



# Авиация от меня не уйдёт

Белгородский лётчик провёл в небе 20 тысяч часов.

**ЛИЧНОСТЬ** Десять миллионов километров – столько налетал белгородский лётчик гражданской авиации Алексей Крупенко. В воздухе он провёл 20 тысяч часов, за безаварийный налёт которых получил нагрудный знак отличия. В числе его наград также медаль «За заслуги перед Землёй Белгородской». Командир экипажа, лётчик первого класса, лётчик-инструктор – он летал около 45 лет, последний рейс совершил в 65, что редкость для представителей этой профессии. Алексей Викторович пережил взлёты и падения гражданской авиации, активные 1980-е и трудные перестроечные, когда многим лётчикам пришлось проститься с любимым делом. Но высокий профессионализм позволял ему всегда оставаться на плаву, вернее, в воздухе. Как мечта сельского мальчишки о небе стала явью?

ЕЛЕНА МИРОШНИЧЕНКО  
ВАДИМ ЗАБЛОЦКИЙ (ФОТО)

ВРЕМЯ ПЕРВЫХ



Алексей Крупенко: «45 лет в небе навсегда со мной»

Об этом он всегда как инструктор говорил ученикам: «Когда научитесь чувствовать самолёт и себя как единое целое, тогда и сложится полёт».

Его лётная судьба складывалась удачно: в 31 год Крупенко стал командиром экипажа на Як-40.

## ЗНАМЕНИТЫЕ ПАССАЖИРЫ

Перестроечные времена подкосили гражданскую авиацию, но люди искали пути, чтобы остаться в профессии. С 1996 года Крупенко как лётный директор компании «Центр-Юг» от белгородского авиаотряда занимался чартерными перевозками. Это время лёгких денег: они возили так называемых новых коммерсантов, политиков, бизнесменов.

– Отношения с пассажирами стали совсем иными, ведь мы были заинтересованы, чтобы они обращались с заказами, – вспоминает лётчик. – Многие заходили в кабину, им хотелось сесть на место бортмеханика, выпить кофе, закурить, показывая всем своим видом, что жизнь удалась.

В то время он познакомился со многими популярными артистами, которые выбирали для гастролей коммерческие рейсы. С ним летали Пугачёва, Антонов, Газманов, Лещенко, Винокур, Абдулов, Ярмольник и



Награды за верность профессии

Жители одной из улиц Бирюча Красногвардейского района знали: если над домами, пугая врассыпную бегущих кур, низко пролетает кукурузник, то это бывшим соседям передаёт привет лётчик **Алексей Крупенко**.

– Опять ваш летал? – утвердительно спрашивали они у родителей.

А бабушка Алексея, работая на огороде, каждому самолёту махала тяпкой на случай, если там внук, недавно окончивший лётное училище.

– Это время Юрия Гагарина, мы были молоды и одержимы полётами, – вспоминает школьные годы Алексей Викторович.

Окончательную точку в выборе профессии поставил фильм «Неподсуден», он даже чётко увидел свою схожесть с главным героем – лётчиком Егоровым, которого сыграл Олег Стриженов. Фильм за свою жизнь Крупенко посмотрел раз десять. А тогда, после окончания школы, с дерматинным чемоданом в руках и десятью рублями в кармане он, сельский мальчишка, не имеющий опыта передвижения ни на вокзалах, ни в чужих городах, самостоятельно отправился поступать в Оренбургское высшее военное авиационное училище.

С вступительными испытаниями справился успешно, но не прошёл по конкурсу:

– Видел, как генералы и полковники приводили на экзамены сыновей, а тут простой провинциальный паренёк решил покорить небо своими силами... Но я оптимист, твёрдо был уверен, что авиация от меня не уйдёт.

А пока пришло время служить в армии – артиллеристом в Группе советских войск в Германии.



Среди пассажиров Алексея Викторовича были знаменитости, в том числе актёр Александр Панкратов-Чёрный

## НЕЗАБЫВАЕМЫЙ ПОЛЁТ

– Из армии я вернулся другим человеком, набрался ума и решил идти в гражданскую авиацию, – говорит Алексей Викторович.

Конкурс в Сасовское лётное училище был десять человек на место, но отслужившие в армии – в приоритете, плюс год работы инструктором в райкоме комсомола, да и экзамены Крупенко сдал без проблем.

– В сочинении на тему «Почему я хочу стать лётчиком?» я накатал листа три: слова о профессии шли от души. Только предложения выбирал попроще, чтобы поменьше запятых, – улыбается Алексей Викторович.

Сасовское лётное училище считалось лучшим в стране:

– Главное, что нам доносили преподаватели: авиация – очень серьёзное дело, заниматься нужно основательно, ведь от этого зависит жизнь людей.

Практике предшествовал глубокий курс теоретической подготовки, в том числе высшая математика, физика, термодинамика и даже сопломат. Госэкзамены он сдал на отлично. А ещё в училище состоялся первый полёт.

– Он незабываем, душу распирало от восторга, – вспоминает лётчик. – Я был готов день и ночь из кабины не вылезать. Если случалось заменить заболевшего, делал это с огромной радостью, так мне хотелось летать.

## ДРУГАЯ ГЕОГРАФИЯ

Белгородцам 1980-х можно только позавидовать: в течение часа местная авиация на Ан-2 доставляла пассажиров в Валуйки и Старый Оскол, Алексеевку и Бирюч. Причём разница в стоимости билета с автобусом составляла всего рубль – полтора. В белгородском лётном отряде работали около 80 пилотов.

– Здесь и проходила основная практическая учёба после училища, – говорит Крупенко, который и пассажиров к месту доставлял, и поля химпрепаратами обрабатывал.

Перспективного лётчика заметили, и когда отряд получил двухмоторные чехословацкие самолёты L-410, Алексей Викторович стал летать на них:

– Если сравнивать Ан-2, то это как запорожец и мерседес: чистый, удобный, другая скорость и другая география полётов – Москва, Одесса, Симферополь...

Но уже и другие лётные ситуации: – Я завидовал лётчикам первого класса, хотел стать таким же, как они. Садиться в туман, грозу, с честью выходить из любой ситуации.

И десятки лет безаварийного стажа подтверждают: Крупенко это удалось, хотя случались непростые моменты, когда сам себе говорил: «Молодец, ты это сделал». Чего стоит полёт на Як-40, когда на высоте восемь километров отказали рули. Самолёт на земле облили тёплой водой без жидкости от обледенения, и потому на высоте заклинило замёрзший штурвал. Пришлось совершить определённые манёвры, чтобы преодолеть критическую ситуацию. Летевшие тем рейсом работники аэропорта, выйдя из салона, увидели на хвосте огромные сосульки.

– Лёха, это что, мы могли погибнуть? – они, в отличие от пассажиров, оценили произошедшее.

– У меня такой склад характера, что чем ситуация сложнее, тем я спокойнее, – говорит Алексей Викторович. – Без самообладания и уверенности в себе лётчику не обойтись. Будешь дёргаться – твой настрой перейдёт экипажу.

другие знаменитости. Многие приглашали на свои концерты.

– Помню концерт Стаса Михайлова в одной из восточных республик. Зал полон скромных женщин в платочках. В тот день шёл футбол, и мне казалось, что из мужчин, кроме музыкантов, мы одни. Прошло полчаса концерта, и зрительницы разительно изменились: они отплясывали в проходах, размахивая снятыми платками, – рассказывает Алексей Викторович.

## ВО СНЕ И НАЯВУ

В 2000-е набирала силу волейбольная команда «Белогорье». Постоянные разъезды, в том числе и за границу – дело очень хлопотное, и клуб решил на своей базе организовать лётную компанию, в которую пригласили Крупенко. Приобретённый Як-40 переоборудовали под международные стандарты, под рост волейболистов поставили кресла.

– Экипаж проникся волейболом, на матчах голос срывали. А что делать, если порой, кроме нас, не было болельщиков за любимую команду? Со спортсменами жили одной семьёй: вместе в гостинице, приходили на тренировки, даже спортивная форма как у них.

Незаметно прошло 10 лет, но наступило время, когда клуб отказался от самолёта, да и лётчику исполнилось 65.

...Ему часто снится, что он по-прежнему в кабине самолёта, и эти сны как наяву. В прошлом году Алексей Викторович решил подняться в воздух на планере, однако привычного чувства полёта, к сожалению, не испытал. Но он не унывает: заядлому грибнику, рыболову, огороднику есть чем заняться. Да и почти 45 лет в небе навсегда с ним. БП