

Калинин Алексей Иванович
Человек, который слышал шепот облаков



Антон Горбачев

**Калинин Алексей Иванович.
Человек, который
слышал шепот облаков**

«Автор»

2026

Горбачев А. И.

Калинин Алексей Иванович. Человек, который слышал шепот облаков / А. И. Горбачев — «Автор», 2026

Представьте бескрайние просторы, где облака плывут, словно призрачные корабли, а солнце золотит крылья самолетов. Именно здесь, в этой величественной стихии, раскрылась судьба Алексея Ивановича — человека, для которого небо стало вторым домом, а самолет — продолжением души. С первых страниц вы окунетесь в атмосферу эпохи, когда авиация звала к подвигам, а мечта о полете жила в сердце каждого мальчишки. Каждая страница — это отдельная веха пути. Вы почувствуете гул двигателей, услышите переговоры с диспетчером и ощутите тот особенный трепет, который испытывает пилот, выводящий машину на посадку после долгого полета. Алексей Иванович Калинин — не просто профессионал высочайшего класса. Это человек, чья жизнь стала воплощением романтической мечты о покорении неба. Его история напоминает нам: настоящее счастье — там, где сердце находит свое призвание, а каждый новый рассвет встречает тебя на высоте тысяч метров над землей.

© Горбачев А. И., 2026

© Автор, 2026

Антон Горбачев
Калинин Алексей Иванович. Человек,
который слышал шепот облаков

«Только летчики видят солнце больше чем все остальные, ведь они – всегда выше облаков»

– Калинин А.И.



В бескрайних просторах неба, где облака плывут, словно призрачные корабли, а солнце золотит крылья самолетов, жил – был человек, чье имя навсегда вписано в историю гражданской авиации СССР и России —

Алексей Иванович Калинин

. Его жизнь – это красочный, наполненный высотой и бескрайней гладью, роман о мужестве, преданности небу и неустанном стремлении к совершенству.

В далеком 1937 году, когда весна только начинала расписывать красками степные просторы Оренбургской области, в небольшом посёлке 2-й Уранский, 22 мая родился мальчик. Никто тогда не знал, что этот ребёнок станет настоящим героем неба, человеком, чье имя будет связано с самыми высокими достижениями гражданской авиации. Алексея с детства манили облака. Он мечтал о том, как будет рассекать небесную гладь, как будет чувствовать себя повелителем стальных птиц. Он замирал, глядя на пролетающие самолеты, и в воображении рисовал себя за штурвалом – там, где ветер поет в ушах, а земля простирается внизу, как гигантская карта. И судьба словно услышала его мечты.

Настоящему летчику, как правило, авиация западает в душу в раннем детстве. Так произошло и с Лешей Калининым. Ему было 8 лет, когда в необъятных степях Оренбургской области, рядом с родным поселком 2-Уранский, приземлился санитарный «кукурузник» Ан-2. Сельские мальчишки стремглав рванули к нему. До сих пор Алексей Иванович помнит, как хотелось тогда прикоснуться к машине и подняться на ней высоко-высоко в небо.

– *Мое поколение стремилось стать либо летчиками, либо моряками, - вспоминает Алексей Иванович. – Свою роль сыграл старший брат Александр Иванович Калинин. Он был штурманом, служил сначала на Дальнем Востоке, потом в Австрии и Венгрии. Брат приезжал в отпуск домой при полном параде, в ладно скроенной офицерской форме. Мне он тогда говорил: «Иди только в летчики». Эти его слова я хорошо запомнил. И когда в школу пожаловал представитель областного военного комиссариата и спросил, кто хочет в летчики, шестеро десятиклассников, в их числе был я, подняли руки.*

Под Оренбургом – в то время это был город Чкалов – было два военных училища. Одно готовило летчиков, другое штурманов. Алексея Калинина направили в училище, которое готовило штурманов, но он твердо решил для себя, что будет только летчиком. Один из старших братьев, а мальчиков в семье Калининых было шестеро, предложил: «Давай напишем письмо Маршалу Жукову. Дескать, нас в семье 11 человек, отец инвалид ВОВ первой группы, а меня в летчики не берут». Так и сделали. А через неделю Калинина вызвали в военкомат.

– *Кто тебе разрешил Маршалу писать? Тебе что, не нравится штурманское училище?* – грозно спросил военком оторопевшего выпускника средней школы, показывая пальцем на конверт с красной звездой. Это пришел ответ от Маршала Жукова, с указанием выполнить просьбу паренька из многодетной семьи.

– *Я, молча опустив голову, только краснел и бледнел, - вспоминает Калинин. – А военком велел немедленно выехать под Актюбинск в ВАУПОЛ ВВС, для прохождения летной врачебной комиссии. Это было 26 военное авиационное училище первоначального обучения летчиков. В те годы такие учреждения были практически в каждом крупном городе. Ребятам, успешно окончившим школу, зачисляли без экзаменов в военные летные училища. Упустить такой шанс, конечно же, я не мог.*



Август 1955 года. Железнодорожный вокзал в Актюбинске. Толпа ребят, среди них Алексей Калинин – выстроилась в шеренгу на перроне. Встречающий военный, осмотрев разношерстную толпу, был краток:

– А теперь запомните, если хотя бы 50% из вас станут летчиками, я буду удивлен. Потому что среди вас есть слабаки. И когда с парашютом вас начнут с самолета сбрасывать, многие трусят. Но кто хочет стать летчиком, тот добьется своего.

Последняя фраза запала Калинин в душу. Отсев в военной авиационной школе был действительно жесткий. Часть ребят забраковали по здоровью, часть не смогли сдать теорию, некоторые панически боялись прыгать с парашютом. У Калинина с учебой и прыжками был полный порядок. Он родился в эпоху, когда небо было не просто пространством, а вызовом. Время звало героев, и Алексей Калинин ответил – не громкими словами, а тихим гулом пропеллеров, ставших музыкой его жизни. Его судьба – это не биография, а полетная карта, где каждая точка маршрута – история о том, как человек может стать частью стихии. Его первые буквы были написаны на крыльях Як-18. Учебно-боевой самолет, похожий на стрекозу, научил его главному:

«небо не прощает лени, но щедро дарит тем, кто слушает его тишину».



После первого полета с инструктором на этой машине, на всю жизнь в памяти остался легкий холодок волнения и, одновременно, восторга. В те времена начинающих летчиков учили летать на пилотажных самолетах. Переворот, петля Нестерова, «бочка», выведение самолета из штопора – обязательная программа для всех без исключения. Проверялись такие

качества, как внимание, память, физиологическое состояние, переносимость полета и перегрузок. Например, нужно было, вернувшись на землю, нарисовать по памяти все, что увидел на земле с высоты. Посмотрев рисунок Калинина, инструктор похвалил его: «Молодец, все сделал правильно». Во время второго полета он уже выполнял «бочку» и перевертывания.

– Глаза горели, энергия была ключом, – вспоминает Калинин. – А у моего товарища, как мы выражались, «был полный комбинезон». Ему стало плохо, вестибулярный аппарат оказался слабым. Пришлось потом тренировать организм при помощи специальных аппаратов и тренажеров.

В 1956 году, с отличием окончив ВАУПОЛ ВВС СССР в Актюбинске, Алексей Калинин совладал и с бомбардировщиком, носителем ядерного вооружения ИЛ-28, красивым и элегантным с непередаваемым зеркальным блеском фюзеляжа. Проходил обучение и получал следующее образование он уже в Орском Военном Авиационном Училище летчиков ВВС имени Хольвунова, которое с отличием окончил 15 октября 1958 года. Так же прошел обучение в Ульяновской школе высшей летной подготовки. В 1958 году он пришел на летную работу в 75 авиационный отряд Сыктывкарской отдельной авиагруппы на должность второго пилота самолета ИЛ-14. Начало летной работы в гражданской авиации встретило Алексея со всеми прелестями, нюансами и романтикой того времени.

Родился в тельняшке.



Летчикам приходится часто сталкиваться с грозами. Не всегда есть возможность обойти опасную зону. Порой грозовой фронт имеет настолько большую протяженность, что миновать его невозможно, топливо на исходе, и экипаж вынужден буквально «идти на грозу». В такие моменты как никогда важны профессиональные и морально-волевые качества, ну, и везение, конечно.

31 июля 1959 года. Экипаж Ил-14 в составе четырех человек под руководством командира Владимира Ковалева – Алексей Калинин был тогда вторым пилотом – выполнял рейс по маршруту Сыктывкар – Великий Устюг – Череповец – Зарубино – Ленинград. На борту

24 пассажира. Грозное положение прогнозировалось, но согласно инструкции, лететь в таких условиях разрешалось.

– Мы посмотрели прогноз погоды на запасных аэродромах по всему маршруту пути, – вспоминает Калинин. – Так как в это время были белые ночи, решили лететь по прямой трассе через Зарубино на эшелоне 900 метров, что бы в случае грозы перейти на визуальный полет.



Самолет подлетал к Череповцу, когда диспетчеры передали, что рядом с Зарубино стоит грозовой фронт. Когда миновали Череповец, облака были уже снизу и сверху. Вскоре они сомкнулись, разразился ливень, засверкали молнии. Диспетчеры передали, что бы самолет возвращался в Сыктывкар, либо следовал в Москву. Командир взял курс на столицу и снизил высоту до 300 метров, что бы в случае непредвиденных обстоятельств было легче определить местоположение. Через некоторое время самолет так тряхнуло, что мы поняли: это фронтальная гроза.

– Командир мне сказал: «Леха, смотри на приборы и не отвлекайся, я буду вести визуальное наблюдение и в случае чего успею дать команду: набор высоты, снижение, разворот влево или вправо», – вспоминает Калинин. – вот тут техника пилотирования, которую мы оттачивали в ШВЛП (Школа Высшей Летной Подготовки) здорово пригодилась. В условиях сильной болтанки и наступающей темноты я держался строго заданной высоты, ведь в грозу особенно важно сохранять правильное положение самолета и скорость. Крушения лайнеров как раз происходили в результате потери скорости, когда самолет под действием мощных вертикальных потоков воздуха мог резко набрать несколько сотен метров или, наоборот, потерять. Связи с землей не было, где летели – не знали.



илось определять, где находимся, методом счисления пути, то есть, сколько пройдено кило-

метров, время в пути и количество израсходованного топлива. Учитывая, что уже 6 часов были в воздухе, о посадке в Ленинграде и Москве следовало забыть. Начали готовиться к вынужденной посадке либо на лес, либо на воду. И тут радость огромная, никогда не забуду этот момент! «Байкал, Байкал!», – прозвучали позывные Москвы. Это Ту-104 шел на большой высоте над нами, сверху ему было видно все, у него же имелся локатор». Москва спросила, где вы находитесь и в каких условиях?» – «В условиях грозы находимся, над озером в районе Верхнего Волочка», – ответили мы. Ребята передали в центр, что нам нужен запасной аэродром с устойчивой погодой. Вскоре нам сообщили координаты и частоту «соседей». Так называли секретный военный аэродром с посадочной полосой на пути следования. Мы пошли на снижение и воткнулись, как в стенку, в облака. Молнии ослепляли, в наушниках треск, помехи страшные. «Ну, теперь курс взят, у вас других вариантов нет», – успели нам передать с Ту-104, и связь исчезла. Нас подбросило несколько раз, радист ударился головой и потерял сознание, бортинженер подсел ближе к нам и сказал: «Если кого-нибудь из вас убьет, я включу автопилот».

Вдруг раздался звук, как будто выхлоп из ружья, и самолет «выплюнуло» из облаков толчком невероятной силы. Мы увидели свет прожекторов на горизонте, появилась связь, нам передали, с какой стороны заходить на посадку. И вот она, долгожданная бетонная полоса. Как только мы приземлились, разразился сильнейший ливень, темень, вокруг ничего не видно. В общем, сели мы чудом. В гостинице, когда взвесились, оказалось, что за этот полет я похудел почти на пять килограмм. Неудивительно. Вероятность крушения была больше 90%. Если бы не вышел на связь Ту-104, не знаю, что бы с нами случилось. Но мы сделали все, что бы спасти машину и всех кто на борту. Не подняли самолет на большую высоту, иначе, проходя грозовой фронт, он мог развалиться. Такой случай был, нашли потом огромное пятно в тайге.

Впоследствии комиссия, расследовавшая летный инцидент, установила, что прогноз погоды не оправдался, и действия экипажа Ил-14 признала правильными, пилотам объявили благодарность. А супруга Калинина, Тамара Ефимовна, сказала: «Кто-то молится за тебя, помимо меня».



Алексей Иванович, еще несколько лет проработал вторым пилотом Ил-14, набирая бесценный опыт, и как губка, впитывал все необходимые знания о пилотировании, аэродинамике и работе с небом. На

Ил-14 он провёл множество технических грузовых и пассажирских рейсов в штормовой ветер, метель, в условиях обледенения и плохой видимости при

освоении Арктики. Погода Заполярья не щадила никого, с большой землей районы крайнего севера связывали только воздушные пути. Калинин начал их осваивать и прокладывать новые маршруты.



В 1963 году, набравшись достаточно опыта, его перевели на должность командира экипажа самолета Ил-14 75 Авиационного отряда Сыктывкарской отдельной авиагруппы. В должности командира экипажа данного воздушного судна он проработал почти два года, после чего, в 1965 году остался на летной работе, и был назначен заместителем командира второй эскадрильи 75 Авиационного отряда Сыктывкарской отдельной авиагруппы.

7 февраля 1963 года за безаварийный налет и безупречную работу по выполнению задач, поставленных Партией и Правительством по обслуживанию нужд народного хозяйства СССР,

Калинин был **награжден знаком Гражданского воздушного флота «За налет» 500.000 километров.**

27 апреля 1964 года за безаварийный налет и безупречную работу по выполнению задач, поставленных Партией и Правительством по обслуживанию нужд народного хозяйства СССР, Калинин был **награжден знаком Гражданского воздушного флота «За налет» 1.000.000 километров.**

Параллельно, 22 июня 1965 года он с отличием окончил Киевский институт инженеров гражданской авиации (Киевский Национальный авиационный университет гражданской авиации). С полученным опытом, навыками и постоянном совершенствовании своих знаний, для Алексея Ивановича небо все больше и больше становилось родной стихией.

Уроки зимы. 1965-1975 годы.



В бескрайних просторах нашей Родины, где земли простираются от тёплых морей до ледяных просторов Заполярья, воздушный флот стал не просто транспортом – он превратился в живое сердце, бьющееся в унисон с нуждами народа. В эпоху бурного технического прогресса самолёты и вертолётны поднялись в небо, неся на своих крыльях надежду, помощь и связь с миром.

Благодаря заботе партии и правительства гражданская авиация получила в последние годы бурное развитие. Открываются новые воздушные линии, осваиваются новые, комфорта-

белые скоростные самолеты, поднимаются в воздух современные винтокрылые машины. Все это связано с бурным техническим прогрессом в нашей стране.

Для нашей Родины с ее обширными просторами, воздушный транспорт имеет большое значение. Для большинства пассажиров воздушный транспорт является любимым видом транспорта. Но гражданская авиация, кроме перевозок пассажиров, выполняет массу специальных работ по удовлетворению нужд народного хозяйства. Самолеты и вертолеты используются на разведке месторождений полезных ископаемых, обустройстве месторождений нефти и газа, прокладке шоссейных и железных дорог, сооружений нефтяных и газовых трубопроводов, в сельском, лесном и, многих других отраслях народного хозяйства. Они трудятся на всех широтах от Арктики до Антарктиды.



В годы 8-ой (1966-1970) и 9-ой (1971-1975) пятилеток в связи с освоением нефтегазовых районов Западной Сибири и Крайнего Севера появилась большая потребность в вертолетной авиации. Вертолетная авиация пополнилась за эти годы современными и более мощными вертолетами Ми-8 и Ми-6А. В связи с Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по усилению геологоразведочных работ и развитию нефтяной и газовой промышленности в северных районах Коми АССР и Ненецком национальном округе Архангельской области» наметился резкий рост объема авиаперевозок авиапредприятиями Коми Управления Гражданской Авиации.



Очень большой объем работ выполняют вертолеты, оказывают помощь нефтяникам, газовикам, геологическим экспедициям, прокладчикам стальных магистралей, оленеводам и лесникам. Большую помощь они оказывают и органам здравоохранения, выполняя полеты по оказанию медицинской помощи в самые глубинные районы республики.

Воздушный транспорт играл большую роль и в культурной жизни республики, доставляя в самые отдаленные населенные пункты, свежую литературу, кинофильмы и почту. Не много отраслей народного хозяйства можно было найти, которые не пользовались бы воздушным транспортом.

У вертолетчиков Управления гражданской авиации Коми был накоплен большой опыт использования вертолетов во многих отраслях народного хозяйства. Они одними из первых в стране начали осваивать самый мощный вертолет Ми-6, а затем Ми-8. Винтокрылые машины хорошо зарекомендовали себя в небе Коми.

Авиаторам не редко приходилось работать на своих машинах в самых сложных условиях, имея на выполнение задания очень сжатые сроки. К примеру, можно вспомнить случай, когда вышла из строя линия метанолпровода Печора-Вуктыл. Тогда на помощь к газовщикам пришли вертолетчики Ухты и Печоры. Они образовали воздушный мост между Печорой и Вуктылом. Летая круглые сутки, перевозили сотни тонн метанола, очень необходимого газоразработчикам, на время проведения работ по восстановлению трубопровода.



Особенно суровы испытания, которые готовит зима. В 1964 году оттепели, а затем внезапные морозы сковали тундру ледяным панцирем, лишив оленей их главного корма – ягеля. Казалось, беда неизбежна. Но в небо поднялись вертолеты. Экипажи, словно ангелы-хранители, доставляли комбикорм, сенаж и хлеб на бескрайние просторы тундры. Благодаря их мужеству были спасены тысячи голов оленей.

«Вертолеты в наших краях, были почти незаменимы, потому что им не требуются большие площадки для приземления, они могут садиться на небольших территориях, что является преимуществом перед самолетами. В то же время вертолеты отличаются сложностью пилотирования, которая особенно проявляется при перевозке грузов на внешней подвеске и производству монтажных работ, где требуется ювелирная точность, еще сложнее пилотирование вертолета по приборам, потому что он по устойчивости намного уступает самолету». – Калинин А.И.



Сложность полетов на вертолетах еще заключается в том, что они, как правило, выполняются в труднодоступных, малоосвоенных районах, там, где отсутствуют оснащенные аэропорты, в заснеженной, малоориентирной

местности Заполярья, там, где не ступала нога человека. Куда проще садиться на бетонную полосу, чем на сверкающую белизной снежную тундру, где поджидает рыхлый снег, создавая при посадке нулевую видимость. Или совершать посадку в лесной вырубке, оставляя верхушки деревьев над собой.

Для тех, кто не знает всех тонкостей выполнения полетов на вертолетах в сложных условиях, на различных видах работ – эти полеты могут показаться простыми, на самом деле, это далеко не так. Для успешного освоения вертолетной техники нужен большой труд, труд как физический, так и умственный. Прежде чем садиться в кабину вертолета пилот должен во всех тонкостях разобраться в теории полета на данном воздушном судне, в его конструкции и принципах работы.

Вертолет – сложная машина, требующая принципиального и внимательного подхода к вопросам эксплуатации на земле и в воздухе. Поэтому экипаж должен иметь постоянную высокую летную выучку. Выполнение полетов и различное время года, требует от экипажа учитывать более выраженные особенности взлета и посадки на вертолетах в большей мере, чем на самолетах. Если в летнее время высокая температура наружного воздуха значительно ухудшает летные характеристики, то в зимнее время низкая температура усложняет эксплуатацию материальной части. Образование снежного вихря зимой усложняет условия взлета и посадки. Зимой чаще встречаются низкая облачность и плохая видимость, в облаках и осадках велик риск обледенения. Эксплуатация вертолетов в этот период года требует от всего личного состава высокой организованности, отличного знания материальной части и безупречной дисциплины.



При подготовке к осенне-зимней навигации необходимо учитывать все недостатки, которые имели место в прошлые сезоны, ибо только тщательный анализ допущенных ошибок с конкретными мероприятиями по их предупреждению, может дать положительный результат в работе.

При подготовке экипажей к зимней навигации необходимо обращать особое внимание тренировкам в сложных метеорологических условиях, учитывая сложность пилотирования вертолетов.

Экипажи, при попадании в сложные ситуации, не имея достаточного опыта пилотирования по приборам, могут не справиться с пилотированием, а будут искать выход простым способом – путем снижения в поиске спасательных ориентиров для того, что бы продолжить визуальный полет. Снижение ниже безопасной высоты без видимости земли чревато опасными последствиями и, как правило, приводит к летному инциденту.

Для подготовки летного состава к осенне-зимней навигации в программах подготовки предусмотрена специальная тренировка экипажей в сложных метеоусловиях и нулевой видимости. Но этого не достаточно, так как при больших перерывах эти навыки теряются, и требуется ежемесячная тренировка. Тренировка должна быть, по объему, достаточной для полной отработки всех элементов полета, а для некоторых пилотов – индивидуальной. Летной тренировке должны предшествовать тщательная теоретическая подготовка, обмен опытом между экипажами, как внутри авиапредприятия, так и в масштабах Управления ГА с анализом всех, ранее допущенных ошибок.

Отсутствие вертолетных тренажеров обязывало командно-летный состав проводить тренировки непосредственно в кабинах вертолетов. При проведении таких тренировок, особое внимание уделялось отработке действий экипажа в особых случаях полетов. После тренировки у членов экипажа были твердые навыки и психологическая подготовленность к действиям в аварийной обстановке. Успех таких тренировок зависел не только от командно-лет-

ного состава, но и от сознательного подхода к этому вопросу каждым командиром воздушного судна и членами экипажа.

Зима учит не только технике пилотирования, но и человеческому духу. В истории авиации есть примеры, когда недостаток подготовки приводил к тяжёлым последствиям.

«29 января 1975 года экипаж вертолёта Ми-8 под управлением командира Рыбакова А. столкнулся с самопроизвольным завьшивением оборотов несущего винта. В ночных условиях, в предельной метеобстановке, внимание экипажа полностью переключилось на поиск причины неисправности. Вертолет совершил грубую посадку, получив серьезные повреждения устройств шасси и деформацию несущих конструкций фюзеляжа» – Калинин А.И.

Этот случай говорил о том, что в усложненной обстановке в данном экипаже отсутствовало самое главное – взаимодействие между членами экипажа, ибо только четкая, слаженная работа, умение быстро и правильно оценивать сложившуюся обстановку, а так же хладнокровие и разумные действия гарантируют успех на выполнение полета.

Но есть и иные истории – истории триумфа.

«Экипаж вертолета Ми-8 под командованием Сахненко А. Н. столкнулся с отказом одного из двигателей во время полета над тундрой. Соблюдая все нормы, и четко распределяя роли, пилоты сумели запустить двигатель и благополучно завершить полет. Этот случай – гимн профессионализму и взаимовыручке, он заслуживал более глубокого изучения с целью выработки рекомендаций экипажам вертолетов Ми-8». – Калинин А.И.

В зимний период взлеты и посадки вертолетов сопровождаются образованием снежного вихря вокруг воздушного судна. Висение в снежном вихре даже при наличии ориентиров для «привязки» и, особенно после свежеснежавшего снега, довольно сложно. Все взлеты и посадки проходят через этот этап, если нет возможности совершить взлет и посадку по самолетному сценарию.

В руководствах по летной эксплуатации для каждого типа вертолета есть достаточно рекомендаций по пилотированию в подобных случаях. При соблюдении всех требований РЛЭ и соответствующей выучки экипажей в снежных вихрях гарантируется полная безопасность взлетов и посадок.

Случаи повторения потери пространственного положения из-за снежного вихря говорят о слабой выучке экипажей, об отсутствии опыта пилотирования, недооценке пилотами осложнения обстановки, при которых экипаж может не справиться с управлением и допустить тяжелые последствия.

Для предотвращения подобных случаев и, снижении их числа к минимуму, в Управлении Гражданской Авиации Коми применялись специальные маркировки вертолетных площадок «елочками» (при отсутствии «елочек» – флажками). Такая маркировка использовалась на всех площадках, куда производились полеты вертолетов и, это значительно облегчало работу экипажей при образовании снежного вихря при вертикальных взлетах и посадках.

Взлет по самолетному на вертолетах возможен только со специально подготовленной площадки или с ВПП. При взлете вертолет устанавливался строго по центру оси ВПП, что бы на случай уклонения на разбеге в снежном вихре оставался боковой запас для маневра. На разбеге в снежном вихре направление выдерживалось исключительно по компасу, не отвлекая внимания в этот момент ни на что другое, не отрывая вертолет от земли, пока не будет пересечена граница снежного вихря. Посадка по самолетному значительно легче, потому что снежный вихрь накрывает вертолет только во второй половине пробега. В этом случае выдерживалось направление по компасу и применялось эффективное торможение. Для вертикального взлета на «висении» на малой высоте при видимости земных ориентиров, было необходимо сбалансировать вертолет триммерами, так как очень важно входить в снежный вихрь и пересекать его на разгоне скорости при строго нормальном положении вертолета. Разгон скорости производился с постепенным набором высоты для быстрого выхода из снежной зоны.

В случае исчезновения видимости полностью переходили на пилотирование по приборам. Главным было – не допустить снижения и крена, тогда направление выдерживалось значительно легче. Но и в таких случаях была возможна ошибка – перетяжка несущего винта резким взятием ручки шаг-газ из-за стремления быстрого выхода из вихря.

При заходе на посадку было необходимо зависать на такой высоте над площадкой, которая обеспечивала наименьшее ухудшение видимости, и постепенно раздувая вихрь, производилось снижение, без потери из вида ориентиров на земле. Полетный вес при этом рассчитывался по программе без учета влияния воздушной подушки, создаваемой несущим винтом под вертолетом.

Полет на вертолете при низких температурах наружного воздуха тоже имел свои особенности. При температуре ниже -40 градусов выхлопные газы, конденсируясь, создавали вокруг вертолета значительное ухудшение видимости. Было возможно образование полосы тумана над площадкой при пролете на малой высоте, для осмотра места приземления перед заходом на посадку, что значительно затрудняло заход.

На вертолетах, где отсутствовала система обогрева стекол, образовывался иней, мешающий обзору, в этом случае экипаж пользовался бортовыми вентиляторами, направляя их на обзорные окна.

Для успешного решения вопросов тренировок экипажей в сложных метеоусловиях, было пересмотрено ограничение полетов вертолетов Ми-4 в условиях обледенения и разрешены тренировки в облаках в районе аэродрома при прогнозировании слабого обледенения с включенной противообледенительной системой. В масштабах МГА был разработан приемлемый для однопилотных вертолетов и вертолетов Ми-4 выпел-ветроуказатель для использования при посадке в заснеженной местности.

Сложность полетов в зимний период в районах Крайнего Севера обуславливалась отсутствием достаточного количества аэропортов, оснащенных ночным стартом и радиотехническими средствами, поэтому еще большее значение приобретало проведение подготовки к осенне-зимней навигации на высоком уровне соблюдения всех требований документов, регламентирующих летную работу.

За каждым полетом – не просто техника, но и люди. Пилоты, штурманы, бортиженеры – их труд требует не только физической выносливости, но и интеллектуальной собранности. Прежде чем подняться в небо, они изучают теорию полета, конструкцию машины, принципы ее работы. Вертолет – это сложная машина, требующая трепетного отношения. Экипаж должен постоянно совершенствовать навыки, ведь каждый полет – это новый вызов. Так, сквозь снежные бури и ледяные ветры, вертолеты продолжают свой полёт, неся в себе дух отваги, профессионализм и безграничную преданность делу. Они – крылья, которые не знают преград, и сердца, которые не боятся испытаний.

Вперед, на встречу Солнцу.

26 октября 1966 года за безаварийную летную работу Калинин был **награжден знаком Гражданского воздушного флота «За безаварийный налет 5.000 часов»**.

20 октября 1967 года, за выдающиеся заслуги перед Советской авиацией, за отличное освоение техники, высокие результаты подготовки и переподготовки, Калинин был **награжден отличительным знаком «Отличник Аэрофлота»**.



В 1968 году Алексей Иванович познал тонкости в управлении транспортной авиации, стал вторым пилотом, и почти сразу же командиром воздушного судна Ан-10.

В 1968 году он был переведен в Управление гражданской авиации КОМИ на должность командира УТО-20 (Учебно-тренировочный отряд). К этому году он уже умел в совершенстве пилотировать такие воздушные суда как, учебно-боевые Як-18 и Як-18у, бомбардировщик Ил-28, пассажирский самолет Ил-14 и транспортный самолет Ан-10. Алексей Иванович вплотную занялся не только летной деятельностью, но и подготовкой летных кадров, он был не только мастером своего дела, но и человеком с большим сердцем. Его доброта, отзывчивость и умение находить общий язык с людьми делали его настоящим лидером. Он всегда был готов помочь молодым пилотам, поделиться своим опытом и поддержать в трудную минуту. Коллеги вспоминают его как человека, который:

- никогда не повышал голос даже в критических ситуациях;
- лично проверял исправность техники перед каждым рейсом;
- организовывал дополнительные тренировки для экипажей в сложных метеоусловиях.

23 декабря 1968 года, упорство Калинина было вознаграждено, ему **присвоили звание Пилота 1-го класса** – высшая квалификационная категория, подтверждающая высокий уровень профессионального мастерства и значительный безаварийный налет, а его к этому времени было уже под 7.000 часов.

1970 год принес Алексею Ивановичу новое воздушное судно, большой и величественный транспортный самолет Ан-12.

С этих пор, в небесах, словно могучий странник, Калинин парил на Ан-12 – стальном исполине советской авиации. Его массивные крылья, раскинувшиеся на 38 метров, держали в объятиях бескрайние просторы, а четыре огромных турбовинтовых двигателя мерно гудели, будто сердце великана, отмеряющие ритм дальних перелетов. Этот самолет, рожденный для служения – перевозить людей, грузы, технику, нести помощь туда, где земля кажется недости-

жимой. Его грациозный силуэт с приподнятой хвостовой частью и широким грузовым люком стал символом надежности: он садился на заснеженные полосы Арктики, на грунтовые аэродромы Сибири, на ледовые площадки Антарктиды. В его просторной грузовой кабине умещались боевые машины, парашютисты, до 20 тонн груза, – а кабина экипажа, отделенная гермошпангоутом, хранила тишину и сосредоточенность пилотов. Он летал сквозь бури и морозы, не жалуясь, не сдаваясь, будто знал: где-то внизу ждут те, кому нужен этот груз, этот рейс, это крыло над головой.



Ан-12 был не просто самолетом. Этот самолет – летопись полетов, написанная ветрами и расстояниями. Его история – в десантах, в спасательных миссиях, в грузах для геологов и нефтяников, в дальних перелетах к самым краям земли. И даже сегодня, когда небо стало иным, в его силуэте читается нечто вечное: верность небу и тем, кто доверяет ему свой путь.

3 марта 1970 года за безаварийную летную работу Калинин был **награжден знаком Гражданского воздушного флота «За безаварийный налет 7.000 часов»**. Так же 31 марта 1970 года был представлен к награде и **награжден медалью «За доблестный труд» Владимира Ильича Ленина**. Продолжилось освоение Заполярья, такого далекого и сурового уголка земли, где неумолимо кипела работа, а для ее бесперебойности, как никогда нужна была авиация, способная доставлять людей и грузы в самые отдаленные уголки страны.

В Заполярье, где полярная ночь длится вечность, а льды скрипят, как старые корабельные снасти, Калинин стал проводником между мирами. Его Ан-12, груженный медикаментами, строительными материалами и надеждами, садился на полосы, едва виднеющиеся под снежной пеленой.



здесь – все равно, что читать книгу в темноте» (из интервью Калинина А.И., 1978 год)

Однажды, спасая экипаж терпящего во льдах бедствие сухогруза, он более двух часов кружил над торосами, пока не нашел просвет в тумане – узкую щель, куда едва втиснулся само-

лет, и он смог совершить спасительную посадку. Более 200 рейсов в условиях полярной ночи, вечной мерзлоты, снегопадов и метелей, не говоря уже о запредельно низких температурах, где техника продолжала работать на грани фантастики.

«Я был там, где только самолетом можно долететь»

– Калинин А.И.

23 февраля 1973 года за особые заслуги в области социалистического строительства, высокие достижения в области авиации, и ее развития, Алексей Иванович был **награжден орденом «Знак почета СССР»**.

29 октября 1973 года за безаварийную летную работу он был **награжден знаком Гражданского воздушного флота «За безаварийный налет 9.000 часов»**.



Его вклад в развитие гражданской авиации КОМИ, с 1958 по 1977 года и освоение Заполярья невозможно переоценить. Арктические маршруты, которые он прокладывал, создавал планы для безопасности полетов в сложных метеорологических условиях, до сих пор связывают Сибирь и заполярный круг с Большой землей. На базе УТО-20

он активно готовил новые кадры, внедрял самолеты и вертолеты в условиях Заполярья и Сибири для освоения месторождений нефти и газа на Ямале, строительства промышленных объектов, в том числе БАМа, а также гидроэлектростанций и жилых комплексов.

За достижения, в освоении Заполярья, Алексей Иванович в 1975 году был

награжден медалью «Ветеран авиации Арктики»

– это не просто награда, а символ его бескомпромиссного служения делу.

2 августа 1976 года за безаварийную летную работу он был **награжден знаком Гражданского воздушного флота «За безаварийный налет 10.000 часов»**. К концу 1977 года безаварийный налет уже составлял более 11.000 часов.

В 1977 году Калинин был переведен на работу в город Иркутск, на должность первого заместителя командира Восточно-Сибирского управления гражданской авиации. Теперь из этого уголка страны Алексей Иванович продолжил наращивать освоение крайнего севера, улучшать безопасность полетов и повышать опыт летных экипажей.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.