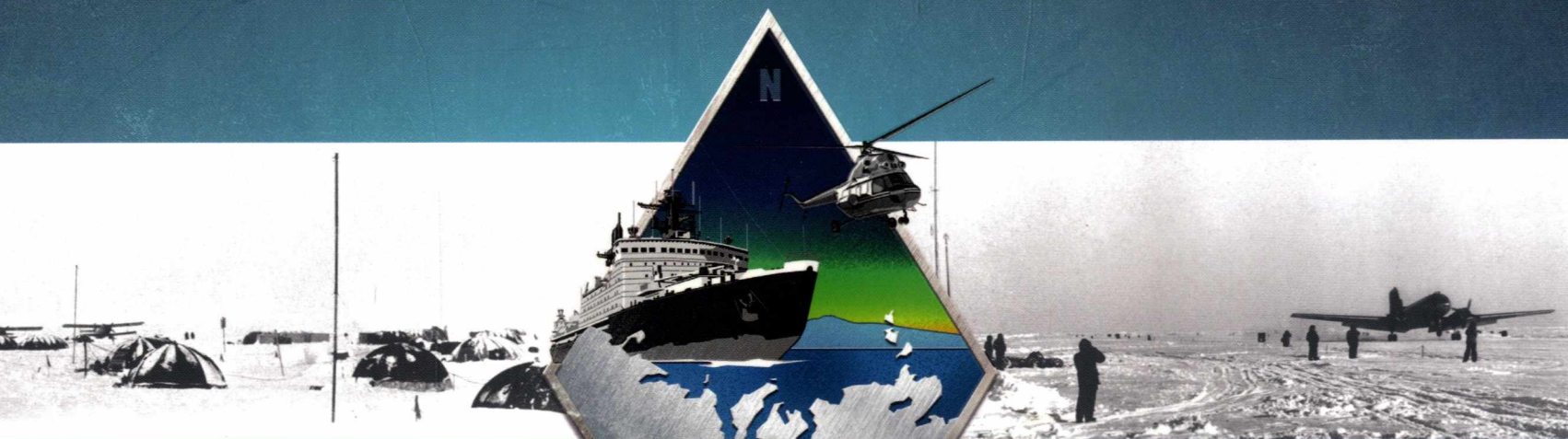


ББК
63
Ф 534

В. В. Филиппов
И. А. Левандовский



ЕНИСЕЙСКИЙ СЕВЕР

ХРОНИКИ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ
Высокоширотные воздушные экспедиции

1948



1991

В. В. Филиппов
И. А. Левандовский



ЕНИСЕЙСКИЙ СЕВЕР

ХРОНИКИ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ
Высокоширотные воздушные экспедиции

1948



1991

УДК 91 (571.51-17) (091)
ББК 26.890г (253.51)
Ф53

ISBN 978-5-6045257-9-1

Филиппов В. В.
Левандовский И. А.

Ф53 Енисейский Север. Хроники освоения Арктики. Высокоширотные воздушные экспедиции.
1948–1991 / В. Филиппов. — Красноярск: ООО «Издательство Поликор», 2021. — 264 с.

Историко-публицистическое издание об организации и проведении высокоширотных воздушных экспедиций в Арктике в 1948–1991 гг., об авиаторах Красноярского управления гражданской авиации и их значительном вкладе в изучение Северного Ледовитого океана, в повышение обороноспособности страны и укрепление ее северных рубежей.

Авторы выражают благодарность за предоставленные воспоминания, документы и фотографии
Удалову Валентину Арсентьевичу,
Доронину Геннадию Михайловичу,
Ерину Владимиру Александровичу,
Кузнецову Владимиру Анатольевичу,
Кирееву Алексею Николаевичу,
Астапковичу Владимиру Валентиновичу,
Черенкову Владимиру Константиновичу,
Бахметьеву Александру Михайловичу,
Бродневу Владимиру Васильевичу.

554711



Издание осуществляется
при поддержке
государственной
грантовой программы
Красноярского края



УДК 91 (571.51-17) (091)
ББК 26.890г (253.51)



СОДЕРЖАНИЕ

Обращения к читателям	4
Введение. Красноярские пилоты в Арктике от Липпа до Левандовского	8

ГЛАВА 1. ПУТЬ ВО ЛЬДАХ — УМНЫЙ ПРЯМО НЕ ПОЙДЕТ...

1.1. Помощники мореходов. Из истории ледовой разведки	12
1.2. Слово и дело. Справочник полярника	28
1.3. Не с пустыми руками. Техника Арктики	34

ГЛАВА 2. ХРОНИКИ ВЫСОКОШИРОТНЫХ ЭКСПЕДИЦИЙ В АРКТИКУ. 1948–1991 ГГ.

2.1. Первая послевоенная	48
2.2. Адекватный ответ Америке — граница на замке	54
2.3. Мирный полюс — ВВЭ «Север»	78
2.4. Под грифом «совершенно секретно» — вместе с флотом. «Акулы» подо льдами	112

ГЛАВА 3. ВЫСОКОШИРОТНЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ КРАСНОЯРСКИХ АВИАТОРОВ

3.1. Приняли эстафету	120
3.2. Дневники командира: север день за днем	130
3.3. Главное богатство — люди. В небе и на льдине	218

Заключение	258
Источники и литература	260
Сокращения	263



УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Енисейский Север на протяжении более чем 90 лет является форпостом освоения северо-востока нашей огромной страны. Ставшие пророческими слова «Красноярск — ворота Крайнего Севера» были напечатаны в газетах еще в начале 1930-х годов. Отсюда — с небольшого острова на Енисее, с Абаканской протоки начали решаться важнейшие геополитические и экономические задачи молодой Советской республики — освоение Северного морского пути. Здесь родилась полярная авиация и первые самолеты Комсеверпути ушли на ледовую разведку в северные моря. Здесь в трагические для Родины годы Великой Отечественной войны люди, несмотря на тысячи и тысячи километров до линии фронта, не теряли бдительности и в те самые хорошо известные красноярцам ДВА ЧАСА ВОЙНЫ на Диксоне встретили врага во всеоружии и дали ему достойный отпор.

Проект Красноярского краевого отделения Русского географического общества «Енисейский Север. Хроники освоения Арктики» подошел к завершению.

В 2019 году вышла первая книга — «Енисейский Север. Хроники освоения Арктики. 1920–1940» о первых десятилетиях освоения советских северных территорий, об организации и становлении мощной производственно-хозяйственной структуры — Главного управления Северного морского пути.

В 2020-м, в год 75-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, вторая книга продолжила хронологию и называлась «Енисейский Север. Хроники обороны Арктики. 1940–1945». Она — о защитниках Северного морского пути.

Сейчас Вы открываете третью, заключительную книгу серии — «Енисейский Север. Хроники освоения Арктики. Высокоширотные воздушные экспедиции. 1948—1991». О чем она, и так понятно по названию, но большей частью она об авиаторах Красноярского управления гражданской авиации и их значительном вкладе в изучение Северного Ледовитого океана, в повышение обороноспособности страны и укрепление ее северных рубежей уже в более близкие к нашему поколению годы.

Цели своей мы достигли и надеемся... Да нет, мы уверены, что выпущенная при поддержке государственной грантовой программы «Книжное Красноярье» серия книг об освоении Енисейского Севера, о первопроходцах, о людях науки и промышленности, авиации и флота, о победах и трагедиях на Северном морском пути станет востребованной в библиотеках и музеях, а истории освоения, обороны Арктики, преодоления трудностей на пути служения Отечеству будут жить дальше и с бумажных страниц перейдут в социальные сети, радио и телепередачи потому, что Енисейский Север был и остается территорией Героев, и нам есть чем и кем гордиться!

Это — наша история!

*Председатель
Красноярского краевого отделения
Русского географического общества
И. А. Спириденко*



ОТ ТЕХ, КТО В НЕБЕ

Красноярская авиация, особенно полярная, оказала огромное влияние на развитие всей страны и освоение Севера — и советского, и международного. Без авиации не были возможны ни прокладка Северного морского пути, ни научно-исследовательские экспедиции, изучавшие природные ресурсы северных территорий и Северного Ледовитого океана. Да и вообще вся советская полярная авиация началась в Красноярске с первой авиабазы на острове Молокова (бывшем Телячьем).

В авиацию я попал в общем-то случайно. В 1955 году после окончания 10-го класса поехал в Иркутск поступать на «горное дело», маркшейдерский факультет. Но не сдал первый экзамен — английский язык. Увидел объявление о приеме в Сасовское летное училище гражданской авиации. Бесплатное питание, обмундирование, стипендия — жили бедно, и это было очень важно. В 1957 году окончил училище с отличием и 5 октября приступил к полетам в Кежемском отдельном авиаотряде Красноярского управления ГВФ. Всего отлетал 48 календарных лет, налетал 23000 часов. По принятой в гражданской авиации норме — 20 часов на самолете, 12 часов на вертолете в месяц — это соответствует 212 годам трудового стажа. Были годы, когда проводил в командировках 286 дней в год.

С авиабазы на острове Молокова я успел полетать недолго на самолетах Ан-2 — до того, как построили Коммунальный мост через Енисей. С возведением моста полеты стали невозможны и прекратились окончательно.

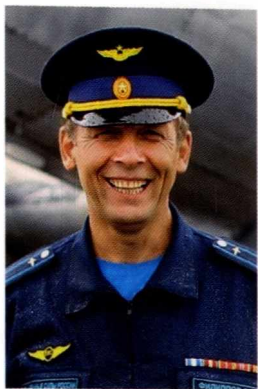
На Север я начал летать в 1961 году, когда переучился на Ил-14. Вначале это были полеты

на Красноярский Север, по Енисейской трассе. А после расформирования в 1970 году Управления полярной авиации (УПА) ледовую разведку западнее 119-го меридиана передали Красноярскому управлению гражданской авиации, восточнее — Якутскому. Самолеты УПА были переданы Игарскому авиаотряду, а до этого полеты на Север выполнял базировавшийся в Красноярске 126-й авиаотряд, которым я командовал четыре года. Последний Ли-2 полярной авиации с бортовым номером 4219 после списания мной был перегнан и установлен на постаменте на Диксоне.

С 1969 по 1989 год красноярская авиация принимала активное участие в организации и проведении ежегодных высокоширотных воздушных экспедиций. Сначала перенимали опыт у «москвичей» — Московской авиагруппы особого назначения, а с 1973 года — самостоятельно. Это были научно-исследовательские экспедиции Ленинградского НИИ Арктики и Антарктики совместно с Министерством обороны СССР. Я лично провел 13 экспедиций и по их работе защитил кандидатскую диссертацию на тему «Математическое обеспечение организации выполнения полетов высокоширотных экспедиций ледовой разведки». Точнейший «Атлас Северного Ледовитого океана» — это итог работы в том числе и красноярских авиаторов. Надеюсь, что наши воспоминания будут вам интересны!

*Заслуженный пилот СССР
И. А. Левандовский*





ОТ ТЕХ, КТО НА ЗЕМЛЕ

Любому действию человека всегда предшествует серия внутренних вопросов: зачем? почему? кому это надо? и т.д. и т.п. В принципе, то же самое возникает и в любом человеческом сообществе — семье, трудовом коллективе, стране в целом.

Возьмем тему нашей трилогии — Северный морской путь. Скажем прямо, не самые легкие природные условия севера обусловили, соответственно, и труднодоступность его естественных богатств. Но вот как раз запасы этих богатств и не давали покоя «ячейкам» общества самой разной численности, вероисповедания и государственной принадлежности и приводили к поиску ПУТЕЙ доступа к ним. Вот мы и ответили сразу на те самые три главных вопроса: зачем? почему? кому?

Но пути могут быть разными. Учитывая малозаселенность территорий и отсутствие наземных и воздушных транспортных артерий на севере и северо-востоке СССР в 1930-е годы, сам по себе напрашивался вывод: наиболее приспособленным для перевозки грузов на севере и проникновения вглубь в сибирские, якутские и дальневосточные земли был морской и речной транспорт. Тайгу и тундру прорезает густая сеть рек, начинающихся в глубине материка и впадающих в моря Северного Ледовитого океана. Используя морской и речной транспорт, можно связать воедино грузоперевозками северо-западные регионы страны с Сибирью и Дальним Востоком. Выгода в цене и, самое главное, во времени грандиозна. Преимущества Северного морского пути оправдывают повышенный риск плавания во льдах, и именно для решения прежде всего

вопросов безопасности плавания в северных морях работали и работают ученые в составе высокоширотных экспедиций, об организации и проведении которых эта книга.

Почему Енисейский Север? Потому что именно Карское море и Енисейский залив оказались своеобразным центром сначала притяжения торговых людей (знаменитые экспортно-импортные Карские операции 1920–1930-х годов), а потом начавшегося с Комитета Севморпути в 1920 году и продолжившегося организацией «Комсеверопути» в 1928 году создания единой хозяйственной структуры освоения севера и северо-востока СССР — Главного управления Северного морского пути. Новый порт в Игарке стал самым крупным поставщиком на экспорт енисейского леса. С острова Телячий на Енисее в черте города Красноярск началось создание полярной авиации — здесь в 1929 году базировался на зиму первый Дорнье Валь полярной авиации летчика Бориса Григорьевича Чухновского, работавший на ледовых разведках Карских операций. Отсюда на спасение челюскинцев выехал пилот Енисейской авиалинии Василий Молоков, в честь которого впоследствии был переименован остров Телячий. В первой высокоширотной экспедиции по организации дрейфующей научной станции «Северный полюс» в 1937 году участвовали три экипажа Енисейской авиалинии — Василия Молокова, Анатолия Алексеева и Павла Головина. И вполне логично, что географическое положение Красноярского края в целом и Енисейского Севера в частности предопредели-



ло возложение обязанностей организации и обеспечения высокоширотных воздушных экспедиций «Север» именно на Красноярское управление гражданской авиации после расформирования Управления полярной авиации в 1970 году. И наши красноярские экипажи самолетов и вертолетов, инженерно-технический состав, службы материально-технического обеспечения в течение 20 лет достойно выполняли свою работу. Как и в далекие 1930-е, снова стали первопроходцами полярного неба, ледовыми разведчиками, помощниками мореходов и научных работников.

И глядя на фотографии участников ВШЭ этих лет, понимаешь, что они точно такие же, как их предшественники в 1930-е, — счастливые и гордые причастностью к серьезному и важному для Родины делу. Они по-прежнему — вторые после Бога...

Красноярской авиации
и ее людям посвящается!

С уважением,
авиационный инженер
Вячеслав Филиппов





КРАСНОЯРСКИЕ ПИЛОТЫ В АРКТИКЕ

От Липпа до Левандовского

Красноярск связан с историей полярной авиации крепким морским узлом — мы по праву гордимся, что наш город в 1926 году стал стартом для первого коммерческого полета самолета Юнкерс Ф.13 «Моссовет» Виктора Львовича Галышева на север в Туруханск с целью открытия воздушной линии Красноярск — Дудинка, а остров Телячий посреди Енисея в черте города Красноярска в 1929 году стал первой гидроавиабазой будущей полярной авиации. А потом было еще много чего с приставкой «первый».

Именно на Телячем базировался после ледовых разведок Карских торговых операций первый самолет «Комсеверпути» Бориса Григорьевича Чухновского. После завершения ледовой разведки «Комсеверпуть» прилетел в Игарку, затем в Красноярск, где Чухновский посадил самолет на Абаканскую протоку Енисея. На острове Телячий был построен деревянный временный склад для хранения самолета. Так первое пристанище самолета Чухновского (и исключительно удобная для взлета-посадки гидросамолетов Абаканская протока) предопределило создание в недалеком будущем на острове Телячий основной гидроавиабазы полярной авиации.

Кто бы мог знать, какое прекрасное будущее предстоит начать с этой навигации 1929 года и времянки-сарая, ранее известного лишь местным жителям Телячьего, и имя какого великого человека будет носить остров!

В 1930 году уже три самолета Дорнье Валь обслуживали навигацию. В этом году пришел работать в «Комсеверпуть» бортмеханик Григорий Трофимович Побежимов, о котором практически в один голос говорили ВСЕ (!!!) наши знаменитые пилоты: «ЛУЧШИЙ бортмеханик полярной авиации». Имя погибшего в северных морях Григория Трофимовича носил Красноярский авиаремонтный завод, и до настоящего времени в Красноярске есть улица его имени. В составе экипажей первых самолетов «Комсеверпути» были прославившиеся позднее Иван Доронин, Георгий Страубе, Анатолий Алексеев.

1 марта 1931 года в составе Северо-Сибирского государственного акционерного общества промышленности и транспорта АО «Комсеверпуть» Наркомата внешней и внутренней торговли СССР была создана Служба связи, позже переименованная в Авиаслужбу. Так появилось первое самостоятельное структурное авиационное подразделение со своим ко-

мандованием и самолетами. Эта дата и считается днем рождения полярной авиации. Ну а родоначальниками являются М.И. Шевелев, Б.Г. Чухновский и А.Д. Алексеев, будущие заслуженные полярные авиаторы.

С 1931 года начал работать пилот Ян Липп и ставшие впоследствии уникальными специалистами бортмеханики Виктор Чечин, Глеб Косухин. В 1932 году на линию поступили еще два «немца» — Юнкерс ЮГ-1 «СССР Н-4» и Юнкерс W-33 «СССР Н-5». Эти два Юнкерса могли работать круглогодично: в летнюю навигацию — на поплавках, в зимнюю — на лыжах. В конце зимы 1932 года оба самолета начали выполнять рейсы в Игарку и Дудинку.

В 1932-м Григорий Побежимов переманил с Уральского участка воздушно-почтовой линии Москва — Иркутск своего бывшего сослуживца по военной авиации летчика Василия Молокова, ставшего одним из первых семи Героев Советского Союза и, можно сказать, «коренным» красноярцем: Василий Сергеевич, работая на Енисейской авиалинии, был даже депутатом Красноярского горсовета. Уже тогда, в далеком 1934-м, остров Телячий был переименован в остров Моло-



кова. А сегодня в Красноярске есть остров, улица, сквер со стелой, школа его имени и мемориальная доска в память о знаменитом полярном летчике.

1934 год стал годом подъема для всей полярной авиации, и на Енисее в частности. Реорганизация «Комсеверпути» в Главное управление Северного морского пути при СНК СССР, превращение коммерческой организации в мощную государственную хозяйственную структуру привело к ускоренному развитию основного транспортного подразделения ГУ СМП, обслуживающего в Арктике Северный морской путь и его научные и хозяйственные организации — Управления воздушной службы. Значительное пополнение самолетно-моторного парка, усиление кадрами было обусловлено обширными и трудными задачами, поставленными перед полярной авиацией. Началась организация сети воздушных линий с технически оборудованными постоянными авиабазами по всему побережью Северного морского пути.

Самолеты УВС ГУ СМП вели ледовые разведки для проводки караванов и отдельных судов в Карском, Лаптевых, Восточно-Сибирском и Чукотском морях, поддерживали связь с пароходами между всеми полярными станциями и факториями вдоль побережья и с отдаленными островами, оказывали помощь бедствующим судам, отыскивали новые

острова в неисследованных районах северных морей, обслуживали подъездные воздушные пути к Северу, зверобойные, рыболовецкие и другие промысловые партии, научные экспедиции и гидрографические работы.

До 1934 года самолеты на Севере использовались только в летнюю навигацию. Впервые для зимних полетов на Север у нас на авиалинии Красноярск — Усть-Порт была использована зима 1933–1934 гг. Первый самолет в период полярной ночи вылетел на Игарку 16 января 1934 года. Если летом самолет покрывал путь до Усть-Порта в двое суток, то из-за коротких зимних дней и пурги этот первый полет только до Игарки длился 10 дней, а второй из-за обледенения самолета — 20 дней. Однако летчики блестяще освоили трудное дело зимней навигации. Прекрасный пример выдержки, мужественности и выносливости в зимних полетах показали летчики В. С. Молоков и Я. С. Липп.

А весной 1934 года наступил звездный час для Василия Молокова и начавшего летать на Енисейской линии в 1930-м Ивана Доронина. За участие в спасении экипажа и пассажиров потерпевшего крушение парохода «Челюскин» они были удостоены специально учрежденного звания Героя Советского Союза. Надо сказать, что несмотря на почести и лестные предложения занять высокие должности, поступившие всем семи первым ге-

роям, наш Василий Сергеевич скромно от всего отказался и вернулся на Енисейскую авиалинию линейным пилотом.

В январе 1935 года Енисейская авиалиния ГУ СМП была развернута в Енисейскую авиагруппу УПА ГУ СМП. К тому моменту на Енисейской авиалинии эксплуатировалось 30 самолетов семи типов. В январе 1936 года Управление воздушной службы ГУ СМП было переименовано в Управление полярной авиации ГУ СМП.

Не обошлись без красноярцев и рекордные перелеты 1930-х годов и воздушная экспедиция по высадке дрейфующей станции «Северный полюс» в 1937 году. Полностью из личного состава Енисейской авиалинии был сформирован экипаж Н-171: В. С. Молоков, второй пилот Г. К. Орлов, штурман А. А. Ритсланд, бортмеханики В. Л. Ивашина, С. К. Фрутецкий, а также командир Н-172 А. Д. Алексеев, командир Н-166 П. Г. Головин, второй пилот Н-169 М. И. Козлов, бортмеханики Н-172 К. Н. Сугробов и И. Д. Шмандин, бортмеханик Н-166 Н. Л. Кекушев.

Работа по освоению севера продолжалась. К концу 1930-х авиационное обслуживание севера и северо-востока страны уже было плановым и систематическим. Московская особого назначения (МАГОН), Енисейская, Обская, Игарская, Ленская, Чукотская авиагруппы полярной авиации выполняли весь спектр задач, постав-



ленных перед полярной авиацией правительством СССР. После передачи освоенных воздушных линий в ГВФ в 1938 году, на севере Красноярского края продолжала работу Игарская авиагруппа, а работы по ледовой разведке и проводке судов в северных морях выполняли экипажи МАГОН, в составе которой было немало красноярцев.

В 1942 году Енисейская авиагруппа полярной авиации снова была организована и работала до окончания Великой Отечественной войны. Отдельная героическая страница истории — работа Красноярской воздушной трассы перегонки ленд-лизских самолетов из США в СССР в 1942–1945 гг. — знаменитого Алсиба. Опять красноярские авиаторы оказались на острие важнейших событий того времени.

В 1946 году история повторилась — основные народно-хозяйственные перевозки передали в сформированные территориальные управления ГВФ, в том числе Красноярское. Обслуживание северного побережья осталось за Игарской авиагруппой полярной авиации, а ледовую разведку вновь взяли на себя «москвичи» — МАГОНовцы.

Послевоенный коллектив Красноярского ТУ ГВФ в основном имел опыт работы на севере — или в полярной авиации, или на перегоночной воздушной трассе Красноярск — Уэлькаль, так что передача красноярским летчикам части

своих «северов» после упразднения полярной авиации — дело закономерное. А с тех пор, как Красноярскому управлению гражданской авиации в 1971 году было поручено обслуживать свой сектор Арктики на постоянной основе, в управлении выкристаллизовался особый «коллектив в коллективе» — прекрасно обученные экипажи самолетов и вертолетов, опытные инструкторы по всем специальностям, уникальные специалисты инженерно-авиационной службы, диспетчеры, радисты, метеорологи, аэродромщики. На «северах» работали Норильский, Хатангский, Игарский авиаотряды и Диксонская отдельная авиаэскадрилья. В сводные авиационные отряды, формируемые для обслуживания высокоширотных экспедиций в Арктике, ежегодно включали как опытных специалистов, так и новичков для подготовки смены. Передача опыта шла и в теории, и на практике — в самых сложных условиях.

Изучая дневниковые записи Ивана Альфонсовича Левандовского — многолетнего руководителя и непосредственного участника высокоширотных экспедиций красноярской авиации, я как-то моментально запомнил наиболее часто встречающиеся имена-фамилии полярных пилотов и штурманов уже нашего времени, которые точно не посрамили своих знаменитых предшественников — пилотов Енисейской авиалинии 1930–1940-х.

И назову-ка я их поименно:

- Андреев
Анатолий Анатольевич, штурман;
- Антонов
Владимир, командир Ан-2;
- Басанский
Алексей Минович, штурман;
- Бахметьев
Александр Михайлович,
командир отряда;
- Белобров Иван Александрович,
командир Ан-2 Хатанга;
- Белогур Александр,
командир Ан-2 Хатанга;
- Белоусов
Александр Александрович,
командир Ан-2;
- Бродовой Владимир Иванович,
командир Ил-14;
- Бублик Виталий Иосифович,
пилот-инспектор;
- Булатов Юрий Иванович,
командир отряда;
- Бутов Иван Федорович, штурман;
- Вешкин Владимир,
командир Ан-2;
- Воробьев Анатолий Иванович,
штурман;
- Вильц Анатолий Васильевич,
штурман;
- Гришин Владимир Николаевич,
пилот;
- Гудков Алексей, командир Ан-2;
- Дрыков Владимир,
командир Ан-2, Хатанга;
- Ерин Владимир Александрович,
штурман;
- Жигулин Александр Тихонович,
командир отряда;



- Замашной
Александр Иванович, штурман;
- Иванов Валерий Анатольевич,
командир Ан-2;
- Инюхин Николай Степанович,
штурман;
- Команденко Михаил,
командир Ил-14;
- Коськин Николай Сергеевич,
штурман;
- Кутняхов Иван Иванович,
командир эскадрильи Ил-14;
- Лазарев Юрий Александрович,
командир Ил-14;
- Лобышев Юрий Георгиевич,
штурман;
- Матвеев Иван Владимирович,
пилот-инструктор управления;
- Матиенко Петр Романович,
командир Ил-14;
- Михайлов
Александр Владимирович,
штурман;
- Непомнящий
Леонид Александрович,
командир отряда;
- Передерий Александр,
командир Ил-14;

- Прожогин Анатолий,
командир Ан-2, Хатанга;
- Пушкарев Алексей,
командир Ил-14;
- Русанов Олег Борисович,
штурман;
- Седов Василий,
командир Ан-2 Хатанга;
- Сергейкин Виктор Карпович,
командир отряда;
- Сомов Герман Григорьевич,
командир Ан-2, Хатанга;
- Сорокин Валерий Георгиевич,
штурман;
- Таценко Николай
Митрофанович,
командир отряда;
- Терсков Виктор Васильевич,
командир отряда;
- Трегубенко
Владимир Александрович,
штурман;
- Удалов Валентин Арсентьевич,
флагштурман управления;
- Фальков Виктор Семенович,
командир Ил-14;
- Филиппов Валерий Иванович,
командир отряда;

- Харазов Александр Григорьевич,
командир Ан-2, Хатанга;
- Чайковский Анатолий,
штурман;
- Чимбар Иван Никифорович,
пилот-инструктор управления;
- Шакиров Юрий Федорович,
командир Ил-14;
- Шевелев Сергей Леонидович,
штурман;
- Шевченко Владимир,
командир Ан-2, Хатанга;
- Шелковой
Георгий Николаевич,
командир эскадрильи;
- Шпагин Евгений Васильевич,
командир Ил-14;
- Яшин Владимир
Константинович,
командир эскадрильи.

Хоть от Яна Липпа до Яна Левандовского пара поколений и сменилась, но традиции первых енисейских пилотов сохранены, успехи приумножены, гордиться есть чем!

Вячеслав Филиппов

