

Жизнь как роман. История жизни легендарного лётчика



Он работал на месторождениях Крайнего Севера, в рамках миссии ООН выполнял миротворческую деятельность в воюющей Югославии, Сомали и Восточном Тиморе, совершил легендарный перелет Большая земля – Северный полюс, доставлял грузы на плавучие буровые в Арктике...



Человек-легенда

Я хочу рассказать о человеке, чья жизнь словно круто закрученный роман, с невероятными коллизиями и непредсказуемым сюжетом.

Франц Левицкий... Какое это счастье, когда человек-легенда живет рядом, когда еще есть возможность встретиться, побеседовать, прикоснуться через личность к ушедшей навсегда эпохе...

Перечислять регалии Левицкого не очень хочется, для этого достаточно дать официальную информацию. Но за частоколом сухих трескучих фраз не видно человека, личности. Невозможно увидеть, как рос мальчишка-сирота при полковом оркестре, как наравне с солдатами срочной службы осваивал азы воинской науки, маршировал на плацу, проходил физическую подготовку. Это, кстати, и помогло Францу при поступлении в летное училище в Кременчуге. Юноша был физически прекрасно подготовлен, а сдать вступительные экзамены для него оказалось не проблемой – в школе он был твердым хорошистом. Так в 1962 году Левицкий стал курсантом летного училища. Специализацию выбрал весьма необычную для тех лет – вертолетчик.



– Машина была тогда на слуху, новая, необычная, вот и решил освоить ее. Молодой был, хотелось как-то отличаться – большинство на самолеты, а я вертолет выбрал, – улыбается Франц Иванович.

В его жизни после поступления в училище мало что изменилось: та же военная дисциплина, та же строевая и физическая подготовка, учеба, примитивные тренажеры. И первый полет с инструктором.

– Взлетели. Состояние полубморочное, очнулся от резкого и сильного толчка – инструктор меня в бок толкает: давай рули, чего сидишь, окаменел? Кое-как собрался, сообразил, где штурвал, где рычаг, педали...



В 1965 году по окончании училища группу вертолетчиков направили на Север в Тюменскую авиагруппу. Прибыли в Тюмень, а там им выдали расклад: вот вам ребята Березово – там грязь непролазная, вот вам Сургут – песок по колено. Выбирайте. Выбрали Сургут, не потому что грязи не было. Это дело десятое: здесь в те годы только-только организовывалась летная группа, была перспектива, разворачивалась гигантская стройка, начиналось освоение большой нефти. Романтика! Так восемь парней-вертолетчиков, в том числе и Левицкий, оказались в Сургуте.

И начались, как писали тогда в передовицах газет, трудовые будни. Вертолетчики на примитивных, по современным меркам, машинах Ми-4 (позже на Ми-8) выполняли уникальные полеты. Днем и ночью, зимой и летом в экстремальных условиях. Груз на подвеске надо было тянуть так, чтобы его не раскачивало, иначе машину перевернет, приземляться приходилось иной раз на просеке шириной 30 метров, а размах винтов был 21 метр. Зимой сплошная белизна плюс вихревой поток сводили к нулю видимость. Работали вертолетчики зачастую без четких ориентиров, при предельном метеоминимуме. Это, кстати, пригодилось Левицкому много лет спустя, когда был накоплен огромный опыт работы в экстремальных условиях Севера.



Большая земля – Северный полюс

В сентябре 1999 года Франц Иванович принял участие в уникальном перелете на вертолете Ми-26 в рамках экспедиции Большая земля – Северный полюс. Заявка на рейс поступила от российского института Арктики и Антарктики. В перелете на Северный полюс, кроме ученых, приняли участие тележурналисты, в том числе Юрий Сенкевич. Руководил экспедицией Герой Советского Союза Артур Чилингаров.

– Мы летели на Ми-26, его перед полетом основательно переоборудовали, техники неоднократно проверили машину. На борту было почти 40 человек, плюс оборудование. В состав экипажа вошли Олег Малькута, Владимир Демкин, штурман Александр Шарун. Я сегодня всех и не вспомню, но помню, что с нами в экспедиции были французская делегация, метеоролог, представители Русского географического общества. Мы тогда не долетели до Северного полюса примерно 200 километров, – вспоминает Франц Иванович.



Это был уникальный проект, впервые в истории освоения воздушного пространства Ми-26 совершил полет на Северный полюс: Хатанга – о. Средний – Северная Земля – мыс Арктический (Диксон) – Северный полюс. Вертолет имел предельную взлетную массу, а сам полет проходил в невероятно сложных климатических условиях, с сильным обледенением.

– Мы летели в солнечную погоду, а вертолет леденел постоянно, причем на всех высотах. Посадку совершали на дрейфующую льдину в Северном Ледовитом океане. Толщина льда в сентябре составляла чуть более сорока сантиметров, тогда как для винтокрылых машин допустимая толщина льда – не менее трех метров. Садил машину в условиях сплошной белизны из-за вихревого потока почти 40 минут. Для ориентиров на одной из перевалочных баз прихватили газовые баллоны. Сбросили первый, он упал

вертикально, его практически не было видно. Второй баллон лег горизонтально, и уже ориентируясь по нему, мы смогли приземлиться, – как-то по-будничному спокойно рассказывает об уникальном перелете Франц Иванович.

А ведь была реальная угроза, что тяжеленная машина может просто уйти под лед, под которым три километра водной толщи. По этой причине командир экипажа Левицкий принял решение не выключать винты. Это осложняло высадку людей, так как они сразу же попадали в сильную струю воздуха. Артур Чилингаров, subtilный и легкий, был просто снесен этим воздушным потоком, и высадившаяся группа кое-как выловила Героя Советского Союза. Вальяжно развалившийся на краю льдины огромный морж лениво наблюдал за происходящим, шумная винтокрылая машина даже не вспугнула обитателя Арктики. Его поведение поразило пилота. Юрий Сенкевич ответил Левицкому просто: «Эта полторатонная машина полдня вскарабкивалась на льдину, чтобы полежать, погреться, и ты хочешь, чтобы он так легко сдал свои позиции?»»



Примерно через час, когда ученые сделали свои замеры, взяли пробы льда и воды, Ми-26 взлетел и взял курс на Диксон. Под брюхом вертолета простиралась синяя бездна океана с одиночными дрейфующими льдинами. Только тогда Левицкий понял, насколько опасна была эта экспедиция.

Успешное завершение полета подтвердило возможность доставки на полюс людей и грузов вертолетом Ми-26. Сверхдальний перелет показал возможности эксплуатации винтокрылых машин в центральных районах Северного Ледовитого океана. И показал возможности российских вертолетчиков, умеющих работать в сложнейших условиях Крайнего Севера. И не только на Севере – в далекой Африке в рамках миссии ООН наши летчики показали высочайший класс работы в абсолютно непривычных для них климатических условиях. Но об этом мы расскажем в одном из наших следующих материалов.

Франц Иванович Левицкий – заслуженный летчик России. Награжден медалями «За трудовое отличие», «За трудовую доблесть», нагрудными знаками «Отличник Аэрофлота», «За безаварийный налет часов». Удостоен звания «Почетный член партнерства «Безопасность полетов». В 2007 году Международной вертолетной ассоциацией признан пилотом года за рекордное количество часов налета: 28,5 тысячи часов. Более 50 лет работает в авиакомпании "ЮТэйр". В настоящий момент занимает должность старшего инженера-инспектора в инспекции по безопасности полетов АО "ЮТэйр" - Вертолетные услуги"

Автор текста:

Сургутская трибуна
Галина Батищева

Автор фото:

АК «ЮТэйр»