

Сергей Козуля - лучший летчик-спасатель

09.02.2018

Мы продолжаем рассказывать о людях, для которых честь, долг, мужество и отвага не пустые слова. Сегодня 09 февраля Россия отмечает День работника гражданской авиации. Многие сотрудники ГКУ «Московский авиационный центр» и этот праздник встречают на рабочих местах, готовые в любой момент вылететь на спасение.

КОЗУЛЯ Сергей Владимирович - командир воздушного судна. Участвовал в ликвидации последствий крупных пожаров в театре имени Немировича-Данченко (2005 год), в театре Петросяна «Кривое зеркало» (2006 год), пожар в Северном Медведкове (2006 год), в Измайловском кремле (2006 год), награжден медалью МЧС «За отвагу на пожаре».

В этом году Сергей Козуля принимал участие в тушении пожара в ТЦ «Синдика» 8 октября, который журналисты назвали «крупнейшим в истории современной России».

Выпускник Кременчугского летного училища гражданской авиации, долгие годы совершенствовал и закалял летное мастерство на Севере.

Сергей занял первое место в номинации «Лучший летчик-спасатель» ежегодного фестиваля «Созвездие мужества 2017» по городу Москва.

Общий стаж работы – 26 лет.

С 2004 года работает в учреждении, летает на пожарных вертолетах Ка-32А.

Как все начиналось

Как любой подрастающий юноша в Советском Союзе, маленький Сережа с юных лет мечтал стать космонавтом. Чуть позже эта мечта приняла более реалистичные формы и обратилась в стремление летать. Часами вглядываясь в небо и высматривая самолеты, мальчик уже точно знал, что хочет пойти в авиацию.

Интересно, что ни родители, ни другие ближайшие родственники даже близко не были связаны ни с вертолетным, ни с самолетным делом. Так или иначе, Сережа назвал себя «первопроходцем» и с легкостью поступил в Кременчугское летное училище.

Уже на первом курсе в 1987 году состоялось первое знакомство с вертолетом МИ-2 и первый полет. Инструктор тогда наставлял курсанта: «Попробуй педали, добавь рычаг «шаг-газ». Все было хорошо, пока очередь не дошла до ручки управления контролирующей крен.

«Прикоснулся я к этой ручке, и, что тут началось! Нас почему-то так стало болтать, аж дух захватило! – вспоминает пилот, – Сейчас-то я, конечно, понимаю, почему, – смеется Сергей, – но тогда-а! Начались такие качели, я настолько растерялся, не знал, за что мне зацепиться, что сделать, чтобы выровнять вертолет. Он ведь в трех плоскостях движется – по курсу, по крену влево-вправо, вверх-вниз ...так и качало, пока инструктор не остановил все это безобразии. Я даже немного расстроился, – улыбнулся Сергей, – было так весело и интересно. Появился задор, который не пропал до сих пор! Ведь это очень важно, как ты подходишь к вертолету – с опаской или с настроением. Первое мешает вовремя реагировать, правильно принимать решения. У меня, к счастью, такого никогда не было. Как появился тогда в первом полете задор, так и до сих пор не отпускает».

В Магадане...

После окончания училища молодой пилот, как и планировал, полетел работать в Магадан. Отлетать свои 500 часов на МИ-8, чтобы потом вернуться на МИ-2 в центральный район страны, летчик рассчитывал за два года работы. Но остался на Севере на долгих 14 лет!

С 1995 года основная работа вертолетчика была связана с обслуживанием одного из крупнейших золоторудных приисков мира – прииска Кубака в Магаданской области. Каждый день по 7-8 часов Сергей проводил в полете. Продолжалось это вплоть до 2003 года, пока, изучив вдоль и поперек Север, Сергей всерьез не задумался о воплощении своей давней мечты юности.

Прощай, тундра, привет «МАЦ»!

Для пилота, как впрочем, и для любого мужчины, очень важна поддержка семьи. И у Сергея она, несомненно, была и есть. Надежный тыл, как говорит Сергей Владимирович, просто необходим, особенно в тяжелые или переломные моменты жизни. Переход в «Московский авиационный центр» дался не просто. Другой город, новая, совершенно иная работа и новый вертолет. Для того чтобы летать, пилоту пришлось полгода переучиваться на Ка-32А и погрузиться в непривычные и рискованные

авиационные работы по тушению пожаров.

«Я ведь, когда летал на Севере, там единственной ощутимой опасностью можно было назвать касаток и китов, – шутит пилот, – Летишь над морем, видишь громадные спины морских чудовищ и думаешь – если вдруг внезапно придется садиться, то проглотят тебя они прямо с вертолетом. В «МАЦе», конечно, работа совершенно другая – осенью я устроился, а весной уже полетел тушить пожар в самую что ни на есть запретную зону – горел театр имени Немировича-Данченко внутри Бульварного кольца».

«Правда, когда мы прилетели, – вспоминает Сергей, – тушить было особенно нечего – все почти выгорело. Строение старое, деревянные перекрытия. Квадрокоптеров для разведывательных работ тогда еще не было, поэтому функцию мониторинга горячей местности полностью выполняли вертолеты. Так вот, пришли мы, посмотрели на сгоревший театр, передали информацию и полетели обратно мимо самой Красной площади! Ощущение было, как будто на параде летишь, плюс мысли, что за тобой из окон Кремля обязательно кто-то наблюдает. Мне казалось, что весь наш экипаж в креслах своих даже вытянулся, словно по струнке!», – с юмором вспоминает тот случай Сергей.

Второй пожар, который пришелся на дежурство пилота, был уже не просто местом мониторинга. Горел стадион «Локомотив» рядом с несуществующим уже Черкизовским рынком. Сложность для экипажа была в том, что сливать огнегасящую жидкость необходимо было в небольшое отверстие в крыше, которая закрывала трибуну.

«Маленький диаметр, ветра не было, – поясняет пилот, – и из этой дыры идет вертикальный столб густого дыма. Очень опасная для экипажа вертолета ситуация. Ведь работает воздушное судно на керосине, смешанном с кислородом. Поэтому, когда вертолет попадает в дым, то последствия могут быть самыми непредсказуемыми – от выключения двигателя до полного отказа техники. Поэтому пришлось нам так немножечко своей подвеской махнуть в сторону, чтобы немного хоть отклонить этот дым, а дальше уже тушить пожар. Ничего, справились! Зато какой драйв!», – рассказывает о сложнейшей, можно сказать, ювелирной работе экипажа Сергей.

Экипаж пожарного вертолета «Московского авиационного центра» тушил пожар на стадионе в зоне плохой видимости, на минимальной скорости, практически в режиме «зависания» с точным попаданием огнегасящей жидкости в цель.

Так, например, случилось и на пожаре фармацевтического склада на северо-востоке Москвы, за работу на котором Сергей вместе со своими коллегами был награжден Медалью МЧС.

Командир воздушного судна

Лучший пилот-спасатель Москвы

В коллективе «Московского авиационного центра» его считают одним из высокопрофессиональных пилотов, поэтому вылет на тушение резонансного пожара в ТЦ «Синдика» для Сергея Владимировича был ожидаем.

«Пожар был сложный, – рассказывает Сергей – Площадь горения была колоссальная, жар стоял сильный, плюс основная работа пришлась на ночное время, когда экипажу очень трудно различать такие препятствия, как провода и растяжки. Было сложно, но справились достойно».

В этом году Сергея выбрали лучшим летчиком-спасателем в Москве по итогам ежегодного IX Всероссийского фестиваля «Созвездие мужества», организаторами которого является МЧС.

Казалось бы, все мечты сбылись, но нет! Как тихонько признается Сергей Владимирович, – есть у него еще одно сильное желание – создать династию авиаторов.

«Я как изгой в семье, – говорит пилот, – никого у нас нет в авиации. Старший мой сын стал художником, одна надежда – на младшего. Сейчас я всячески пытаюсь привить в нем любовь к вертолетам – и летал он у меня в на Ми-8, и сидел в кабине вертолета Ка-32... Сейчас ему 13, поэтому надежда еще есть».

Что касается своей работы, то здесь пилот, подобно героям старого доброго фильма «Экипаж», мечтает лишь об одном:

«Единственная моя мечта – летать, летать и еще раз летать! Чтобы на медкомиссии никто ни к чему не придрался, признал годным и вновь дал «добро» на полет»!

-
-
-
-
-

Адрес страницы: <http://uvao.mos.ru/law-and-order-/gossip/heroes-in-persons-among-us/detail/7138855.html>

[Префектура ЮВАО города Москвы](#)