. Народ – это мы, простые люди и нам некуда бежать из своего дома и не зачем.

Во время пребывания в ЦКБ ГА Валерий Васильевич как-то объединил вокруг себя нас, бывших работников различных Управлений ГА. Собирались мы вечером в помещении столовой, которую называли кают-компанией. Пили чай, вели свои бесконечные разговоры про Аэрофлот.

Валерий Васильевич рассказывал нам про ветеранов полярников, которых знал лично. Знал, чем они занимались во время Великой Отечественной войны и после нее. Был знаком с руководителями Управления Полярной авиации. Лично знаком с Василием Колошенко летчиком-писателем. Засиживались в импровизированной кают-компании подолгу: пока дежурная медсестра не разгоняла нас по «авиапалатам».

На этих посиделках бывший командир эскадрильи, инженер-пилот I класса из Черского авиапредприятия, Шикин Валерий Степанович прочитал нам свои стихи про северное заполярье. Назвал он это стихотворение: Гимн полярного вертолетчика. Свои рассказы о службе в восточном заполярье Валерий Степанович подтвердил фотографиями, которые вы увидите ниже.





Киты на о. Врангеля



Мертвый мыс Блоссом. о. Врангель



Подход к о. Врангеля



Семейка на прогулке



Сеймчан. Зима



Вид на а/п Сеймчан



Золотая осень Колымы



Крылом тебя согрею



Так золото моют в горах и так его вывозят. Фото справа

Я хочу в Заполярье, там, где юность прошла,

Где течет Индигирка и течет Колыма.

Я хочу в Заполярье, сердцу милый мне край,

В бесконечность просторов и синюю даль.

Я хочу в Заполярье, где поселок Сеймчан,
Там, где золото моют, в золотой Сусуман,
Там, где белые ночи, где как слезы ручьи,
А сиянья, как зарево светят в ночи.

Я хочу в Заполярье, где бушует «южак»,
А полярные умки в гости ходят за так.
Я хочу в Заполярье, остров Врангель, Певек,
В те места, где впервые ступал человек.

Я хочу в Заполярье, вольный воздух вздохнуть,
Где на дикой природе я смогу отдохнуть.
По распадкам и сопкам снова в воздух уйти,
Я хочу в Заполярье – словно в юность войти.

Там же, бывший полярный летчик, Кукченко Александр Афанасьевич, ветеран Полярной авиации, выпускник Бугурусланского летного училища выпуска 1954-го года читал нам стихи своего внука Дениса. Эти стихи Денис прочел собравшимся в 1984-ом году на встречу в училище ветеранам. В честь выпускников, курсантов 1954-го года выпуска.

Сидящих здесь прославленных пилотов,
Когда-то тридцать лет назад
Впервые допустили к самолету,
Курносых и застенчивых ребят.
Кружил в ознакомительном полете,
Видавший виды старенький биплан,
Мотор звенел на самой верхней ноте,
Под мирным небом спал Бугуруслан.
Жизнь в лагерях, курсантские палатки,
Все, промелькнув, растаяло вдали,
А Вас от Ашхабада до Якутска
Воздушные дороги увели.
Вы мастерством признание снискали
Упрямо набирая высоту,
И 30 лет штурвал не выпускали
На многих Илах, Аннах, Яках, Ту.
Сыны берут просторы неба в руки,
Тот инженер, тот штурман, тот пилот
И вот уж любознательные внуки
Заводят разговор про самолет.
Пусть будет эстафета бесконечной,
В том счастье, что не будет ей конца,
А небо голубым и мирным вечно,

Зовущих в высь влюбленные сердца.
А Вы уж не сердитесь, ветераны,
Когда диспетчер мне объявит вслед:
-Денис Давыдов, Ваш вылет на Гавану!
И я уйду в полет, взяв дедушкин планшет!

Александр Афанасьевич большой любитель эпиграмм Губермана, которые он знает наизусть:

Когда красотка к Вам в кровать,
Сама сигает, в чем придется,
Вам не дано предугадать,
Во что Вам это обойдется.
Или
К любви я охладел не из-за лени
И к даме попадая ночью в дом,
Еще готов упасть я на колени,
Но встать с колен уже могу с трудом



В этой кают-компании Хайрулик Борис Александрович, командир эскадрильи Якутского Управления ГА, пилот I класса рассказывал нам о своих полетах с подбором на самолетах Ан-24 и Ан-26 на Северный полюс.

Бортинженер I класса из Шереметьево Николаев Анатолий Семенович рассказал нам о своих полетах на самолете Ан-12 на Северный полюс и тоже с подбором. О том, как десантировали грузы для полярников. Рассказал о полете на самолете Ил-76 в Антарктиду, мятежный Кабул и Кандагар. За эти полеты бортинженер гражданской авиации получил медаль «За боевые заслуги».

Сотрудник Гос НИИ ГА, специалист высокого класса по авиационному топливу, энтузиаст Российской гражданской авиации Борис Федоткин посвящал нас в тайны авиатоплива. Что такое авиационное топливо для летчиков, все мы знали не понаслышке.



Наши встречи в кают-компании остались в наших душах надолго. Слушая друг друга, мы возвращались мысленно в годы своей юности, когда были востребованы нашей Родиной и работали не жалея ни сил, ни здоровья, ни времени.

Мало известному нашей стране полярнику Житкову лично я посвятил несколько строк о пребывании в больнице Гражданской авиации.

Я вам скажу такой прикол,
Житкова медсестры тащат на укол.
В работе их большой накал,
Полярный летчик закричал:
-Зачем ты колешь в зад меня,
Головушка больна моя!
Молчи полярный старикан!
Лекарства вот махни стакан.
Укол болячку ту найдет
И все в порядок приведет.

ПЛЕХАНОВО- КОЛЫБЕЛЬ ТЮМЕНСКОГО АЭРОФЛОТА

ТЕПЛЕНКО ПЕТР ВЛАДИМИРОВИЧ

Заместитель главного инженера Тюменского управления ГА, Ветеран Труда, Отличник Аэрофлота, Кавалер Ордена Трудового Красного Знамени, блистательный инженер гражданской авиации.



Петр Владимирович родился 4 июня 1921 года, в деревне Араповка, Белгородской области. Школу окончил в соседней деревне Бессоновка. Во время войны из-за травмы ноги в армию не был призван. Тем не менее по собственному желанию находился в ополчении.

В 1943-ем году поступил на учебу в Харьковский авиационный институт, который был эвакуирован с Украины в город Казань и впоследствии положил начало Казанскому авиационному

институту. В 1944-ом году Харьковский авиационный институт возвратился в освобожденный от фашистов Харьков. В 1948-ом году Петр Владимирович окончил институт и получил направление на работу в город Тюмень.

В Тюмень Тепленко поехал не один. К моменту отъезда он женился на своей однокурснице Ларисе Петровне. Лариса Петровна была хорошо известна Петру Владимировичу, так как они не только учились в одном институте, но и сидели в аудиториях рядом несколько лет, помогали друг другу писать курсовые проекты, а также готовились к защите своих дипломных проектов.

В Тюмени Петра Владимировича ожидала работа на авиаремонтном заводе АРМ -26. Должность ответственная: главный инженер завода. Нашлась работа и для Ларисы Петровны.

В 1949-ом году в семье Тепленко родился желанный первенец, которого назвали Сашей. В 1951-ом году родился второй сын. Назвали вновь рожденного сына Володей.

Выпускникам Харьковского института пришлось осваивать работу в сложных условиях Сибири. Организовать ремонт и обслуживание авиационной техники при низких температурах, к которым она была практически не приспособлена. Не было теплых доков, еще не были созданы всесезонные горючесмазочные материалы, отсутствовали подготовленные авиационные специалисты, особенно те, которые должны были обслуживать авиационное радиоэлектронное оборудование, которым стали после войны активно оснащать авиационную технику. Многие направления в обслуживании и ремонте авиационной техники пришлось создавать впервые.



Главный инженер отдельной Тюменской авиагруппы Уральского территориального управления ГА Тепленко ПВ среди коллег по работе: Наумовым, Гервисом, Фадеевым.

В 1961-ом году способного главного инженера начальник Уральского территориального управления назначил главным инженером Тюменской авиагруппы. В 1967-ом году Министр Гражданской Авиации своим приказом от 7 февраля, на базе Тюменской авиагруппы, Уральского Территориального управления создал Тюменское управление гражданской авиации, которое должно было обеспечить авиационным обслуживанием активно строящийся западносибирский энергетический комплекс.

Как специалист, хорошо знающий трудности региона, где предполагалось грандиозное строительство, а соответственно и широкомасштабное применение авиации, владеющий всей необходимой для организации технического обеспечения авиационной техники информацией Петр Владимирович Тепленко назначен Министром ГА заместителем Главного инженера Тюменского управления гражданской авиации.

Петр Владимирович немало потрудился на занимаемой должности. Работа по организации грамотного технического обслуживания поступающей в Тюменское управление ГА была не из простых. Техника поступала самая современная: вертолеты МИ-8, Ми-6, Ми-10К, самолеты Ан-24, Ан-26, Ту 134, Ан-12, Ту-154, Ил-76.

Подготовленного инженерного и технического состава не хватало. Приходилось заниматься его подготовкой через УТО-19. Производственные площади для выполнения периодических видов работ отсутствовали, что создавало, труднопреодолимые, неудобства. Не всегда находился необходимый особо сложный специальный инструмент, без которого нельзя было осуществлять регламентные работы.



Слева направо: Балаба ИС – начальник ОК Тюменского управления ГА, Отличник Аэрофлота, участник ВОВ, в 1941-ом году защищал

Москву, Наумов МХ – начальник а\п Плеханово, Отличник Аэрофлота, участник ВОВ, Тепленко ПВ – заместитель Главного инженера Тюменского управления ГА

Выходили из положения далеко не просто. Приходилось гонять авиационную технику для завершения регламентных работ на заводы-изготовители: в Ташкент, Ростов и другие города. Там же готовили инженерно-технический состав для технического обслуживания воздушных судов. Осложнялось техническое обслуживание и тем, что поступившая на эксплуатацию авиационная техника еще не прошла эксплуатационных испытаний и инженерная служба управления совместно с разработчиком и заводом изготовителем осуществляла это в процессе выполнения производственных полетов.



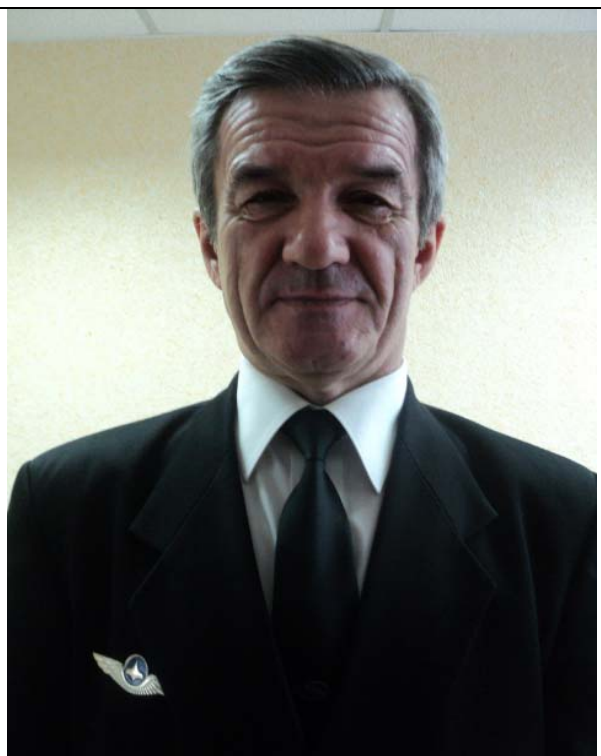
**Слева направо:
Насыров РЮ –
командир 259-го
летного отряда,
Романов –
Начальник службы
ВОХР аэропорта
Рощино, Тепленко
ПВ - заместитель
Главного инженера
Тюм. УГА.**

Кроме всего
прочего на

инженерную службу возлагалась ответственность и за обучение летного состава, и соответственно за правильность эксплуатации авиационной техники в полете. С этой задачей инженерная служба Тюменского управления ГА тоже успешно справилась.

В 1980-ом году Петр Владимирович вышел на пенсию по возрасту, но дома не усидел. Продолжил работу в аппарате управления на должности диспетчера ПДСУ.

Выросли дети. Сыновья стали летчиками. Александр – командир корабля Ту-134, а Владимир – командир корабля Ту-154, успешно окончил Ленинградскую Академию ГА.



Левое фото: Владимир Петрович Тепленко, окончил Ленинградскую Академию ГА, к\к Ту -154 и Сергей Варлашкин- Заслуженный пилот России, командир летного подразделения.

Правое фото: Александр Тепленко- пилот I класса, к\к Ту-134.

ТАРЕЛКИН ГРИГОРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Участник Великой Отечественной войны, член КПСС, Ветеран Аэрофлота и Ветеран Труда, Кавалер Орденов «Красная Звезда», «Красного Знамени», «Отечественной войны II-ой степени», «Трудового Красного Знамени», награжден медалями: «Партизану Отечественной войны», «За победу над Германией», Отличник Аэрофлота.



Григорий Васильевич поступил в 1936-ом году в Батайское училище ГВФ, а в 1939-ом году окончил его. По распределению был направлен для работы в Уральское управление гражданской авиации, в 208-ой авиационный отряд, в город Челябинск. Летал в этом подразделении до 1943-го года, пока не был призван на фронт. Из Челябинска прибыл в

105-ый отдельный авиационный полк ГВФ при первом Прибалтийском фронте.

Летчики 105-го авиационного полка выполняли полеты на самолетах По-2 в тылы противника, к партизанам, вывозили раненых. Выполняли разведывательные полеты, как в прифронтовой части противника, так и в глубоком тылу. Григорий Васильевич выполнил 545 боевых вылетов. Кроме того, в Восточной Пруссии, выполнил 37 разведывательных полетов в хорошо укрепленных и защищенных немцами районах. Это были районы городов Тильзит, Истенбург, Пиллау. Летать приходилось без штурмана, на невооруженном самолете, часто в сложных метеоусловиях, когда легко заблудиться над незнакомой вражеской территорией. Немцы отлично знали, с какими задачами появлялись безоружные самолеты в их тылах и всеми силами старались уничтожить, как они говорили: «Русс фанеру». Летать приходилось и днем и ночью, хотя самолет По-2 не был приспособлен к выполнению полетов ночью. Война диктовала свои условия, от которых отказаться было просто нельзя. Тем не менее, Григорий Васильевич налетал ночью более 240 часов.

Многokратно подвергался атакам вражеских истребителей и самолет По-2, которым управлял Тарелкин. Атаки немецких истребителей не достигли цели благодаря высокому летному мастерству Григория Васильевича. Он успешно уходил из-под смертельного огня вражеских летчиков, проявляя при этом самоотверженность, мужество, отвагу. У командования 105-го отдельного полка ГВФ сложилось о Григории Васильевиче твердое убеждение, как о блистательном, образованном, инициативном, мужественном, высоко дисциплинированном, исполнительном офицере, который всегда успешно справлялся с порученными боевыми заданиями.

Летчик ГВФ, Тарелкин Григорий Васильевич, налетал на фронте 1408 часов, совершил более 580 боевых вылетов. За проявленные при выполнении боевых заданий храбрость, самоотверженность, отвагу, Григорий Васильевич награжден Орденами: «Красной Звезды», «Красного Знамени», «Отечественной войны II степени», медалями: «Партизану Великой Отечественной войны», «За победу над Германией». Окончилась война, Тарелкин вернулся в 208-ой авиаотряд и летал в Челябинской области. Затем по приказу командования Уральского Территориального управления ГВФ, перевелся в Тюменскую авиагруппу, в город Тюмень, в аэропорт Плеханово.

Началась новая работа. Объемы работы Тюменской авиагруппы по применению авиации в народном хозяйстве росли небывалыми темпами, и соответствовали значительному росту работ по поиску нефти и газа в Западной Сибири. В 1961-ом году Григорий Васильевич утвержден в должности командира Тюменского авиапредприятия, на которой находился бессменно до 1986-го года. Тюменский авиаотряд в годы создания

Западносибирского энергетического комплекса был источником подготовленных летчиков для северных предприятий.

Из Тюмени, в Ханты-Мансийск, Тобольск, Нижневартовск, Сургут, Мыс Каменный и другие авиапредприятия для создания летных отрядов и управления ими, в разное время были направлены подготовленные летчики. В аппарат управления созданного Тюменского управления ГА: в ЛШО, в Инспекцию по безопасности полетов откомандированы лучшие пилоты, а командир 255-го летного отряда Хохлов ИТ, летавший на всех типах воздушных судов, которые были на эксплуатации в Тюменской авиагруппе, в аппарат Тюменского управления ГА.



Иван Тихонович Хохлов, возглавил летную службу, а затем и коллектив Тюменского управления ГА.

В Тюменском авиаотряде выросли 4 Героя Социалистического труда, и шесть Заслуженных пилотов СССР. За успехи в организации авиационного обслуживания строителей Западносибирского энергетического комплекса Григорий Васильевич многократно поощрялся Министром Гражданской Авиации СССР, награжден Орденом «Трудового Красного Знамени». Вклад Тарелкина Григория Васильевича в строительство Западносибирского энергетического комплекса вызывает неподдельное уважение и восхищение.



Ветераны, выходцы а/п Плеханово.



МАРЧЕНКО АЛЕКСЕЙ ИЛЬИЧ

Заслуженный Пилот СССР, пилот ГА СССР I класса, кавалер Ордена Трудового Красного Знамени. Награжден медалями: «30 лет победы в ВОВ», «100 лет со дня рождения В.И. Ленина», «300 лет Российскому флоту», нагрудным Знаком «Победитель социалистического соревнования за 1980 год», блистательный офицер, лейтенант авиации ВМФ, член КПСС.



Алексей Ильич родился 15 июня 1930-го года на хуторе Дудкин, Ростовской области в казачьей семье. Окончил школу, педагогическое училище, педагогический институт. Некоторое время работал в школе по полученной специальности. Одновременно учился в аэроклубе. После окончания аэроклуба по направлению военкомата отбыл для продолжения обучения в Ейское военное училище летчиков. В 1953-ем году, после окончания Ейского авиационного училища был направлен в Эстонию для дальнейшего прохождения

службы, в город Таллин, в военно-морскую авиацию.

Летал на истребителе МИГ -15. Служилось замечательно. Любимое дело, крепкое здоровье, отличные друзья, твердая уверенность в завтрашнем дне. В 1953-ем году повстречал девушку, которую полюбил всей душой. Чувства молодого красавца-офицера и Нади оказались взаимными. Поженились. Жизнь складывалась прекрасной. Неожиданно грянул гром среди ясного неба. Никита Сергеевич Хрущев сократил Советскую Армию. Под сокращение попал и авиационный полк, в котором служил наш герой. Прощай авиация, прощай военно-морской флот. Прощай истребитель. Надо было жить дальше.

Вместе с товарищем по несчастью, Леонидом Самохваловым окончили курсы переучивания на вертолет. Встал вопрос, что делать дальше? Из Тюменской отдельной авиагруппы, а конкретно от Ивана Хохлова, командира 255-го летного отряда пришел вызов на Марченко и

Самохвалова. Недолго раздумывали. Собрали семьи и отправились навстречу своей судьбе.



В Тюмени летчиков из ВМФ встретили с радостью, так как очень нуждались в вертолетчиках, а еще больше в скомандирах-организаторах. Алексей Ильич стал летать на Ми-4 вторым пилотом. Хохлов строго оценил новеньких. Учитывая их высокий уровень теоретической подготовки, дисциплинированность, высокую ответственность и огромное желание летать, ввел обоих в строй командирами вертолета Ми-4.

Уважаемый читатель, надо заметить, что Алексей Ильич и Леонид Самохвалов были не единственными. Вместе с ними прибыли в Тюмень и другие офицеры-летчики ВМФ СССР: Манцуров Юрий и Руденко Леонид.

Но как говорить:

-Лиха беда начало!

Получив необходимые для полетов в производственных условиях допуска и, подтвердив на практике свою способность выполнять полеты безаварийно, Алексей Ильич был переучен на вертолет Ми-8, что был на эксплуатации в 255-ом летном отряде. После освоения вертолета Ми-8, Алексей Ильич утвержден в должности командира звена.

В 1967-ом году на базе отдельной Тюменской авиагруппы Министром ГА было создано Тюменское управление ГА. Командир 255-го

летного отряда Иван Хохлов, был назначен заместителем начальника вновь созданного управления ГА по летной службе. Хохлов прекрасно представлял те задачи, ради которых было создано крупное авиационное объединение в Западной Сибири.

Для предстоящего положительного решения нарастающего вала проблем, Иван Тихонович забрал из своего летного отряда летчиков, которых он подготовил, и на которых он мог положиться. Алексея Марченко он назначил пилотом-инспектором ЛШО, чтобы его знания, умение, опыт выполнения полетов распространить на все предприятия управления. Козленкова Александра назначил пилотом-инспектором в Инспекцию по безопасности полетов, а Перевозкина Владимира начальником инспекции по безопасности полетов, предполагая, что основная тяжесть авиационных работ для строителей энергетического комплекса Западной Сибири, ляжет все-таки на вертолетчиков. Поэтому и укреплял, выходцами из Советской Армии способными, грамотными, дисциплинированными офицерами-пилотами, это направление.

В 1968-ом году он направил Министру ГА Бугаеву представление на Алексея Ильича с ходатайством о назначении Марченко командиром 255-го летного отряда.

Работая руководителем летного коллектива, Алексей Ильич постоянно повышал уровень своей летной подготовки и летное мастерство. Он освоил вертолет Ми-6 и вертолет Ми-10К. Выполнял на этих вертолетах самые сложные работы, чем показывал прекрасный пример своим коллегам и молодежи.

Многие годы Алексей Ильич возглавлял один из ведущих летных отрядов Тюменского управления ГА, где осваивалась самая передовая авиационная техника. Где одновременно проходила авиационные испытания в производственных условиях, в условиях низких температур, за Полярным кругом, в условиях полярной ночи.

Алексей Ильич налетал безаварийно, в производственных условиях около 15000 часов. Лично сам подготовил и ввел в строй не один десяток командиров воздушных судов, так востребованных на строительстве западносибирского энергетического комплекса.

В 1968-ом году за успехи достигнутые в выполнении задач поставленных перед личным составом летного коллектива, руководитель отряда Алексей Марченко награжден Орденом Трудового Красного Знамени.

В 1972-ом году за длительную безупречную работу, подготовку к полетам командиров воздушных судов, высокий уровень безопасности и дисциплины во вверенном ему отряде Алексею Ильичу Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено высокое Звание - Заслуженный пилот СССР.

В 1996-ом году Алексей Ильич вышел на заслуженную пенсию. Последние годы жизни Марченко работал преподавателем в учебно-тренировочном центре авиакомпании «Тюменьавиатранс».





Уважаемый читатель, разве можно было не построить с такими летчиками Западносибирский энергетический комплекс? Вот и построили. Только этих ребят сегодня нет с нами: четверых справа.



Мало кто знает, что Алексей Ильич рифмовал стихи. Ниже с согласия супруги Алексея Ильича, привожу одно из стихов, посвященных любимой жене.

Красу твою не старили разлуки, годы
Любя тебя хотел бы вечно жить.
Любовь мою к тебе не умаляют годы
Мне есть, за что судьбу благодарить.
С тобою мы объездили полсвета,
На всех дорогах улыбались нам цветы,
Какие б жизнь нам не готовила сюрпризы
Всегда была мне верным другом ты.
Да! Первый тайм уже мы открутили,
Но лишь одно сумели уяснить,
Чтоб дети, внуки нас не забывали,
До правнуков должны с тобой дожить.
Годы катятся быстро, как с горки
И вернуть их назад, не дано,
А любовь между нами не гаснет,
Мы с тобой это знаем давно.
И когда мне становится скучно,
Как мне дорога ласка твоя,
Это есть то великое счастье,
Ненаглядная женушка, фея моя.

МЕТЕЛЕВ ГЕОРГИЙ ИВАНОВИЧ

Ветеран Труда, Отличник Аэрофлота, Ветеран Тюменского управления ГА, пилот ГА СССР I класса, награжден Серебряной медалью ВДНХ СССР, Заслуженный пилот СССР, лейтенант авиации ВМФ, член КПСС.

Георгий Иванович родился 3 декабря 1936-го года в городе Челябинске.



После окончания школы семилетки поступил на учебу в машиностроительный техникум. В 1954-ом году после окончания техникума, по направлению военкомата поступил на учебу в Кременчугское военное летное училище.

В 1957-ом году окончил училище и выпустился для выполнения самостоятельных полетов на вертолете Ка-26. Для продолжения службы направлен на Украину, в Крым, в город Севастополь, в город русских моряков. Перед выездом в Севастополь, Георгий Иванович

женится. Невесту не надо было искать. Учились с Лидой в одной школе, в одном классе, сидели за одной партой. К месту службы отправились вместе. Так и прожили вместе всю жизнь в любви и согласии.

Служба в авиации ВМФ продолжилась на Камовских вертолетах.

Все складывалось, как нельзя лучше. В семье родилась желанная дочь Ирина. Внезапно резко изменилась мировая обстановка, что повлекло к сокращению Советской армии. Доля эта не миновала и семью молодого офицера. Хотелось продолжить служение Отечеству, но дембель оказался неотвратимым, как снежная лавина. Георгия Ивановича все-таки сократили в 1960-ом году.



На повестку дня встал вопрос:

-Куда пойти, где найти достойное применение своему умению летать? Помог закадычный товарищ, Федор Андреев. Федор к этому времени находился в Тюмени и работал в Тюменской авиагруппе Уральского Территориального управления ГА. Он-то и согласовал с руководством вопрос трудоустройства летчика военно-морской авиации Метелева в аэропорту Плеханово, в 255-ом летном отряде. Не только согласовал вопрос, но и прислал вызов. Так еще один замечательный летчик ВМФ СССР оказался в Плеханово. Получилось, как нельзя к стати!

В Тюмень Георгий Иванович поехал без семьи. Было не известно, можно ли найти в Тюмени квартиру для семьи? В Тюмени его встретили приветливо, очень нужны были летчики, особенно вертолетчики, способные командовать и воспитывать подчиненных. Сразу же, что называется, запрягли в оборот. Переучили на вертолет Ми4 и Георгий Иванович стал летать вторым пилотом.

Летать приходилось в основном на Севере Тюменской области в районах Полярного Урала, где геологи искали золото, алмазы, редкие металлы и другие, полезные для государства ископаемые. Никаких предварительных тренировок для полетов в горах Полярного Урала в то время не давали. Полеты в горах были сложными от того, что там присутствовали непредсказуемые вертикальные потоки воздуха, фактически отсутствовали метеорологические прогнозы и данные фактической погоды, очень сложно было подобрать посадочные площадки. Было сложно предугадать возникновение снежного вихря при посадке зимой.

Летали на свой страх и риск, с опаской и с оглядкой. Ни у кого из летных командиров такого опыта полетов в горах, не было. Не было и квалифицированных рекомендаций по правилам выполнения полетов в горах. Одновременно и работали, и учились, накапливали опыт и одновременно передавали его своим товарищам в процессе работы. Безвылазно находились в командировках по 3-4 месяца, то есть весь сезон работы геологов.

Первым командиром Георгия Ивановича и наставником стал Юрий Михайлович Булюхин, отличный летчик и наставник. Когда устроился с работой, подыскал жилье в Тюмени, вызвал Лидию Григорьевну и дочку из Севастополя. Случилось это только через два года. К этому времени Георгий Иванович был утвержден в должности командира вертолета Ми-4.

В 1965-ом году в семье родилась вторая дочь, Наташа. В 1967-ом году переучился в Кременчугском летном училище ГА на вертолет Ми – 6. В этом же году он утвержден в должности командира вертолета Ми-6. Со всем непросто было освоить такой сложный вертолет, получить практические допуски ко всем видам работ и по всем видам полетов, к которым был допущен вертолет Ми-6. Только упорство, высокая личная дисципли-

лина, профессиональное мастерство, постоянная работа над собой, замечательные инструктора-летчики 255-го летного отряда позволили достичь такого успеха. В 1969-ом году Георгий Иванович утвержден в должности заместителя командира 255-го летного отряда.



Разбор проводит заместитель командира 255-го летного отряда Метелев Георгий Иванович.

В 1977-ом году, за большой вклад в освоение вертолетной техники в Тюменской области, успешное выполнение государственного

плана, подготовку летного состава для полетов на вертолете Ми-6, Метелеву Георгию Ивановичу, Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено высокое звание «Заслуженный пилот СССР». Кроме того Георгий Иванович в 1963-ем году награжден серебряной медалью, как уча-



стник ВДНХ СССР.

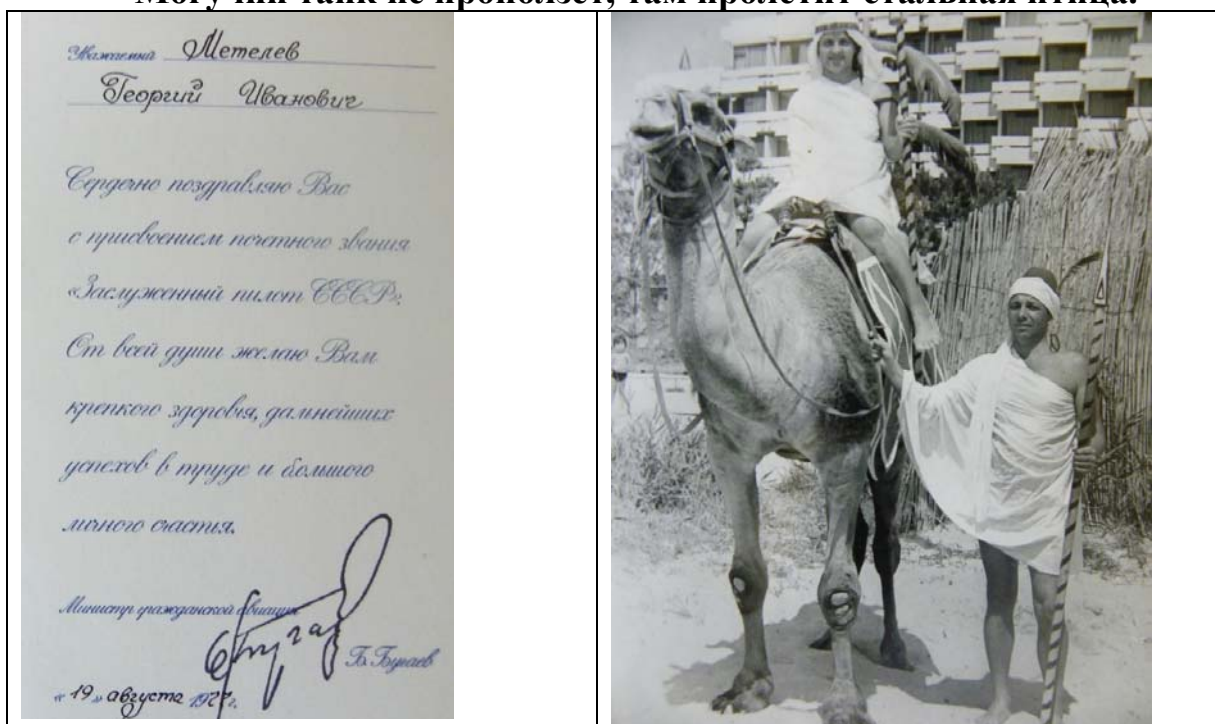


Надо сказать Вам, уважаемый читатель, что Георгий Иванович был не только отличным летчиком, но и замечательным человеком. Он был наделен необыкновенным талантом игры на аккордеоне. Он был всегда душой компании. И не только умело играл, но еще замечательно пел. Вылетая на базировку, а, как вы знаете, базировки длились иногда по три и более месяца, Георгий Иванович по просьбе экипажа брал с собой аккордеон. Уважаемый читатель, что могла думать о таких базировках жена Лидия Григорьевна? Кроме всего прочего, Георгий Иванович замечательно рисовал. Летно-методический класс, который оформил Метелев, признан лучшим в Аэрофлоте.

По секрету скажу Вам, что командир вертолета Ми-6 Санталов Виктор Иванович, брал с собой на базировку гантели. Что должна была подумать его жена Галина?



**Там, где пехота не пройдет, где бронепоезд не промчится
Могучий танк не проползет, там пролетит стальная птица.**



Уважаемый читатель, полагаю, что вам нетрудно будет рассмотреть в этом египетском филлахе заслуженного летчика Советского Союза.



Что может быть на пенсии лучшего, чем воспитание внуков и работы на даче вместе с любимой женой.

ЮЖАКОВ ЮРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ

Пилот I класса, Герой Социалистического Труда, Кавалер Ордена Ленина, Орден ЗНАК ПОЧЕТА, ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ, безаварийный производственный налет более 20000 часов, член КПСС.



Юрий Александрович родился 18 июля 1932-го года, в городе Витебске, Белорусской ССР, в семье служащих. В 7 лет пошел в школу в 1941-ом году. В школе вступил в комсомол, в 1948-ом году. В 1949-ом году окончил 9 классов средней школы № 20 в городе Омске.

Одновременно с 1947-го года по 1949-й год учился в Омском аэроклубе. В 1949-ом году поступил в Сасовское летное училище ГВФ имени Ге-

роя Советского Союза Тарана. В 1950-ом году окончил летное училище и был направлен на работу в 21-й транспортный авиационный отряд Уральского Управления ГВФ. Где летал на самолете По-2. К месту своего назначения Юрий Александрович прибыл в январе 1951-го года.

Архивы сохранили для потомков документы начала летной карьеры будущего Героя Социалистического Труда. В СССР очень ответственно относились к авиационным кадрам. Назначение после окончания училища подписывал лично начальник ГУ ГВФ Маршал Авиации Жаворонков, в чем, вы, уважаемый читатель, можете лично убедиться, ознакомившись с направлением Юрия Южакова.

О многом говорит и тот факт, что каждому выпускнику летного училища присваивалось персональное офицерское звание. Этот документ также дошел до наших дней. И вы тоже можете ознакомиться с его содержанием. Все это свидетельствует о том, что имел место особый подход к подбору и комплектованию летного состава гражданской авиации.

Летчики были элитой нашего общества, на которую общество могло положиться в случае возникновения чрезвычайной ситуации в стране. Сегодня с уверенностью можно констатировать, что такой подход к решению кадровых вопросов в гражданской авиации полностью оправдал себя. В принципе, по жизни, каждый из нас считал себя практически действующим летчиком ВВС страны.

Многие из моих товарищей, в том числе и я, побывали в зарубежных командировках, где шла гражданская война, в горячих точках, то есть там, где мировая политическая обстановка не позволяла применить военных летчиков. Чтобы не быть голословным назову фамилии командиров кораблей и инженеров Тюменского Управления ГА, побывавших за границей и выполнявших, так называемый, интернациональный долг: Качанов Геннадий Григорьевич, Кичаев Николай, Горячев Василий Николаевич, Слюсарь Анатолий Иванович, Хлынов, Задыхин Валентин Степанович и многие другие.

180
114
Выписка из приказа по Главному Управлению
Гражданского Воздушного Флота

г.Москва

№ 508/л

1 декабря 1950

Курсантам Сасовского им.Героя Советского
Союза Таран летного училища ГВФ, окончившим
курс обучения, присвоить звание лейтенант гра-
жданской авиации, звание пилота 4-го класса
и для прохождения дальнейшей службы назначить:

В Уральское Управление ГВФ:

ЮЖАКОВА Юрия Александровича

д.п. Начальник ГУГВФ
маршал авиации

Жаворонков

Выписка верна:Зав.Центральным Архивом

Кисорская
Кисорская

10 апреля 1965г.

20/6-398

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

К присвоению персонального звания лейтенант гражданской
авиации на курсанта выпускника Сасовского имени
Героя Советского Союза ТАРАН летного училища ГВФ
ЮЖАКОВА ЮРИЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА.



(должность, подразделение, звание, фамилия, имя и отчество)

1. Штатная категория _____
2. В занимаемой должности с _____ чей приказ номер и дата о назначении _____
3. С какого времени в ГВФ в системе ГВФ с 9 октября 1949 г.
(указать перерывы)
4. С какого времени на должностях начсостава ГВФ _____
5. Дата номер и чей приказ о присвоении предыдущего персонального звания _____

Аттестация

Южак Юри Александрович за период обучения показал себя дисциплинированным, исполнительным курсантом. Являясь старшиной летной группы добросовестно относится к исполнению своих служебных обязанностей, требовательный к подчиненным. Строевая и физическая подготовка хорошая. Уставы Вооруженных Сил Союза ССР и ГВФ знает отлично и применяет — пользуется ими при исполнении своих служебных обязанностей. Среди товарищей пользуется авторитетом.

За период обучения, как по летной, так и теоретической подготовке имеет отличную усвояемость. Летную работу любит. Летает днем, ночью и под колпаком уверенно. Утомляемости в период летной подготовке не наблюдалось. В полете ориентируется отлично.

Бережно относится к государственному имуществу. В общественной жизни подразделения участие принимает. В обращении, выдержан, вежлив. В вопросах текущей политике ориентируется правильно. Общее развитие хорошее, свои знания передает товарищам. Идеологически выдержан, морально устойчив.

Делу партии ЛЕНИНА-СТАЛИНА и Социалистической Родине предан.

В Н В О Д: достоин присвоения персонального звания
"ЛЕЙТЕНАНТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ".

Командир (начальник) 1-ой АЭ МАЙОР ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ (должность, звание, подпись)

/ХУТОРСКОЙ/

27 " сентября 1950 г.

15-82

СЛУЖЕБНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА.

На пилота 1У класса 21-го Транспортного авиаотряда УУ ГВФ-

ЮЖАКОВА Юрия Александровича, 1932 года рождения, русский, из крестьян, уроженец гор. Витебска, член ВЛКСМ с 1948 года. Образование - общее 9 классов, специальное - Сасовское летное училище ГВФ в 1950 году.

ЮЖАКОВ Ю.А. прибыл в 21 АТО УУ ГВФ в январе и-це 1951 года, после чего прошел сборы при УТО УУ ГВФ с 28 января по 7 февраля с общей оценкой хорошо. К 20 марта 1951 года при 21 АТО прошел ввод в строй на самолете типа Ю-2 в аэродромных условиях и по маршруту Тобольск-Тюмень с оценкой хорошо. Имеет общий налет 164 часа, из них ночью 5 часов, слепых 20 часов.

Летное дело любит, лично дисциплинирован, все задания поручаемые командованием выполняет аккуратно и своевременно. Техника пилотирования в открытом полете и под колпаком хорошая. Теоретическая подготовка хорошая. Эксплуатирует самолет Ю-2 и мотор М211 в воздухе грамотно.

При вводе в строй поломок, вынужденных посадок и случаев потери ориентировки не имел. Над повышением теоретических знаний работает повседневно. Политическое развитие хорошее. Среди товарищей общителен. Физически развит. В общественно-политической жизни отряда принимает участие.

Идеологически выдержан, морально устойчив.

В Н В О Д: Занимаемой должности и звания пилота 1У класса соответствует.

КОМАНДИР 21 АТО УУ ГВФ
майор гражданск. авиации

Моричев / Н. СМЕРНОВ /

ЗАМ. КОМАНДИРА 21 АТО по П/Ч
капитан гражданской авиации

М. Базовский / БАЗОВСКИЙ /

29 марта 1951 года.



Служебно-производственную характеристику
на пилота Южакора Ю.А. УТВЕРЖДАЮ.

Начальник
Уральского Управления ГВФ
Полковник: -

Косенко
КОСЕНКО

30 мая 1951 г.

После того, как Юрий Александрович отлетал в 21-ом летном отряде три месяца, ему была дана первая служебно-производственная характеристика.

В апреле 1952-го года молодого пилота Южакова направили в учебно-тренировочный отряд Уральского Управления ГУ ГВФ, где он подтверждает свою квалификацию летчика самолета По-2 и переучивается на гидросамолет Ш-2.

СССР ГУ ГВФ		УДОСТОВЕРЕНИЕ	
Учебно-Тренировоч. Отряд Уральского Управления ГВФ		Выдано пилоту " <u>IV</u> " класса	
" <u>28</u> " <u>мая</u> 195 <u>2</u> г.		тов. <u>Южакову Ю. А.</u>	
№ <u>34</u>		в том, что он за время пребывания на	
сборе в Учебно-Тренировочном отряде Уральского Управления ГВФ с			
" <u>5</u> " <u>апреля</u> 195 <u>2</u> г. по " <u>27</u> " <u>мая</u> 195 <u>2</u> г. прошел			
курс теоретического и летного обучения по программе Главного Управле-			
ния ГВФ и показал следующую успеваемость:			
По теоретическим дисциплинам		По летному обучению	
1. Политподготовка <u>прослушан</u>		1. Взлет	<u>отм.</u>
2. Аэродинамика <u>хор.</u>	час. <u>хор.</u>	2. Набор высоты	<u>отм.</u>
3. Мотороведение	час. <u>-</u>	3. Разворот	<u>хор.</u>
4. Метеорология	час. <u>-</u>	4. Горизонтальный полет	<u>отм.</u>
5. Аэронавигация	час. <u>хор.</u>	5. Планирование	<u>отм.</u>
6. Радионавигация	час. <u>-</u>	6. Расчет на посадку	<u>отм.</u>
7. Радиосвязь	час. <u>-</u>	7. Посадка	<u>хор.</u>
8. Авиаприборы	час. <u>-</u>	8. Маршрутные полеты	<u>хор.</u>
9. ГСМ	час. <u>-</u>	9. Пилотаж в зоне	<u>хор.</u>
10. Мат. часть с-та ПО-2 <u>Ш-2</u>	час. <u>хор.</u>	10. Полеты по радионав. точкам	<u>-</u>
11. Матер. часть с-та ЛИ-2	час. <u>-</u>	11. Слепые полеты	<u>хор.</u>
12. Матер. часть с-та ИЛ-12	час. <u>-</u>	12. Ночные полеты	<u>-</u>
13. Матер. часть с-та АН-2	час. <u>-</u>		
14. Матер. часть мотора М-11	час. <u>хор.</u>	За время пребывания в УТО имел:	
15. Мат. часть мотора АШ-62ИР час. <u>-</u>		Общий тренировочный налет <u>12</u> час.	
16. Мат. часть мотора АШ-25ФН час. <u>-</u>		<u>16</u> мин.	
17. Тех. эксплуатация самолета час. <u>хор.</u>		из них: ночных <u>-</u> час. <u>-</u> мин.	
18. Воздушный кодекс СССР	час. <u>-</u>	слепых <u>2</u> час. <u>30</u> мин.	
19. Наставление по летной службе час. <u>хор.</u>		маршрутных <u>3</u> час. <u>05</u> мин.	
20. Наставление по аэродромной службе <u>хор.</u>	час. <u>хор.</u>		
21. Радиооборудование	час. <u>-</u>		
22. <u>Ошибки и нарушения</u> <u>отм.</u>			
23. <u>Допустить к производству полетов</u>			
Закл. <u>Допустить к производству полетов</u>			
<u>с-та Ш-2 с мотором</u>			
Командир УТО УГВФ: <u>Соболев</u>			
Начальник учебной части: <u>Михайлов</u>			

После первого года на летной работе, когда Юрию Александровичу приходилось летать на самолете По-2, возить почту, пассажиров, выполнять полеты с врачами по санитарным заданиям, он впервые был аттестован как пилот IV класса 21 летного транспортного отряда Уральского Управления ГВФ. Аттестовал его командир звена, ветеран авиации Тюменской области, старший лейтенант гражданской авиации Владимир Артемьевич Биркин, которого знают практически все летчики Тюменского Управления ГА, летавшие на самолете Ан-2.

Замечательный летчик, прекрасный учитель, строгий командир, добрейшей души человек. Знаю об этом не понаслышке, потому что был много лет лично знаком с Владимиром Артемьевичем и его коллегой по работе Петровым Николаем, который также был одним из первых авиаторов Тюмени. У таких учителей можно было многому понаучиться и право было бы просто стыдно быть плохим летчиком.

Уважаемый читатель, ознакомившись с аттестацией, которую написал старший лейтенант гражданской авиации Биркин на лейтенанта Южакова, вы увидите какие хорошие слова о качествах своего подопечного нашел Владимир Артемьевич. Тем не менее настоящая аттестация далеко не полностью отражает личностные качества Юрия Александровича.

Автор был лично знаком с Южаковым. Знал его как умного, проницательного человека с высокими волевыми качествами, доброго по натуре, веселого, надежного в дружбе товарища и в то же время, строгого воспитателя непримиримого к нарушителям трудовой и технологической дисциплины.

Всею своею жизнью Юрий Александрович подтвердил способность к творческому подходу управления не только воздушным судном, но и большим, сложным коллективом летного состава. Пилот I класса Южаков мог смело сказать своим летчикам: - Делай, как я! Потому что летчиком он был замечательным. Об этом свидетельствуют его дела, наличие допусков к работам на вертолетах Ми-8, Ми-6, Ми-10К которым были допущены указанные воздушные суда.

Командир летного отряда Южаков был способен поставить перед коллективом сложную государственную задачу, нацелить его на ее выполнение и в конечном итоге добиться выполнения поставленной цели. Сложные жизненные вопросы мог изложить в доступной к пониманию форме. Это качество присуще далеко не каждому человеку.

АТТЕСТАЦИЯ

За период с 1 января 1950 г. по 1 января 1952 г.

На пилота 1У класса 21-го Транспортного авиаотряда Уральского

(указывается должность, наименование подразделения)

Управления ГВФ-Лейтенанта Гражданской авиации-

ЮЖАКОВА Юрия Александровича

(персональное звание, фамилия, имя, отчество)

Год рождения 1932 Партийность и стаж чл. ВЛКСМ с 1948г.

Национальность русский С какого времени в ГВФ 8/1-1951г.

Образование общее и специально 9 кл. Сасовское летное училище ГВФ-в 1950г.

С какого времени в занимаемой должности январь 1951г.

Вывод по последней аттестации за 1950 г.

Не аттестовывался.

I. ТЕКСТ АТТЕСТАЦИИ

В 1951 году пилот ЮЖАКОВ прибыл в 21 АТО из училища, успешно закончил ввод в строй, после чего работал на трассе Тюмень-Тобольск по перевозке грузов, почты, После соответствующего налета-пассажиров.

Лично дисциплинирован, все указания и инструкции выполняет безоговорочно. Летное дело любит, летает грамотно. Материальную часть самолета и мотора знает хорошо, эксплуатирует правильно. При перевозке пассажиров общителен. Борется за выполнение плана, установленного ему. Специальная и политическая подготовка хорошая, работает над повышением своих политических и специальных знаний.

В общественно-политической жизни участвует, но недостаточно. По складу характера спокоен, физически здоров, идеологически выдержан, морально устойчив, делу партии ЛЕНИНА-СТАЛИНА и Социалистической родине предан.

В ы в о д.: Должности и званию пилота 1У класса соответствует.

10.1.1952г.

Командир звена -
Старший лейтенант Гр.авиации-

Виркин/.

Уважаемый читатель прочтем лист назначений и перемещений пилота Южакова Юрия Александровича.

1951-й год – пилот 21-го транспортного летного отряда Уральского управления ГВФ. Выполнял производственные полеты на самолете ПО-2 и на гидросамолете Ш-2. В период с 1951-го года по 1959-й год переучился, освоил полеты и ввелся в качестве командира корабля на самолетах Ан-2 и самолете Ли-2 после окончания курсов ШВЛП по программе командиров корабля Ли-2. Налетал на освоенных типах воздушных судов соответственно: По-2 -1640 часов; Ш-2 -1130 часов; Ан-2 -669 часов; Ли-2 -2785 часов

Затем переучился в 1959-ом году в Сасовском летном училище ГВФ на вертолет Ми-4. Освоил его, утвердился в качестве командира вертолета. Налетал на нем 2304 часа.

АТТЕСТАЦИЯ

За период 1 января 1957 г. по 15 марта 1958 г.

На заместителя командира эскадрилии пилота 3 класса
(указывается должность, наименование подразделения)
Тюменской авиагруппы Уральской отдельной авиагруппы ГВФ

ЮЖАКОВА Юрия Александровича

(фамилия, имя, отчество)

Год рождения 1932 Партийность и стаж чл. КПСС с 1952 г.

Национальность русский С какого времени в ГВФ с 1951 г.

Образование: общее и специальное 9 классов. Сасовское летное училище ГВФ
(что и когда окончил)
окончил в 1951 г.

С какого времени в занимаемой должности с июля 1959 г.
Вывод по последней аттестации за 1956 г. Должности командира самолета АН-2
соответствует.

I. ТЕКСТ АТТЕСТАЦИИ

Тов. ЮЖАКОВ работает в Тюменской авиагруппе с 1951 г. За время работы показал себя дисциплинированным, исполнительным пилотом. Летает на самолете АН-2 и ЛИ-2, вертолете МИ-4. Имеет общий налет 6494 часа, в том числе ночью 173 часа. Техника пилотирования отличная. Летных происшествий не имеет. Наставления и приказы регламентирующие летную работу знает хорошо и правильно их применяет в практической работе. Материальную часть знает хорошо и грамотно ее эксплуатирует на земле и в воздухе. В июле 1959 г. назначен на должность заместителя командира эскадрилии. С работой вполне справляется. Имеет большой опыт работы в районах Крайнего Севера, который с желанием передает подчиненному составу. Требовательный к себе. По характеру спокойный, вежлив, чуткий к запросам подчиненных. Принимает активное участие в общественной жизни подразделения. Среди личного состава пользуется деловым авторитетом. В быту опрятен. Морально устойчив.

В ы в о д: Занимаемой должности заместителя командира эскадрилии соответствует. Может быть повышен в должности до командира эскадрилии.

Командир эскадрилии
Тюменской авиагруппы УОАГ ГВФ

14. III - 60 г.

С аттестацией и выводом согласен.

Командир
Тюменской авиагруппы УОАГ ГВФ

15. III - 60 г.

/ХОЖЛОВ/
/ВОЛКОВ/

ПАРТИЙНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

На члена КПСС с 1952г. парт-билет №-03514028
ЮЖАКОВА Юрия Александровича.

Тов. ЮЖАКОВ Ю.А. продолжительное время работал пилотом-инструктором 48-й авиаэскадрилии. В 1959г. закончил при Сасовском авиационном училище сборы по вертолетам МИ-4. В настоящий момент работает зам.командира 49 авиаэскадрилии.

Дисциплинирован, к себе и своим подчиненным требователен. Летных происшествий за время работы в Тюменской авиагруппе не имеет. К работе относится добросовестно. Летать любит, повседневно совершенствует свое летное мастерство. Свой опыт охотно передает молодым пилотам. Над повышением летных и политических знаний работает повседневно.

В работе партийной организации принимает активное участие, является членом партийного бюро. Среди коллектива пользуется деловым авторитетом. В обращении с товарищами и подчиненными вежлив, в быту опрятен.

СЕКРЕТАРЬ ПАРТИЙНОГО БЮРО
ПАРТОРГАНИЗАЦИИ ТЮМЕНСКОЙ
АВИАГРУППЫ №



/ФАДЕЕВ/

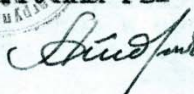
Характеристика утверждена на парт-бюро протокол №-10 от 14.III-60г.

С характеристикой согласен.

Подпись секретаря партбюро партийной организации Тюменской авиагруппы тов.Фадеева ЗАВЕРЯЮ.

НАЧАЛЬНИК ПОЛИТОТДЕЛА
УРАЛЬСКОЙ ОТДЕЛЬНОЙ АВИАГРУППЫ ГВФ

19.03.1960 г.

 /АНДРЕЕВ/.

1959-й год, июль – Юрий Александрович утвержден в должности заместителя командира вертолетной эскадрильи Тюменской авиагруппы Уральской отдельной авиагруппы ГВФ.

1960-й год, март – командир авиаэскадрильи 246-го летного отряда, Тюменской авиагруппы, Уральской отдельной авиагруппы ГВФ.

1961-й год, январь – по согласию Управления Кадров назначен заместителем командира 255-го летного отряда по летной части Уральского Территориального Управления ГВФ. Согласие Управления Кадров ГВФ было необходимо потому, что Южаков не имел специального высшего образования.

1961-й год, август – зачислен на курсы усовершенствования начальствующего состава ГВФ.

1962-й год, январь – окончившего курсы усовершенствования Южакова ЮА приказом начальника ГУ ГВФ направляют в Уральское Территориальное Управление ГВФ, в Тюменскую авиагруппу на должность заместителя командира 255-го летного отряда по летной службе.

1963-й год, март – Юрий Александрович утвержден заместителем командира 255-го летного отряда Тюменского Объединенного авиаотряда Уральского Территориального Управления.

1965-й год, февраль – пилот I класса Южаков Юрий Александрович представлен на должность, а затем и утвержден в должности командира 255-го летного отряда Тюменского Объединенного авиаотряда Тюменского Управления ГА.

НАЧАЛЬНИКУ УК ГУГВФ

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

О назначении работника на должность номенклатуры
начальника ГУГВФ или на должность учитываемой номенклатуры ГУГВФ

1. Южаксв Юрий Александрович
зам. к-ра 255 летного отряда Тюменского объединенного АО УрУ ГА
(ф., и., о. и должность представляемого кандидата)
2. На какую должность представляется на к-ра 255 летного отряда ТОАО,
Хохлова Ивана Тихоновича.
(вместо кого)
3. Год рождения 1932 4. Национальность русский
5. Партийность КПСС 6. Общее образование среднее
7. Специальное образование: Сасовское летное училище в 1950 году.
(что и когда окончил)
8. Класс пилота П 9. Общий налет 8259 10. Летает на само-
летах Ми-4, Ан-2.

ХАРАКТЕРИСТИКА

Тов. Южаксв Ю.А. работает в Тюменской авиагруппе ГВФ с 1951г. по настоящее время. За этот период времени показал себя дисциплинированным и исполнительным пилотом, командиром. Имеет второй класс пилота ГВФ. Летает на вертолете Ми-4. Имеет допуск к полетам днем и ночью. Общий налет составляет 8259 часов, из них ночью 278 часов. Материальную часть вертолета Ми-4 знает хорошо и грамотно её эксплуатирует. Техника пилотирования отличная. Имеет минимум погоды: высота облачности 100 метров, горизонтальная видимость 1000 метров, сила ветра 18 м/с. Летать любит, в полетах вынослив. К себе требователен, но к подчиненному составу требовательность еще недостаточная. Наставления и приказы, регламентирующие летную работу, знает и правильно их применяет в своей практической работе. Умеет правильно организовать и нацелить коллектив на выполнение производственного плана. 1964г. коллектив 255 летного отряда закончил с хорошими производственными показателями, значительно перевыполнив производственный план, имея одну поломку вертолета Ми-1. По характеру вспыльчив. Среди личного состава пользуется авторитетом. Имеет большой опыт работы в условиях Крайнего Севера и Заполярья, который постоянно передает подчиненному составу. В 1961-62г.г. закончил курсы усовершенствования командного состава. В 1963г. окончил 10 классов вечерней школы. В быту аккуратен. Политически грамотен. Морально устойчив.

Вывод: Занимаемой должности заместителя командира 255 летного отряда соответствует. Достоин назначения на должность командира 255 летного отряда.

Командир Тюменского ОАО - Г. Тарелкин подпись **Г. ТАРЕЛКИН.**
" 5 " февраля 1965 г.

11. Мнение политоргана-парторганизации с характерными и выводами согласен.

" 2 " февраля 1965 г. Шкатула подпись **ШКАТУЛА.**

2. Заключение утверждающего характеристику Ходатайствую о назначении на должность командира 255 летного отряда.

Командир Тюменской авиагруппы - Н. Жуковский подпись **Н. ЖУКОВСКИЙ.**
Начальник (командир)
" 5 " февраля 1965 г.

Зам. ком-ра по политчасти - Горин **ГОРИНОВ.**
" " февраля 1965 г.

Аттестацию утверждаю. Ходатайствую о назначении тов. ЮЖАКОВА Юрия Александровича на должность командира 255 летного отряда Тюменского ОАО.

НАЧАЛЬНИК УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
Н. Сидоренко
Н. СИДОРЕНКО/
" 12 " февраля 1965 г.

НАЧАЛЬНИК ПОЛИТОТДЕЛА
УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГА-
Большаков
/Б. БОЛЬШАКОВ/
" 12 " февраля 1965 г.

1965-й год, июль – Юрий Александрович допущен к самостоятельным полетам на вертолете Ми-6 в качестве командира вертолета.

1966-й год, май – Южаков допущен к самостоятельным полетам на вертолете Ми-8 в качестве командира вертолета.

Начальник Тюменского Управления ГА Хохлов Иван Тихонович, сам летавший на многих типах воздушных судов эксплуатировавшихся в Тюменском Управлении ГА, требовал от командиров летных отрядов

умения и наличия допусков к полетам на всех типах воздушных судов которые эксплуатировались в летных отрядах.

Кстати следует заметить, что Иван Тихонович летал на вертолетах Ми-1, Ми-4, Ми-6, Ми-8, на самолетах По-2, Ан-2, Ли-2, Ан-24, Ан-12, Ту-134. Не утверждаю, что это все типы воздушных судов освоенных Хохловым. Возможно, их было еще больше.

Такой подход к командно-летному составу Иван Тихонович активно внедрял в Тюменском Управлении ГА. Это не голословное утверждение. Лично сам, автор повествования, летал на вертолетах Ми-4, Ми-8, на самолетах Ан-24, Ан-26, Ил -76. Однако, вернемся к повествованию о нашем герое.

В январе 1968-го года Юрий Александрович был направлен в Кременчугское высшее летное училище ГА для переучивания на вертолет Ми-10К, поступивший на эксплуатацию в Гражданскую Авиацию.

Возвратившись из Кременчуга в родную Тюмень, Юрий Александрович прошел подготовку и ввод в строй на вертолете Ми-10К в качестве командира вертолета, в том числе получил и допуск к выполнению монтажных работ. При этом продолжал полеты на вертолетах Ми-8 и Ми-6.

С возрастом совмещение полетов на нескольких типах воздушных судов и командно-летная работы стали тяжелыми. В 1977-ом году Юрий Александрович запросился на работу рядовым командиром вертолета. На должности рядового командира Юрий Александрович трудился до сентября 1987-го года.

Юрий Александрович принимает участие в разведке и освоении нефтяных и газовых месторождений в Тюменской области. На его счету Березовское, Усть Балыкское, Уренгойское, Самотлорское, Медвежье. На вертолете, со своим экипажем, он принимает участие в строительстве нефтепроводов – Пунга – Серов, Шаим-Тюмень, Усть Балык-Омск, Усть Балык-Нижевартовск, Александровское-Нижевартовск, Пахрома-Казым, а также в строительстве ЛЭП-500 Сугут-Тюмень.

Командир вертолета Южаков – один из первых вертолетчиков, кто начал возить различные грузы, оборудование, технику, строительные материалы на вертолетах Ми-6. В годы десятой пятилетки он выполнял полеты по обслуживанию объектов нефтяной и газовой промышленности.

В 1977-ом году экипаж добился высоких результатов в выполнении социалистических обязательств. Годовой производственный план выполнен на 115%. Перевезено более 4-х тысяч тонн различных народно-хозяйственных грузов. Юрий Александрович за безупречную работу и полное обеспечение безопасности полетов поощрялся командованием более 59 раз.

От занимаемой должности летчик Южаков освобожден по состоянию здоровья в 1987-ом году. Почти 39 лет Юрий Александрович находился на летной работе. Освоил полеты на 9 типах воздушных судов.

Подготовил и ввел в строй на вертолетах Ми-6 и Ми-10К более 20-ти командиров кораблей. Общий производственный безаварийный налет составляет более 20 тысяч часов. В том числе на вертолете Ми-6 – 8278 часов и на вертолете Ми-10К -3085 часов.

Послужной список вместил в себя самые сложные и самые содержательные страницы жизни замечательного летчика, ветерана Тюменского неба. Жизнь не баловала Юрия Александровича. Бывало всякое. Мой коллега, Федор Ваганов, который лично летал достаточно много с Юрием Александровичем, написал такие стихи о ситуациях, в которых он оказался вместе с Южаковым. С его согласия приведу эти стихи. Они позволят понять читателю, что жизнь летчика была далеко не сладкой и легкой, как могло казаться со стороны.

**Командир вертолета Ми-4 Южаков
Урай, 1966-й год.**

Еще раз было повторенье
Полета данного, точь в точь,
Когда твой опыт и умение
Не мог тебе ни в чем помочь.
Тот конструктивный недостаток
Нас снова глупо подстерег,
Ведь обсуждали все когда-то,
И каждый вывод сделать мог.
Не сделали. И получили.
Совсем другой был экипаж.
Пока нас люди отцепили,
Мы пропороли фюзеляж.

Командир вертолета Ми-6 Южаков. Белый Яр, 1969-й год.

Но вот натянуты троса,
Груз, наконец, остановили.
Спасибо нам и небесам,
А створки все-таки пробили.
Груз отказывались техники крепить,
Последствия представить трудно.
Уроку лучшему не быть,
Они сидели с нами чудно!
На взлете груз вперед пошел,
Центровка вышла за пределы,
Уперлась ручка, еле сели.
Но стойку шасси все-таки снесли.
Двигатель выключить – полдела,

Но мы опоры не имели.
Довольно долго молотили,
Пока катали бочки нам,
На них мы нос водрузили,
И тут конец моим словам.
Голос Америки утречком бодренко врет,
Быстро работают, «гады».
Что в Тюмени аварию терпит большой вертолет.
Что это неправда – мы рады.

Однажды Юрию Александровичу, депутату XXVI съезда КПСС, корреспондент Тюменской областной газеты Быков задал вопрос:

-Юрий Александрович, какую бы вы профессию выбрали, если распрощались с авиацией?

-Лесником бы наверное стал. Люблю лес. Просто по лесу походить хорошо. А если бы снова пришлось начать жить, то вряд ли выбрал второй раз летную профессию. Стал бы строителем. Они после себя дома оставляют. Наглядный результат труда. А что оставим мы? Приведенные километры? Где они теперь? И добавил: - Шучу конечно!

Уважаемый читатель, в своем ответе корреспонденту Тюменской газеты Юрий Александрович напомнил о приведенных километрах – единице измерения работы авиаторов. Понятие – «приведенные километры» в годы строительства Западно-Сибирского энергетического комплекса было подвержено жесткой критике за неконкретность выполненных объемов работ. Сегодня можно сказать в ответ на критику слова русской пословицы:

-Большое, видится из далека!

Однозначно можно утверждать, что невидимые приведенные километры Тюменских летчиков обернулись построенными городами, поселками, дорогами и самой большой в мире нефти и газо-транспортной системами, которая держит Россию в ряду крупнейших Держав Мира. Поэтому – да утешаться сомневающиеся!

Окончив 9 классов средней школы, Омский аэроклуб, Сасовское училище летчиков ГВФ имени Героя Советского Союза Тарана, Юрий Александрович прожил замечательную жизнь. В жизни его отличали прекрасные личностные качества, высокое летное мастерство, высокая дисциплина, в том числе и высокая требовательность к самому себе, отличные знания авиационной техники и ее особенностей эксплуатации. Эти условия позволили блестяще выполнять производственные и тренировочные полеты, как на самолетах По-2, Ш-2, Ли-2, так и на вертолетах Ми-4, Ми-8, Ми-6, Ми-10К. Летал в сложных условиях днем, ночью, в облаках, за облаками. Многократно выручал строителей Западно-Сибирского энергетического комплекса своим искусством поднимать на

вертолетах тяжелые и крупногабаритные грузы. В 1979-ом году ему присвоено высокое звание Героя Социалистического труда, значительный вклад в строительство крупнейшего в мире энергетического комплекса. Юрий Александрович был делегатом XXVI съезда КПСС. Кроме того летчик Южаков является Почетным Гражданином города Тюмень.



БАБИНЦЕВ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ

Вертолетчик, пилот I класса ГА СССР, Заслуженный пилот СССР, Отличник Аэрофлота, награжден именными золотыми часами за грамотные действия в аварийной ситуации, безаварийный производственный налет на вертолетах 16000 часов.



Николай Николаевич родился 12 мая 1935-го года в семье рабочих, в селе Сюмси Удмуртской АССР. Воспитывала его мать Надежда Захаровна, потому что отец ушел из жизни в 1948-ом году. В 1943-ем году поступил в Сюмсинскую среднюю школу и в 1953-ем году успешно окончил ее. В школе вступил в комсомол. С детства у Николая Александровича сформировалось желание стать летчиком. Для чего из всех сил старался хорошо учиться, занимался спортом, понимая, что летчиком может стать грамотный и физически здоровый человек. В 1953-ем году посту-

пил на учебу в Сасовское летное училище ГВФ имени героя Советского Союза Тарана. В 1955-ом году окончил училище и получил квалификацию пилота ГВФ IV класса.

**Свидетельство №16837
С ОТЛИЧИЕМ**

Предъявитель сего свидетельства Бабинцев Николай Николаевич в 1953-ем году поступил и в 1955-ом году окончил полный курс Сасовского летного училища ГВФ СССР имени Героя Советского Союза Тарана и решением Государственной экзаменационной комиссии от 12 сентября 1955-го года ему присвоена квалификация пилота IV класса ГВФ.

**Председатель Государственной
экзаменационной комиссии,
майор гражданской авиации**

РЫНДИН

Начальник летного училища ГВФ

На работу после окончания летного училища был направлен в Западно-Сибирское Территориальное Управление ГВФ, в город Барнаул, в 118-й летный отряд.

Выписка из служебно-летной характеристики на пилота IV класса 118-го летного отряда, лейтенанта гражданской авиации Бабинцева Николая Николаевича.

Пилот IV класса Бабинцев НН прибыл в летный отряд в октябре 1955-го года. С первых дней показал себя дисциплинированным и выдержанным пилотом. Успешно прошел программу ввода в строй и приступил к самостоятельным полетам на самолете По-2 в качестве командира.

На 5 марта 1956-го года имеет 23 часа самостоятельного налета на самолете По-2А. Летное училище ГВФ окончил с отличием. Дисциплинарных взысканий и летных нарушений не имеет. Летает с большим желанием. Достоин направления на учебу в УТО ЗСТУ ГВФ для переучивания на 2-го пилота самолета Ан-2. Подписал характеристику старший лейтенант гражданской авиации, командир 118-го отряда А. Устов

В 1959-ом, году, 22 декабря, Николай Николаевич перевелся на работу в Уральскую Отдельную Авиагруппу ГВФ, где был зачислен в штат 48-ой эскадрильи. 24-го марта 1960-го года зачислен в штат 246-го авиаотряда, на должность пилота самолета Ан-2. В течении года Николай Николаевич был переучен на вертолет Ми-1 и уже 2 января 1961-го года переведен в 255-й вертолетный отряд на должность пилота вертолета Ми-1.

В это время велись геологоразведочные работы в Березовском районе, где вертолетчики были очень востребованы. 16 февраля 1961-го года Бабинцев переведен на должность командира звена 3-ей авиаэскадрильи 255-го летного отряда, которая базировалась в Березово. В 1963-ем году Николай Николаевич переведен на работу из аэропорта Плеханово в Березовскую объединенную авиаэскадрилью.

Прошел переучивание на вертолет Ми-4 и 13 июня 1964-го года утвержден в должности командира вертолета Ми-4. В 1963-ем году Бабинцев вступил в члены КПСС. 25 мая 1966-го года утвержден в должности заместителя командира авиаэскадрильи вертолетов Ми-4.

30 августа 1967-го года откомандирован переводом на работу в Тюменский авиаотряд, где был назначен на должность командира вертолета Ми-4.

Командование Тюменского Управления ГА, учитывая опыт работы пилота Бабинцева, направило его на переучивание на вертолет Ми-6. 29

января 1968-го года Николай Николаевич назначен на должность второго пилота вертолета Ми-6. 6 мая ему присвоен II класс пилота гражданской авиации СП и МВЛ.

**Выписка из производственной характеристики
на командира 2-ой АЭ 255-го летного отряда
Бабинцева Николая Николаевича**

Прибыл в 255-й летный отряд из Березовского ОАО в 1967-ом году на должность второго пилота вертолета Ми-6. В 1970-ом году утвержден в должности командира вертолета Ми-6.

В апреле 1973-го года назначен заместителем командира 2-ой АЭ. Общий налет 10370 часов. Допущен к инструкторским и производственным полетам днем и ночью по предельным метеоусловиям, а также к работе в внешней подвеской. Материальную часть вертолета Ми-6, двигателя знает хорошо и грамотно эксплуатирует ее на земле и в полете. Документы, регламентирующие летную работу знает хорошо и правильно применяет их в повседневной работе. Летает с желанием. Техника пилотирования отличная. Принимает правильные решения в аварийной обстановке. Методическая подготовка отличная. Умеет доходчиво объяснить подчиненному причину 4-х ошибок и отклонения в полете.

Имеет ряд благодарностей и различных поощрений от командования за безаварийную работу, выполнение производственного плана. Награжден именными золотыми часами за грамотные, своевременные действия в аварийной обстановке. Умеет организовать работу АЭ на выполнение производственного плана и обеспечение безопасности полетов.

Вежлив, тактичен. На замечания реагирует правильно. Окончил вечерний университет Марксизма-Ленинизма. В общественной жизни принимает активное участие.

Командир 255-го летного отряда

А. Марченко

Замполит 255-го летного отряда

В.Крылов

15 сентября 1970-го года Бабинцев утвержден командиром вертолета Ми-6. Через три года интенсивной производственной работы на севере Тюменской области в отрыве от базы, учитывая наличие инструкторских и воспитательных качеств, командование авиапредприятия назначает Николая Николаевича заместителем командира авиаэскадрильи вертолетов Ми-6. В 1974-ом году наш герой утвержден в должности командира авиаэскадрильи вертолетов Ми-6. В 1974-ом году Бабинцеву присвоен I класс пилота гражданской авиации СССР.

В 1976-ом году Николай Николаевич Бабинцев составе группы Тюменских вертолетчиков прошел переучивание на вертолет Ми-10К при

Ростовском вертолетном заводе. 5 мая процесс переучивания был закончен. Три экипажа, где командирами были: Марченко АИ, Бабинцев НН, Перевозкин ВН, а бортмеханиками были: Ваганов ФА, Савкин ГИ, Мамула АВ получили 3 вертолета и перегнали их в Тюмень. Командиром вновь образованной авиаэскадрильи стал Бабинцев НН. Уже в мае вертолеты налетали в производственных условиях 200 часов, настолько они были востребованы.

В 1979-ом году Николай Николаевич с группой специалистов Тюменского Объединенного отряда находился в служебной командировке в Германской Демократической Республике, где на вертолете Ми-10К строили ЛЭП-500 в труднодоступной местности Германии Трасса. ЛЭП проходила по гористой местности покрытой лесом. Группа советских специалистов успешно справилась с поставленной задачей. 23 октября 1979-го года работы в ГДР были окончены. Правительство ГДР наградило наших летчиков, присвоив им Звание Активистов социалистического труда и вручило грамоты, Отличительные Знаки и денежные премии.

15 августа 1980-го года Николаю Николаевичу Бабинцеву Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено почетное звание ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ СССР.

Указ о награждении подписал легендарный Генеральный Секретарь ЦК КПСС товарищ Леонид Ильич Брежнев. Так говорили в те времена.

В 1986-ом году по личной просьбе Николая Николаевича, он переведен с должности командира авиаэскадрильи на должность рядового командира вертолета Ми-10К. Продолжал летать в этой должности до 21 апреля 1988-го года. Затем работал на различных должностях в аэропорту Плеханово: старшим инженером АСС, инженером по досмотру в отделе безопасности. 26 июня 1996-го года Николай Николаевич Бабинцев исключен из списков личного состава в связи со смертью. Вклад замечательного летчика Бабинцева в строительство Западно-Сибирского энергетического комплекса значителен.

Уважаемый читатель, к счастью сохранился конкретный документ – отзыв - характеристика на командира 4-ой АЭ Бабинцева Николая Николаевича написанная командиром 255-го летного отряда Марченко Алексеем Ильичом. Првожу вам ее на прочтение в конце с воего повествования, чтобы вы смогли убедиться в том, что ничего из сказанного мною об этом замечательном человеке, отличном пилоте Бабинцеве НН не придумано в тиши кабинета, а взято из реальной жизни реального человека.





Второй пилот Бабинцев ВН с коллегами по работе

Курсант летного училища Бабинцев ВН



Малькута ОН, Бабинцев ВН, Абдулгалеев ФМ





37

Оригинал (документальный).
на командировку 4-го авиационного полка 2551/0

Бабинцев Николай Николаевич

Бабинцев Николай Николаевич родился в 2551/отряд из Бирюковской ОАВ в 1967 году на должности второго пилота вертолета Ми-6. В 1970 году утвердился командиром в/ч Ми-6. Работая командиром вертолета Ми-6, получил себя зажиточным, дисциплинированным пилотом, обладающим отменной техникой пилотирования. В августе 1973 г. тов. Бабинцев Н.Н. назначен на должность заместителя командира в/ч Ми-6, а в августе 1974 г. командиром ОАВ. После назначения летителем отрядом вертолетов Ми-10А тов. Бабинцев Н.Н. выполняет обязанности этих вертолетов, имеет общий налет - 12365 часов, из них часов 360 часов. Допущен к самостоятельным полетам на в-х Ми-6 и Ми-10А по представительным мероприятиям днем и ночью. Мемориальную часть вертолетов и двинувшейся вперед и улетевшей ее. Желая улучшить на земле и в воздухе. За это время летное мастерство и командирские качества действия в интересах авиационной обстановки получили широкое признание. Трудоводство, в соответствии с поставленной целью налетов. Особенно сосредоточившись на полетах. Работая с недром летуче и умеет. Может самостоятельно подготовиться к полету на решение поставленных задач, имеет возможность контролировать за выполненными работами.

В обращении с сотрудниками и родственниками
ветлами, способе их воспитания. Принципи-
альный, честный, аккуратный. Возвращает
заслуженный авторитет в обществе.
Хороший человек, владеет хорошим
литературным навыком. Умеет держать
область подчиненных в руках и
отклонять в сторону.
В семье всеобщий и уважаемый член семьи
любимое участие. Владеет своим делом
автоматически.

Очень много работает в учебные часы своей
Трудовой области. Своим своим опытом работы
переходит многим людям. За отпуском
многому способствует, исполняет
и большой вклад в развитие недрезервации
региона Тюменской области, а также хо-
рошо помогает в выполнении своих служеб-
ных обязанностей и социальными обязательствами
как лично, так и коллективно недрезервации
коллективом деловых отрядов, объединяет
управление, МТА и другие интересы
недрезервации по своим знаниям, конст-
руирует планы, а также имеет ряд эле-
ментарных. Недрезервации недрезервации
"Отличники Недрезервации".

Много работает. Помогает людям и при-
нимает участие в развитии. Понимает ре-
бят над повышением профессионального
знания и идеологическом уровне. Хорошо знает
соблюдает. Различает разный характер. Хорошо
считает. То же самое в отношении, подходит
быстро.

Человек о своем деле знает ТА знает,
выполняет и выполняет в его отношении
и подчиненным.

Вывод: Замечательный человек с добротой.
Много знает и умеет и вместе с тем
замечательный. В РЭТО МТА - Н.И.Иванов



БЕЛОБОРОДОВ НИКОЛАЙ МАКАРОВИЧ

Пилот I класса ГА СССР, Кавалер 2-х Орденов Ленина, Герой Социалистического Труда, Ветеран Тюменского Управления ГА, награжден знаком «Отличник разведки недр», медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения ВИ Ленина, медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири»



Николай Макарович родился 22 сентября 1930 –го года в селе Слободчине Тюменской области. Скромный, тихий незлобивый мальчишка, где родился, там и пригодился. В 1951-ом году окончил Сасовское летное училище имени Героя Советского Союза Тарана. После окончания училища получил направление на работу, на Родину, в город Тюмень, в Тюменскую авиагруппу Западно-Сибирского Управления ГВФ в 125-й

транспортный отряд. До 1957-го года летал на самолетах По-2 и Ан-2 в качестве командира самолета и второго пилота. В 1957-ом году был переучен на вертолет Ми-1.

В марте 1960-го года назначен командиром звена 255-го летного отряда, а 27 мая 1962-го года утвержден в должности командира авиаэскадрильи №2 вертолетов Ми-1, Ка-15, Ка-18 в составе 255-го летного отряда.

10 апреля 1965-го года утвержден сначала в должности заместителя командира летного отряда, затем в должности командира 255-го летного отряда. В этот период в отряде эксплуатировались вертолеты Ми-1, Ми-4, Ми-8, Ми-6.

25 октября 1972-го года назначен на должность командира лётно-методической авиаэскадрильи УТО-19, а 2 января 1973-го года переведен в штат аппарата Управления ГА на должность пилота-инспектора лётно-штурманского отдела по вертолетам Ми-6, Ми-8, Ми-10К.

В этот период мы работали с Николаем Макаровичем, что называется бок о бок. Постоянно выезжали в авиапредприятия Управления, на

оперативные точки с целью проверки организации летной работы, для расследования предпосылок к авиационным происшествиям и авиационных происшествий. Проводили в составе комиссий Управления проверку авиапредприятий на предмет их готовности к работе в ОЗН или ВЛН.

В 1981-ом году Николай Макарович утвержден в должности заместителя командира Тюменского авиапредприятия по организации летной работы. В 1985-ом году Николай Макарович вышел на летную пенсию, но продолжал работать до 1996-го года техником-оператором диспетчерского тренажера управления воздушным движением.



Макарыч везет на подвеске вертолет Ми-4 Мыс Каменского ОАО после поломки в результате аварийной посадки на трассе газопровода в районе Надыма.



Николай Макарович среди друзей-летчиков: Похлебаев ВГ – Заслуженный Работник транспорта России, Курашов Владимир Александрович - Заслуженный пилот СССР.



АБДУЛГАЛЕЕВ ФУАТ МУБАРАКШЕВИЧ

Командир авиаэскадрильи вертолетов Ми-6, Кавалер Ордена Трудового Красного Знамени, Ветеран труда, награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири»,



общий безаварийный производственный налет около 20 000 часов.

Родился в деревне Бибиево Камско-Устьвинского района Татарской АССР 15 декабря 1931-го года в крестьянской семье. С высоты прожитых лет и житейского опыта, не понаслышке зная о земных делах Абдулгалеева, могу смело утверждать, что Фуат Мубаракшевич замечательный, я скажу больше, выдающийся сын великого трудового татарского народа. В далекие тридцатые годы, в Советском Союзе имели место различные героические события связанные с авиацией. Подвиги летчиков знала вся страна. Молодежь и дети

мечтали о героической профессии летчиков.

Фуат тоже мечтал стать летчиком. Мечтал совершать героические дела и смелые поступки. Летать на Северный полюс и снимать людей с льдины. Детство пришлось на тяжелые годы войны. Многие дети не ходили в школу. Жизнь складывалась очень тяжелой. Несмотря на трудности, Фуат школу не бросил. Четко понимал, что без образования летчиком не стать. На фотографии брат Фуата, Рафхат. Заслуженный летчик-испытатель.



Родители и поддерживали и поощряли не только Фуата. Талгат Мубаракшевич, старший брат, также стал авиационным специалистом. Младший брат, Рафхат Мубаракшевич, стал летчиком и работает на Казанском авиастроительном заводе летчиком-испытателем. Он не просто летчик, ему присвоено почетное звание Заслуженного летчика-испытателя СССР. Се-

стра Фуата Мубаракшиевича Асфира, руководитель крупного медицинского центра.

С малого детства желание стать летчиком определяло его дела и поступки. Эта мечта поддерживала его в самые трудные времена, так как он понимал, преодоление трудностей закаляет человека. Окончив школу в 1949 году, Фуат поступил на учебу в Казанский аэроклуб. Днем работал, а вечерами учился в аэроклубе. Учился с большим удовольствием и душевным вдохновением, потому что любимым делом занимался. Успешно освоил теоретическую часть программы обучения и приступил к полетам. Быстро пролетел год обучения. В 1950-ом году успешно окончил аэроклуб.

В 1952-ом году окончил в городе Калуга школу летчиков-инструкторов. Был допущен к полетам на планерах и самолете По-2. С 1953-го по 1960-й годы летал в различных аэроклубах: в Кургане, в Казани в должности летчика-инструктора. С 1960-го года Фуат Мубаракшевич пилот самолета Як-12 в 168-ом летном отряде Приволжского территориального управления ГВФ в городе Казани. В 60-тидесятые годы в Западной Сибири разворачивалась грандиозная стройка. Там были востребованы различные авиационные специалисты, и конечно в первую очередь летчики.



Фуат Мубаракшевич с женой и дочкой

В 1963-ем году, набравшись летного опыта и, получив отличные практические навыки выполнения полетов, Фуат Мубаракшевич поехал в Тюмень, где был зачислен в штат Тюменского объединенного авиационного отряда, в Плеханово. В этом же году был направлен в город Кременчуг, в вертолетное училище ГВФ, где переучился на вертолет Ми-4. Вернувшись в Тюмень начал летать на вертолете Ми-4 в производственных условиях. Через год, показав успешное освоение вертолета, был введен в строй в качестве командира вертолета.

В 1968-ом году, как один из лучших пилотов направлен в Кременчугское летное училище для переучивания на вертолет Ми-6. Сложная машина оказалась под силу Фуату Мубаракшевичу. Он трудом и мастерством принципиальным отношением к делу, заслужил уважение товарищей и руководства 255-го летного отряда. Именно поэтому в 1972-ом году, после успешного прохождения программы ввода в строй, второй пилот Абдулгалеев назначен на должность командира вертолета Ми-6.

В 1974-ом году Фуату Мубаракшевичу присвоен I класс пилота ГА СССР. Полеты вертолетов Ми-6 в условиях Тюменского севера, в условиях низких температур, в условиях внезапного образования снежного вихря на посадке были очень сложными, требующими отличной подго-

товки летного состава, высокой ответственности и дисциплины.



На различных разборах, летных конференциях, Абдулгалеев неоднократно напоминал товарищам о высокой ответственности за подготовку летчиков для работы в производственных условиях. Это обстоятельство не осталось незамеченным со стороны командного состава авиаотряда и управления гражданской авиации. В 1974-ом году Фуат Мубаракшевич утвержден в должности заместителя командира авиаэскадрильи. В 1974-ом году Абдулгалеев переучился на

вертолет Ми-10, поступивший на эксплуатацию в Тюменское авиапредприятие. Прошел ввод в строй и получил допуск к инструкторской работе. В 1976-ом году Фуат Мубаракшевич утвержден в должности командира авиаэскадрильи. В 1984-ом году по просьбе Фуата Мубаракшевича его освободили от занимаемой должности и переведен на должность пилота-инструктора вертолета Ми-6. В 1986-ом году вышел на пенсию.

До сих пор пилот Абдулгалеев с интересом вспоминает о делах давно минувших дней. Так же остро переживает те события, что происходят в гражданской авиации в настоящее время. Воспоминания о прежних делах греют душу этого прекрасного человека. Ниже, уважаемый читатель, приводится интервью с Фуатом Мубаракшевичем.

В конце семидесятых и в начале восьмидесятых годов прошлого века, ежегодно годовой производственный план налета часов увеличивался. Цифра налета на авиаэскадрилью достигла 15000 часов. Для выполнения плана было необходимо 22 подготовленных экипажа. Такого количества экипажей в авиаэскадрилье не было. Кроме того, часть командиров кораблей вышла не пенсию. Часть командиров вертолетов не имела соответствующих допусков по отдельным видам работ и к работам в сложных метеорологических условиях. Перед командованием эскадрильи стоял вопрос:

- Как в таких условиях выполнить план?

А не выполнить план было нельзя. Решение вообще-то было. Можно было бы ввести в строй молодежь, но кандидатов из числа вторых пилотов с третьим классом не было. В эскадрилье были вторые пилоты, которые прибыли из летного училища и успели отлетать по два года. Их производственный налет на вертолете Ми-6 составлял 1100 – 1300 часов. Возраст 21 – 24 года. Можно ли в таком возрасте и при таком производственном налете вводить этих летчиков в качестве командиров Ми-6? Инструкции Министерства гражданской авиации однозначно запрещали делать это.

Мы в своей авиаэскадрилье неоднократно пытались решить этот вопрос, ставили его и перед командованием летного отряда: перед командиром летного отряда Заслуженным пилотом СССР Алексеем Марченко и его заместителем Георгием Метелевым. Обсуждался этот вопрос и в ЛШО Тюменского УГА. В конечном итоге Алексей Ильич и Георгий Иванович взяли на себя ответственность и разрешили вводить в строй в качестве командиров молодых вторых пилотов Ми-6 с производственным налетом не менее 1000 часов. При условии, что кандидаты на ввод повысят свой класс пилота до III класса.

Чтобы решить этот сложный вопрос мы выделили главные направления наших действий.

-Вера в тренируемого стажера и высокий уровень способностей инструкторского состава;

-Правильный выбор времени года. Это очень тонкий вопрос с профессиональной точки зрения. Определили, что будем осуществлять ввод в строй молодых командиров с октября по апрель месяц. Короткие световые дни позволяют качественно выполнить программу ввода в строй в естественных метеоусловиях условиях, когда присутствует снежный вихрь;

-В апреле наступают устойчивые погодные условия, световой день позволяет выполнять полеты с базы с возвратом на базу. Отсутствие снежного вихря из-за появления снежного наста. Можно выполнять взлет и посадку с использованием воздушной посадки. Это приемлемые условия для выполнения первых самостоятельных полетов;

-В зимнее время в связи с уменьшением объемов работ в народном хозяйстве значительно легче планировать тренировочные полеты на вертолетах Ми-6, обеспечить непрерывность прохождения программы подготовки. Если подготовка проведена в указанный период, то молодой командир успеет налетать самостоятельно 100 и более часов в производственных условиях с загрузкой внутри фюзеляжа, до наступления высоких температур. Далее должны быть тренировки для получения допуска к полетам с грузом на внешней подвеске.

Действуя в соответствии с намеченным планом, смогли положительно решить вопрос с подготовкой нужного количества командиров вертолетов Ми-6.

А ведь были сомневающиеся в успехе задуманного. Не верили в способности, в силу молодости и ума кандидатов. Таким сомневающимся Фуат Мубаракшевич говорил:

-Не верите в молодежь? Напрасно! Молодой летчик, а в последующем Герой Советского Союза Молодчий, наш земляк из Ханты-Мансийска командир авиаэскадрильи Алексеев в начале войны летали бомбить Берлин. Им доверяли, а возраст у них был 22 года. В наших аэроклубах, пилоты-инструктора выпускают в самостоятельный полет 18-ти летних пацанов. Наши же летчики уже профессионалы, они ждут от нас правильного понимания их возможностей, чтобы расправить крылья.

Настало самое время назвать этих молодых командиров, которые обеспечивали строителей Западно-Сибирского энергетического комплекса авиационным обслуживанием:

Ульянов А, Белевикин ОВ, Уткин А, Пежемский Ю, Фомин Н, Бундаков В, Москвич С, Антонов А, Соловьев М, Петров ЛА Прокопьев В, Бакуров, Заикин, Коробов АВ, Клименко ВГ, Сидорук ВИ, Иванов Е, Комар ВИ, Уперенко ОН, Буланов БА, Чариков Г.

Это из этой кагорты пилотов, командир вертолета Коробов АВ посадит благополучно вертолет Ми-6 с двумя отказавшими двигателями и станет начальником инспекции по безопасности полетов компании «Газпромавиа», а командир вертолета Клименко ВГ посадит безопасно верто-

лет Ми-10К с двумя отказавшими двигателями и станет начальником ЛО ПАНХ в Тюм УГА. Инструкторами станут Ульянов А, Бундаков В, старшим пилотом-инструктором ЛШО Тюм. УГА станет Комар ВИ.

Эти молодые ребята пришли на смену ушедшим на пенсию ассам 1-ой эскадрильи: Булюхину ЮМ, Милицину В, Филатову Г, Хайбулину ФА, Смирнову ВВ, Бакурову, Иванову Е, Глухих Ю.

Такую ответственную работу выполнить невозможно, не имея подготовленных специалистов высочайшего уровня, летчиков профессионалов допущенных к инструкторским полетам днем, ночью, по приборам и по видам работ к которым допущен вертолет Ми-6.

Командный состав авиаэскадрильи стремился своевременно дать допуска к полетам в сложных метеоусловиях и по приборам днем и ночью всем экипажам которые достигли по опыту и налету часов того уровня, который предусмотрен программой подготовки. Наши инструктора, командиры звеньев хорошо понимали, что повышение классности летчиков, усовершенствование летной подготовки экипажей, является базой для успешного выполнения авиаэскадрилей государственного плана с полным обеспечением безопасности полетов.

Делая такое заявление должен назвать этих замечательных летчиков, которые, не считаясь с личным временем занимались подготовкой и вводом в строй молодых командиров, кроме того успевали вылетать еще и продленную годовую норму налета часов. Годовая норма рядового командира вертолета 800 часов. Вот эти люди:

- Санталов Виктор Иванович –командир звена;
- Волков Виктор Филиппович– командир звена;
- Бурдин Егор Егорович – командир звена;
- Сидорук Евгений Иванович– командир звена;
- Хмельницкий Григорий Лейбович – командир звена.

В дни работы мы считали, что полеты-война, а мы ее солдаты!

План-закон, а выполнение плана – честь!

Необходимо отметить тот факт, что наша 1-ая авиаэскадрилья стала поставщиком квалифицированных кадров для Тюменского управления ГА и для других авиаэскадрилий. В разные годы от нас ушли в ЛШО Тюм. УГА Курашов Владимир Александрович, Комар Владимир Иванович, Клименко Владимир Георгиевич. В инспекцию Тюм. УГА Санталов Виктор Иванович.

Хмельницкий ГЛ стал командиром 2 АЭ, Коллегов АМ его заместителем, а Герой Социалистического труда Иванов Виктор Сергеевич перешел в 4-ю АЭ.

Все они пилоты I класса, допущены к инструкторским полетам, днем, ночью, в сложных метеоусловиях, в облаках, за облаками, с грузом внутри фюзеляжа, с грузом на внешней подвеске. Чтобы подготовить командира вертолета Ми-6, Ми-10Кн такого уровня, требуется не менее 3-4-

х лет. Для того, чтобы итог нашей работы был положительным всем нам пришлось хорошо потрудиться. Сегодня, четко работающий Западно-Энергетический комплекс, обеспечивающий Россию и всю Европу нефтью и газом – памятник всем летчикам гражданской авиации, что помогли его создавать!



Два татарина, оба замечательные люди, ветераны Тюменского неба:

Низамов Р и Абдулгалеев Ф – командиры вертолета Ми-6



Абдулгалеев ФМ, Малькута ОН, Батыршин В – бывший командир вертолета Ми-6 из Салехардского ОАО



Комар ВИ – пилот-инспектор ЛШО Тюм. УГА, пилот I класса, к\в Ми-6 (сегодня старый и больной) с супругой и своим командиром – наставником Абдулгалеевым ФМ.



Юшков – бортинженер Ил-76, Шарпатов ВИ – командир Ил-76, Герой России, ...- инструктор-охотник по отстрелу волков с летящего вертолета, Абдулгалеев ФМ – командир 1 АЭ Тюменского ОАО, кавалер Ордена Трудового Красного Знамени, Василишин АВ – командир Тобольского ОАО, Заслуженный работник транспорта Российской Федерации.

ИВАНОВ ВИКТОР СЕРГЕЕВИЧ

**Пилот I класса, Ветеран Труда, Отличник Аэрофлота, Кавалер
Ордена Ленина, Герой Социалистического труда.**



Виктор Сергеевич родился на Украине в городе Ворошиловград 30-го июля 1937-го года. Отец погиб на фронте в 1941-ом году. В 1944-ом году пошел учиться в среднюю школу. В 1953-ом году вступил в комсомол. В 10-ом классе посещал занятия в местном аэроклубе. В 1954-ом году окончил школу. По окончании аэроклуба был направлен на учебу в Центральную планерную школу ДОСААФ СССР в городе Калуга. В 1956-ом году успешно окончил ее и был направлен для дальнейшей работы в город Кировоград в качестве инструктора-летчика Кировоградского областного

аэроклуба ДОСААФ СССР.

В 1957-ом году переведен в Луганский областной аэроклуб на должность инструктора-летчика. В 1961-ом году вступил в кандидаты членов КПСС. В 1961-ом году переведен на работу в Уральское Территориальное Управление ГВФ, в Тюменскую авиагруппу, в 246-ой летный отряд на должность пилота самолета Як-12. Переучен на вертолет Ми-4. С 1963-го года по 1964-й год - командир вертолета Ми-4 255-го летного отряда.

Виктор Сергеевич переучен на вертолет Ми-6 в 1964-ом году. С 1964-го года по 1967-й год – второй пилот вертолета Ми-6 Тюменского Объединенного авиаотряда, Тюменского Управления ГА. С 1967-го года по 1974-й год – командир вертолета Ми-6 255-го летного отряда. С 1974-го по 1977-ой год командир звена вертолетов Ми-6 255-го летного отряда Тюменского объединенного авиаотряда. В 1971-ом году, за успехи достигнутые в выполнении производственного плана и высокий уровень безопасности полетов Указом Президиума Верховного Совета СССР награжден ОРДЕНОМ ЛЕНИНА. В 1977-ом году отстранен от должности

командира звена вертолетов Ми-6 за упущения в подготовке своего звена к работе в осеннее-зимний период.

В представлении об освобождении от должности командира звена на Иванова Виктора Сергеевича, командир летного отряда Марченко АИ так характеризовал своего подчиненного.

Работает в 255-ом летном отряде с 1961-го года. За время работы зарекомендовал себя грамотным, дисциплинированным летчиком. Летал на самолетах Як-12, Як -18, на вертолете Ми-4. С марта 1967-го года летает командиром вертолета Ми-6. В 1974-ом году утвержден в должности командира звена вертолетов Ми-6. Имеет общий налет 9000 часов, из них 6000 часов в качестве командира вертолета Ми-6. Материальную часть вертолета и двигателей знает и грамотно эксплуатирует на земле и в полете.

В сложной обстановке принимает грамотные решения, за что имеет ряд поощрений от командования. Награжден юбилейной медалью «За трудовую доблесть» в ознаменование 100 летия со дня рождения В.И. Ленина, Орденом Ленина, нагрудным знаком «За безаварийный налет 7000 часов».

В 1972-ом году окончил вечерний университет Марксизма – Ленинизма, продолжает учиться в системе партийного просвещения.

По характеру спокоен, выдержан, морально устойчив. В период подготовки звена к полетам в ОЗП 1976-1977 годов проявил самоуспокоенность и частично устранился от выполнения своих обязанностей. Из 6-ти экипажей вертолетов Ми-6 к полетам в ОЗП подготовил только два. За последнее время, при работе на оперативных точках, ослабил контроль за работой экипажей.

Вывод: По деловым качествам Товарища Иванова В.С. целесообразно использовать командиром вертолета Ми-6

Подпись

А.Марченко.

В сентябре 1977-го года Виктора Сергеевича утвердили командиром Вертолета Ми-10К. С 1977-го года по 1982-ой год – Иванов рядовой командир вертолета Ми-10К 255-го летного отряда.

Освоив монтажные операции на вертолете Ми-10К, командир вертолета Иванов был очень востребован, как монтажник. Его экипаж постоянно привлекался к монтажным работам на территории СССР. Работу приходилось выполнять на Надеждинском металлургическом заводе, близь Норильска. Четыре трубы по сорок метров каждая экипаж установил на крыше производственных зданий.

Выполняли заявки на монтажные работы на БАМе, в Хабаровской области монтировали в сложных условиях ЛЭП-500. В Якутске смонтировали высотную телебашню. Приняли участие в реконструкции Челя-

бинского тракторного завода. Сложнейшие работы были выполнены с полным обеспечением безопасности полетов.

В феврале 1983-го года Указом Президиума Верховного Совета СССР Иванову Виктору Сергеевичу за заслуги перед страной, присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда с вручением золотой медали Серп и Молот.

В 1982-ом году Виктор Сергеевич назначен на должность пилота-инструктора вертолетов Ми-10К в 255-ом летном отряде. В сентябре 1984-го года Иванов переведен на наземную работу в связи с заключением ЦВЛЭК о непригодности к дальнейшим полетам по состоянию здоровья.



Пилотов-монтажников, работающих в нижней кабине вертолета Ми-10К было не много, пути их поэтому часто пересекались.



Бабинцев НН и Ивнов ВС с группой наземных специалистов обеспечивавших монтажные работы



ЖИРНОВ ИЛЬЯ МИХАЙЛОВИЧ

Кавалер Ордена «Трудового Красного Знамени», пилот ГА I класса, Ветеран Труда, Отличник Аэрофлота, награжден медалями: «За доблестный труд», «100 лет со дня рождения В.И. Ленина», общий производственный безаварийный налет 17 000 часов.



Илья Михайлович родился 25 июля 1936 года в селе Ерабайкасы, Маргаушского района, Чувашской АССР, в семье крестьян. В 1954-ом году окончил школу десятилетку и поступил на учебу в Оренбургское военное училище летчиков имени ВП Чкалова. Училище окончил в 1958-ом году. Выпустился на самолете Як-11. Уже в училище курсантов стали обучать на самолет МИГ-17.

Судьба нашего героя мало чем отличается от судеб молодежи его поколения. В 1959-м году Советский Союз поставил на боевое дежурство

межконтинентальные ракеты, которые наши противники называли «Сатаной». Отпала необходимость содержать огромную армию, настолько ракета была эффективна. Грянули последовательно несколько сокращений численности вооруженных сил.

Хотелось остаться в армии, потому что иной специальности, кроме специальности летчика-истребителя не имел. С такой специальностью вряд ли нашлась работа на гражданке. Командование предложило переучиться на вертолет. В случае согласия можно было продолжить службу в армии. Очень многие офицеры согласились, в том числе и Илья Жирнов.

Сначала переучились на вертолет Ми-1 и сразу же на вертолет более сложный, более тяжелый Ми-4. Служить направили в Одесский военный округ. На месте службы познакомился с красивой и душевной девушкой Лидой. Не очень долго думали. Взяли да и поженились. Случилось это тоже в 1959-ом году.

Казалось бы, жизнь налаживается. Но снова грянул гром – очередное сокращение. На этот раз сокращения избежать не удалось. Сократили. Что делать? Куда податься? Были слухи среди офицеров, что в Сибири есть Тюменская область, где сокращенных военных летчиков берут на работу. В июле 1960-го года прибыл в Тюмень, в аэропорт Плеханово. Приняли на работу без разговоров. Вакантных мест из числа летного состава не было, поэтому на работу приняли в инженерную службу в качестве авиатехника в 246-й летный отряд.

Илья и тому был рад. Через три месяца исполнительного и дисциплинированного авиатехника перевели на должность второго пилота вертолета Ми-4 в 255-й летный отряд. Слава Богу, жизнь налаживается! Приехала из Одессы жена, Лидия Григорьевна. Снова вместе! В декабре в семье Жирновых родился первенец. Назвали Володей. Упорство в достижении поставленной цели, высокая самодисциплина, отличные знания вертолета Ми-4, приобретенный опыт особенностей его эксплуатации не остались не замеченными летными командирами. В 1963-ем году Илья Михайлович утвержден в должности командира вертолета Ми-4. После этого Илья Михайлович почувствовал себя твердо ставшим на ноги в этой жизни.

Работать приходилось по всей территории обширной Тюменской области и днем, и ночью. Летом в жару, осенью в непогоду, дожди, туманы, зимой в злую стужу. В совершенстве освоил полеты на вертолете Ми-4.

В 1967-ом году был направлен в составе группы лучших пилотов 255-го летного отряда на переучивание на вертолет Ми-8, который должен был поступить на эксплуатацию в Тюмень. Ввелся в командиры вертолета и сразу же со своим экипажем поехал в Казань на вертолетостроительный завод за вертолетом Ми-8. С появлением нового, далеко непростого в эксплуатации вертолета началась новая жизнь. Вертолет не прошедший эксплуатационных испытаний предстояло испытать в условиях выполнения производственных полетов.

Выяснить его возможности, определить область применения, как ведет себя в условиях высоких и низких температур, как это влияет на его производственные характеристики, то есть фактически дать ему путевку в жизнь. Каких только работ не выполнял Илья Михайлович на этом вертолете со своим экипажем. Возил грузы внутри фюзеляжа, возил на подвеске. В 1973-ем году Илья Михайлович утвержден в должности командира звена.

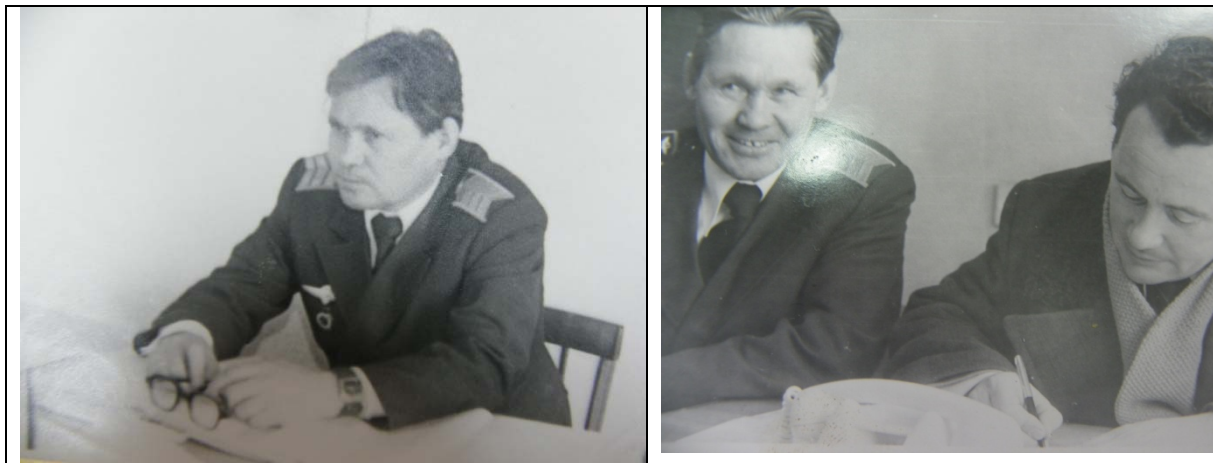
В 1973-ем году Илья Михайлович был направлен на работу в республику Бангладеш, а в 1974-ом году возвратился назад.

Подвеска была вообще новым видом работы для вертолета. Ранее на вертолетах Ми-4 такой подвески не было. Транспортировали на подвеске вертолета Ми-8 с начала отдельные элементы опор, потом собран-

ные длинномерные опоры ЛЭП, монтировали опоры «методом поворота», раскатывали провода ЛЭП на трассах. Освоение новых работ вызвало необходимость обучения их выполнению всеми летчиками, потому что работ таких было очень много. В вопросах обучения летчиков этим видам сложных работ Жирнову не было равных.

В 1976-ом году Жирнов утвержден в должности заместителя командира 3-ей авиаэскадрильи. Указом Президиума Верховного Совета СССР за успехи в освоении вертолета МИ-8, за подготовку летного состава Илья Михайлович награжден Орденом «Трудового Красного знамени».

В 1979-ом году Илья Михайлович утвержден в должности командира авиаэскадрильи. 9 лет Жирнов был бессменным командиром авиаэскадрильи.



Командир 3-ей авиаэскадрильи 255-го ЛО ИМ Жирнов.

Командир 3-ей авиаэскадрильи ИМ Жирнов с командиром летно-методической авиаэскадрильи УТО-19 ВН Горячевым



Илья Михайлович Жирнов с пилотом-инспектором ЛШО Тюм. УГА Василием Горячевым

В 1988-ом году запросился на работу пилотом-инструктором 3-ей эскадрильи, в 1992-ом году по состоянию здоровья вышел на пенсию.



Жирнов Владимир Ильич – командир вертолета Ми-8 авиакомпании ЮТэйр



**Установка опор ЛЭП вертолетом Ми-8 методом поворота
Курсант Оренбургского летного училища Жирнов ИМ с одно-
курсниками.**

СПИРИДОНОВ АЛЕКСАНДР ИЛЬИЧ

Интервью Александра Ильича печатается без изменений и дополнений.



Родился в 1940 году в селе Н-Романовка Калманского района Алтайского края в крестьянской семье. Отец Илья Денисович – механик МТС, мать Пелагея Ивановна – домохозяйка. Воспитывала троих детей. Началась война. Отца забрали на фронт. Жизнь без кормильца стала очень тяжелой. Тяжелой жизнь была не только у нас. Все односельчане жили очень бедно и с трудом сводили концы с концами. В 1944-ом году по ранению отца демобилизовали. Не смотря на то, что отец ходил на костылях, жизнь наша стала лучше.

Илья Денисович устроился работать весовщиком на железнодорожной станции. Был он мастеровым человеком с золотыми руками. Он мог делать буквально все. Мы с братом подросли и старались помогать отцу в его делах и в делах домашних.

В 1957-ом году окончил школу и поступил на учебу в Ачинское военное авиационно-техническое училище. Три года учебы пролетели мгновенно. В 1960-ом году успешно окончил училище, но мечта стать военным летчиком ВВС не осуществилась. Весь наш выпуск распределили в ракетные войска. Дальнейшая служба должна была проходить в Тюменской области. Пришлось осваивать новую профессию. В 1962 году женился, а уже в 1963 моя любимая подарила мне дочь Лену.

Служба в ракетных войсках мне не нравилась. Начал хлопотать об увольнении из армии. В марте 1965-го года хлопоты мои увенчались успехом. В марте этого года был принят на должность авиатехника III класса в ЛЭРМ аэропорта Плеханово. Работа нравилась мне и складывалась удачно. Уже в сентябре я был авиатехником-бригадиром на вертолетах Ми-6. На работу в Плеханово ходил, как на праздник, познал, что такое Север. В семье появился достаток, так как наша работа была престижной и хорошо оплачивалась.

В 1968-ом году после переучивания в Кременчугском летном училище ГА по курсу вертолета Ми-6 был назначен на должность бортмеха-

ника вертолета Ми-6. Началась моя летная деятельность. Летать приходилось много, в основном на Севере Тюменской области. Постоянные командировки не тяготили, так как работа очень нравилась. Отношения с товарищами и командирами складывались уважительными. Иного и быть не могло, так как летать приходилось с такими замечательными и авторитетными командирами, как Южак ЮА, Смирнов ВА, Боровинский ВГ, Сумский НВ, Иванов В, Свистунов ВГ, Грачев ВГ и многими другими, которые к большому сожалению уже ушли из жизни.

С горечью и большим сожалением вспоминаю август 1972-го года. Базировались в Мегионе, работали с Мегионской нефтегазоразведочной экспедицией. Выполняли полеты с подбазы. Возили людей, грузы, как внутри фюзеляжа, так и на внешней подвеске. В одном из полетов везли на борту 20 человек вахты. Вертолет не был перегружен, а центровка не выходила за установленные пределы.

В процессе захода на посадку около буровой, на высоте чуть больше 100 метров запомпажировал правый двигатель. Был такой недостаток у двигателей, которыми оснащен вертолет Ми-6. Пока выключили двигатель, температура в нем превысила 1000 градусов. Произошло это практически мгновенно. Двигатель горел и разрушался. Обороты несущего винта упали ниже допустимых. Высота в этот момент была малой, чтобы произвести посадку в режиме авторотации несущего винта. Практически вертолет упал в лес. Когда пришел в сознание от боли в позвоночнике и в спине, понял, что живой. Бортрадист Бохан Боря помог мне выбраться из горящего вертолета через аварийную дверь. Минут через пять произошел взрыв горящего вертолета.

С этого момента началась моя невеселая жизнь. Врачи констатировали у меня компрессионный перелом позвоночника в районе поясничного отдела. Прощай летная работа. А летать хотелось больше чем жить. Началось лечение: вытяжка, различные болезненные процедуры в течение года. После лечения появилась надежда на выздоровление и возврат к летной работе. После обследования комиссия ВЛЭК признала меня годным к летной работе с некоторыми ограничениями. От радости я был на седьмом небе. Слава тебе Господи!

Меня восстановили и вновь определили в свой экипаж к Кирпищикову Герману Борисовичу. В экипаже были прежние мои товарищи: штурман Госьков БМ, и бортрадист Бохан Боря – мой спаситель. Радости моей не было предела. Леталось мне легко и приятно, не смотря на то что труд на вертолете тяжел и сложен.

В 1974-ом году судьба вновь послала нашему экипажу новое испытание. При выполнении полета из Белого Яра в Тюмень на вертолете оборвалось крыло, которое разрушило более 20-ти несущих отсеков несущего винта. По этой причине возник сильный дисбаланс несущего вин-

та. При таком дисбалансе возникла очень сильная тряска и вибрация вертолета. Казалось, что вертолет вот-вот развалится.

Упали обороты винта, резко упала его несущая способность. Экипажу удалось вовремя мощностью двигателей поддержать обороты винта и его несущую способность. Уменьшилась поступательная скорость вертолета. Уменьшилось влияние сохранившейся плоскости, то есть уменьшился крен вертолета. Экипажу удалось стабилизировать положение вертолета в пространстве и, хотя правый крен был достаточно большим, все-таки привести вертолет и посадить благополучно в аэропорту Советский. Выполнить действия по спасению вертолета экипаж смог благодаря тому, что полет выполнялся на высоте значительно больше 500 метров.

Запас высоты сыграл положительную роль в восстановлении управляемости вертолета и дал возможность произвести благополучную посадку. Случаи обрыва крыльев на военных вертолетах ранее имели место, но все они закончились гибелью экипажей и воздушного судна. Впервые экипаж Тюменского вертолета сумел посадить неисправный, частично разрушенный вертолет, чем дал возможность изучить проблему, проявившуюся в процессе эксплуатации данного воздушного судна и, принять действенные меры по недопущению подобного в дальнейшем.

Почетными грамотами отметило наше руководство своевременные, грамотные, решительные и так далее действия экипажа по спасению вертолета. Храню эту почетную грамоту, как свидетельство о моем третьем рождении на этой грешной земле.

До 1990 года 255-тый летный отряд был самым большим в Советском Союзе по численности личного состава и по количеству эксплуатируемых вертолетов Ми-8, Ми-6, Ми-10К, Ми-26.



В 1975-
ом году мне
был присвоен I
класс
бортмеханика
ГА. В этом же
году окончил

индустриальный институт. В 1983-ем году был переведен на работу в

УТО-19, на должность бортмеханика-инструктора вертолетов Ми-6, Ми-10К. Вертолет Ми-10К я освоил, работая в УТО -19 в 1984-ом году, а в 1988-ом году получил допуск к инструкторской работе на вертолете Ми-26. В 1990-ом году переводом оформлен на работу в Инспекцию по безопасности полетов Тюменского УГА на должность старшего бортинженера-инспектора.

В этой должности проработал 10 лет. В 2000-ом году уволен на пенсию по достижению предельного возраста на государственной службе. Дослужился, что называется до предела. В гражданской авиации проработал 35 лет. Производственный налет 13500 часов. За это время фактически мог дважды погибнуть, но по благополучному стечению обстоятельств, благодаря правильным и своевременным действиям, остался жив.

За длительную безупречную работу награжден Медалью «Ветеран труда», «Отличник Аэрофлота» и знаком «Безаварийный налет 13500 часов».

Прожив 72 года, понял, что жизнь была интересной, содержательной, полезной для меня, моей семьи и полезной для Отечества.

КОЗЛЕНКОВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ

Ветеран Труда, Отличник Аэрофлота, награжден медалью «100 лет со дня рождения В.И. Ленина», безаварийный производственный налет на обслуживании строительства Западносибирского энергетического комплекса 16500 часов, замечательный летчик, пришедший в Плеханово из авиации ВМФ СССР.



Александр Сергеевич родился 17 сентября 1936-го года на Украине, в городе Харькове. В 1954-ом году окончил школу десятилетку и Харьковский аэроклуб на Як-18. Получив аттестат зрелости и свидетельство пилота Як-18, поехал в Ейское военно-морское Ордена

Ленина авиационное училище летчиков имени товарища Сталина. Сдал экзамены, прошел мандатную комиссию и был принят на учебу.

В 1956-ом году окончил выше поименованное училище летчиков и был откомандирован в Сасовское летное училище ГА, для обучения на Як-12. На этом окончилась служба Отчизне в военно-воздушных силах. В 1957-ом году окончил Сасовское училище и был направлен для прохождения дальнейшей службы в Запрандосибирское управление гражданской авиации, центр которого находился в Новосибирске. Отдел кадров управления направил пилота Козленкова АС в Тюмень, в аэропорт Плеханово. Авиапредприятие пополнилось еще одним замечательным летчиком ВМФ, который также пришелся очень кстати в родном отряде.

В Тюмени летал на самолете Як-12 с врачом по санзаданиям, возил почту, рожениц, рыбаков, геологов, строителей и так далее. И дальше бы летал, но в летном отряде, в 1959-ом году, появился новый руководитель Иван Хохлов. Он отправил Козленкова в Сасово для переучивания на вертолет Ми-4. Александр Сергеевич переучился, возвратился в Плеханово и стал летать вторым пилотом на вертолете Ми-4. В этом же, в 1959-ом году, Хохлов дал мне необходимые тренировки, допуска по видам работ и со словами:

-Хватит прохлаждаться, пора работать!

Ввел в строй в качестве командира вертолета.



Не успел Козленков, как следует обустроиться в Тюмени, набраться опыта практической работы, по мнению самого нашего героя, как Хохлов в 1961-ом году отправил его в Березовское авиапредприятие в качестве командира авиаэскадрильи, которую там надо было сформировать, организовать для выполнения поставленных перед ней задач. Кому же можно было поручить выполнение столь ответственного поручения, как не бывшему офицеру ВМФ СССР, решительному, дисциплинированному, высоко образованному.

Два года трудился там

не покладая рук, не зная ни дня, ни ночи. Сначала подготовил себе помощников, пилотов-инструкторов. Далее вместе с инструкторами принимал там молодых летчиков, тренировал, проверял, давал допуска по погодным минимумам, по видам работ. Практически день и ночь был на работе. Некогда было вздохнуть. Сыновья его забыли, как выглядит их отец. С поставленной задачей справился. Труд Александра Сергеевича не остался незамеченным.

В 1963-ем году был направлен в (КЛУ ГА) Кременчугское летное училище ГА для переучивания на вертолет Ми-6, который должен был поступить на эксплуатацию в Тюмень. Хохлов лично отбирал летчиков для переучивания на этот вертолет. Переучился на Ми-6, вернулся, но не в Березово, а в Тюмень, в 255-й летный отряд, где Козленкова уже знали, как летчика. Сразу прошел ввод в строй в качестве командира вертолета.

В 1967-ом году со своим экипажем ездил в Москву. Где принимали участие в параде посвященном 50-ти летию Советской власти. Выполняли демонстрационные полеты на вертолете Ми-6. Возили грузы на внешней подвеске, технику различную, металлические конструкции, собранные длинномеры – опоры ЛЭП. Отработали несколько дней. Нам объявляют, что мы можем забрать этот вертолет в Тюмень. Мы сильно обрадовались. Дорогой и желанный подарок. Вертолет-то был новенький, что называется, с иголочки. С величайшим удовольствием перегнали мы его в Тюмень к радости тюменских летчиков. Впоследствии этот вертолет работал в нашем авиапредприятии.

В 1969-ом году экипаж Козленкова снова вызвали в Москву. В Москве получили новенький вертолет Ми-6. Получили новое задание: перегнать вертолет в Якутск, для испытаний его в условиях Восточной Сибири. Аналогичные испытания этого типа вертолета в условиях юга и севера Тюменской области Тюменские летчики уже провели. Результаты испытаний были положительными, и теперь этот опыт Министерство решило распространить на другие регионы страны.

В Якутии экипаж выполнял полеты при низких температурах. Испытывали вертолет на переходных режимах, на взлете, на посадке, при наборе высоты, при снижении, при полетах на эшелонах. С грузами внутри фюзеляжа, с грузами на внешней подвеске, с короткой подвеской, с длинной подвеской и так далее. Летали на полюсе холода. Закончив испытания, составили подробные отчеты и отправили их в Москву в ГосНИИ ГА, в Министерство ГА. Сами же отправились в Тюмень, домой.

В 1971-ом году Козленкова направили на работу в Аппарат управления ГА, в Инспекцию по безопасности полетов. Территория Тюменской области огромна, вертолеты разбросаны по разным уголкам. Везде надо было побывать, везде надо было успеть. Снова работа дни и ночи, снова постоянные командировки. Работал там до 1975-го года.

В 1975-ом году потерпел катастрофу, под Газ-Сале, вертолет Ми-6 255-го летного отряда под управлением Смирнова ВА. Руководство управления, Иван Тихонович Хохлов, посчитал, что Александр Сергеевич недостаточно качественно подготовил к полету этот экипаж и Козленкова отправили снова в 255-й летный отряд.

Еще 13 лет проработал в Плеханово летчик Козленков. Работал и рядовым командиром вертолета Ми-6 и командиром звена. В 1988-ом году Александр Сергеевич вышел на пенсию. До 2001-го года работал на штабной работе в летной дирекции и только потом действительно стал пенсионером. Вклад Александра Сергеевича в строительство Западносибирского энергетического комплекса трудно оценить. Вклад этот достаточно велик. Не то что пенсия за беззаветное служение Отечеству. Сидит теперь дома, работает потихоньку на даче, успел схватить пару инфарктов.



Александр Сергеевич с женой и сыновьями



Александр Сергеевич с товарищами по работе. Слева направо: Белобородов НМ – Герой Социалистического труда, Минаев ВВ - Заслуженный пилот СССР, Иванов ВС – Герой Социалистического труда, Шаров ГА - старший инженер 255-го летного отряда

ВАГАНОВ ФЕДОР АЛЕКСЕЕВИЧ

Заслуженный работник транспорта РСФСР, Ветеран труда, бортинженер I класса



Родился в 1937-ом году в городе Томске. Поступил на учебу в Троицкое АТУ. Учиться мне было интересно, учился с большим желанием. С гордостью носил форму курсанта училища. В 1957-ом году окончил Троицкое АТУ ГВФ.

В августе 1957-го года зачислен авиатехником Ан-2 в 48 авиаэскадрилью, в 1961-ом году переведен авиатехником вертолета Ми-4 в 255-й летный отряд. В 1961-ом году после переучивания в Кременчугском летном училище по курсу

бортмехаников Ми-4, введен в строй бортмехаником вертолета Ми-4 в 255-ом летном отряде.

В 1964-ом году прошел переучивание в Кременчуге по курсу бортмехаников вертолета Ми-6. В этом же году введен в строй в качестве бортмеханика вертолета Ми-6.



После получения инструкторского допуска утвержден в должности старшего бортмеханика 255-го летного отряда. К этому времени женился и моя любимая жена нарожала мне желанных детей. В 1965-ом году родился второй сын. Радиограмма о его рождении пришла ко мне на строительство трассы нефтепровода Тюмень – Шаим, где экипаж нашего вертолета Ми-10К осуществлял перевозку длинномерных грузов.



С 1976-го года по 1985-й год после получения допуска к инструкторской работе на вертолете Ми-10К, Федор Алексеевич бортмеханик инструктор на вертолетах Ми-10К. В ноябре 1977-го года на газопроводе Пун-

га-Вуктыл произошла авария. Экипаж вертолета Ми-10К принимавший участие в ликвидации аварии, в том числе и Федор Алексеевич награждены «Почетными грамотами Министра Строительства».

В 1963-ем году принимал участие в перегонке вертолетов Ми-4 в Германию, Чехословакию, Польшу. В июне 1967-го года выполнял испытательные полеты на вертолетах Ми-8 в производственных условиях в составе экипажа: Хохлов ИТ, Марченко АИ, Ваганов ФА. В 1979-ом году участвовал в выполнении монтажных работ в ГДР на вертолете Ми-10К в составе экипажа. За выполнение монтажных работ в ГДР вертолетчики были награждены знаками «Активист социалистического труда ГДР».

Общий налет на вертолетах 12000 часов, стаж работы 48 лет. Награжден медалями: «За доблестный труд», «Ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», знаком «Отличник Аэрофлота». В 1980-ом году награжден знаком «Заслуженный работник транспорта РСФСР»



Незаметно пролетели годы. Уже перешагнул 70-ти летний возраст. Вместе с друзьями отметили с супругой «Золотую свадьбу».



Жизнь прожита не зря. Она была интересна и плодотворна. Насыщена важными событиями: родились и выросли дети, построен гигантский энергетический комплекс и в этом есть доля моего труда и труда моих товарищей. В нашей семье 2 сына и дочь.

Старший сын окончил строительный институт, защитил кандидатскую диссертацию, имеет несколько изобретений. Средний сын окончил медицинский институт, стоматолог-ортопед. Дочь окончила институт культуры. Все они работают, имеют дружные семьи, чем радуют нас с матерью. Я всегда был активным участником общественной жизни. Много лет был секретарем партийной организации летного отряда. Избирался в местный комитет профсоюзов, был народным заседателем в суде, участвовал в спортивных соревнованиях авиационных предприятий по лыжным гонкам, по волейболу, многоборью.

В настоящее время много сил отдаю работе на даче. В заключение, уважаемые читатели хотелось бы напомнить вам фамилии моих коллег по работе в 255-ом летном отряде: -Букаткин НВ, Свистунов ВГ, Типикин АА, Береговой ИН, Бывалин НМ, Зимин ПП, Якимов РЗ. К сожалению эти ребята уже ушли из жизни.

Среди живых можно встретить: Кондрашкина ВВ, Шешенина ЮВ, Эдгардт ВД, Ключникова АИ, Пономарева ПН, Чупракова СП, Захарова БВ, Савкина ГИ, Сафонова МП.



Вертолету Ми-10К посвящается

Ну что, старик, твое здоровье!
К списанью дело. А пока
В свой юбилей прими застолье.
Приятно ведь наверняка?

Что в небе синем правит бал.
В суете работ забыли
Назначение твое
Спохватившись, вновь открыли:

Тебя мы добрым словом вспомним,
Хоть иногда был норовист,
Как необъезженные кони,
Зато всегда душою чист.
В энтузиазме рвал ты жилы,
Брал без разборки трактора.
Где было трудно, наши силы
Встречал «Заказчик» на «ура».
Для многих выглядел лягушей,
Другим ты щук напоминал.
Для нас был ласточкой летучей,

Ты ж монтажник е-мое!
Взяв направление другое
Ты быстро опыт набирал.
Своим умением ловко строить
Сразил Европу наповал!
Успешно покорял высоты.
Не те, что в смысле высоты,
Когда же вновь ты строил что-то,
Гордились мы, сиял и ты.
Сказать тут надо непременно,
Про то начало из начал:

Раз биография отменна,
Людей хороших ты встречал.
Помянем кой-кого их них,
Ведь человек, увы, не вечен.
Всех не вместит, конечно, стих,
Иных уж нет, а те далече.
Несправедлива все же жизнь,
Сказать мудрее, просто бяка.
Без славы их и ты, кажись,
Всего пустая железяка!
Еще большущий есть упрек.

Ну, где же, где твои потомки?
Не чуешь, истекает срок
Иль просто кончились силенки?
Шучу, корить тебя не вправе.
Мы это знали и вчера.
Виновны те, кто нами правит,
Да евнухи конструктора!
Вот и ползешь, как будто боком.
В усталом небе одиноко!
Прошу налить и мне стакан
«Последний» кто «из могикан».





Как приятно теперь, когда вся большая семья которой мы с женой дали жизнь, собирается вместе.

КОНСТАНТИНОВ РУДОЛЬФ ФЕДОРОВИЧ

Ветеран труда, Отличник Аэрофлота, Кавалер Орденов – «Знак Почета», «Октябрьской революции», «За личное мужество». Награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».



Родился в городе Ковров Владимирской области в 1939-ом году в семье рабочих. Отец работал фрезеровщиком, а мать помощником мастера на заводе. Еще когда учился, решил для себя – буду летчиком. Учился в старшем классе в школе и одновременно поступил в аэроклуб. Окончил школу и поехал проходить практику во Владимирский аэроклуб на самолете Як-18. После окончания аэроклуба был направлен для поступления в 93-тье военно-морское авиационное училище летчиков в поселке Лебяжье направлен для даль-

нейшего обучения в Забайкальское военное авиационное училище летчи-



ков в город Борзя Читинской области, где стал изучать самолет Ил-28.

После окончания училища в 1960-ом году присвоено звание лейтенанта. Сразу после присвоения звания, в связи с Законом о новом значительном сокращении вооруженных сил, был уволен в запас. С 1960-

го по 1962-ой год работал в городе Коврове лаборантом. Попытки устроиться на летную работу в гражданской авиации оказались безуспешными. Только в 1962-ом году поступил на учебу в Кременчугское летное училище ГА, на ускоренные курсы подготовки пилотов на вертолет Ми-4. В 1963-ем году окончил эти курсы и был направлен на работу в Тюмень, в аэропорт Плеханово.

Его появление в 255-ом летном отряде было, как нельзя кстати. Летчиков катастрофически не хватало. Начал летать на вертолете Ми-4. Работы было много. Нельзя сказать, что полеты были легкими, потому что в работу вмешивалась сложная природа со своими капризами. То низкие температуры, то высокие температуры, то снег, то туман, то полярная ночь, то снежный вихрь. Вообще расслабляться было некогда. Район работ от юга Тюменской области, до Северного Ледовитого океана, протяженность более 2-х тысяч километров.

С 1963-го года по 1965-й год летал вторым пилотом вертолета Ми-4. В 1965-ом году Рудольф Федорович утвержден командиром вертолета Ми-4. В 1967-ом году переучился на вертолет Ми-8. Через год Константинов утвержден командиром вертолета. В 1973-ем году переучился на вертолет Ми-6, а в 1974-ом году утвержден командиром вертолета Ми-6.

В январе 1976-го года Указом Президиума Верховного Совета СССР награжден Орденом «Знак Почета». В 1977-ом году присвоен I класс пилота ГА. В 1977-ом году после соответствующей подготовки Рудольф Федорович утвержден командиром вертолета Ми-10К.

В 1978-ом году Константинов утвержден в должности командира звена, вертолетов Ми-10К. 4 февраля 1983-го года Указом Президиума Верховного Совета СССР за успехи в работе Константинов Рудольф Федорович награжден Орденом «Октябрьской Революции». 23 ноября 1989

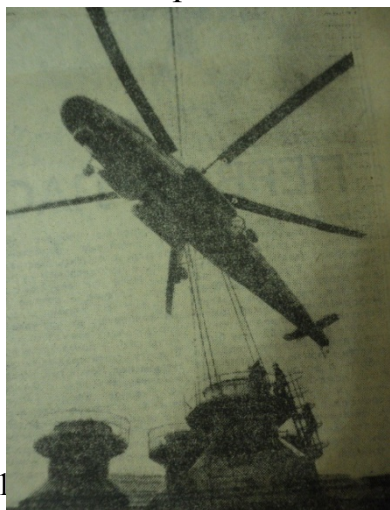
года Указом Президиума Верховного Совета СССР награжден Орденом «За личное Мужество». 28 августа 1980 года, Указом Президиума Верховного Совета СССР, награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири». 23 февраля 1982-го года, Приказом Министра ГА, награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

Принимал непосредственное участие во всех ударных стройках Тюменской области, а также в строительстве линии ЛЭП от Зейской ГЭС до Комсомольска на Амуре.



Возили на подвеске разобранные на отсеки опоры линии электропередач и монтировали их на местах установки. Работа продолжалась с 1983-го по 1985-й год. Выполнял монтажные работы на вертолете Ми-10К. На фото монтаж телевышки. Высота 200 метров. Замечательные были времена, Мы были востребованы в своем Отечестве и за его пределами. Более того, скажу, что мы гордились и собой и нашим вертолетом.

На вид неказист, даже безобразен, а в деле красавец, виртуоз. Полагаю, что не я один так думаю. Монтажные работы выполнялись по всему Советскому Союзу: в Волгоградской области, Казахстане, Красно-Перекопске, Николаеве, Подмосковье, Астрахани, Тобольске. Довольно много сложнее работ пришлось выполнять за пределами СССР. Иностранные компании не имели в своем арсенале вертолета подобно нашему Ми-10К. Скрепя сердце отдавали они работу советским летчикам. Иностранцы с восхищением смотрели на советский вертолет Ми-10К, искренне удивлялись его возможностями. Мне кажется, что они в те времена, в тайне завидовали нам и вообще завидовали тому, что в СССР есть такая техника. Да еще и сегодня, иностранцы не создали у себя ничего подобного, хотя бы отдаленно напоминающее наш замечательный вертолет.



Монтажные работы выполнялись по всему Советскому Союзу: в Волгоградской области, Казахстане, Красно-Перекопске, Николаеве, в Подмосковье и Астрахани, в Тобольске и конечно за рубежом.

Уважаемый читатель, многие годы жизни этого замечательного человека посвящены беззаветному служению нашему Отечеству.

Общий производственный, безаварийный налет Константинова Рудольфа Федоровича 17500 часов. Достойный вклад Тюменского летчика в строительство Западносибирского энергетического комплекса, который питает сегодня не только Россию, но и всю Европу.

ЗУЕВ ЮРИЙ ИВАНОВИЧ

Ветеран труда, общий безаварийный производственный налет на вертолетах 20000 часов



Родился в 1938-ом году. В 1959-ом году окончил Иркутское АТУ ГВФ. После окончания училища работал авиатехником, затем переучился на бортмеханика вертолета Ми-4. В Тюменскую авиагруппу Уральского территориального управления прибыл в 1964-ом году, в аэропорт Плеханово, в 255-ый летный отряд. Летал на вертолетах Ми-4, затем переучился на вертолет Ми-6, далее переучился на вертолет Ми-8. Летал на вертолетах Ми-8 всех модификаций. Имел все виды допусков к различным видам работ к которым был допущен вертолет Ми-8. При поступлении на эксплуатацию в Тюменское УГА вертолета Ми-26, освоил его. Бортинженер I класса ГА СССР Общий налет на вертолетах 20000 часов.

В 1976-ом году Юрий Иванович назначен на должность бортмеханика-инструктора лётно-методической авиаэскадрильи – УТО-19. Занимался работой по первичной подготовке бортмехаников вертолетов Тюменского УГА, допускал их к самостоятельным полетам и выполнял очередные проверки. Подготовил к полетам на вертолетах эксплуатируемых в Тюменском УГА сотни бортмехаников и бортинженеров.

В 1968-ом году в составе экипажа командира вертолета Домогацкого ИВ, второго пилота Качанова ГГ, штурмана Показаньева выполнял

полеты по перегонке вертолетов Ми-8 в Чехословакию, ГДР, Польшу, Югославию, Румынию, Венгрию, Пакистан. Работа выполнялась на протяжении 2-х лет.

С 1972-го года по 1974-й год был направлен в составе этого же экипажа в демократическую Республику Судан. Нашему инструкторскому экипажу была поставлена задача – подготовить к самостоятельным полетам на вертолетах Ми-8 12 –ть летчиков и 9 бортмехаников из числа Суданских специалистов. С поставленной задачей мы успешно справились.

После возвращения на Родину продолжилась прежняя работа: подготовка, проверка, допуск бортмехаников Тюменского УГА по видам работ к самостоятельной работе. В том числе и самостоятельная работа в качестве бортмеханика вертолетов Ми-8, Ми-6 на Севере Тюменской Области: Нефтеюганск, Сургут, Нижневартовск, Ново-Аганск, Мегион, Газ-Сале, Тазовский, Надым. Салехард, Харасавэй и так далее. Учитывая специфику работы бортмеханика-инструктора, которую выполнял успешно на протяжении многих лет, меня перевели на работу в летный отдел Тюменского УГА. Появились новые направления деятельности, новые задачи. Переучился на вертолет Ми-26.

На новой работе засидеться не дали. Был послан в очередную заграникомандировку в ЮАР, Мозамбик с 1994-го года по 1995-й год. Работали в этих странах с миссией ООН. Быстро пролетели годы. Незаметил, как пришлось отмечать 40 лет на летной работе. Работе не только сложной, интересной, но и чрезвычайно опасной.

На заслуженную пенсию не ушел, работаю в авиакомпании ЮТэйр. Инженер ОТК АТК в цехе технического обслуживания в Плеханово. Работа требует высокого уровня профессиональных знаний и опыта. Мой жизненный опыт и знания позволяют мне успешно справляться с работой.

Мои друзья, родственники иногда просят меня рассказать о необыкновенных, а потому интересных случаях, что имели место при выполнении полетов.

Однажды, когда я выполнял полеты с экипажем командира вертолета АС Шураева, мы возвращались из Антипаюты на базу в Мыс Камennyй. Случилось это в ноябре месяце. Тазовская и Обская губа еще не замерзли, хотя по все ширине акваторий шло, так называемое «сало», то есть незамерзший лед и снег. Погода была плохая, это еще слабо сказано. Просто отвратительная, но тем не менее подходила минимуму командира вертолета. Для пересечения акватории Обской Губы, по инструкции по производству полетов, необходимо набрать такую высоту, чтобы в случае отказа двигателя, можно было спланировать на противоположный берег.

Командир приступил к набору высоты, когда мы стали подходить к акватории. На высоте 900 метров у нас отказал один из двигателей.

Оказалось, что в облаках присутствует непрогнозируемое обледенение, то есть мы попали в условия очень сложные. Естественно ни о каком наборе высоты с одним работающим двигателем не могло быть и речи. Вертолет начал резко снижаться. А акватория губы уже была под нами. Перспектива искупаться в холодных водах Обской Губы в ноябре месяц нас нисколько не радовала.

Загрузка вертолета была более 2-х тонн: 8 пассажиров и 1500 килограмм рыбы. Приняли решение сбросить часть груза в воды Обской Губы. Я и бортмеханик Евдокимов, которого я проверял на допуск к самостоятельной работе, приступили к выполнению принятого решения. Пассажирам, которые сопровождали груз, некогда было объяснять, зачем мы это делаем. После того, как мы выбросили две бочки с Омулем за борт, пассажиры стали препятствовать нам. Отбиваясь от них, мы выбросили третью бочку. Вертолет стал легче почти на тонну. Скорость снижения упала до 1-2-х метров в секунду. Я сел на рабочее место бортмеханика. На высоте 80 метров вышли из облаков. Уже виден противоположный берег. Под нами Обская Губа наполненная движущейся «шугой». Перспектива приземлиться на нее вызывает неприятное чувство. На высоте 40 метров мне удалось запустить остановившийся двигатель. Экипаж произвел благополучную посадку в Мысу Каменном.

Коллега Юрия Ивановича Ваганов Федор Алексеевич посвятил ему стихи на 60-ти летний юбилей.

Скажи-ка Юра, ведь не даром
Ты прожил ровно шестьдесят?
А кто назвать посмеет старым,
Тому такого не простят.

И нрав твой ровный и открытый,
Пытливый ум, смешливый взгляд
Любовью общею покрыты,
С твоею жизнью светлой в лад.

Людей хороших надо сеять,
Ты раздаешься малость вширь.
Покорены тобою Север
И беспредельная Сибирь.

Хотел и Африку опутать,

Свой жизни тонус показать,
Но «чернота» там, те же «спруты»,
Пришлось по сто часов летать!



**Живи Юрий Иванович,
сто лет. Хорошего человека
должно быть много и надолго!**

**БАТАЛИН ВИКТОР
ПЕТРОВИЧ**

Ветеран Тюменской авиации

Родился в 1952-ом году в Тюменской области, как говорит пословица:

-Где родился, там и пригодился!

В 1969-ом году окончил 10 классов Сургутской школы-интерната и поступил на учебу в Троицкое АТУ ГА. В 1972-ом году успешно окончил его и по распределению попал в Тюменское Управление ГА, в аэропорт

Плеханово Тюменского авиапредприятия. Начал работать авиатехником на самолете Ан-2. В 1976-ом году назначен инженером смены в цехе обслуживания самолетов Ан-2.

В сентябре 1976-го года переучился на вертолет Ми-6 по программе технического обслуживания вертолета. В феврале 1978-го года переучен в КЛУ ГА по программе бортмехаников и зачислен в 255-й летный отряд на должность бортмеханика. Прошел программу ввода в строй и был допущен к самостоятельным полетам на вертолете Ми-6 в составе экипажа. В 1982-ом году присвоен II класс бортмеханика ГА СССР, а в 1985-ом году присвоен I класс бортмеханика. Получил допуск к инструкторской работе, то есть право тренировать, проверять и допускать к самостоятельной работе бортмехаников вертолета Ми-6.

С 1978-го года по 1986-ой год выполнял полеты в составе экипажей по обслуживанию геологоразведочных экспедиций, нефтяников, строителей по всей территории Тюменской области. В январе 1986-го года назначен бортмехаником – инструктором в 1-ю авиаэскадрилью, а в апреле этого же года назначен на должность старшего бортмеханика 255-го летного отряда.

В 1989-ом году переучился на вертолет Ми-10К, ввелся в строй и получил допуск к инструкторской работе. Готовил бортовых механиков на вертолет Ми-10К и допускал их к видам работ к которым был допущен экипаж.

В 1993-ем году переучился на вертолет Ми-26, ввелся в строй, получил инструкторский допуск. Объем выполняемой работы резко расширился. С 1986-го года по 1994-й год занимался организацией теоретического обучения летного состава 255-го летного отряда, организацией и выполнением работ по вводу в строй молодых бортмехаников вертолетов Ми-6, Ми-10К. С июня 1994-го года переведен на должность бортинженера-инспектора отдела летной эксплуатации.

В марте 1995-го года переучился на самолет Ту-154М. прошел программу ввода в строй, затем получил инструкторский допуск. Вводил в строй бортинженеров на самолет Ту-154М. В тоже время продолжал выполнять и прежнюю работу в полном объеме на вертолетах Ми-6, Ми-10К, Ми-26. Многократно пришлось поработать и за рубежом с миссией ООН: в Сьерра Леоне, Восточном Тиморе, Конго.

С 2000-го года, после сдачи экзаменов на ВВ ГА, получил, допуск бортмеханика-инструктора для работы с личным составом, бортмеханиками вертолетов Ми-6, Ми-10К. В апреле 2003-его года получил допуск к инструкторской работе с бортинженерами Вертолета Ми-26Т. Полученные допуски позволяли работать с личным составом с правом первоначального обучения летного состава.

Общий производственный безаварийный налет составляет 12550 часов, в том числе на вертолете Ми-6 -8100 часов, на вертолете Ми-10К - 1100 часов, на вертолете Ми-26-2500часов, на самолете Ту-154М (Б) -850 часов.

Прошел соответствующее обучение и получил сертификат преподавателя авиационного учебного центра. Занимался методической работой, проведением теоретических занятий при переучивании летного состава авиакомпании ЮТэйр и других российских авиакомпаний на вертолет Ми-26Т в центре подготовки персонала, наземной и летной подготовкой бортинженеров по программе переучивания на вертолет Ми-26Т.

За длительную безупречную, безаварийную работу награжден памятным знаком Министерства Транспорта РФ «85 лет гражданской авиации», знаком «Безаварийный налет 9000 часов». Продолжаю работать в авиакомпании ЮТэйр до сих пор.

ХМЕЛЬНИЦКИЙ ГРИГОРИЙ ЛЕЙБОВИЧ

Командир вертолета Ми-6, пилот I класса, Ветеран Тюменского Аэрофлота, «Отличник Аэрофлота», безаварийный производственный налет 15000 часов

Григорий Лейбович родился в 1940-ом году на Украине, в городе Львове. Началась война, Во время войны жил с матерью в эвакуации. После войны переехали на постоянное место жительства в Белоруссию, в город



Минск. В 1948-ом году пошел в школу и в 1958-ом году успешно ее окончил. После школы поступил в местный аэроклуб окончил его. Получил свидетельство пилота и был допущен к самостоятельным полетам на спортивном самолете Як-18. В 1960-ом году переучился на вертолет Ми-1. Летал в спортивном клубе, а в 1963-ем году в Кременчугском училище ГА переучился на вертолет Ми-1. Училище окончил в 1965-ом году и получил свидетельство пилота ГА СССР.

По распределения попал в Тюменскую авиагруппу, Уральского

территориального управления ГА, в Тюменское авиапредприятие, в аэропорт Плеханово, в 255-й летный отряд.

Летать приходилось очень много, что способствовало быстрому накоплению опыта летной работы. В 255-ом летном отряде прошел отличную школу. Летал на вертолетах Ми-4, Ми-2. В авиаэскадрилье были замечательные инструктора. После освоения вертолетов и-1, Ми-4, Ми-2 был направлен снова в Кременчуг для переучивания на вертолет Ми-6. После возвращения из Кременчуга был закреплен за 1-ой авиаэскадрильей. Командиром авиаэскадрильи был отличный летчик Фуат Мубаракшевич Абдулгалеев. Командиров вертолетов не хватало. По настоянию комэска молодых пилотов налетающих в производственных условиях 1000 часов на вертолете Ми-6 вводили в строй командирами вертолетов. После прохождения программы ввода в строй, был утвержден в должности командира вертолета Ми-6.

Имел допуска ко всем видам работ, к которым был допущен вертолет Ми-6, в том числе и предельные минимумы по погодным условиям. Пилот I класса ГА СССР. Общий безаварийный налет по обслуживанию строителей Западно-сибирского энергетического комплекса составляет 15000 часов. Награжден Знаком «Безаварийный налет 15000 часов».

БЕЛЯКОВ ЮРИЙ МИХАЙЛОВИЧ

Бортмеханик вертолета Ми-8, Кавалер Ордена «Трудовая Слава III степени», безаварийный производственный налет 10000 часов



Родился Юрий Михайлович в крестьянской семье в 1942-ом году, в Лихославском районе Калининской области. С детства приобщился к крестьянскому труду. После окончания школы работал в колхозе на разных работах. В детстве мечтал стать летчиком. В 1962-ом году поступил на учебу в Выборгское авиационно-техническое училище ГА, а в 1965-м году окончил его. По распределению попал на работу в Тюменскую авиагруппу Уральского территориального управления ГА, в аэропорт Плехано-

во в авиационно-техническую базу Тюменского авиапредприятия. В АТБ работал авиатехником по обслуживанию вертолетов Ми-4 до 1966-го года. В 1966-ом году приказом начальника АТБ назначен на должность инженера ОТК. В качестве инженера ОТК проработал до 1972-го года. В 1966-ом году инженерно-технический состав направили на переучивание на вертолет Ми-8, который должен был поступить в наш отряд на эксплуатацию.

Переучивание проходили поэтапно. Двигатель ТВ-2 – 117 и редуктор ВР-8 изучали на Пермском моторном заводе. Пленер вертолета изучали на Казанском вертолетном заводе. В 1967-ом году наше Тюменское авиапредприятие, первым в Тюменском УГА, получило на эксплуатацию два вертолета Ми-8.

Начались производственные полеты и испытание вертолетов в производственных условиях. Наши летчики летали на новой технике, а инженерно-технический состав обслуживал вертолеты, готовил их к полетам и учились выполнять периодическое техническое обслуживание через определенные нормы налета.

В 1971-ом году Беляева, как одного из лучших, освоивших наземную эксплуатацию нового вертолета направили в Кременчугское ЛУГА для переучивания по программе бортмехаников, вопреки требованию начальника АТБ не желавшего отпускать его в летный отряд по причине нехватки в АТБ подготовленного техсостава.

После переучивания прошел летную подготовку под началом старшего бортмеханика Ваганова и был допущен к самостоятельной работе на вертолете Ми-8 в составе экипажа. Был несказанно рад и благодарен тем, кто принял активное участие в моей жизни: командиру летного отряда Южакову Юрию Александровичу, замполиту Низамутдинову, старшему бортмеханику Ваганову Федору Алексеевичу. В 1972-ом году я выполнял производственные полеты на вертолете Ми-8 в составе экипажа. В 1975-ом году после сдачи экзаменов и проверки практической работы в полете, Беляеву присвоили II класс бортмеханика ГА. С 1978-го года получил инструкторский допуск с правом ввода в строй молодых бортмехаников и проверки их работы в производственных условиях.

В 1978-ом году при выполнении полетов с командиром вертолета Бабий на вертолете отказал двигатель. Благодаря правильным и своевременным действиям экипажа, в том числе и бортмеханика, была выполнена благополучная посадка на площадку подобранную с воздуха, за что члены экипажа были награждены ценными подарками: часами.

В 1979-ом году, по представлению командования летного отряда был награжден Орденом «Трудовая слава III степени». В 1980-ом году присвоен I класс бортмеханика ГА СССР.

Всегда активно участвовал в общественной жизни коллектива: занимался спортом, работал Председателем профсоюзного комитета отряда,

являлся членом Теркома профсоюза авиаработников Тюменского УГА города. Избирался депутатом районного Совета по Калининскому району города Тюмени. Подготовил и ввел в строй для предприятия более 20 бортмехаников. Беляева постоянно привлекали к испытанию вертолетов прошедших ремонт на 26-ом заводе ГА.

В 1988-ом году вышел на летную пенсию. Общий налет на вертолете Ми-8 составил 10000 летных часов.

В числе подготовленных Беляевым бортмехаников были: Бородкин, Катков, которые стали бортмеханиками-испытателями, а бортмеханик Медведев в последствии стал начальником Тюменского УГА.

ТИМОФЕЕВ ЮРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Ветеран Аэрофлота, занесен навечно в Книгу почета Тюменского Управления ГА, безаварийный производственный налет более 10000 часов, награжден именными часами за грамотные действия в полете в аварийной ситуации, Ударник коммунистического труда нескольких пятилеток.



Юрий Васильевич родился в мае 1939-го года в поселке Белоусовка, в Казахстане. Рано приобщился к труду, так сложились обстоятельства. После окончания средней школы поступил на учебу в Троицкое авиационно-техническое училище ГА, которое окончил в 1960-ом году. По распределению был направлен на работу в Магаданский авиаотряд, где работал авиатехником вертолета Ми-4. Хорошо зарекомендовал себя, как грамотный и исполнительный авиаспециалист и поэтому переучен на

бортмеханика Вертолета Ми-4. В 1962-ом году Юрий Васильевич бортмеханик вертолета Ми-4. Работалось легко, потому что работа летная

очень нравилась Юрию Васильевичу. В марте 1965-го года переводом пришел на работу в Тюменское авиапредприятие и до октября летал на вертолете Ми-4. Зарекомендовал себя грамотным, дисциплинированным, знающим авиаспециалистом, что не осталось незамеченным со стороны летных командиров.



В октябре 1965-го года Тимофеева направили в Кременчугское летное училище ГА для переучивания на вертолет Ми-6 по программе бортмехаников.



После переучивания прошел программу ввода в строй и получил допуск к полетам на вертолете Ми-6 в составе экипажа.

Работать приходилось постоянно в отрыве от базы. Но командировки не тяготили Юрия Васильевича. Проявляя свои лучшие качества авиаспециалиста-вертолетчика, Юрий Васильевич пользовался заслуженным авторитетом среди товарищей и командного состава. В 1976-ом году бортмеханика Тимофеева переучили на вертолет Ми-10К, который был успешно им освоен.

До 1982-го года летал бортмехаником и бортмехаником-инструктором.

На пенсии продолжил в качестве ведущего специалиста по подготовке персонала, затем работал помощником летного директора. Окончательно вышел на пенсию в 2008-ом году после перенесенного инфаркта.

БУЛЮХИН ЮРИЙ МИХАЙЛОВИЧ

Ветеран труда, пилот I класса ГА СССР, безаварийный производственный налет на вертолетах 13500 часов из них 9000 часов на вертолете Ми-6



Родился Юрий Михайлович в 1934-ом году в городе Тюмени. Отец-рабочий, мать-домохозяйка. В 1952-ом году окончил 10 классов 25-ой городской школы, что находится на улице Первомайской. Устроился на работу, но работе ему не нравилась. Хотелось летать, но как подступиться к реализации своего желания не знал. Однажды поделился своими мыслями с пилотом Моргуновым Василием Алексеевичем, который работал в аэропорту Плеханово.

Василий Алексеевич посоветовал мне поехать в Свердловск и пройти там медицинскую комиссию на пригодность к летной работе. Так собственно и поступил. Денег на билет до Свердловска не было, поэтому добрался туда зайцем на грузовом поезде. Комиссию прошел успешно и также вернулся назад в Тюмень. По совету Моргунова поехал в 1954-ом году в Бугуруслан, где поступил на учебу в летное училище ГВФ.

Учился с большим удовольствием. Окончил училище и вернулся пилотом самолета По-2. Встретили меня уже знакомые летчики-

командиры Ширшов Виктор Васильевич –командир АЭ, Петров Николай – командир звена и Моргунов Василий – пилот-инструктор. Дали мне соответствующую подготовку, летную, штурманскую, проверили мою работу в воздухе и допустили к самостоятельным полетам.

Первоначально летал по югу области, возил почту. Самолет был тихоходный, кабина открытая. Бывало так, после полета от Тюмени до Тобольска настолько затекало тело и мышцы, что едва мог вылезти из самолета. Время полета до Тобольска было около 3-х с половиною часов, а до Увата на час больше. Потом выполнял полеты по санзаданию в звене санавиации. Вообще пролетал успешно около 2-х лет, после чего послали командиры его в Новосибирск для переучивания на самолет Ан-2.

Самолет Ан-2 по сравнению с самолетом По-2 был кораблем. Замечательный обзор, два летчика, закрытая кабина. Просто лимузин! Летал вторым пилотом до 1959-го года. В 1959-ом году переучился на вертолет Ми-1 в Кременчугском летном училище ГВФ.



До 1961-го года летал на вертолете Ми-1. В тот период разворачивались работы по поиску полезных ископаемых в Тюменской области и на Полярном Урале. Со своим вертолетом базировался в Манты-Мансийске, Березово, Саранпауле, Октябрьске. Вертолет был востребован даже более, чем самолет для таких дел.

В 1964-ом году переучился на вертолет Ми-4. На этом вертолете летал в качестве второго пилота совсем мало. Практически сразу ввели в строй в качестве командира и отправился со своим экипажем и техниками на Полярный Урал. Работали там с геологами а гравиками, которые искали на Урале редкие металлы, радиоактивную руду, золото, алмазы и прочее необходимое для нашего государства. В 1964-ом году, в Кременчугском летном училище переучился на вертолет Ми-6.

Вернулся в Тюмень, получил необходимые тренировки, подготовку, проверку практической работы и сразу же в Министерство ГА были представлены мои документы на утверждение в должности командира вертолета Ми-6. Пока ходили в Москву документы на утверждение, летал

вторым пилотом. Летал с замечательным летчиком, ветераном авиапредприятия, Смирновым Виктором Алексеевичем.

Начальник Тюменского управления ГА Хохлов Иван Тихонович очень хотел, чтобы Булюхин работал в аппарате управления в ЛШО, пилотом-инструктором. Юрий Михайлович не соглашался, Хохлов требовал, угрожал, нервничал. Однажды чуть не подрался с непокорным командиром Ми-6. Ему хотелось, чтобы такой замечательный летчик работал в ЛШО вместе с еще одним замечательным летчиком Алексеем Марченко и предавал свой опыт летчикам не только 255-го летного отряда, но в предприятия всего управления.

Причиной такого пристального внимания со стороны начальника управления стали проявленные командиром Булюхиным высокопрофессиональные, смелые, решительные действия в аварийной обстановке. В разное время на вертолете Булюхина имели место отказы двигателей в полете. Благодаря грамотным действиям были произведены благополучные посадки. Действительно у такого командира было чему поучиться.

Полеты полетами, а жизнь-жизнь. В 1959-ом году повстречал Юрий Михайлович замечательную девушку. Валентина Максимовна работала химиком-технологом на хлебозаводе. Влюбился. Чувства оказались взаимными. Сыграли свадьбу. Родились две чудные девочки, Светлана и Марина. Валентина Максимовна и Юрий Михайлович рука об руку прошли вместе по жизни.



Долгое время Юрий Михайлович работал командиром звена. Работал бы и далее, но вдруг замполит летного отряда, товарищ Шкатуло, заметил, что командир звена Булюхин не член КПСС и не собирается вступать в коммунистическую партию. В те времена с партией лучше было дружить, а не противопоставлять себя замполиту. Упорство командира звена было воспринято Николаем Авраамовичем, как противостояние. Это обстоятельство и стало камнем преткновения: или пишешь заявление

о вступлении в КПСС или вон из командиров звена в рядовые команды, на вольные хлеба.

Шкатуло был замполитом, никогда не летал и не понимал, что для вертолетчика гораздо легче и выгоднее быть рядовым командиром, чем командиром звена. И так - быть или не быть, конечно, Булюхин выбрал второе.

Уверяю Вас, дорогой читатель, далеко не все замполиты были такими. В большинстве своем, это были высокообразованные, умные, преданные делу КПСС, вдумчивые специалисты. Некоторые стали командирами авиапредприятий, умело и грамотно руководили большими коллективами, решали сложные задачи обеспечения строителей энергетического комплекса авиационным обслуживанием.

За время своей летной деятельности Юрий Михайлович подготовил и ввел в строй более 30-ти командиров вертолетов. Летать перестал в 1979-ом году



БУРДИН ЕГОР ЕГОРОВИЧ

Пилот I класса ГА СССР, допущен ко всем видам работ на вертолетах Ми-6, Ми-10К, допущен к полетам по предельным минимумах погоды, к которым допущены вертолеты МИ-6, Ми-10К, Ветеран труда, Отличник Аэрофлота, Кавалер Ордена «Знак Почета»



Родился Егор Егорович 25 октября 1940 года на хуторе Грай-Воронец Миллеровского района Ростовской области. В 1948-ом году пошел в школу, а в 1958-ом году окончил среднюю школу. После окончания школы поехал в город на Дону и поступил на учебу в техническое училище завода «Россельмаш». В 1959-ом году окончил училище по специальности фрезеровщик. До 1963-го года работал фрезеровщиком в модельном цехе.

В душе с детства жило желание стать летчиком, с того самого момента, когда впервые увидел самолет По-2, который садился за хутором и опылял поля. Работая на

заводе, Егор поступил на учебу в Ростовский аэроклуб в 1960-ом году. В 1963-ем году окончил аэроклуб, и выпустился с правом выполнения полетов на вертолете Ми-1.

В 1963-ем году поступил на учебу в Кременчугское летное училище ГА. В 1965-ом году окончил летное училище и получил летное свидетельство пилота IV класса вертолета Ми-4. В 1965-ом году после окончания училища по распределению был направлен в Уральское Территориальное управление ГА в Тюменскую авиагруппу, в город Тюмень, в аэропорт Плеханово.

Начал свою работу в 255-ом летном отряде в качестве второго пилота вертолета Ми-4. Летать приходилось много. Вертолет был сильно востребован геологами, строителями. С полетами приходил практический опыт их выполнения. Усердие и способность молодого летчика не остались без внимания летных командиров. В 1969-ом году Егора Егоровича Бурдина ввели в строй в качестве командира вертолета Ми-4. В 1970-ом

году направлен в Кременчугское летное училище ГА для переучивания на вертолет Ми-6.

Возвратился в Тюмень и продолжил свою работу в 255-ом летном отряде в качестве второго пилота вертолета Ми-6. Летная карьера складывалась удачно, потому что Егор Егорович проявил высокие личные качества: организованность, целеустремленность, высокий уровень дисциплины, отличную теоретическую подготовку и отличные практические навыки выполнения полетов на различных вертолетах. Основным местом работы Плехановских вертолетчиков, и Егора Бурдина в том числе, в период строительства энергетического комплекса была вся Тюменская область, но особенно часто приходилось бывать там, где было сложнее, где был востребован уникальный по своим способностям вертолет Ми-6: Лабытнанги, Салехард, Газ Сале, Красно-Селькуп, Надым, Ныда, Медвежье, Мегион, Горно-Правдинск, Ноябрьск, Толька, Тарко-Сале, Уренгой.

В 1973-ем году Егор Егорович утвержден в должности командира вертолета Ми-6, а с 1980-го года учитывая высокие способности Бурдина к обучению личного состава, утвержден в должности командира звена вертолетов Ми-6.

За время своей работы, в качестве командира звена, Егор Егорович подготовил и ввел в строй достаточно много командиров вертолетов Ми-6, таких как Щербич В, Пащик ВИ, Вешкурцев ВА, Фатеев АА, Арбузов АИ, Савинов АВ, Буланов БА, Старостин ЭА. В связи с тем, что вертолет Ми-6 был особенно востребован при строительстве Западносибирского энергетического комплекса, то подготовка новых командиров вертолетов является значительным вкладом в строительство энергетического гиганта.

Егор Егорович, все вами полученные допуска по погодным условиям, по перевозке грузов внутри фюзеляжа, на внешней подвеске, это результат исключительно вашей настойчивости при освоении профессии?

-В значительной степени это результат удачно воспринятый опыт наших наставников, командиров-воспитателей, таких как Марченко Алексей Ильич, Метелев Георгий Иванович, Южаков Юрий Александрович, Бабинцев Николай Николаевич, Абдулгалиев Фуат Мубаракшевич, Постников Виктор Спиридонович. Это их опыт, работы своевременно переданный нам, позволил сделать то, что называют сегодня энергетическим комплексом Западной Сибири.

Сегодня в день 45-ти летия со дня образования Тюменского управления ГА, они среди нас, наши учителя, наши наставники. К сожалению не все дожили до этого светлого дня. Многих мы уже не досчитали.

В 1994-ом году, в разгар так называемой перестройки, Егор Егорович переучивается на вертолет Ми-10К, а после прохождения програм-

мы ввода в строй и утверждения в должности командира вертолета Ми-10К. командованием летного отряда назначается на должность пилота-инструктора летного отряда на вертолетах Ми-6, Ми-10К. Работал на этой должности до 1999-го года. Затем работал на различных должностях в авиакомпании «ЮТэйр» до 2007-го года, после чего вышел на пенсию.



Егор Егорович среди друзей-однополчан. Слева-направо: Постников Виктор Спиридонович, Бурдин Егор Егорович Зуев Юрий Иванович, Спиридонов Александр Ильич.



**Спиридонов АИ – бортинженер, Бурдин ЕЕ - командир АЭ,
Абдулгалеев ФМ – командир АЭ**

КЛИМЕНКО ВЛАДИМИР ГЕОРГИЕВИЧ

Ветеран Труда, Отличник Аэрофлота, летал в Тюменском авиапредприятии на вертолетах Ми-2, Ми-8, Ми-6, Ми-10К, Общий безаварийный производственный налет более 14000 часов.



Владимир Георгиевич родился на Полтавщине, что на Украине. Где безбрежное синее небо, золотая земля полная легенд и сказочных историй. Это с Полтавщины чумаки ездили в Крым по соль, здесь родились и сказания про Чумацкий шлях. Здесь самые крупные и самые вкусные в мире галушки и вареники с сыром и вишнями, невестами с полными пазухами, лучшее в мире сало и самогонка из буряка. На Полтавщине, когда нет дождей, свиньи, купаются на широких сельских улицах в пыли, а если идут дожди, то в лужах, чтобы

потом стать смачным шматом сала к очередному празднику.

Известно, что про Полтавскую землю классик писал так:

Ччерноземы здесь такие, что если воткнуть в землю оглоблю, то вырастет телега.

Многих (чумаков) казаков дала миру эта земля, которые потом «рысачили» по Тюменской земле на самолетах и вертолетах, помогая строителям, геологам, нефтяникам, газовикам создавать Западно-Сибирский энергетический комплекс. Это Тельный Николай, Степан Книга, Валерий Лещин, Алексей Марченко и многие другие.

Село Заможное, что означает зажиточное, не имело глубоких исторических корней. Оно было образовано в наше время, когда Никита Сергеевич Хрущев укрупнял различные административные единицы путем слияния соседних сел. Два села с названием Броварки объединили в одно село, сделали его центральной усадьбой колхоза. Стал вопрос, как назвать новое село? Потомки Чумаков предлагали назвать его Барвинкове, так как на кручах, по над рекой Псел, стелился зеленым ковром, радуя глаз синевой, барвинок – цветок. Представитель райкома партии, что присутствовал при свободном волеизъявлении свободных потомков казаков, думал иначе.

Назовем село Заможное, что означает зажиточное. Он предполагал, что как корабль назовешь, так он и поплывет! Но эта аксиома не стала для селян действительностью, хотя сала и горилки было в каждом доме предостаточно, а в погребах и кладовках полки ломились от съестных припасов.

Следует напомнить, что в давние времена на Полтавщине проходила южная граница Киевской Руси, а Полтавские казаки защищали страну от набегов инородцев: хазар, печенегов, степняков, которые тоже хотели полакомиться галушками, варениками, салом и заодно пышными хохлушками. Позднее отражали набеги Крымских татар. От тех времен остались в окрестностях Заможного, оплывшие от времени, земляные сооружения, бывшие укрепления казачьих разъездов. Остались еще, осевшие холмы, разбросанные по всей округе, на которых находились сигнальные вышки.

Сама природа дала нашему герою любовь к небу, к свободе, к простору. Его всегда тянуло забраться на самый высокий тополь, на смотровую площадку колхозного ветряка или встать на самый край высокой кручи и полететь птицей над лугами реки Псел.

Однажды в школе прервали урок. Причиной тому стало то, что на соседнем со школой подворье произвел посадку вертолет. На вертолете прилетел врач к тяжело больному односельчанину. В селе случился переполох. Не только прервали уроки в школе. Весь народ, бросив свои дела, сломя голову, бежал к месту посадки вертолета и больные и хромые. Лаяли собаки, кудахтали куры, гоготали гуси, кричали утки, наседки с цыплятами бежали в разные стороны, полагая, что вертолет — хищная птица.

Детвора глазела на чудо, что опустилось с неба. Откровенно завидовали летчикам в шлемах и кожанках.

Родился Клименко в простой крестьянской семье. В назначенный срок Володя пошел в школу. К седьмому классу твердо решил стать летчиком, носить на голове шлем и кожаную куртку на плечах. Летать с врачами и спасать больных людей. Для чего старался отлично учиться, отчетливо понимая, что дурака на вертолет не посадят. Школу окончил с золотой медалью.

Документы для поступления подал в Армавирское военное летное училище. Медицинская комиссия отказала в приеме, обнаружив у кандидата в летчики хронический тонзилит. Пришлось срочно вырезать гланды, но время было упущено. Мать иху Бох любил!

Чтобы не терять время поступил на учебу в горный техникум, в городе Донецке. В техникуме военной кафедры не было. Загремел под фанфары. Призвали на службу в Советскую армию. Приходилось не раз присутствовать при запуске ракет, так как был руководителем расчета заправки ракеты окислителем. Настал дембель. Стал вопрос, что делать

дальше? Устроился на Кременчугский автозавод токарем. Рядом с заводом располагался вертодром.

В 1971-ом году поступил в Кременчугское летное училище ГА. Окончил его с отличием в 1973-ем году по специальности - летная эксплуатация вертолетов Ми-4. В 1971-ом году в училище, из особо отличившихся выпускников, набирали экспериментальную группу по переучиванию на вертолет Ми-8 без производственного налета на других типах вертолетов. В эту группу включили и Клименко. После переучивания в 1974-ом году был распределен для дальнейшей работы в Тюменское Управление ГА, в Тюменское авиапредприятие, в 255-й летный отряд на должность второго пилота вертолета Ми-8.

Стремился познавать новое, постоянно совершенствовал себя в летном деле. За время работы изучил и освоил полеты на вертолетах Ми-4, Ми-2, Ми-8, Ми-6, Ми-6А, Ми-26Т. Ми-8 МТ, Ми-10К. Летал на всех типах воздушных судов, как командир вертолета и, как пилот-инструктор. Имел допуска к полетам в сложных метеоусловиях по минимумам, к которым были разрешены полеты перечисленным вертолетам, имел допуска ко всем видам работ, к которым были допущены указанные вертолеты.

Жизнь на производстве так закрутила, что было не вздохнуть. Работать приходилось постоянно в северных районах Тюменской области. Одна командировка кончалась, начиналась следующая. Постоянные тренировки с личным составом, проверки по указаниям МГА, Управления ГА, командования летного отряда и так бесконца.

Жизнь все равно брала свое. Познакомился с красивой девушкой Лидой. Женился. Еще в школе, когда он сидел за одной партой со своей соседкой Оксаной, заглядывался на нее, поглядывал и за пазуху. Думал, что женится на Оксане. За глаза называл Оксану «Сладенькая». Только вот жизнь разделила их судьбы. Пока Владимир осваивал авиационную технику, «сладенькая», вышла за муж за односельчанина.

Образовалась семья с Лидой, родилась дочь Олеся. А Владимир Георгиевич продолжал мыкаться, как и все Тюменские летчики по командировкам. Строил Западно-Сибирский энергетический комплекс. Молока у молодой мамы не оказалось. Возникли определенные сложности. Выручил аэрофлотовский товарищ, у которого тоже была маленькая дочь. Он-то и стал кормильцем для Олеси. Он возил с молочной кухни питание для своей дочери и, за одно, для Олеси. Позже пришлось работать с ним в аппарате Управления ГА.

Лидии очень не нравилось, что муж постоянно в командировках. Она считала, что было бы гораздо лучше, если муж находился рядом с ее юбкой. Она считала. Что Владимир, да и все другие летчики, отправляясь в командировку на Север, там гуляют с другими женщинами. А один, самый лихой, даже баян берет с собой в командировку. Так ведь и без

слов понятно – зачем баян в командировке! Не летать ведь помогает, а гулять. Не смог Владимир переубедить свою, жену в том, что она неправа. Семья и разрушилась. Чего только в жизни не бывает и его семья не стала исключением.

Лично я, автор этого повествования, не так давно встретился с Лидой. Вспомнили и о том, как я возил ее Олесе детское питание. Поговорили о жизни. Лида с большим сожалением сказала мне:

-Что она сожалеет о том, что потеряла Владимира. Какой замечательный человек был послан мне Богом, а я из-за своих амбиций не распознала в нем настоящего мужчину, умного и ответственного. Близок локоток – да не укусишь!

Служебная лестница Владимира была крута: пилот-инструктор, заместитель командира авиаэскадрильи вертолетов Ми-6, заместитель командира летного отряда по организации летной работы вертолетов Ми-8, Ми-26, командир авиаэскадрильи вертолетов Ми-26Т, Ми-10К, заместитель командира объединенного авиаотряда по организации летной работы, пилот – инспектор Инспекции по безопасности полетов а аппарате Тюменского Управления ГА, начальник летного отдела ПАНХ Тюменского Управления ГА, в течении года выполнял интернациональные обязанности в республике Камбоджа, где шла необъявленная гражданская война.

Специалистом в летном деле сделали его, как признает сам Владимир Георгиевич, Плехановские отцы-командиры и прежде всего Толмачев Ростислав Александрович - заместитель командира АЭ вертолетов Ми-2 и Ми-8, Обухов Анатолий Григорьевич – командир звена вертолетов Ми-6, Волков Виктор Филиппович - пилот-инструктор вертолетов Ми-6, Смирнов Виктор Владимирович. Становление Клименко, как командира-воспитателя произошло под руководством опытных командиров таких, как Абдулгалеев Фуат Мубаракшевич, Метелев Георгий Иванович, Марченко Алексей Ильич. Приложил к его воспитанию и многоопытный начальник Инспекции Тюменского УГА Суханов Юрий Александрович.

Низкий им всем поклон и благодарность им ныне живущим и временно ушедшим в мир иной от многих поколения летчиков, которые благодаря их опыту безопасно отлетали в те пламенные годы строительства Западно-Сибирского энергетического комплекса. На этом можно было бы поставить точку в этом повествовании, но Владимир Георгиевич остановил меня:

-Прежде чем закончишь повествование, хочу рассказать о запретном. Думаю, что об этом должны знать люди.

Была одна коллизия при подготовке летного состава, особенно на вертолетах Ми-6 в годы бурного освоения нефте-газовых месторождений в Тюменской области. Заключалась эта коллизия в том, что авиационная техника в силу различных обстоятельств: ограниченные размеры площа-

док, недостаточная мощность двигателей, не полное и порой не качественное обеспечение прогнозом погоды, отсутствие достаточного количества заправок в зоне полетов не позволяли выполнить полеты безопасно, без нарушений летных законов со стороны экипажей.

Практически все экипажи летали с перегрузками, весовое хозяйство на местах отсутствовало, по причине слабого метеообеспечения летали с нарушением минимумов погоды. Поэтому, учитывая эти обстоятельства, командно-летный состав учил рядовых летчиков выполнять полеты с перегрузкой, особенно сложным этапом в таких случаях, был взлет. Если перелет получался коротким, то и посадка с перегрузкой превращалась в сложное мероприятие.

Знало об этом не только руководство летного отряда, но и руководство управления ГА и летные сотрудники Министерства ГА. Во время строительства энергетического комплекса не летать было нельзя, а летать часто не позволяли метеоусловия.

На уровне Министерства ГА был выпущен документ: **Правила полетов по особым ПВП**. Для того, чтобы выполнять производственные полеты, когда было нельзя летать по метеоусловиям. Более того, на местах в таких случаях, в состав экипажа подсаживался пилот-инструктор, командир звена, заместитель командира АЭ и так далее, но полеты никогда не останавливались, ни на час.

При встрече с погодой хуже минимума учили продолжать полет, а не возвращаться, многому другому, что было запрещено летными законами.

Что говорить, были авиационные происшествия, были и тяжелые авиационные происшествия. К большому сожалению, гибли люди. Аэрофлот терял авиационную технику. Не всегда летчиками удавалось выйти победителем из сложившейся ситуации, которую уготовила им жизнь, но можно однозначно утверждать, что причинами таких авиационных происшествий никогда не выступали меркантильные интересы летчиков. Интересы дела были – прежде всего.

Вклад Тюменских авиаторов, в том числе и Плехановских летчиков в строительство Западно-сибирского энергетического комплекса велик. Вклад этот полет потом и кровью наших товарищей. Пусть не забывают об этом современные нувориши, «прихватизировавшие» за копейки, созданный огромным трудом Советских людей, в том числе и летчиков крупнейший в мире энергетический комплекс.

КОРОБОВ АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ
Ветеран труда, Отличник Аэрофлота, пилот
1-го класса ГА СССР, производственный налет 17 тысяч
часов



Александр Васильевич родился 20 апреля 1953-го года в деревне Федоровка, Гусь Хрустального района, Владимирской области. Отец- Василий Сергеевич был плотником, а мама Нина Александровна работала сторожем, охраняла колхозное добро.

В 1960-ом году Саша пошел в школу в поселке Красное Эхо. Успешно окончил десятилетку. Еще в детстве Саша выбрал для себя профессию, хотел стать летчиком. Поехал поступать в летное училище, но не прошел медицинскую комиссию. Проблема его

была в том, что он не совсем четко выговаривал букву «Р». Конкурс среди поступающих в училище был огромным: на одно место претендовали 60 человек. Медицинская комиссия нещадно резала претендентов. Было из кого сделать выбор.

Не поступил, Поехал домой, косил сено, рубил дрова. Настала осень. Все одноклассники Александра пристроились кто куда. Кто на учебу, кто на работу. Саша решил поступить на учебу в ПТУ. Одновременно поступил на учебу в летный центр в Вязниках, в аэроклуб. Успешно окончил и ПТУ и аэроклуб. В 1974-ом году выполнил свой первый самостоятельный

полет на вертолете. В аэроклубе выпустился с правами пилота на вертолета Ми-1.

В 1974-ом году поступил на спецнабор в Кременчугское летное училище ГА. В 1975-ом году окончил училище и получил свидетельство пилота гражданской авиации. Выпустился из училища на вертолете Ми-4. После училища был направлен в Западную Сибирь, в Тюменское управление ГА. Кадры управления направили пилота Коробова в аэропорт Плеханово.

В Плеханово не хватало летчиков для полетов на вертолете Ми-6, который в то время был очень востребован строителями Западно-сибирского энергетического комплекса. Молодого специалиста снова отправили в Кременчуг для переучивания на вертолет Ми-6. Переучился, вернулся в аэропорт Плеханово, в 255-й летный отряд и приступил к полетам в качестве второго пилота вертолета Ми-6. 5 долгих лет летал вторым пилотом вертолета Ми-6.

Время летело очень быстро. Жизнь была насыщена любимой работой, познаванием специфики летной работы, познаванием Сибирских просторов. В 1975-ом году, а конкретно в марте месяце, познакомился с прекрасной, молодой, обворожительной девушкой.



Да и сам-то Александр был очень даже привлекательным женихом. Как-никак летчик, да еще на таком корабле, как Ми-6. Такие парни были у девчат нарасхват. Вот замечательная девушка Лариса, молоденькая, стройная, обворожительная красавица и выхватила себе такого летчика, красавца-мужчину, и обворожила навсегда.

Вспыхнула любовь, как сухие дрова в костре. В 1976-ом году Саша и Лариса создали семью, которая и по сей день является примером для друзей, знакомых, сослуживцев. Случилось это 13 числа. После регистрации брака Саша и Лариса поездом №13 поехали к ее родителям знакомиться с тещей, которая жила в доме №13. Кстати в 1973-м году Саша прыгал с парашютом. Парашют ему попался с номером 13. Вот, и скажи после этого, что число 13 не счастливое.

24 января 1978-го года в семье Коробовых родился сын. Назвали Антоном. Рады были досмерти. Это было настоящее счастье. Любимая красавица жена, любимая летная работа, красавец-гигант вертолет.

В 1980-ом году ввели в строй и утвердили в качестве командира вертолета Ми-6. География полетов для вертолетов Ми-6 Тюменского аэропорта была весьма обширной. Тюменская область простиралась на тысячи километров с Юга на Север и с Запада на Восток.

Чаще всего экипажу Коробова приходилось бывать там, где строителям приходилось туго: Белый Яр, Надым, Газ Сале, Салехард, Ново-Аганск, Мегион, Нижневартовск. Приходилось возить вахты, продукты, технику, как внутри фюзеляжа, так и на подвеске. На подвеске приходилось возить пачки буровых труб, опоры ЛЭП, трактора, ГТТ, автомашины ППУ, балки, вагончики, калтошихи с топливом, бетонные пригрузки для трубопроводов и многое другое, что было необходимо для строителей нефтегазового комплекса. Командировки следовали одна за другой и казалось, что им не будет конца никогда.

В перерывах между производственными полетами приходилось учиться, тренироваться, совершенствовать свои теоретические знания, повышать свой уровень квалификации. Вот уже и присвоена квалификация пилота I класса ГА СССР. Усердие, с которым летчик Коробов относился к выполнению своей работы, высокий уровень теоретической подготовки, отличные навыки в технике пилотирования и соответственно

высокий уровень безопасности не остались незамеченными командным составом летного отряда.



В 1985-ом году Александр Васильевич утвержден в должности заместителя командира авиаэскадрильи, а уже к концу этого года представлен и утвержден в должности командира авиаэскадрильи. Через 5 лет получил квартиру для своей семьи, а до этого скитались все семьей по общежитиям.

В 1985-ом году началась «перестройка» и так быстро пошли ее разрушительные процессы, что не успели мы оглянуться, как в 1991-ом году не стало нашего Тюменского управления ГА. Резко упали объемы работ на вертолетах Ми-6 в Тюменской области. Александру Васильевичу пришлось перейти на работу в авиакомпанию «Газпромавиа», где для вертолетов МИ-6 был большой объем работ. Пришлось оставить Тюмень и переехать на жительство в Москву, вслед за работой. Сын вырос. Антон окончил летное училище Г и летает вторым пилотом в авиакомпании «Газпромавиа».



СЧАСТЛИВЫ ВМЕСТЕ

ИНЦИДЕНТ

27 августа 1992 года я, Коробов Александр Васильевич, получил задание от командира летного отряда перегнать вертолет Ми-6, бортовой номер СССР- 21058 в Горноправдинск. Из Горноправдинска наш экипаж должен был перегнать другой вертолет на базу, в Тюмень, для технического обслуживания. Перегон вертолетов совмещался с проверкой техники пилотирования командира первой авиаэскадрильи вертолетов Ми-6, 438 летного отряда, 1 Тюменского Объединенного авиаотряда, то есть меня должен был проверить в рейсовых условиях после перерыва в летной работе (был в отпуске более месяца) специалист более высокого уровня.

С этой целью в экипаж были включены: я, Коробов Александр командир 1 АЭ – в качестве рядового командира корабля как, проверяемый и, заместитель командира 255-го летного отряда, Вячеслав Черепанов – проверяющий.

Был конец месяца, практически все экипажи отлетали летную санитарную норму, поэтому для моей проверки скомплектовали сборный экипаж из 2-х эскадрилий. Вообще в нашей работе такие случаи были исключением, потому что сборные экипажи мы не допускали к работе с «Заказчиками».

К этому времени каждый из нас: и я, и проверяющий имел налет более 7000 часов производственного налета и не менее 15 лет стажа летной работы. День выдался замечательным. Хорошая погода, то есть простые метеоусловия, хорошая видимость, светит солнышко, прекрасное настроение. Все благоприятствовало успешному выполнению полета.

Все члены экипажа прошли медицинский контроль. Бортмеханик отправился на вертолет производить дозаправку топливом, а я с проверяющим и штурманом прошли предполетную подготовку в штурманской комнате. На метео ознакомились с погодой прогнозируемой и фактической по маршруту полета.

Приняли решение на вылет, подписали полетное задание и пришли на вертолет для заключительной подготовки к вылету. Осмотрели корабль. Получил доклады от членов экипажа о готовности к выполнению полета. Экипаж занял свои рабочие места в кабине вертолета.

Запустили двигатели, проверили работу гидросистемы управления вертолетом, работу трансмиссии, автопилота, работу двигателей на раз-

личных режимах. При проверке никаких отклонений в работе материальной части не выявили. Вертолет был исправен. Доложили диспетчеру УВД о готовности к вылету и запросили разрешение на вылет.

Получили разрешение на руление, потом на взлет. Взлет произвели благополучно. Вертолет легко набрал заданную высоту

Я, как проверяемый, управлял вертолетом, проверяющий контролировал мои действия. Взлет был произведен в 9 часов утра местного времени из аэропорта Плеханово. Погода хорошая облачность верхняя, средняя, видимость более 10 километров, ветер южный не более 5м/сек. Город обошли левой стороны.

В 9.07 после пролета реки Тура, на траверзе поселка Тарманы, на высоте 200м, ощутил небольшой рывок на ручке управления, похожий на разбалансировку автопилота. Сразу же отключил автопилот. Контролируя приборы, увидел «вилку» на указателе оборотов двигателей. Одновременно последовал доклад от бортмеханика об отказе левого двигателя.

Незначительно, как и рекомендует руководство по летной эксплуатации вертолета Ми-6 уменьшил общий шаг несущего винта, ручку управления взял «на себя», проинформировал экипаж об отказе левого двигателя.

Полетная масса вертолета к моменту события составляла 42,5 тонны и не превышала максимально допустимой. Однако, такой вес вертолета исключал возможность горизонтального полета при одном работающем двигателе, предстояла обязательная вынужденная посадка. Немедленно проинформировал экипаж о вынужденной посадке.

Дал команду бортмеханику «закрыть кран останова левого двигателя». Бортмеханик доложил о том, что «кран останова левого двигателя закрыт» и доложил о загорании табло системы защиты несущего винта от раскрутки левого двигателя. Приступил к подору посадочной площадки.

Мы с проверяющим убедились - горит красный сигнал. Дал команду «закрыть пожарный кран левого двигателя». Бортмеханик доложил о закрытии пожарного крана левого двигателя.

Оценили с Вячеславом Черепановым обстановку: справа карьеры, там посадка исключена, прямо по курсу поселок с плотной застройкой, посадка также не возможна. На борту почти 8 тонн топлива. С таким количеством топлива для посадки нужна ровная площадка, вертолет летит со снижением.

Принимаем решение на разворот влево. Слышу, как бортрадист докладывает диспетчеру об отказе двигателя и о вынужденной посадке. В этот момент последовал отказ правого двигателя. Стрелка его оборотов резко упала на ноль. Бортмеханик доложил об отказе правого двигателя

Информирую экипаж об отказе второго двигателя. Согласно указаниям руководства по летной эксплуатации вертолета Ми-6, при отказе двух двигателей необходимо уменьшить общий шаг несущего винта до минимального значения. Уменьшаю общий шаг, вертолет проваливается вниз. А перед нами видна электрическая подстанция с полем из силовых трансформаторов. Прямо скажем, место не лучшее для вынужденной посадки. сгорим, если попадем на это поле. На вертолете топлива полные баки.

Задерживаю общий шаг на трех градусах, скорость снижения стабилизируется, контроль оборотов несущего винта – они минимально допустимые, скорость немного больше 150 км. Сохраняю ручкой управления скорость. Одновременно дал команду штурману –

-Покинуть рабочее место.

Продолжаем разворот, поле из трансформаторов сменяется железнодорожной станцией, сплошь забитой цистернами. Продолжаем разворот, добираем «на себя» ручку управления для поддержания оборотов, скорость полета быстро уменьшается до 120 км, а скорость вертикального снижения нарастает, но обороты несущего винта сохраняют свое значение. При левом развороте появляется дополнительный обдув несущего винта, вот этот поток и помогает нам. Развернулись на 160 градусов. Высота менее 70 метров, а скорость на удивление почти 120 км./час.

Потом, при разборе действий экипажа во время инцидента, мне это вспомнили и очень критично, мол растерялся и скорость большая и «шаг» не сбросил до нуля – летать наверно не умеешь. Хорошо летать на одном двигателе на разборе. Все все знают, все все умеют.

Медленно подплывает зеленое и относительно ровное поле, медленно, медленно и вот оно по курсу полета. Проще, осушаемое болто. Это относительно ровная площадка с мелким редколесьем. Выводим вертолет из разворота, он необычно вяло выходит из него, нужно контролировать приборы, но не до них. Высота даже визуально менее 50 метров, а скорость почти 100 км/час. Вертолет снижается строго на крышу сарая и на этой крыше люди. Надо эту крышу перепрыгнуть. Чуть добираю ручку «на себя» и вертолет «вспухает», и меняет траекторию. Выручил нас в этой ситуации, да и людей на крыше, запас скорости. А как критиковали меня мои товарищи за высокую скорость.

Отмечаю про себя, вертолет без крена, тангаж в норме, скорость и высота визуально в норме, начинаю выбирать общий шаг. Даю команду бортмеханику:

-Обесточить вертолет.

Получаю в ответ доклад

–Вертолет обесточен.

Все необходимое для посадки сделано. Перед нами почти ровное поле. Появляется уверенность в благополучной посадке. В кабине непри-

вычная тишина. Экипаж отвечает быстро, четко и при этом говорят ровными голосами. Ни какой паники. Перед самым касанием вертолета вижу, поле в месте приземления ровное, но имеет разные тона зеленого цвета, под правым колесом окажется зелень более яркая и сочная, чем под левым, значит там более сырое место и грунт менее плотный, но исправить мы уже ни чего не успеваем и можем.

Вертолет без крена и скольжения, тангаж, как при нормальной посадке, скорость вертикальная и поступательная незначительные, вертолет как бы завис и вот-вот остановится. Ощущаю мягкое касание левого колеса. Следом, увеличение крена вправо, удары лопастей несущего винта о землю. Успеваю подумать:

-Все-таки провалилось колесо в болото.

Вертолет незначительно продвигается по земле, буквально пару метров, и останавливается. Повисаю на привязных ремнях, осматриваюсь, кабина деформирована, но не разрушена. Спрашиваю: - Все живы?



В ответ слышу:

-Живы, живы.

Вертолет завален на правый борт, даю команду проверить грузовую кабину, там все живы и способны самостоятельно двигаться. С верхних панелей грузовой кабины течет керосин. Видимо разрушились отдельные соединения топливопроводов. Начинаем эвакуацию, даю команду второму пилоту и бортрадисту первыми выйти через люк выхода к двигателям и принимать пассажиров. Первой из вертолета отправляем девочку лет 10-12, ее принимают второй пилот Шевченко и бортрадист Садов,

следом отправляем ее мать и мужчин, Члены экипажа делают все быстро, без суеты.

Осматриваем место вынужденной посадки, сели на осушенную часть «Тарманских болот». Там, где сухо, торфяная поверхность слегка проваливается под ногами. В месте касания левого колеса нет характерного углубления, приземление произошло без удара. След от левого колеса неглубокий и ровный. След от правого колеса в месте его касания земли представляет собой яму глубиной почти полтора метра. С отвесными краями и с глубокой бороздой по ходу движения, колесо в месте касания, словно в воду провалилось.

Комиссия по расследованию авиационного происшествия выявила: в месте касания левого колеса с земной поверхностью плотность грунта 3-5 кг, а в месте касания правого колеса плотность грунта измерить не представилось возможным – приспособление для замера плотности грунта при первом же его применении ушло целиком в торфяной грунт.

Расследованием установлено:

Последовательное выключение двигателей в полете произведено автоматической системой защиты турбины винта двигателей от раскрутки из-за разрушения одной из ступеней главного редуктора. Разрушение произошло вследствие усталости металла. Причина авиационного происшествия не связана с качеством технического обслуживания вертолета в процессе его эксплуатации. Действия членов экипажа были своевременными и правильными.

Груз на борту вертолета практически не пострадал. Колбасу и майонез заказчик вывез к себе на склад. Коробки с яйцами реализовали через буфет аэропорта Плеханово на 30% ниже торговой стоимости. Говорят, продали очень быстро. Покупатели расхватили яйца на ура!

За нашей посадкой следила служба УВД аэропорта Плеханово. В районе посадки уже барражировал вертолет Ми-8 оперативно направленный к нам диспетчером УВД для оказания возможной помощи. К 16 часам мы были свободными. Прошли медицинское освидетельствование, написали объяснительные записки о случившемся с нами инциденте. После всего этого отправились домой к Коробову, где со своими товарищами, пожелавшими разделить нашу радость, и всем экипажем отмечали до следующего утра свой второй день рождения. Реально могли или разбиться, или сгореть.

Итог: все живы и здоровы. Командир вертолета Коробов и проверяющий Черепанов, как пилоты успешно справились с этой сложной ситуацией.

Положительный исход этого авиационного происшествия сложился не сам по себе и не свалился нам с неба, как манна небесная. Причина усеха в том, что мы были хорошо обучены и подготовлены. Нас учили строгие и высокопрофессиональные инструктора. Меня в разное время в

Тюмени обучали Волков Виктор Филиппович, Абдулгалиев Фуат Мубаракшеевич, Постников Виктор Спиридонович. Замечательные летчики, умелые инструктора, ответственные руководители.

Надо отдать должное нашим учителям. Не только мне удалось выйти победителем из сложившейся ситуации. В 1991-ом году на вертолете Ми-6 по причине внутреннего разрушения двигателя возник пожар. Экипаж Николая Васильевича Фомина успел посадить горящий вертолет. Никто не пострадал, но вертолет сгорел. От момента загорания до посадки вертолета прошло менее минуты. Экипаж едва успел выскочить из объятых пламенем корабля.

В этом же году Николаю Васильевичу, со своим экипажем, пришлось ночью садить вертолет Ми-6 на лес по причине внезапного отказа двигателей из-за повышенной их вибрации. В результате выполненной посадки экипаж пассажиры и вертолет не пострадали.

Наш товарищ Андрей Таран на вертолете Ми-10К перевозил на подвеске трактор. В полете внезапно остановились два двигателя. Трактор пришлось бросить. Но вертолет Таран посадил благополучно.

Для истории следует отметить и тот факт, что наш товарищ, командир вертолета Ми-10К Виктор Акимович Горобченко, в городе Тобольске, снимал для ремонта крест с колокольни, а потом, после ремонта, поставил его на прежнее место.

Волков Виктор Филиппович командир звена вертолетов Ми-6 – готовил меня как командира вертолета. Он научил меня летать с полным обеспечением безопасности полетов. Не сидеть и ждать хорошей погоды, миллион на миллион, а грамотно и ответственно принимать решение, работать с полной отдачей, эффективно используя все технические возможности вертолета. Выполнять самую сложную работу аккуратно и даже элегантно. Заказчики всегда выделяли командиров вертолетов подготовленных Волковым. У всех командиров вертолетов обученных Виктором Филипповичем благополучная летная карьера.

Абдулгалиев Фуат Мубаракшеевич готовил меня, как инструктора. Его тренировки показали мне, на что должен быть способен инструктор, обучающий пилотов Ми-6 в производственных условиях. Как самому обеспечить безопасность при проведении летных тренировок. Эта наука пригодилась мне, когда я работал командиром звена и командиром авиаэскадрильи, инспектором и начальником инспекции по безопасности полетов.

Постников Виктор Спиридонович – командир летного отряда, грамотный специалист-воспитатель, пилот высочайшего уровня, умелый пилот-инструктор. Держал меня (некоторое время я был самым молодым командиром эскадрильи в отряде), как мне казалось, «в черном теле». Заваливал работой, спрашивал, а точнее допрашивал с пристрастием. Пишу об этом даже с удовольствием.

В последствии не пожалел об этом никогда и был ему не раз очень благодарен и признателен. Виктор Спиридонович обучил меня, как летного командира, сочетающего в своей работе администратора, инструктора и пилота. С сентября 1996 по май 1997 мне два раза пришлось начинать с нуля, но мой уровень, благодаря полученной подготовке в Тюмени был всегда выше уровня большинства моих коллег по новому месту работы.

За эту науку, от меня низкий поклон моим учителям. благодаря полученной в Тюмени подготовке, я успешно справлялся со всем тем, что выпало мне в последние 20 лет летной, инструкторской и инспекторской карьеры.

ЛЕБЕДИНСКИЙ ВАСИЛИЙ СТЕПАНОВИЧ

Ветеран Труда, Ветеран Аэрофлота, пилот I класса ГА СССР,
Заслуженный пилот России



Васили Степанович родился 1 сентября 1946-го года в селе Петропавловка, Купянского района, Харьковской области. В школьные увлекался авиацией, с удовольствием задира голову вслед пролетающим самолетам. Готовил себя к работе летчика. Хорошо учился, занимался спортом, закалял характер. После окончания школы поступил на учебу в Кременчугское летное училище гражданской авиации. В 1965-ом году окончил КЛЮ ГА и получил направление на работу в Тюменскую область, в Тюменскую авиа-

группу, Уральского территориального управления ГА.

Начальник отдела кадров Тюменской авиагруппы Балаба предложил на выбор молодому специалисту работу в аэропортах Ишим и Тобольск. Предложение не устраивало Лебединского, потому что он мечтал летать на больших кораблях, таких как Ли-2.

Такие славные самолеты были в Тюмени и Салехарде. Высказал начальнику отдела кадров свое желание работать в Салехарде. Начальник отдела кадров согласился с Лебединским. Так Василий Степанович оказался в Салехардском авиапредприятии.

Молод был Василий Степанович и, як кажуть на Україні: - Горько красив. Молодость сама по себе – красота сильная! Зустрів Василь гарну дівчину таі полюбив її. Свадьбу зіграли і пошли по життю разом з Людмилою Васильєвною, чтобы уже никогда не расставаться.



Летать начал в Салехарде на самолете Ан-2 и Ан-2В. Первый рейс на самолете Ан-2 выполнял с командиром Блиновым по маршруту Салехард-Новый Порт. Попал к хорошим учителям. Командир летного отряда Панов Федор Иванович летал на всех летательных аппаратах, что были в Салехарде. Был прекрасным примером для молодых летчиков. Летал с удовольствием и большим желанием.

Освоил самолет Ан-2. Ввелся на самолете Ан-2 и Ан-2В. Показал на практике отличные знания материальной части, умение выполнять полеты в самых сложных условиях и днем и ночью. Лебединский утвержден пилотом-инструктором, затем командиром звена. Наконец, утвержден заместителем командира авиаэскадрильи и командиром АЭ.

У Людмилы Васильевны и Василия Степановича детки родились. Сыночек Андрей и красавица дочка Ирина. Заботы по воспитанию, конечно, легли на хрупкие женские плечи. Василий Степанович все время или большую его часть находился в полетах. Вечные тренировки личного состава, то аэродромные, то рейсовые, то повышал минимумы погоды, то понижал для рядовых летчиков. Людмила Васильевна справилась со всеми тяготами: с постоянным отсутствием мужа, трудностями с молочными продуктами в Салехарде и так далее.

Уважаемый читатель, быстро сказка сказывается, да не быстро дело делается. От второго пилота Ан-2 до должности командира Авиаэскадрильи немало воды утекло. Трудностей, что встретились на пути Василия Степановича, хватило бы не на одного летчика. Ветер попутный, ветер боковой, ветер боковой запредельный – со всеми этими вводными нашли общий язык. Но это было только начало и не самое сложное.

Сумерки, ночь, недостаточная взлетно-посадочная дистанция акватории подобранной с воздуха, малая глубина акватории, перегрузка, зеркальная поверхность акватории, что не позволяла определить начало

выравнивания самолета перед посадкой, препятствия на пути взлета, топлинки, плавающие острова и так далее. Все было в летной практике Лебединского, прежде чем он стал командиром авиаэскадрильи.



Одним из первых учителей Василия Степановича, и наставником был его коллега по авиапредприятию, будущий руководитель ГС ГА, Заслуженный пилот СССР Зайцев ГН.

Влившись в состав командно-руководящего Салехардского авиапредприятия, Василий Степанович переучился на вертолет Ми-8, а затем и на поступивший в эксплуатацию самолет Ан-26.

Жизнь, что называется «била ключом». Тренировки летного состава очередные, тренировки личного состава по требованию Министерства ГА, тренировки на допуск к полетам по погодным минимумам, тренировки на подтверждение минимума, полеты по санзаданиям в сложных метеоусловиях и так далее. Семья практически не видела своего отца. Но зато рос авторитет летного руководителя и его практические навыки в летной работе.

На самолетах Ан-2, Ан-26, на вертолете Ми8, Василий Степанович облетал весь Ямал.

Принимал участие в выполнении технических рейсов в Сабетту, Тольку, Напалково и другие аэропорты МВЛ. То есть не только принимал участие в освоении месторождений нефти и газа, но и в их открытии.

Командир летного отряда Лебединский постоянно повышал уровень своей профессиональной подготовки. В 1981-ом году окончил без отрыва от производства Ордена Ленина Академию ГА. В 1984-ом году Министром ГА Василий Степанович Лебединский утвержден в должности командира Мыс-Каменского авиапредприятия.



В этой должности проработал до 1995-го гот. В 1995-ом году Василию Степановичу, Указом Президента России присвоено высокое звание «Заслуженный пилот России».

В 1996-ом году Лебединский утвержден в должности директора Мыс Каменского и Салехардского филиалов авиакомпании «Тюменьавиатранс». Перестройка набирала силу и в предприятиях гражданской авиации. В 2000-ом году пилот I класса Лебединский, он же директор двух филиалов авиакомпании «Тюменьавиатранс» утвержден первым заместителем генерального директора вновь образованной авиакомпании «ЮТэйр», членом правления авиакомпании. Работает в этой должности до сих пор.

Авиакомпания «ЮТэйр» входит в группу крупнейших авиакомпаний России по пассажирским перевозкам, а по объемам работ с использование вертолетов, ей нет равных в мире. Сегодня авиакомпания имеет на эксплуатации самолеты Ту-154, Ан-24, Як-40, Боинг -757, Боинг-737, АТР – 72, АТР-42, GRG – 200, вертолеты Ми-8, Ми-8 МТВ, Ми-171, Ми-26 и другие типы. Главным богатством авиакомпании является ее золотой фонд, личный состав. Более 40 лет отдал Лебединский своему любимому делу. Его вклад в строительство Западносибирского комплекса значителен. Безаварийный производственный налет Василия Степановича более 17000 часов.

ГОРЯЧЕВ ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ

Отличник Аэрофлота, пилот I класса ГА СССР, ветеран Тюменского Аэрофлота.



Василий Николаевич родился в 1941-ом году в селе Пятино, Любимского района Ярославской области в семье военнослужащих. Отец, Николай Горячев, прошел всю войну. Воевал на различных фронтах. Погиб в Литве, 9 мая 1945-го года. Школу Василий окончил в 1959-ом году и поступил на учебу в Кременчугское летное училище ГВФ. В 1963-ем году окончил Кременчугское летное училище с отличием. Выпустился на вертолете Ми-4. Направление получил в Тюмень, в аэропорт Плеханово, в 255-й летный отряд. Начал свою летную деятельность вторым пилотом вертолета Ми-4. Еще будучи курсантом, познакомился с прекрасной девушкой Леной. Встречались,

дружили, когда пришло время, ехать на работу в Сибирь, решили создать семью. К месту работы выехали вместе. Тяготы жизни, а таковые случились, перенесли стойко, а семья еще более укрепилась.

Летная карьера молодого летчика складывалась удачно, потому что Василий Николаевич обладал твердыми знаниями не только аэродинамики вертолета Ми-4, но и особенностей эксплуатации материальной части, знаниями и умением анализировать погодные условия, отличными знаниями причин авиационных происшествий. Отличным знаниям была хорошим дополнением высокая дисциплинированность, личная организованность, способность доводить начатое дело до логического конца. Все это способствовало созданию авторитета среди товарищей и командного состава.

Василий Николаевич был добропорядочным семьянином. Заботился не только о жене, сыне, который родился в 1965-ом году, но и о своей матери и сестре. В 1966-ом году Василий Николаевич окончил педагогический институт и получил диплом учителя средней школы. Могут лично подтвердить, что Горячев был талантливым учителем. Самые

сложные задачи летчику мог объяснить понятно и доходчиво. В 1972-ом году в семье родился второй ребенок, долгожданная дочь Наташа.

Умение довести до своих товарищей трудно усваиваемые темы летной эксплуатации вертолета Ми-4, не осталось незамеченным командиром авиаэскадрильи Михаилом Прядко и Жирновым Ильей Михайловичем, с которыми были установлены дружеские, доверительные отношения. Результат – быстрый ввод в строй в качестве командира вертолета Ми-4, а затем последовало утверждение в должности пилота-инструктора и командира звена.

Летать приходилось много. Полеты, в основном, выполнялись на севере Тюменской области, на Урале, где геологи искали редкие металлы, золото и алмазы и прочие полезные для страны ископаемые.

В 1968-ом году руководство летного отряда по представлению командира авиаэскадрильи направило Василия Николаевича в Кременчугское летное училище для переучивания на вертолет Ми-8. Уже в 1970-ом году Горячев утвержден командиром вертолета Ми-8. Наставником для Василия Николаевича стал Илья Жирнов – замечательный летчик и прекрасный учитель. Илья Михайлович последовательно передал своему подопечному умение выполнять на вертолете Ми-8 самые сложные виды работ: транспортировка грузов на внешней подвеске, как компактных, так и грузов больших объемов и размеров (Смотри фото в конце очерка), а так же, раскатка проводов ЛЭП, установка опор ЛЭП методом поворота.

Появление молодого летчика обладающего ценным опытом выполнения сложных работ на вертолете Ми-8 заметили в Управлении ГА. В 1977-ом году Василия Николаевича переводят на работу в ЛШО Тюменского УГА на должность пилота – инструктора, затем в УТО-19 на должность командира лётно-методической авиаэскадрильи. Работа Василия Николаевича была связана с постоянными разъездами по авиапредприятиям Управления ГА.

Супруга с пониманием относилась к постоянным командировкам мужа, хотя это обстоятельство накладывало на жизнь большие неудобства. Лена работала операционной медицинской сестрой. В середине дня не могла посещать магазины. В Тюменских магазинах, во второй половине дня, остро ощущалась нехватка продуктов, к тому же стоять в очередях было некогда. Выкручивалась в сложившейся ситуации, как могла.

Совместная работа в аппарате Управления ГА сблизил нас. Пути наши часто пересекались на расследованиях предпосылок к АП, поломок, аварий и более тяжелых происшествий. В 1978-ом году я переучился на вертолет Ми-8 и мы стали не только участвовать в совместных делах, но и стали вместе летать на вертолете Ми-8. Познакомились наши жены, друзья-вертолетчики Василия Николаевича: Санталов, Малькута, Кечаев, Редькин, Тимохин, Брусницын, Зуев и многие другие, стали моими друзьями. Вместе со своими семьями мы встречали праздники, ездили по

грибы и так далее. Собирались мы, как правило, дома у Василия Николаевича.

Постепенно у нас появилась идея работы за границей. Мы сознательно готовились к этому. Стали чаще летать вместе. Отрабатывали взаимодействие. Брались за выполнение самых сложных работ: транспортировка грузов на внешней подвеске, для чего работали с полигонов в районе Сургута и Нижневартовска, где было обилие различных подвесок. Умение работать с подвеской и грамотно обращаться с ее механизмом, очень важны для бортмеханика. Именно эти навыки затем пригодились при выполнении полетов в республике Никарагуа. Выполняли полеты в условиях Заполярья - в Салехарде, Мысу Каменном, на Харасавее. Выполняли полеты в горах Полярного Урала. Одним словом, готовили себя к работе в экстремальных условиях.

В 1980-ом году нас вызвали в Москву, в Министерство ГА, и предложили работу в республике Никарагуа, что в центральной Америке. Мы согласились. Близость республики к США, не позволяла послать туда военных летчиков, для оказания помощи молодой республике, поэтому было принято решение на уровне Правительства, послать в Никарагуа гражданский вертолет с гражданским экипажем.



Василий Николаевич среди специалистов в Никарагуа

О правилах, которые нам надо было соблюдать в Никарагуа, представители Аэрофлота ничего не знали. Специалисты нашего Посольства в Никарагуа откровенно пугали нас сложностью политической обстановки, возможными провокациями. Требовали от нас не выполнять полеты с военными, не возить боеприпасы, оружие, не менять личный состав на пограничных заставах. Другой же работы в Никарагуа для нас не было. О сложившейся ситуации мы рассказали Послу СССР в республике Никарагуа, который был инициатором нашего присутствия там.

Когда посол Герман Шляпников выслушал нас, то сказал буквально следующее.

-Летайте везде, возите все, что нужно для никарагуанцев и меньше прислушивайтесь к советам моих подчиненных. Летайте смело. Помните, что за вами стоит великая Держава. В жизни ведите себя подобающим образом. Вы первые советские люди, которых видят Никарагуанцы. От того, как вы себя будете вести, сложится их мнение о советских людях, о Советском Союзе. Сейчас среди вас нет Вася и Петя. Сейчас вы представители Великой Державы и если вы позволите себе вести себя неподобающим образом, перевоспитывать не буду. Просто ближайшим самолетом отправлю на Родину.

Получив такой «вексель» от нашего посла, мы летали во все уголки страны, возили любые грузы. Случалось и не раз, пересекали границы сопредельных государств. По столице перемещались в выделенном нам Правительством автобусе.

Незнание нами правил поведения в стране пребывания, вызывало некоторые досадные недоразумения. Не помню, по чьему предложению большая часть нашей команды подстриглась наголо. Когда мы перемещались по городу, никарагуанцы случалось, показывали на нас пальцами.

Увидев наших ребят лысыми, представители Аэрофлота, что называется, схватились за уши. Вот только тогда мы узнали, что лысыми в Никарагуа ходят осужденные преступники.

18 августа мы решили отметить День Военно-Воздушного флота СССР.

Пригласили к себе на виллу, где проживали, наших друзей-никарагуанцев: командующего военно-воздушной базой, начальника штаба, летчиков. Как водиться у нас, напоили гостей водкой. После чего всю ночь развозили их по домам. На следующий день, руководители военно-воздушной базы смогли прийти на работу только во второй половине дня. Если бы «контрас» знали, что командование выведено из строя, они могли предпринять военную операцию. Организовать отпор было некому.

О наших художествах узнало Посольство. Василия Николаевича, как старшего группы советских специалистов, вызвали на ковер. Всыпали

ему за этот беспрецедентный случай. Только теперь мы узнали, что приемы в иностранных государствах могут осуществлять только Чрезвычайные и Полномочные послы.

Через 7 с половиной месяцев мы вернулись домой. А в 1982-ом году Василий Николаевич погиб при выполнении полетного задания.



На фотографиях: Шаповалов Михаил Константинович – командир Тобольского ОАО, Резник Владимир Григорьевич – командир 293-го летного отряда, Горячев Василий Николаевич. Василий Николаевич, по просьбе Шаповалова перегнал из Казани в Тобольск первый вертолет Ми-8.

Командир летно-методической авиаэскадрильи Горячев ВН и штурман летно-методической авиаэскадрильи Анатолий Чаплыгин.

АВТОБИОГРАФИЯ

на курсанта Горечева Василия Николаевича
(должность, фамилия, имя и отчество)

Родился 23 августа 1840 года в д. Тейинто Ярославской области. Отец Горечёв Николай Николаевич пошёл на фронт в 1945 г. Мать Горечёва Александра Сергеевна проживает в г. Любиме и работает в артсепе итвалевров. В семье кроме меня — сестра итвалевр II группы с 1936 г. рождения. В 1847 г. пошёл в школу, а в 1857 г. закончил 10 классов и поступил учиться в Т.Ч. № 1 г. Ярославля. В 1858 г. закончил обучение и был направлен на работу на ЕМЗ слесарем по ремонту спец. оборудования. В том же году поступил в ЕГПЧ им. К.Д. Глинского, а в 1862 г. ушёл из института по причине поступления в КЛУГВФ, где обучался и по истечении времени. В 1863 году вернулся в фронт. Ушёл влксм с 1954 г.

28.05.64 г.

В. Горечёв

(При подписи указывается дата составления автобиографии)

Кремлёвская городская типография, тираж 3 т. экз., зак. 729, 7-II-63 г.

ВЫПУСКНАЯ АТТЕСТАЦИЯ

8

За период с сентября 1962 года по июнь 1964 г.
 на курсанта-выпускника Кременчугского лётного училища ГВФ
Зорятева Василий Николаевича
 (фамилия, имя, отчество)
 Год рождения 1940 Партийность и стаж 8/4
 Чл. ВЛКСМ и стаж с 1954г. Национальность русский
 Образование: общее 10 классов средней школы
 и год окончания 1957
 специальное КЛУ ГВФ июнь 1964г.

I. Текст аттестации

За период обучения в Кременчугском Лётном Училище ГВФ и-т Зорятев В.Н. зарекомендовал себя грамотным и дисциплинированным товарищем. Теоретическую подготовку на всем протяжении обучения усваивал на хорошо и отлично. Выводную программу и лётную программу усваивал легко и хорошо. Лётальным грамотным и уверенно к полетам. Лётный дисциплинирован и скромен. Материальную часть вертолётки и вытальки знает хорошо и грамотно её эксплуатировать. Лётное дело любит, лёталь с большим желанием. Устойчивости и рассудительности в полётах не наблюдалось. За период обучения имел один вылет на вертолёт Ми-4 282 пол. 42г. 18 мин, в том числе самостоятельно 89 пол. 12г. 11 мин. Государственные экзамены по теоретический подготовке сдал на хорошо и отлично. Технические навыки выполнения отличной. По характеру весел, но замечаний с товарищей и командиров реагирует правильно. Физически развит хорошо. Специальности занимается спортом, имеет спортивное разряды. Будучи командиром лётной группы организаторские способности проявлял несомненно. Политический развит хорошо. Живёт интересуются международной и внутренней обстановкой страны. Морально устойчив.

Вывод: Программу теоретический подготовки и лётного обучения закончил успешно. Достойно проявил квалификацию пилота ГВФ 4 класса
 8.06.64г. инструктор Думин В.
 1. Думин В.

В аттестации и выводах согласен.
ком. зв. Валис — У. Валишев У.

С аттестацией и выводах согласен.
ком. а з. В. Широкос — У. Широков У.
09.06.64₂

С аттестацией и выводах согласен.
ком. отряда Ю. Митин — У. Митин У.
10.06.64₂

II. Заключение и отзывы старших начальников

III. Решение утверждающего аттестацию

Аттестацию утверждаю.



НАЧАЛЬНИК УЧЕБНО-ПЕДАГОГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

Ирина ЧЕРНОВ.

15 ИЮНЯ 1964 г.

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

на командира вертолета Ми-8, 2 АЭ 255 л/отряда

ГОРЯЧЕВА Василия Николаевича

Рождения 1940г., русского, чл.
КПСС, образование - высшее,
специальное - Кременчугское
летное училище ГА в 1964г.

Тов. Горячев В.Н. прибыл в 255 л/о в мае 1964г. после окончания Кременчугского летного училища на должность 2-го пилота в-та Ми-4. За время работы зарекомендовал себя исполнительным, дисциплинированным, грамотным пилотом. В феврале 1967г. прошел ввод в строй и был утвержден к-ром в-та Ми-4. Выполнял полеты по обслуживанию строящегося нефтепровода Шаим-Тюмень и газопровода Игрим-Серов. В 1968г. был направлен в Кременчуг для изучения в-та Ми-8, после чего летал 2-м пилотом Ми-8. В настоящее время летает командиром в-та Ми-8. Имеет общий налет 3106 часов, из них в качестве 2-го пилота Ми-8 - 1350 часов. Материальную часть вертолетов и двигателей знает хорошо и грамотно её эксплуатирует на земле и в воздухе. В июле 1970г. успешно закончил ввод в строй по программе к-ра в-та Ми-8. Техника пилотирования хорошая. Документы, регламентирующие летную работу, знает. Принимает активное участие в общественной жизни - избран депутатом городского Совета. В обращении вежлив, в быту опрятен.

ВЫВОД: Должности командира в-та Ми-8 и 3 кл. ГА соответствует.

/ Командир 255 л/отряда - *Белобу*

КУЖАКОВ

Зам. к-ра по политчасти - *Резан*

НЕЗАМУТИНОВ

«18» августа 1970г.

на 2-го пилота Ми-8, пилота 3 кл. 2 АЭ 255 л/о

ГОРЯЧЕВА Василия Николаевича

Рождения 1940г, русского, канд. в
члены КПСС,
образование - высшее и Кремен-
чугское летное училище.

Тов. Горячев В.Н. прибыл в 255 л/о в мае 1964г. после окончания Кременчугского летного училища на должность второго пилота вертолета Ми-4. За время работы зарекомендовал себя исполнительным, дисциплинированным, грамотным пилотом.

В феврале 1967г. прошел ввод в строй и был утвержден командиром Ми-4. Выполнял полеты по обслуживанию строящихся нефтепровода Шаим-Тюмень и газопровода Иgrim-Серов. В 1968г. был направлен в Кременчуг для изучения вертолета Ми-8. В настоящее время летает вторым пилотом на Ми-8. Имеет общий налет 2498 часов, из них на Ми-8 - 788 часов. Материальную часть знает и грамотно ее эксплуатирует. Документы, регламентирующие летную работу знает. Техника пилотирования хорошая. Принимает активное участие в общественной жизни. Избран депутатом городского Совета.

В обращении вежлив. В быту опрятен. По заключению ВЛЭК годен к летной работе по гр. III без ограничений.

ВЫВОД: Должности 2-го пилота и пилота 3 класса ГА соответствует. По своим теоретическим и практическим качествам достоин ввода в строй командиром в-та Ми-8.

Командир 255 л/отряда - *Бессонов* ЮЖАКОВ.
"13" октября 1969г.

Зам.к-ра по политчасти - *Веденко* НЕЗАМУТИНОВ.

С характеристикой и выводом согласен:

Командир 1-го ТОАО - *Тарелкин* ТАРЕЛКИН.
"14" октября 1969г.

пилота первого класса
Горяева Василия Николаевича

Горяев В.Н. летает на вертолетах Ми-4, Ми-8. Имеет богатый опыт работы. Техника пилотирования отличная. Имеет глубокие теоретические и профессиональные знания, способствующие решению новых задач. Большое трудолюбие и настойчивость обеспечивают успешно выполнять работу как пилоту, и как командиру авиаэскадрильи.

Дисциплинирован, постоянно повышает свою квалификацию. — прошел курсы повышения квалификации при Ульяновском ИВВАП, много времени и внимания уделяет обучению своих подчиненных. Стиль и методы руководства отвечают современным требованиям к руководителю, обладает хорошими способностями в работе с кадрами. Способен мыслить с учетом перспективы. Обладает организованностью, целеустремленностью, способен принимать грамотные решения. Решителен, умеет мобилизовать подчиненных на выполнение поставленных задач. Умеет обеспечить эффективность труда и провести контроль за исполнением принятых решений. Способен выслушивать руководителей и подчиненных. С документами работы умеет, трудовое законодательство знает.

Чистен, принципиален, всегда собран и организован. Работу любит аккуратность. Социален, пользуется большим авторитетом среди товарищей. Характер твердый. К товарищам внимателен, чуток, тактичен.

Всегда подтянут, опрятен.

Политически грамотный. Партийные поручения выполняет с ответственностью. Основы марксизма-ленинизма изучает в советской программе теоретического семинара высшего звена. Закончил педагогический институт.

Вывод: достоинности командира лётно-методической эскадрильи соответствует. Подвиги на должность командира отряда.



Командир УМО-19 *[Signature]* / Петров /
24.04.79г.

ДОПОЛНЕНИЕ

к личному листку по учету кадров

Фамилия Горячев Имя Василий Отчество Николаевич

I. Данные о работе после заполнения личного листа

Месяц и год		ЗАНИМАЕМАЯ ДОЛЖНОСТЬ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ	Чей приказ. № и дата о назначении или об освобождении
вступления	ухода		
23.11.64.		Назначен на должность второго пилота в-та Ми-4 255 Л.О. Тюменского объединенного авиаотряда.	Пр. наг-ка УГА № 54/А от 23.11.64.
1.03.67.		Командир вертолета Ми-4 255 Л.О. Тюменского ОАВ ТН.	Н-ка ТУУ № 11/1 от 28.02.67.
1.03.68		2 ^й пилот Ми-8	Пр. наг-ка УГА № 21/1 от 03.03.68.
11.07.70.		Командир вертолета Ми-8, 255 Л.О. Тюменского ОАВ, ТУН. Тимов-инженер ММО Тюменского управления ТА	Пр. Н-ка ТУГА № 52/1 от 3.07.70.
8.06.77.		Командир авиаскадрильи УМО-19 управления	ТАГА 33/1 № 6.04.77, ТУГА 43/1 6.06.77.
28.02.1982.		Уволен в связи со смертью.	Жо № 10 от 28.02.1982.



ГОСТИ АВИАШОУ ПОСВЯЩЕННОГО 100-летию ВОЕННО-ВОЗДУШНОГО ФЛОТА РОССИИ

Место проведения аэропорт Плеханово 11 августа 2012 года



Мартыросов Андрей Зарменович, с именем которого связаны успехи и высокие достижения авиакомпании ЮТэйр. Человек собравший и сплотивший коллектив авиационных специалистов успешно управляющих авиационным бизнесом в постперестроечной России. Авиакомпания успешно работает не только в Тюменской области и не только в России, но и по всему Миру. С появлением генерального директора праздник посвященный авиации России начался.



Мартirosов АЗ – генеральный директор авиакомпании ЮТэйр. Интервью каналу Россия по случаю авиационного праздника России.



Поляков ВН- легендарный инженер Тюменского УГА. Начальник АТБ, секретарь парткома, заместитель начальника ТУГА по перевозкам, генеральный директор А\П Рощино



Шарпатов ВИ – пилот I класса, Герой России с коллегами



Связь поколений: Малькута ОН, Абдулгалеев ФМ и Бабинцев Владимир – сын нашего товарища, Заслуженного пилота СССР Бабинцева НН



**Осинцев ЛБ – бортинженер I класса
ГА СССР, Председатель Профкома
независимого профсоюза работников
авиакомпаний ЮТэйр. Летал на Ан-
24, ту-154, Ил-76**



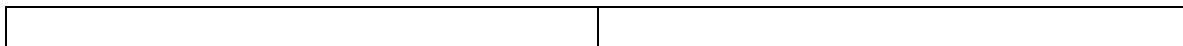
**Шитов – бортоператор,
художник - резчик**



**Шарпатов Юрий Ильич – пилот
I класса ГА СССР с родственни-
ками на авиашоу в Плеханово**



**Комар ВИ- пилот I класса ГА
СССР, пилот-инспектор ЛШО
ТУГА с женой и своим
наставником Абдулгалиевым ФМ**





Бондарев ВЕ – пилот I класса ГА СССР, командир 255-го летного отряда, Ми-4, Ми-6, Ми-10К



Малькута ОН – пилот I класса ГА СССР, пилот – инструктор УТО-19, Заслуженный работник транспорта СССР. Ми-4, Ми-6, Ми-10К, Ми-26



Ответственный работник авиакомпании Кокошко с коллегой



Командир авиаэскадрильи Ан-24, Ан-26, пилот I класса Кононенко со своими родными



**Кравченко ВА – пилот I класса
ГА СССР, заместитель гене-
рального директора авиакомп-
нии ЮТэйр. Ми-4, Ми-8, Ми-26,
Абдулгалеев ФМ – командир АЭ**



**Комилев Вячеслав -
авиатехник, Бурдин ЕЕ пилот I
класса ГА СССР, командир АЭ,
ветеран 255-го ЛО. Ми-4, Ми-6**



**Абдулгалеев ФМ, Икрынов
Иван – штурман вертолета Ми-
6 с супругой**



**Суетин В – пилот вертолета Ми-6,
Икрынов И – штурман вертолета
Ми-6, Ключников А - бортмеханик
вертолета Ми-6**



Чупрунов ЮА – бортинженер вертолета Ми-26, Абдулгалиев, Шухман –пилот вертолета Ми-6, Бабинцев ВН –командир вертолета Ми-8



Спиридонов АИ, Сафолнов М, Малышев К - бортмеханики вертолетов Ми-6, Ми-10К



Спиридонов, Комлев, Бурдин



Шухман –пилот вертолета Ми-6



Плешаков Леонид – бортмеханик вертолета Ми-6, бортинженер вертолета Ми-26. Уникальный специалист, второго такого нет в гражданской авиации. На вертолете Ми-6, на самом сложном этапе работы: на взлете, дважды распознал рассоединение трансмиссии хвостового винта вертолета Ми-6 и успел еще до команды командира выключить оба двигателя, чем спас и вертолеты, экипажи и себя от гибели. Рассо-

единение трансмиссии в обоих случаях подтвердила комиссия. Но по законам аэрофлотовским, он сначала должен был сначала доложить о неисправности командиру и только потом, по его команде, выключить двигатели. Совершил большой грех, а фактически подвиг.

Уважаемый читатель, если бы ситуация развивалась по схеме утвержденной Министерством ГА, мы точно потеряли бы вертолеты и возможно похоронили всех членов экипажей. Плешаков нарушил все инструкции, но зато мы видим его без орденов, но живым с замечательным внуком. Не награжден ни разу, хотя заслужил. Зато жив. Живи Леня долго!



Пищик Владимир – пилот вертолета Ми-6 и Звонарев Олег – бортмеханик вертолета Ми-6



Разуваев Василий с внуком – бортрадист вертолета Ми-6 и Звонарев Олег – бортмеханик вертолета Ми-6



Абдулгалеев ФМ, Шарун АИ – Заслуженный штурман России, Спиридонов АИ – бортинженер-инспектор



Беляев – пилот I класса, командир вертолета Ми-6 с женой Антониной Георгиевной – доктор ВЛЭК



**Постников ВС- пилот-инспектор
ЛШО ТУГА. Ми-2, Ми-8, Ми-6,
ми-10. Замечательный учитель**



**Надеин ВГ – начальник ЛШО
ТУГА. Ан-2, Ан-24, Ми-8, Ту-154**



**Толмачев Станислав – пилот-
инструктор МИ-1, Ми-2, Ми-8,
Ми-26. Пилот I класса ГА СССР.
Замечательный учитель**



**Санталов ВИ – начальник
Инспекции, пилот I класса ГА
СССР. Ми-4, Ми-6, Ми-26, Ми-
10К, Заслуженный работник
транспорта СССР**



Константинов РМ- пилот I класса, пилот-монтажник, Кавалер 3-х Орденов, в том числе Ордена «За личное мужество». Ми-4, Ми-6, Ми-10К



Минаев ВВ – пилот I класса, зам. командира АЭ, Заслуженный пилот СССР



Козленков АС – пилот I класса, участник авиационного парада на вертолете Ми-6, проводил эксплуатационные испытания вертолета Ми-6 в Западной Сибири и Якутии. Ми-4, Ми-6



Беляев Лев Иванович- пилот I класса ГА СССР, командир 2-ой АЭ, безаварийный налет 17000 часов. Замечательный учитель. У таких учителей стыдно быть плохим летчиком.



**Трифонов ЮИ- пилот I класса
ГА СССР, ветеран труда, От-
личник Аэрофлота, командир
вертолетов Ми-4, Ми-6, Ми-10К,
Ми-26**



**Комар, пилот I класса ГА СССР,
командир вертолета Ми-6**



**Заикин Сергей – пилот I класса, ко
мандир вертолета Ми-6, ветеран
труда, Отличник Аэрофлота**



**Недошивкин – пилот I класса ГА
СССР, ветеран труда, командир
вертолета Ми-4, Ми-6, Ми-10К**



Коллегов АМ – пилот I класса, ветеран труда, зам. командира АЭ. Ми-4, Ми-6.



Першин Олег – пилот I класса, ветеран труда, командир АЭ Ми-26



Горбаченко ВА – пилот I класса ГА СССР, пилот-инструктор вертолета Ми-10К, ветеран труда



Эхин Георгий – пилот I класса ГА СССР, ветеран труда, командир вертолета Ми-6



Панов Федор Иванович, легендарный летчик Тюменского заполярья- пилот I класса ГА, командир ЛО, ветеран труда. Летал на самолетах Ан-2, Ан-26, Як-40, Ту-134, на вертолетах Ми-4, Ми-8, Ми-6



Веснин Павел Михайлович – пилот I класса, ветеран труда, командир АЭ, летал на вертолетах Ми-4. Ми-8, Ми-6



Фатегов Владимир- штурман вертолетов Ми-6, Ми-10, ветеран труда. Без жены ни шагу.



Фатегова – жена штурмана Фатегова. Время настало такое.



**Богданов Николай Петрович -
штурман вертолета Ми-26,
ветеран труда**



**Веселов Виктор Николаевич -
штурман**



**Бречко Юрий Иванович - штур-
ман вертолета Ми-6**



**Котлов Валерий – штурман
вертолета Ми-6**



**Зайцев Александр- штурман
вертолетов Ми-6, Ми-26**



**Огородников Александр-
штурман вертолета Ми-6**



**Показаньев Василий – штурман
вертолета Ми-6**



**Холматов Александр – штурман
вертолета Ми-6**



Ваганов ФА – Заслуженный работник Транспорта РСФСР, бортинженер I класса ГА СССР, Отличник социалистического труда ГДР. Ми-4, Ми-6, Ми-10К. Замечательный учитель



Зуев ЮИ – бортинженер I класса ГА СССР, бортинженер-инспектор авиакомпании, ветеран труда. Замечательный учитель. Мог бы и обезьяну научит работать .



Шешенин Юрий – бортмеханик I класса ГА СССР. Вертолет Ми-6. Замечательный человек, прекрасный семьянин.



Захаров Борис – бортмеханик I класса ГА СССР. Бортмеханик – инструктор вертолета Ми-6. Отличный воспитатель



Клопов – бортмеханик вертолета Ми-6



Усков Леонид – бортмеханик вертолета Ми-6



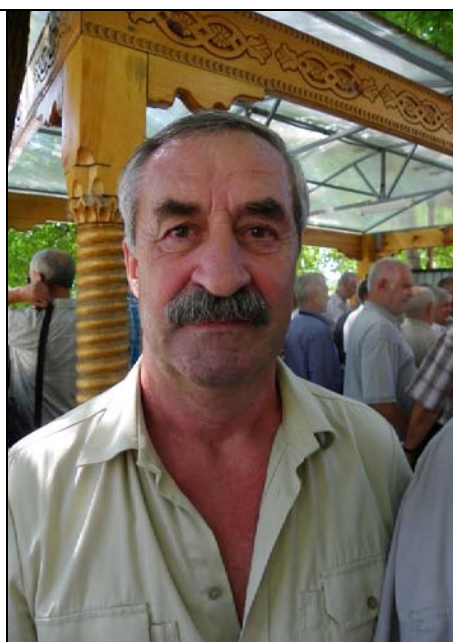
Леонид Плешаков бортмеханик I класса ГА СССР с внуком



Савкин – бортмеханик вертолета Ми-6



**Ямов Валерий – бортмеханик
вертолета Ми-6**



**Зуев Владимир Николаевич
– бортинженер
вертолета Ми-26**



**Дамин ИВ – бортмеханик I
класса ГА СССР. Як-40, Ми-8,
Ми-6**



**Пономарев Павел – бортмеханик
вертолета Ми-6**



Мелиоранский Виктор Серафимович – штурман вертолетов Ми-6, Ми-10К, Культиков Юрий – бортрадист вертолетов мМи-6, Ми-10К



Искоренков Александр – ст. бортрадист 255-го ЛО и УТО-19



Дроботов Валерий – бортрадист вертолета Ми-6



Киреев Виктор – бортрадист вертолета Ми-6, бортоператор вертолета Ми-26



**Побежимов Сергей – бортрадист
вертолета Ми-6**



**Кожевников Геннадий –
бортрадист вертолета Ми-6**



**Бохан Борис – бортрадист
вертолета Ми-6**



**Матвеев Евгений – бортрадист
вертолета Ми-10К**



**Алешин Игорь – бортрадист
вертолета Ми-6**



**Пырьев АА - бортмеханик
вертолета Ми-8**



**Исаев Александр Алексеевич –
командир АЭ вертолетов Ми-8**



**Жукович Валерий – пилот –
инспектор вертолетов Ми-8**



Кряжев – командир вертолета Ми-8



Черепанов Вячеслав – командири вертолета Ми-8, командир ЛО



Пищик Владимир – пилот вертолета Ми-6



Широков Юрий Пилот вертолета Ми-8



**Гоок Владимир – бортмеханик
вертолета Ми-8**



**Янина(Курашова) Лариса
Владимировна Председатель
ВЛЭК**

**ФОТОМОНТАЖ ПОСВЯЩЕННЫЙ
ЛУЧШИМ ДЕВУШКАМ АЭРОФЛОТА СССР СМЕЛЫМ И
ОТВАЖНЫМ
ТЮМЕНСКИМ СТЮАРДЕССАМ**

Уважаемый читатель, мною написано несколько книг о летчиках, инженерно-технических работниках. Жизнь, ранее описываемых мною авиаспециалистов, была мне хорошо известна. Я четко представлял себе структуру организации технического обслуживания воздушных судов, равно, как и летную эксплуатацию авиационной техники в полете экипажами.

Написать о стюардессах я вовсе не собирался. Понимая, что о этих замечательных людях надо написать и никто, кроме нас не напишет о них, принял решение начать работу над этой тематикой, уступив настоятельным просьбам Тамары Баталовой.

Сложность моего положения сразу же ощутил. Оказывается, что я ни с кем из них не дружил, не любился. Вина не пил, за грибами не ходил и так далее. А теперь вот сожалею о том, что ничего не было. А если ничего не было, так о чем же писать?

Девчат хорошо мне известных, с кем я мог бы сесть за стол, и получить необходимую информацию у меня не было. А все потому, что вот не дружил с ними. Хотя они меня не один раз и поили и кормили в полете.



В Москве жила и работала одна из знакомых мне стюардесс, жена моего товарища, штурмана Гены Григорьева, Ольга. Насколько мне было известно, она была в службе бортпроводниц вроде замполита. Но вот узнаю, что Ольга выехала на постоянное место жительства в Болгарию и вышла там замуж. Последняя ниточка к информации о работе стюардесс исчезла. А отступать дальше некуда.



Василишин АВ – командир Тобольского ОАО, Григорьева Ольга – стюардесса Второго ТОАО, Агапов ГА - -летний командир Внуковского авиапредприятия. Краснов ВС и Фроловский ИП. Уж не о стюардессах ли они ведут беседу.



Замполит
стюардесс
Ольга с
Григорьева
заместителем
Министра
транспорта
России
Руппелем
Карлом
Карловичем,
командиром корабля Ту-
154. Сегодня Руппель-
заместитель начальника
Инспекции
Счетной
Палаты РФ по контролю
за работой транспорта
России.

Итак, о замечательной половине специалистов летной профессии, о стюардессах! Посмотрите на замполита и согласитесь со мной. Вот Карл Карлович, похоже, уже заценил. Увидев их впервые в салоне самолета, возникает вопрос:

-А спускаются ли такие замечательные, привлекательные, обаятельные, да что там говорить, неземные девочки на землю. Захватывает дух и сердце заходиться в волнении только от созерцания этих милых девчонок. Откровенно признаться, редко кто из пассажиров мужчин не испытывал восхищения перед их красотой и изяществом. В течение всего полета они согревают нас своим вниманием, душевностью, заботой.

Входит такая девчонка в салон самолета, и на душе сразу становится светлее, спокойнее. Возникает уверенность в том, что полет будет благополучным. Стюардессам присуще одно замечательное качество: женственность, чем может похвастаться не каждая женщина, даже очень достойная по жизни. Наши же стюардессы женственны дважды и по женской сути и по призванию. У каждого из нас куча проблем, тревог, личное горе, удачи и не удачи. Мы не замечаем, что наше внутреннее состояние передается этим небесным ангелам. Проявить участие к жизни незнакомого человека, значит взять на себя, пусть даже на время полета, все заботы наши, сомненья, тревоги, что дорогого стоит.

Служба бортпроводников образовалась в Тюменском управлении ГА с момента поступления на эксплуатацию в Тюменское управление ГА самолета Ан-24. Раньше пассажиры тоже летали на самолетах Ли-2. Бортмеханик самолета Ли-2 Алимов Иван или Косенков Иван, а может быть Боря Голубев или Лева Лутошкин, перед вылетом получали чайник с водой и эмалированную кружку. На этом и заканчивалось всякое обслуживание пассажиров в полете. Было дело, что кульки раздавали перед полетом пассажирам. Сами знаете зачем. Другое дело самолет Ан-24. Это полеты за пределы Тюменской области, в Москву, Сочи, Алма-Ата и так далее. Фактически началось формирование службы. Был назначен руководитель, инструктор. Получили на эксплуатацию самолет Ту-134. Начались массовые перевозки пассажиров. Создали цех бортпитания, без которого уже были просто немыслимы полеты пассажирских самолетов, как своих, так и транзитных, в Киев, Ригу, Ленинград и так далее.

Затем с появлением пассажирских самолетов в аэропортах Сургут, Ханты-Мансийск, Салехард, Тобольск были созданы службы бортпроводников и в этих аэропортах. А в управлении ГА появился бортпроводник-инструктор - Баталова Тамара Петровна.



Баталова Тамара Павловна

Родилась в 1952-ом году в городе Тюмень, в семье служащих. Отец Тамары, Петр Дмитриевич Елесин работал в службе снабжения Тюменского судостроительного завода, участник войны, танкист, боевой офицер, награжден боевыми орденами, с боями дошел до Берлина. Мама Тамары работала бухгалтером.

Тамара окончила 15-ю городскую школу в городе Тюмени, и в 1969-ом году начала работать в лаборатории Тюменского моторного завода. В 1971-ом году, по путевке комсомола, была направлена на работу во второй Тюменский авиаотряд в службу бортпроводников. Работу в Аэрофлоте начала с должности бортпроводника самолета Ан-24. Прошла все ступеньки профессионального роста, затем работала бортпроводником-инструктором учебно-тренировочного центра, затем бортпроводником-инспектором Тюменского управления ГА, бортпроводником – инспектором по безопасности полетов, специалистом по качеству подготовки личного состава, экспертом.

За время своей длительной, безукоризненной работы освоила эксплуатацию различных воздушных судов: самолеты Ан-24, Як-40, Ту-134, Ту-154. Тамара Петровна бортпроводник I класса ГА СССР с правом выполнения полетов, как на отечественных воздушных линиях, так и на международных авиалиниях.

Приход Тамары в Тюменскую авиацию совпал с бурным ростом пассажирских авиаперевозок, вызванных ударным развитием нефтегазового энергетического комплекса Западной Сибири. Открывались новые месторождения нефти и газа, строились города и аэропорты, открывались новые авиалинии. Ежегодно осуществлялись массовые перевозки вахт, пассажиров, студенческих отрядов, массовые перевозки детей в летнее время к местам отдыха и обратно.

Глубокое освоение тайн крылатой профессии позволило принимать участие в разработке отраслевых стандартов по предоставлению услуг авиапассажирам, совершенствовать практику и процедур и улучшения

технологии обслуживания пассажиров в полете. Занималась усовершенствованием и разработкой учебных программ и методик, проведения учебных процессов, внедрением тренажерной техники в деле профессиональной подготовки кабинного персонала на основе передовых методов и современных средств обучения.

Располагая значительным опытом в организации работы службы бортпроводников, активно помогала в становлении служб в авиакомпаниях «ЮТэйр», «Когалымавиа», «Ямал» в открытии и освоении авиакомпаниями региона международных рейсов. Тамара Петровна внесла значительный вклад в популяризацию профессии бортпроводников, чему способствовало умение обобщать передовой опыт работы передовых служб авиакомпаний.

В 1989-ом году, впервые в истории отечественной гражданской авиации, на международном конкурсе бортпроводников в городе Красноярске команда Тюменского управления ГА представленная Тамарой Петровной, заняла первое место. По инициативе Тамары Петровны в 1997-ом году на Всемирном конкурсе стюардесс в Уругвае впервые участвовали бортпроводники авиакомпаний: «Тюменские авиалинии», «Когалымавиа». Хорошо подготовленные, и представленные Тамарой Петровной команды, выступили с большим успехом, за что были отмечены особой номинацией «Звезды Сибири».

Тамара Петровна в целях совершенствования профессионального опыта инструкторского состава и членов кабинных экипажей служб бортпроводников проводит семинары, совещания, занятия. Оказывает помощь в подготовке и разработке нормативных и методических документов по организации подготовки авиатранспортного персонала наземных служб по обеспечению безопасности полетов и регулированию эффективной деятельности авиакомпаний Тюменского региона.

В 1992-ом году Баталова принята государственной служащей на государственную федеральную службу Тюменского межрегионального управления в качестве главного государственного специалиста. Ей присвоен квалификационный разряд «Советник государственной службы III класса».

За свою многолетнюю работу, Тамара Петровна подготовила и ввела в строй более 100 бортпроводников. В ее книге замечаний по работе большое количество записей благодарностей от пассажиров за правильные действия в нештатных ситуациях. Являясь наставником молодежи, щедро передает свой богатый опыт молодым специалистам. Тамара Петровна является инициатором профсоюзного движения бортпроводников в Тюменском регионе. В 1998-ом году за длительную, безупречную работу в гражданской авиации России награждена знаком «Отличник воздушного транспорта России».

Уважаемый читатель, давайте дадим слово Нине Петровне Нечаевой, которая длительное время возглавляла службу бортпроводников в аэропорту Рощино. Ниже привожу интервью Людмилы Поповой, которое она взяла у Нины Петровны.

На совещание руководителей служб бортпроводников, которое проходило в Тюменском региональном управлении воздушного транспорта, съехались симпатичные представительницы из разных уголков области. Авиакомпании Коголыма, Сургута, Ханты-Мансийска и других авиакомпаний прислали своих делегатов. В ходе совещания обсуждались самые животрепещущие темы: работа в новых условиях (сейчас тюменские авиаторы работают на международных авиалиниях, контакты с таможней). Главной целью совещания была оценка уровня профессиональной подготовки, обмен опытом.

Среди делегатов Нина Петровна Нечаева – начальник службы бортпроводников аэропорта Рощино. Рекордсменкой по стажу работы называют Нину Петровну ее коллеги. Двадцать пять лет работы руководителем службы – цифра внушительная. Но как-то не вяжется облик этой молодой, симпатичной женщины с определением – ветеран.

-Нина Петровна, помните ли вы свой первый полет?

-Конечно! Это было в 1969-ом году, рейс Тюмень-Сургут, самолет Ан-24. Хорошо помню свою первую наставницу, бортпроводницу-инструктора Нелю Королеву. Неля была первой бортпроводницей Тюменского авиапредприятия. Умная, красивая, очень энергичная девушка. Сейчас она живет в Санкт-Петербурге. Кстати, еще работает, правда, не бортпроводницей. Она ведет активный образ жизни, энергии у нее и сейчас хоть отбавляй.

-Что сыграло решающую роль в выборе Вами профессии бортпроводника?

-Конечно молодость. В юности все мы крылатые. Хотелось простора, полетов, хотелось побывать везде, побольше увидеть, пообщаться с людьми.

-Сейчас вы возглавляете службу бортпроводников Рощинского аэропорта. Наверно это непросто?

-Сегодня служба бортпроводников аэропорта Рощино это 29 бортпроводников, 4 бортпроводника-инструктора, диспетчерский наземный состав. Как организовать их работу знаю четко, потому что сама начинала работу бортпроводником с азов. Уверяю Вас, что это задача не из легких, если вспомнить, что служба состоит в основном из женского персонала.

Не могу утверждать, что все меня понимают, но стремлюсь к этому. Много разговариваю с людьми, часто бываю на разборах. Особенно сложно с молодыми, у них свое представление о жизни. Они не знают что такое партийная дисциплина, партком и так далее.

Прежде всего ценю в людях доброту и порядочность. На воспитание именно таких качеств у своих подопечных ориентирую свою работу.

-Сегодня прозвучало, что условия, в которых работают бортпроводники изменились и не в лучшую сторону.

-И не просто условия, а те, которые создала нам «земля». У нас нет мягкого инвентаря, нет средств обслуживания. А требования пассажиров повыша

ются, растет стоимость авиабилетов. Мы не можем предоставить им самые элементарные услуги. Поэтому сейчас стало работать сложнее.

-Если бы в вашей власти сегодня было бы что-то изменить в этой службе, что бы вы в первую очередь сделали?

-Я бы приравнивала бортпроводников к летному составу, чтобы можно было выходить на пенсию раньше 45-ти летнего возраста. Да, это льгота. И совершенно другое отношение. Даже в моральном плане.

-По каким критериям отбирают бортпроводников на международные рейсы?

-Разработаны специальные требования. В международную группу включаются те, кто имеет налет не менее 2-х тысяч часов, владеющие иностранным языком, второй класс квалификации, приятные внешние данные, желание обслуживать пассажиров, коммуникабельность.



Первая стюардесса Тюменского Управления ГА Неля Королева



Яркова Нина – первый
руководитель службы
бортпроводников



Нечаева нина долгое время: более
25 лет возглавляла службу
бортпроводников во 2-ом ТОАО



Зоя Вылкина



А наши девушки в первых рядах демонстрантов



Да, были и мы молодыми когда-то



Как повзрослели наши девчата



Экипаж самолета Ту-134



Сатюардессы Коголыма



Стюардессы Тобольского ОАО



Куда это так внимательно всматриваются наши славные летчики? Велижанин, Прасолов, Названов.



Какие замечательные девушки их окружают. Как много девушек хороший, как много ласковых имен...



Так в кого из наших красавиц так внимательно всматриваются наши летчики? Тайна сия велика есть!



Работники политотдела Тюменского управления ГА с большим желанием общались со стюардессами, особенно Саша Белоконь, стюардессовский шеф.











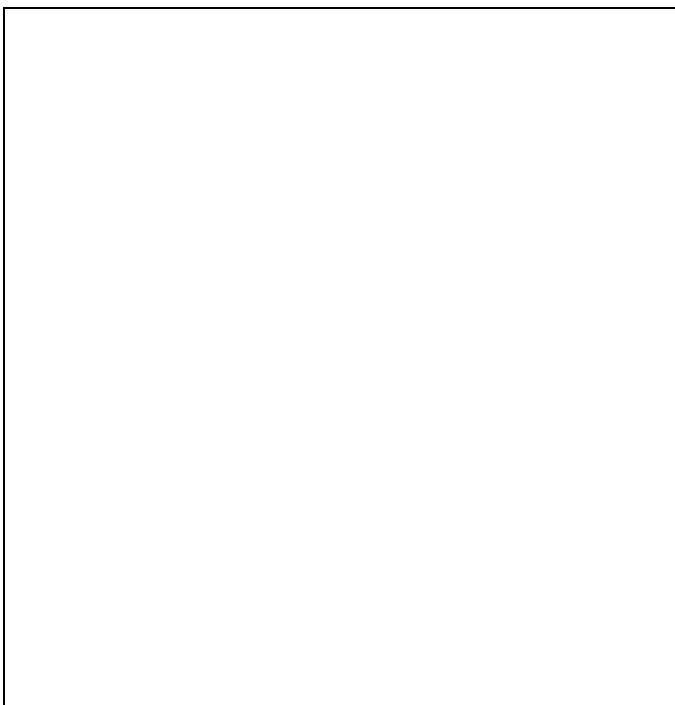


**Зам. командира АЭ 255-го
ЛО Аврааменко ВН с сыном
Василием и дочерью**

**Конюхов В – командир корабля Ту-
134 с дочерью- стюардессой**







Тамара Баталова с подругами

Конкурсная комиссия



Командир корабля Замоздра БК

Стюардесса – Замоздра, дочь Бориса



Стюардесса Аврааменко



Стюардесса Баталова









