

ХОЧУ СТАТЬ ЛЁТЧИКОМ

Ю.В. Салагин

Родился я 9 января 1955 года в селе Кежма. Когда мне было пять лет, сестре Вере – три года, родители поехали на заработки в Бодайбо, посёлок Артёмовский. В те времена многие так делали: Н. Сизых, Н. Лушников и другие. К моменту отъезда отец уже построил свой дом на берегу Ангары (по улице Советской, дом 10) с хозяйственными постройками: стайки, амбар, зимовьё, баня. На время отъезда в нашем доме жила семья Сайфутдиновых.

В 1964 году семья вернулась обратно в Кежму. Я уже пошёл в 3 класс. Моим классным руководителем была Верхотурова Матрёна Фёдоровна, мать Верхотурова Сергея Степановича. В Артёме я научился кататься на коньках. Приехав в Кежму, я продолжал играть в хоккей с шайбой, а летом гонять футбол, благо портовский стадион был рядом. На коньках зимой катались по заберегам, а когда Ангара вставала окончательно, расчищали каток на середине реки. Ребят было много: Слава Перфильев, братья Сергей и Игорь Куркины, А. Устинов, Сергей Петриков и многие другие. Мы даже сами устраивали соревнования между «микрорайонами»: портовские, центр и заречные.

В то время зимы были снежные, и высота бортиков на катке доходила до двух метров. Как-то, намучившись расчищать снег с катка (не помню, кто был инструктором), мы с ребятами пошли в аэропорт и попали на какого-то нерусского дядьку-лётчика (позже я узнал, что это был Р.С. Самигулин). Мы обратились к нему с просьбой расчистить каток вертолётom Ми-4. Каково же было наше удивление, когда на следующий день над катком завис вертолёт Ми-4, а я уже тогда разбирался в авиационной технике, знал модели (По-2, Як-18, Ил-14, Ми-4), и, немного повисев, ушёл на круг. И так, сделав несколько заходов на каток, раздул весь снег. Нам осталось немного поработать пёхлами вдоль края катка, выбрасывая снег за бортик.

Позже, работая в отряде, я узнал, что это кому-то давали тренировку на «снежный вихрь». Может, тогда и зародилась моя мечта стать вертолётчиком. В 9-м или 10-м классе мы писали сочинение на тему «Кем я хочу стать», и я, конечно, написал, что хочу стать лётчиком и летать на вертолётах. Видать, осталась в подсознании винтокрылая машина, которая чистила нам каток не одну зиму.

Время летит быстро. Вот уже и выпускной в школе. В 1972 году я получил аттестат и сразу на Ил-14 полетел в город Красноярск проходить медицинскую комиссию и дальше – поступать в Кременчугское лётное училище гражданской авиации (Кременчугское ЛУ ГА). Медицинскую комиссию прошёл быстро, видимо, сказалась спортивная подготовка, и сдал экзамены – сочинение и математику. Председатель приёмной комиссии П.П. Величко уговаривал меня переписать заявление на поступление в Бугурусланское ЛУ ГА или Кировоградское ЛУ ГА, но я отказался и сказал, что если не пройду по конкурсу, то отслужу в армии, а затем снова буду поступать только в Кременчугское ЛУ ГА. В то время поступали в три потока, и окончательный результат был известен только в августе. В приёмной комиссии сказали: «Езжай домой и жди результата».

Радости не было предела, когда в начале августа 1972 года пришло известие о зачислении меня курсантом в Кременчугское ЛУ ГА на курс «Ми-4» и о том, что к 21 августа

1972 года я должен прибыть в училище. В Кременчуг добирался: с. Кежма – г. Красноярск – г. Москва – г. Киев – г. Полтава – г. Кременчуг. Время в училище летело быстро. На 1-м курсе – с утра занятия, с обеда – самоподготовка, вечером – спортзал или футбольное поле. На 2-м курсе, в составе 117-й роты 3-го отряда, начались полёты в Глобино. В роте семьдесят процентов – это были «армейцы», а тридцать процентов – «школяры». Меня как-то уважали и те, и другие, видимо, потому что был шустрым (весил пятьдесят шесть килограммов) и играл в футбол за училище и отряд. В роте нас на 1-м курсе было сто семнадцать человек, а выпустилось всего сто (сказался естественный отбор). Во время учёбы в Глобино силами футбольной команды был построен тёплый туалет, и нас поощрили дополнительным пятнадцатидневным отпуском к основному училищному – тридцатидневному. Так что поехал в Кежму аж на сорок пять дней в октябре–ноябре 1973 года. Проходя обучение, один из первых начал самостоятельные вылеты. Успел немного порулить и на Ка-26, благодаря инструктору В. Попкову (он был инструктором на Ми-4 и Ка-26). В августе 1974 года сдал технику пилотирования на «5» и остальные государственные экзамены. Распределение получил в Красноярское УГА (в п. Хатанга).

Пока заканчивал обучение, ещё не знал, что дома случилась беда (родные, не желая расстраивать меня во время сдачи экзаменов, ничего не сообщили) – 6 августа 1974 года умер отец. Эту новость я узнал только в Красноярске от тёти Гали Салагиной. 21 августа 1974 года, закончив Кременчугское ЛУ ГА и прилетев в Красноярск, тут же вылетел в Кежму. В аэропорту меня встречали мама, сестра Вера, Миша Быков и семья Малыгиных. Сходили домой и сразу пошли на кладбище – помянуть отца. На следующий день, взяв все документы, пошёл на приём к командиру отряда А.Е. Непочатову. Объяснив сложившуюся ситуацию в семье – необходимость помогать матери, учить сестру, поступившую в Красноярский торгово-кооперативный техникум, – попросил перевода на работу в их отряд. Непочатов дал «добро», созвонившись с отделом кадров Управления, и предупредил, что на одного КВС (командир воздушного судна) приходится два вторых пилота, а я, слетав в Красноярск, переписал вызов: с посёлка Хатанга на село Кежма. До 1 октября отгулял свой ученический отпуск и сразу вышел на работу.

Командиром авиаэскадрильи был тогда Д.В. Казютинский, заместителем командира авиаэскадрильи был всё тот же, знакомый с детства, Равиль Самигулович Самигулин. Получив спецодежду, ходил на работу, помогал штурману М. Тысак в оформлении штурманской комнаты, но в полётах пока не был востребован. И, наконец, сдав лётную проверку (всё тому же Р.С. Самигулину), меня определили в экипаж к Н.Г. Верхотурову, где вторым пилотом был С. Казанцев, бортмехаником – В.Л. Костюченко. Первой оперативной точкой была Ванавара. Казанцев в процессе работы научил вести «бухгалтерию» – лётно-штабную документацию: задания на полёт, штурманский, заявки-отчёты о рейсе и т.д. Вылеты были через день. КВС Верхотуров начал практическое обучение с азов, то есть с карты, научил вести ориентировку, потом – технику пилотирования. Так, шаг за шагом, с бортмехаником Костюченко они научили меня ВСЕМУ!

Вскоре Сергея Казанцева забрали на ввод в строй КВС Ми-4, а весной 1975 года пришло в отряд пополнение: штурман Ю. Желудков, В.В. Капелус, А.П. Соколов, пилоты Хлыбов, Алексейцев, Чирин, Годовиков, Татарин, Чучков и другие. Когда я пришёл в отряд, было двадцать вертолётов: девять Ми-1, девять Ми-4, два Ми-8. В период моей работы сменилось несколько командиров Кежемского отряда: Непочатов, Ильинский,

Козлочков, Лавренко, Извозчиков, Скурихин; командиров лётного отряда – М.М. Егоров, Ю.Л. Дорофеев, В. Белоусов, В.Л. Сорокин; командиров авиаэскадрильи – Казютинский, Петриков, Кухарев. Помощником командира авиаэскадрильи по штабной работе был Н.Г. Рожков. Вертолётная авиаэскадрилья насчитывала приблизительно шестьдесят человек. КВС были такие «зубры», как Н.Г. Верхотуров, Н.И. Худяков, Алесковский, Михайлов, Евтушенко, И.Н. Ермолаев, С.Д. Рожков, Ветлугин, Якупов, Налбондян, Уваров, Ю.Г. Карнаухов; бортмеханики – Семёнов, Хлопов, Костюченко, Зотов, Анохин, Никулин, Погодаев, Герасимов, Гапоненко, В.Т. Ткач, В.Н. Сайфутдинов.

В 1977 году экипаж Н.Г. Верхотурова (второй пилот – В.А. Горбач, бортмеханик – В.Л. Костюченко) отправили работать на съёмку в Туруханск. Там, зацепив хвостовым винтом за снежный бруствер, они сломали вертолёт. Там же, месяца через полтора-два, его восстановили, а перегонять его в Кежму послали меня. У вертолёта не работала курсовая, ни АРК-5, была только связь. Председатель комиссии Красноярского УГА обратился к экипажу (КВС Верхотуров, второй пилот Салягин, бортмеханик Костюченко): «Ребята, надо как-то перегонять вертолёт». Надо так надо. Сделали полную заправку, в вертолёт загрузили ещё двухсотлитровую бочку АИ-95/130, с собой БПК (перекачивающий насос) и полетели. Тогда-то и пригодились навыки вести ориентировку в любую погоду и по любым картам. Между Подкаменной Тунгуской и Байкитом сели на реку, перекачали из бочки бензин и дальше – до Богучан, а затем в Кежму. В тот год в ноябре у КВС А.Ф. Логинова на п/базе р. Сиды, северо-восточнее п. Чиринда, лопнула подредукторная рама, и меня в составе экипажа (КВС Ю.К. Шешегов, бортмеханик Ю.Л. Герасимов) отправили через Ванавару – Туру перегонять вертолёт на базу. Присидели мы в Туре ноябрьские праздники (не было погоды на Север), потом на вертолёте Ми-8 командир Туринской авиаэскадрильи А.И. Кузьмин с бочками бензина АИ-95 увёз нас на базу р. Сиды. Ремонтная бригада уже заканчивала свою работу. Мороз стоял 40–45°, и вот как-то ночью в балке стало светло, как днём, – это было северное сияние, всё небо ходило ходуном в ярких всплесках! Несмотря на мороз, мы все выскочили из балков в нижнем белье, посмотреть на это чудо природы, которое длилось примерно пятнадцать минут. Так я впервые увидел северное сияние. Наконец, ремонт вертолёта был закончен, мы его облетали и перелетели в Чиринду, там заправились и до Туры, переночевали и дальше Ванавара – Кежма.

Немного хочется рассказать о техническом персонале. Невозможно сейчас представить, как им в полевых условиях приходилось менять агрегаты (двигатели, редукторы, лопасти и т.д.) и даже восстанавливать вертолёты, проявляя при этом профессиональное мастерство и смекалку. Это уже гораздо позже появились ангары, доки, где проводились ремонтные работы, а так всё в основном происходило под открытым небом, в тяжёлых климатических условиях. Профессионалами своего дела были: Стефанов, Шкрылёв, Погодаев, А. Усольцев, Шишкин, И.И. Привалихин, В.Н. Кузьмин, В.И. Брюханов, Н.М. Сизых, В. Звягин, А. Эргардт, Н.В. Копылов и другие. **ЗА ИХ САМООТВЕРЖЕННЫЙ ТРУД – БОЛЬШОЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЕ СПАСИБО!**

В августе 2013 года на ЦЭВЛКе меня списали. Общий стаж работы составил тридцать девять лет, налёт часов – 18 000. Награждён нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота».

За время моей трудовой деятельности было много смешных и грустных случаев. Как-то экипаж Верхотурова отправляют в перегонку АРЗ г. Иркутска. Утром пришли на вылет, а Верхотуров стоит в унтах и переминается с ноги на ногу. Я у него спрашиваю:

«Что случилось?», – а он молчком мне пишет на бумаге: «Я после гриппа, потерял голос, в унтах – горчица, так что всю связь будешь вести ты». Деваться некуда, так и долетели до Иркутска: он пилотировал, я вёл связь и ориентировку. Ещё был случай, связанный с Иркутском. Я был уже КВС Ми-8 (их тоже гонял в АРЗ Иркутск). Рано утром вылетели из Кежмы через Козинск (надо было израсходовать всё топливо на берегу аэропорта Козинск), заправились, далее Братск – Иркутск. Сдали вертолёт и ночью вылетели в Красноярск, а утром Красноярск – Кежма. Заходим в авиаэскадрилью, а у командира А.И. Петрикова глаза округлились от удивления. Спрашивает: «А где вертолёт?». Ну, мы ему в ответ: «Как где? В Иркутске». Он аж опешил: «Ну, молодцы, ну, шустряки. Вчера утром улетели, а сегодня, к обеду, уже дома!», – и от всей души нас поблагодарил: меня, второго пилота В.В. Герасимова, бортмеханика Ю.М. Столбикова.

Вообще, про командира авиаэскадрильи А.И. Петрикова и его заместителя Ю.Г. Карнаухова – отдельный разговор. Про них можно писать отдельную книгу. Скольких лётчиков они воспитали, скольких спасли (в прямом смысле этого слова). Александр Иванович был очень тонкий психолог. Вот один из примеров его мудрого руководства. Летали в две смены, то есть с четырёх утра, и вот, когда обстановка была напряжённой, то к 20-му числу месяца практически у всех была выполнена саннорма по налёту часов, далее следовала «продлёнка». Тогда Александр Иванович объявлял в авиаэскадрильи два выходных дня. Вся авиаэскадрилья едет на лодках на Большой остров отдыхать, а так как нельзя уже совсем обезглавить аэропорт, устанавливается такой режим работы: экипаж Салягина летает в первую смену на ЛАР, а затем его меняет экипаж Алесковского и работает на буровых в районе Ванавары. Таким образом, устроив психологическую разгрузку, лётный состав с новыми силами, числа с 20–25-го, долётывает «продлёнки». А как он пилотировал Ми-8: спокойно, ласково, такому мастерству можно было только позавидовать. Кстати, после переучивания при УТО-14 в январе–феврале 1979 года меня, командира лётного отряда Ю.А. Дорофеева и второго пилота Г. Татаринова вводил в работу именно Александр Иванович, и я как-то быстро освоил технику пилотирования Ми-8 под его чутким руководством. А было это так: тренировались в Бедобе (тридцать километров севернее Богучан), так, чтобы не мешать основным полётам в аэропорту Богучаны. Бортмехаником был В. Семёнов. И как-то на тренировке Александр Иванович говорит мне: «А ну-ка, зависни и повиси, чтобы от колёс до земли было пять сантиметров (высота спичечный коробок)». Я выполнил указание. Он говорит Семёнову: «С Салягина тренировок хватит, а его часы отдадим Дорофееву и Татаринovu». И больше они меня с собой на тренировку в Бедобу не брали. После переучивания я пятьдесят процентов налетал на Ми-4 и пятьдесят процентов – на Ми-8. Всего за год вышло 700 часов.

На Ми-8 летал в экипаже КВС Г.И. Романова и бортмеханика Г.С. Зотова, в 1980 году начали ввод в строй КВС Ми-8. Проверку техники пилотирования делали Александр Иванович и бортмеханик А.П. Гапоненко. Надо было сделать «зону» и примерно десять полётов по кругу. Александр Иванович говорит: «А ну-ка, зайди на крайнюю стоянку десять раз». Я сделал это влёгкую. Гапоненко мне показал большой палец: мол, всё «отлично». Потом 100-часовая программа с левого сиденья с пилот-инструктором. Отлётывал, с кем придётся: с Евтушенко, Михайловым, Карнауховым. К августу 1981 года получил все допуски. В том же году поехали в командировку двумя экипажами на остров Сахалин (второй экипаж В. Годовикова). Там немного полетали на «травнику» (съёмку), но в основном работали на нефтяников. Налетал 210 часов, из них 180 часов с внешней

подвеской. Один раз завёз продукты на маяк мыса Елизаветы – самая северная точка острова Сахалин, очень впечатляюще красивое место. А так в основном базировались в аэропорту Ноглики. Летал вглубь, до середины острова. По окончании командировки нас с Годовиковым вызвал командир Охинского авиаотряда и предложил перевестись к ним работать, на что мы пообещали подумать.

За время моей трудовой деятельности география полётов выглядела так: Красноярский край, Эвенкия, полуостров Таймыр, полуостров Ямал, остров Сахалин, Чукотка – Марково, Анадырь, Певек, Билибино. Два раза гонял вертолёты в АРЗ Энгельс (Саратов) туда и обратно, Западная Сибирь, Новосибирск, Омск. В 1985 году сдал на 1-й класс в Ростове-на-Дону. В 1986 году командир Богучанской объединённой авиаэскадрильи А.М. Сизых и командир Ю.Г. Карнауков пригласили работать командиром звена Ми-8 в Богучаны. С 1 сентября 1986 года я был переведён туда.

Все прекрасно помнят время перестройки М.С. Горбачева и что натворила «выборность», когда предприятиями стали руководить вторые пилоты, штурманы, диспетчеры. Коснулась она и меня. «Выборность» не всегда шла на пользу. Это можно проанализировать на примере Богучанской авиаэскадрильи. Первоначально в ней было шесть вертолётов Ми-8, одиннадцать самолётов Ан-2, численность работающих составляла примерно 411 человек, а в процессе – всего ничего: работают другие авиакомпании, ни своих летчиков, ни своих авиатехников, ни диспетчерского состава, ни АМСГ.

В 1989 году создал своё ЧП «Вектор»: оказание транспортных услуг населению и организациям. Заключение договора аренды на вертолёт Ми-8 № 22294 с командиром ОАЭ В.М. Скурихиным. Налетали девять часов, и больше НАМ работать не дали, пришлось ЧП закрыть.

В 1992 году при УТО-14 я окончил пятимесячные курсы английского языка (планировал работать за границей). В 1993 году окончил ОЛА ГА. Я очень часто вспоминаю, какой дружной была вертолётная АЭ в Кежме: как встречали праздники, как провожали кого-то на пенсию либо того, кто уезжал работать переводом в другие предприятия. Мой комсомольско-молодёжный экипаж (второй пилот В.В. Герасимов, бортмеханик Ю.М. Столбиков) не раз добивался высоких показателей в труде и спортивной жизни отряда, неоднократно был поощрён командованием отряда и Красноярским УГА. Моя фотография висела на Доске Почёта отряда и Кежемского района. При формировании экипажей как-то командир А.И. Петриков стал часто менять (раз в три-четыре месяца) вторых пилотов и бортмехаников. Я на разборе в шутку заявил, что не Макаренко, чтоб воспитывать вторых пилотов и бортмехаников. На это он мне ответил: «Воспитывай, воспитывай и учи, раз это у тебя хорошо получается». Так, за свою бытность воспитал и научил летать немало людей. Некоторые даже «висеть» не умели, а сейчас работают КВС Ми-8 и даже летают за границей. Несколько лет подряд меня избирали председателем профкомитета 131-го лётного отряда.

На Ми-8 не обошлось и без курьёзных случаев. 7 апреля 1982 года, за двенадцать километров не долетая Ванавары, выключился правый двигатель (G=11500), на 100 метрах запустили двигатель и благополучно сели в аэропорту Ванавара (причина. КПП). В августе 1988 года при работе на о/т Куюмба (я в экипаже был проверяющим) при прохождении фронта п/базу закрыло облачностью, а нас (при попутном ветре до 90 км/час) унесло на восток, определили место, развернулись на 180° и за двадцать километров до п/базы при загорании табло «Остаток 300 л» сели на подобранную с воздуха площадку – экипаж и вертолёт целы.

1 Кежемский ОАО

6 октября 2006 года при посадке на площадку, подобранную с воздуха, и при перемещении назад и вправо зацепили несущим винтом отдельно стоящее дерево, повредив несущий винт.

И всё-таки хорошего в моей жизни было гораздо больше. В 2001–2002 годы довелось возить губернатора края А.И. Лебеда на Таймыре и в Красноярске, а также руководство Норникеля, а в Туре – представителей ЮКОСа.

С грустью вспоминаю ушедших из жизни коллег, учителей-наставников. ВЕЧНАЯ ИМ ПАМЯТЬ, ЗЕМЛЯ ИМ ПУХОМ!

А живым – ЗДОРОВЬЯ, СЧАСТЬЯ и УДАЧИ!

Красноярский край, с. Богучаны, март 2018 г.