

## МОЙ ПРАДЕДУШКА – ЧЕЛОВЕК НЕБЕСНОЙ ПРОФЕССИИ...

Бутакова В.О.

г. Якутск, МБОУ «Городская классическая гимназия», 4 «А» класс

Руководитель: Чишина А.А., г. Якутск, МБОУ «Городская классическая гимназия»,

Судьба сложилась так, что ни я, ни моя мама не застали при жизни моего прадедушку, а моей бабушке и не было и 10 лет, как его не стало. Я всегда слышала в семье, что он был замечательный человеком, обладающий небесной профессией, жизнь которого трагически оборвалась. Мне захотелось больше узнать о жизни и профессиональной деятельности моего прадедушки и рассказать вам о нём.

Актуальность моего исследования заключается в необходимости и важности знать свою родословную. Через жизненный путь родных мы можем узнать историю родного края, страны. В каждой семье это происходит через рассказы и живое общение, но устные рассказы недолговечны, многое со временем утрачивается, забывается, поэтому необходимо приложить усилия, чтобы история семьи не исчезла бесследно.

Цель моего исследования заключается в изучении жизненного пути моего прадедушки.

Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

- изучить сохранившиеся документы, фотографии в семейном архиве;
- разыскать сведения о жизни и профессиональной деятельности моего прадедушки;
- систематизировать полученный материал.

Объектом моего исследования является биография моего прадедушки, а предмет – семейный архив.

Я выдвинула гипотезу, что через историю жизни моего прадедушки познается история развития авиации родного края.

Во время исследования применялись следующие методы: опрос родственников, изучение семейного архива, поиск и сбор документов путем посещения библиотеки, архива, музея.

### 1. Аэропорт «Диксон»

Моего прадедушку звали Токарев Анатолий Иванович, родился он 29 мая 1933 году в городе Шахты Ростовской области в семье шахтера.

Трудовую деятельность мой прадедушка начал в 19 лет после окончания Актюбинской школы авиационных механиков и первым его местом работы стала Московская

Авиагруппа Особого Назначения. Был зачислен на должность авиамоториста в аэропорт «Диксон». В его обязанности входило осмотр и смазка двигателя перед пуском, управление и ремонт. На первый взгляд простые обязанности, но они требовали больших знаний, а именно: принцип работы двигателя, правила техники безопасности и способы устранения возможных неполадок.

Аэропорт «Диксон», располагался на островной части посёлка Диксон, расположенный на побережье Енисейского залива Карского моря. Поселок Диксон самый северный населенный пункт нашей страны, его называли «Воротами Арктики» в связи с активным освоением Арктики и Северного морского пути. Параллельно с трудовыми буднями в период с 1954 по 1956 годы учился в Диксонской средней школе рабочей молодежи, окончание которой давало право поступить в высшее учебное заведение Союза ССР. По истечению срока трудового договора с Московской авиагруппой особого назначения поступил в Сасовское летное училище, по окончании которого получил специальность пилота и был направлен в Якутию.

### 2. 139 Якутский объединенный авиаотряд

В Якутию он приехал в период бурного послевоенного развития авиации. В 50-х годах перед авиацией ставили большие задачи:

1. Участие в геологической разведке – с высоты в 200–300 метров специальный прибор, установленный на самолете, показывал наличие в недрах земли полезных ископаемых (уголь, цветной металл, золото, алмазы);

2. Грузовые перевозки по доставке оборудования;

3. Участие в отстреле волков, которые наносили большой урон оленеводству;

4. Авиационная борьба с вредителями лесов, производилось изучение лесных массивов, выявлялись ресурсы;

5. Вывоз рыбы, мяса, дичи, шкур и т.д. из Северных районов, а также завоз на Север овощей, фруктов;

6. Добираться в населенные пункты, которые не были связаны между собой ни речными, ни автомобильными путями;

7. Осуществлять пассажирские перевозки.

В 1958 году он поступил на работу в 139 Якутский объединенный авиаотряд, на тот момент авиацию республики представляли всего два авиаотряда. Он был зачислен вторым пилотом самолета ИЛ-14, который был основным пассажирским самолетом, рассчитанным на 36 пассажирских мест. В дальнейшем по окончании курсов в Школе высшей летной подготовки в 1960 году был назначен командиром корабля самолета ИЛ-14.

В 60-х годах в связи с увеличением объемов работ для авиации на территории республики работали не 2 авиаотряда, а 16. Возникла необходимость в обновлении авиапарка и в октябре 1965 года в Якутске приземлился новый турбовинтовой самолет АН-24, который мог взять на борт до 52 пассажиров и перевезти их на расстояние до 1850 км. Это было началом нового этапа в освоении воздушных просторов Якутии. Из Якутского авиапредприятия в Кировоградскую школу высшей летной подготовки изучать самолет АН-24 отправилась большая группа летного состава, в том числе и мой прадедушка. В последствии он стал командиром корабля АН-24.

В течение своей трудовой деятельности моего прадедушку назначали исполняющим обязанности пилота-инструктора, задачей которого была обучить управлению летательным аппаратом, а также временно исполняющим обязанности командира Первой авиаэскадрильи и исполняющим обязанности заместителя командира Второй авиаэскадрильи, что говорит о том, что он зарекомендовал себя как высококвалифицированный специалист.

### 3. Трагедия под Батагаем

28 января 1970 года мой прадедушка на самолете АН-24 в качестве командира корабля выполнял рейс из поселка Черский в город Якутск с посадкой в поселке Батагай. Подходя к аэропорту Батагай, экипаж вышел на связь с диспетчером и доложил о расчетной точке начала снижения, в ответ на что диспетчер дал разрешение на снижение, после чего связь с самолетом пропала. Пилоты в последний момент увидели опасность и потянули штурвал на себя, но из-за рельефа местности и продолжающегося по инерции снижения, не смогли избежать столкновения. Самолет врезался в заснеженный скалистый склон горы в 40 км от аэродрома и разрушился полностью. На борту самолета находилось 6 членов экипажа и 28 пассажиров. Все они погибли. Жизнь

моего прадедушки трагически оборвалась, когда ему было всего 36 лет.

### Заключение

Всю свою жизнь мой прадедушка посвятил развитию авиации республики, за 12 лет работы в Якутском объединенном авиаотряде он налетал более 8 тысяч часов, о нем писали в газетах, неоднократно награждали почетными грамотами Управления гражданской авиации, за высокие производственные показатели, активную работу в партийной и профсоюзной организации, высокую дисциплинированность он награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

В ходе исследования была проведена следующая работа: изучены документы, фотографии из семейного архива, направлен запрос в Национальный архив РС (Я), посетила Национальную библиотеку РС (Я), а также Музей авиации Якутии, поездку в который я особенно ждала, ведь я там ни разу не была и очень хотелось еще больше узнать о моем прадедушке, но ожидало разочарование, так как информации о нем по какой-то причине не было. Сотрудник музея не остался равнодушным и предложил предоставить в музей фотографии и краткую биографию о моем прадедушке, которую в дальнейшем разместят в альбоме.

Таким образом, результатом исследования стали сплошные плюсы:

во-первых, узнала интересные факты об авиации нашего родного края;

во-вторых, почувствовала себя настоящим детективом при поиске, сборе и изучении информации о моем прадедушке;

в-третьих, то, что удалось найти – систематизировала в отдельную папку.

Практическая значимость моего исследования заключается в том, что информация о моем прадедушке появится в Музее авиации Якутии.

Исходя из этого, могу сделать вывод и с уверенностью сказать, что мой прадедушка внес неоценимый вклад в историю развития авиации.

Гипотеза подтвердилась – через историю жизни моего прадедушки познается история развития авиации родного края.

### Список литературы

1. Васильев М.Е. Отцы-командиры. События и люди.
2. Зуев Ю.Н., Остапенко Ю.А., Бородин О.П. Авиация в Якутии.
3. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Диксон\\_\(посёлок\\_городского\\_типа\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Диксон_(посёлок_городского_типа)).
4. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Моторист>.
5. <http://avia.pro/blog/aviakatastrofa-24b-v-r-ne-batagaya-1970>.

Фотографии из семейного архива





Документы из семейного архива

**СВИДЕТЕЛЬСТВО**

Выдано **пилоту** 3, класса  
**ГОКАРВУ Анатолию Ивановичу**  
в том, что он с **23 июня** 1953 г. по  
**27 августа** 1953 г., находившись в Школе  
высшей летной подготовки ГВФ, закончил полный курс  
обучения на самолете **ИЛ-14**  
с авиационными **АШ-82 Т** по специальности  
**командира корабля**  
показав в процессе учебы следующие результаты:

**I. По теоретической подготовке:**  
Материальная часть и эксплуатация самолета - **Пять**  
Материальная часть и эксплуатация двигателя - **Пять**  
Самолетовождение - **Четыре**  
Метеорология - **Четыре**  
Аэродинамика самолета - **Четыре**

**II. По летной (практической) подготовке:**  
Общая оценка - **Пять**

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**  
Считать окончившим Школу высшей летной подготовки ГВФ по курсу **командиров кораблей самолетов ИЛ-14, допустить к прохождению программы ввода в строй на командира корабля самолета ИЛ-14.**

Начальник Школы высшей летной подготовки ГВФ **Шубин**

№ 71/2, 27 августа 1953 г.

**СВИДЕТЕЛЬСТВО**  
об окончании Кировоградской школы высшей летной подготовки ГВФ

Выдано **пилоту** II, класса  
**Локарева Анатолию Ивановичу**  
в том, что он с **5 января** 1955 г. по  
**29 апреля** 1955 г., обучаясь в  
Кировоградской школе высшей летной подготовки  
ГВФ, закончил курс обучения на самолете  
**Ил-28** с авиационными **Ил-28**  
по специальности **командира корабля**  
показав в процессе учебы следующие результаты:

**I. По теоретической подготовке:**  
1. Аэродинамика с-лз **Отлично**  
2. Констр. и экспл. с-лз **Отлично**  
3. Констр. и экспл. двиг. **Отлично**  
4. Самолетовождение **Удовлетвор.**

**II. По летной подготовке:**  
Общая оценка **Отлично**

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**  
Считать окончившим Кировоградскую ШВЛП ГВФ по курсу **командира корабля Ил-28 с приобретенными навыками работы за бортом самолета**

Начальник Школы высшей летной подготовки ГВФ **Бондаренко**

№ 24, 29 апреля 1955 г.

**Черноморская ЗДАВНИЦА**  
КРАЕВАЯ КУРОРТНАЯ ГАЗЕТА

Кировоградская промышленная и краевая газета  
и Краевого промышленного совета депутатов трудящихся  
Сочинского торгово-промышленного объединения

Для инд. 27-д.  
№ 140 (7485) ВОСКРЕСЕНЬЕ, 12 июля 1964 г.

**Сорок ленинских лет**

НА СТОЛЕТИИ великой исторической победы над фашистскими захватчиками VI съезд РКСМ, на котором съездом был избран ЦК КПСС, в котором съездом были избраны члены ЦК КПСС, в котором съездом были избраны члены ЦК КПСС, в котором съездом были избраны члены ЦК КПСС...

**Алмаз — лучеварный**

Впервые в СССР создан лучеварный аппарат, который позволяет получать высококачественные алмазы в промышленных масштабах...

**Томоми Нарита: "Я хочу приехать сюда еще"**

Впервые после окончания войны в СССР посетил японский журналист Томоми Нарита. Он посетил Москву и Ленинград, встретился с советскими журналистами и деятелями культуры...



**Счастье служить родному народу**

Полный командир экипажа подводной лодки СССР Сергей Тимофеевич Тимофеев, командир экипажа лодки "Щ-308" в годы войны, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза...

**ИМ СВЕРХУ**

**ВИДНО ВСЕ...**

Впервые в истории человечества в космос вылетел человек. 12 апреля 1961 года Юрий Гагарин совершил первый полет в космос на космическом корабле "Восток-1"...



**50 ЛЕТ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ**

**СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО**

ЛЕТНИЙ СОСТАВ Якутского объединенного подразделения

Чрезвычайно ответственным делом является выполнение плана, когда профессиональные специалисты — летчики Якутского объединенного подразделения Тувинского авиационного отряда вносят свой вклад в развитие авиации нашей родины. Летчики отряда вносят свой вклад в развитие авиации нашей родины. Летчики отряда вносят свой вклад в развитие авиации нашей родины.

Каждый летчик подразделения, выполняя свой долг перед Родиной, должен помнить, что у нас еще немало недостатков в авиации, неиспользованных резервов производства. Поэтому в целях эффективного использования самолетов необходимо за счет снижения себестоимости воздушных перевозок, максимальной экономии грузоподъемности

всего авиационного парка в Форт-Уксусе 900 тысяч руб. летному коллективу. Разумов В.М. 500 тысяч рублей и по летному коллективу, где командиром тов. Плоский Н.М., 450 тысяч рублей.

Авиароботники республиканки мы обращаемся к вам с призывом последовать нашему примеру — широко развернуть социалистическое соревнование за достойную встречу 50-й годовщины Великого Октября, активно включиться в борьбу за создание Фонда 50-летия Советской власти и тем самым внести свой посильный вклад в скорочное завершение заданий первых двух лет пятилетнего плана.

(Принято на общих собраниях летного состава летных коллективов 12 сентября 1966 года.)

*Пролетарии всех стран, соединитесь!*

**ИНИЦИАТИВА ОДОБРЕНА**

Инициатива, выдвинутая летчиками подразделения, одобряется. Инициатива, выдвинутая летчиками подразделения, одобряется. Инициатива, выдвинутая летчиками подразделения, одобряется.

**СЕВЕРНАЯ СТРАССА**

Орган комитетов Якутского управления гражданской авиации и термина профсоюза авиароботников

№ 7 (1263) Якутск, 17 сентября 1966 г. Год издания 21-й

**На дороге зимы**

Своем план коллектив с успехом решает одну из поставленных задач — качественную подготовку к осенне-зимней навигации. В хорошем состоянии находится парад, имущество нижней службы, котельная, жилые дома. Совсем недавно в аэропорту введен в строй новый двухквартирный жилой дом.

Своем строительстве пристройки в аэропорту. Здесь будет уютный зал ожидания, комнаты по продаже билетов.

В Усть-Нере сейчас ожидается и от прибывающих самолетов: погода установилась хорошая. Мы с нетерпением ждем перевода традиций твоей авиации для перевозки Нидхитина.

М. ШИРЕЕВ, начальник аэропорта.

**ВКЛАД ЛЕТЧИКОВ В ПЯТИЛЕТКУ**

Полетная группа авиационного отряда республиканского авиаотряда № 1000, летный состав Якутского объединенного подразделения Тувинского авиационного отряда вносят свой вклад в развитие авиации нашей родины. Летчики отряда вносят свой вклад в развитие авиации нашей родины.

Наибольшую часть этой суммы, около 400 тыс. рублей, летчики вносят за счет экономии расходов топлива, а также за счет экономии на расходах на ремонт.

Каждый работник подразделения вносит свой вклад в развитие авиации нашей родины. Летчики отряда вносят свой вклад в развитие авиации нашей родины.

Немалую помощь в борьбе за оборону нам оказала стеновая печать, которая систематически освещала ход соревнования, поднимала настроение. Кросс-планеты сообщают авиароботникам стоимость каждой минуты полета на различных типах самолетов, стоимость каждого килограмма топлива. В все экипажи стараются с честью выполнять свои обязательства, учитывают все возможности экономии при производстве полетов.

В эти дни во всех экипажах подразделения все шире развивается социалистическое соревнование за достойную встречу знаменательного события — пятидесятилетия Великого Октября нашей социалистической родины.

За счет чего экономия отпущена? Летчики уменьшили расход топлива, экономия на расходах на ремонт. На 74 самолета сэкономили расходы на 192956

рублей. Выдержали все трафики, построения и сроки минимальности, не в ущерб обеспечению безопасности полетов, за счет экономии на расходах на ремонт 20870 рублей.

Летно-полетный состав так же экономит расходы на топливо на сумму 131000 рублей, старается экономить на ремонте, экономит на расходах на ремонт 32236 рублей.

Большой эффект дает правильное использование материальной части. На самолетах за полетами торопятся проанализировать 50 рейсов по маршруту Якутск—Магдагачи—Якутск. Из приведенных примеров видно, что резервов у нас много и мы — летчики — должны использовать его для хороших результатов.

Передовые экипажи командиров кораблей А. Черкасова, А. Мирецкого, Р. Ныртенкова, Ю. Мартынова, А. Токарева, С. Садурова и другие делят за шесть месяцев текущего года сэкономили более чем по 10 тысяч рублей.

Ю. СКИРИДОН, заместитель командира по авиации