

# КАК Я РАБОТАЛ В КЕЖЕМСКОМ АЭРОПОРТУ. 1980–1983

Н.Ю. Воронцов

## *Историко-иронические хроники*

**С**орокаградусный мороз чувствительно пощипывал кончик носа и мочки ушей. На дворе стоял конец января 1980 года. Я, новоиспечённый выпускник Троицкого авиационно-технического училища ГА, вместе с прибывшими из Красноярска пассажирами внимательно рассматривал перрон Кежемского аэропорта – место своей будущей работы. В курсантской шинели и форменных ботинках на «рыбьем» меху ощущения были не из самых приятных. Хотелось в тепло.

Где-то далеко, на горизонте, в морозной дымке угадывались силуэты вертолётов. Ближе к зданию вокзала стояла парочка Ан-2.

– Не задерживаемся, быстренько проходим в здание аэровокзала! – это сопровождающая поторапливает зазевавшихся пассажиров.

– А Вы не подскажете, как мне найти отдел кадров аэропорта?

– Отдел кадров находится в левом торце здания, но для этого Вам нужно выйти на улицу

– Спасибо!

Обеденный перерыв закончился полчаса назад, и поэтому отдел кадров был открыт. В то время там работали Сизых Любовь Петровна, начальник ОК, и Екатерина Столбикова, инспектор. Проверив мои документы и направление, они отправили меня к начальнику АТБ Сизых Алексею Михайловичу. Пройдя через КПП на территорию аэропорта, я нашёл его довольно легко.

Вам нужны молодые неопытные специалисты?

– А зачем мне ещё и неопытные специалисты, если у меня полным-полно опытных?

– Понятно. Но если вдруг они Вам потребуются, то найти меня будет очень просто. Я живу в Тагаре. Вот мой домашний адрес.

В тот же день я улетел домой, в Тагару, где жили мои родители.

Через неделю я получил телеграмму, в которой говорилось, что я должен немедленно явиться в Кежемский объединённый авиаотряд Красноярского управления ГА, в который я направлялся по распределению.

Так начиналась моя авиационная стезя...

Желание стать авиатором возникло у меня ещё в школе. Меня очень привлекали пилоты, которые перевозили зимой нас, школьников, из Проспихино в Тагару на выходные дни. Они – в красивых унтах, в меховых «полярках», в шапках с винтокрылыми кокардами – казались мне самыми мужественными людьми на свете. Я всегда во время полёта просился к ним в кабину. Иногда они разрешали мне, школьнику, посидеть между креслами на бортовом журнале в алюминиевой обложке, лежащем на струбцине штурвальной колонки.

По прибытии в Кежму в отделе кадров ОАО мне выдали направление для устройства в общежитие. В то время там проживали пилоты, техники, инженеры, диспетчеры, работники метеослужбы, службы ГСМ.

Выпускники технических и лётных училищ и институтов ГА приходили в то время в отряд ежегодно. Устроившись в общежитии, я узнал, что только что, в сентябре 1979 года, после окончания Фрунзенского авиатехучилища в Кежемский отряд пришли Моисеев Николай, Комиссаров Игорь, Зиненко Сергей, трое тувинцев-авиатехников – Монгуш Анатолий, Бегзикей Анатолий и Чылбак-Оол Джалиль.

Вместе со мной в январе 1980 года пришли авиатехники-вертолётчики из Выборгского училища ГА – Слонов Юрий, Забабурин Владимир и Пунько Александр, из Троицкого училища ГА – Слободчиков Владимир, Горюшкин Анатолий, Пронько Иван и я, из Иркутского училища – братья-близнецы Сизых Иван и Пётр. Были выпускники и из других училищ, например, Куприянов Саша, пришедший, кажется, после Егорьевского училища ГА.

Жили в общежитии и молодые пилоты: Сафонов Сергей, Демидаш Виктор, Даммер Сергей, Семенов Борис, Скопин Александр, Шпак Александр. Чуть позже прибыл второй пилот Ан-2 Родькин Сергей. Пришли девчонки из Иркутского метеотехникума. Плотникова Наталья, Ловейко Ирина, Молчанова Надежда, Львова Нина. В службу ГСМ – Натейкина Ирина. В общежитии жили и молодые семьи (помню семью Виктора и Регины Горчаниных), но они, как правило, вскоре получали квартиры от аэропорта и уходили из общежития.

Жили все одной, большой авиационной семьёй. Дружно и весело. Вместе отмечали праздники, дни рождения. Летом уходили гулять в лес, на берег Ангары или уезжали на лодках на острова. Все доверяли друг другу, помогали, чем могли. Например, многие держали деньги в тумбочках, и, если вдруг у тебя они кончались, то можно было одолжить их до получки у друзей, причём, даже если они были в командировке. Можно было на вахте снять ключи от любой комнаты, взять из тумбочки необходимое количество денег, а вместо них положить записку: «Я, имярек такой-то, взял в долг до получки десять рублей. Обещаю сразу же вернуть». В общежитии не было ни воровства, ни разборок.

Девчонки, приготовив на кухне что-нибудь вкусненькое, угощали всех. Жареная на сале картошка с луком вкуснее всех получалась у Лены Денис. Она приехала в Кежму с Украины, из Закарпатья. Работала мойщицей самолётов. За её открытость и простоту, которая, как известно, у нас хуже воровства, звали её «Леонора Недавинчинная».

Без всякой злобы и обиды, по старой ангарской привычке давать людям прозвища, дабы ярче выразить сущность человека.

Это было прекрасное время для развития авиаотряда.

В АТБ был участок трудоёмкого регламента и участок оперативного обслуживания. Оперативка работала посменно, а УТР – по пятидневке. Первая смена начинала работу в 6.30 утра и занималась подготовкой самолётов и вертолёт в рейс, вторая смена заступала на работу в 13.00 и занималась обслуживанием по оперативным (транзитным) формам и работами по обеспечению стоянки ВС. Ночью самолёты не летали. Более трудоёмкие формы регламента выполнялись в ангаре – «тепляке». Туда помещался только двигатель самолёта Ан-2. Фюзеляж оставался на улице. Позднее был построен и вертолётный ангар, куда закатывали вертолёт целиком, предварительно демонтировав несущий винт.

Начальником ОТК на участке трудоёмкого регламента был Виктор Викторович Улаев, техником-бригадиром – Быков Василий Степанович. Оба они были заядлыми любителями-мотоциклистами. У Виктора Викторовича был «Урал», а у Степаныча – «Минск». На вопрос Улаеву: «А на каком бензине, Викторович, у тебя лучше мотоцикл-то работает: на А-72 или на Б-91/115 (авиационный бензин)?», тот отвечал: «А я на 72-м-то ещё и не пробовал». Хотя мотоцикл был у него уже не один год.

Начальником производства АТБ был Анкудинов Виктор Николаевич, участок трудоёмкого регламента возглавлял Брюханов Геннадий Демидович, а оперативный участок – Бондарь Анатолий Иванович. Была в АТБ и группа подготовки производства, возглавлял её Валентин Иннокентьевич Карнауков, в подчинении которого были комплектовщики Василий Ефимович Анкудинов, Владимир Китьянович Васильев и Юрий Михайлович Брюханов (все бывшие авиатехники, обслуживавшие в своё время ещё По-2 и Ш-5 (самолёт-амфибия конструкции В.Б. Шаврова)). Именно у них мы в начале смены получали инструменты для работы, расходные материалы и запчасти. У них же учились и перенимали их богатый опыт.

Свою трудовую деятельность в авиаотряде я начинал в оперативной смене. Вместе со мной работали авиатехники по Сид. Брюханов Геннадий, Карнауков Валерий, Хоменко Володя, Моисеев Николай, Кузьмин Михаил, Малков Олег («Васильевич»). Начальником смены был Фомин Николай Михайлович, а техником-бригадиром – Николаев Валерий. Позже его сменил Логинов Андрей. В другой смене (начальник смены А.И. Мазницын), где бригадиром был Михаил Панов, работали братья-близнецы Сизых Иван и Пётр, Эргардт Александр, Бондаренко Виктор, Дресвянских Михаил, Привалихин Михаил, Сизых Николай и многие другие.

Малков Олег был большим любителем рассказывать охотничье-рыбацкие байки. Вот одна из них:

«Как-то по осени поехали мы с Татьяной (супруга Олега) пострелять уток. Встали пораньше, пока на Ангаре стоял ещё густой туман. Стелился он по-над водой, низенько-низенько. Столкнули лодку, я – за мотор. Завожу, поехали...Подъезжаем к островам... Я в лодке-то привстану над туманом, осмотрюсь и снова пригибаюсь, чтобы подкрадываться к уткам незаметно. Увидел на горизонте стаю сидящих уток, газ – на «малый» и потихоньку всё ближе и ближе к ним. Подкрался почти вплотную, метров тридцать осталось... Заглушил мотор, вскочил в лодке над туманом, вскинул ружьё да с обоих стволов как жажнул!!!! Эх!!! Метров сто дробь не долетела.

Но всё равно мы настреляли в тот день с Танюхой уток полный куль. Поехали домой. И вот, уже на самом подъезде к Кежме, смотрю – чирок плавает в одиночестве. Я – за ружьё. Ба-бах!!!! Есть! Ну, думаю: слава Богу, не пустой. ..».

Кабинет начальника АТБ находился в одном здании с техническим классом, и Алексей Михайлович часто присутствовал на сменных разборах...

Как-то Олег уснул на разборе и даже всхрипнул. Алексей Михайлович разбудил его криком и спрашивает:

– О чём это я сейчас, Олег Васильевич, рассказывал и кому?

А тот невозмутимо отвечает:

– Алексей Михайлович, где-то в Папуа-Новая Гвинея «Боинг-777» упал, а Малков виноват?

Начальник АТБ:

– Эх, и завидую я вам, молодым... Вот вчера вечером смотрю – Николай по стадиону такие кренделя выписывает, ни один осциллограф не нарисует. А сегодня с утра вижу – прыгает по стремянкам, как воробей, и ничего у него не болит! Ведь так, Николай, ничего не болит?

– Нет, Алексей Михайлович, ничего не болит

– Вот потому я и завидую вам, молодым...

Кроме авиатехников по планеру и двигателю, были в сменах и участки АиРЭО. На этих участках работали инженеры и авиатехники-специалисты: радисты, прибористы, электрики. Возглавлял участок Секурцев Валентин Иванович. В нашей смене работали: Иван Георгиевич Шестернёв, Владимир Дидохо, Александр Рожков, Геннадий Чалый, Михаил Шестернёв, Николай Косюк, Владимир Петров и другие.

На участке трудоёмких регламентов работали авиатехники: Медведев Михаил, Брюханов Вениамин, Зиненко Сергей, Слободчиков Владимир, Горюшкин Анатолий.

На вертолётном участке работали: Погодаев Александр (бригадир), Шкрылёв Виктор, Шишкин Валерий, Усольцев Александр, Перфильев Вячеслав, Столбиков Юрий, Слонов Юрий, Забабурин Владимир, Малько Сергей. Начальником ОТК на участке был Сергей Чихман.

Работы, особенно в летний период, было очень много. Самолёты почти целый день находились в рейсах, а вечером слетались на базу. Это было для нас самое ответственное время. Надо было всех их обслужить, дозаправить, выполнить работы по обеспечению стоянки. А утром всё начиналось сначала: гонка двигателей на всех режимах, оформление документации, сдача самолёта экипажу.

Запомнился опытный командир Ан-2 Егоров Михаил Михайлович. На послеполётном брифинге на вопрос о работе матчасти в рейсе он постоянно отвечал: «Работает, как трактор, так что, ребята, не мешайте авиационной технике...».

Был в расписании полётов и рейс, называемый «весёлым»: Кежма – Аксёново – Паново – Усольцево – Фролово – Кежма. Назывался он так потому, что, не успев набрать высоту эшелона, нужно было снижаться для посадки на следующую посадочную площадку. На этот рейс всегда можно было заказать с экипажем свежее молоко, сметану и творог..

Кроме базовых самолётов, приходилось обслуживать и самолёты, прилетающие из Красноярска, Братска: Ил-18, Як-40, Л-410, Ан-24, Ан-26...

Общественная работа всячески поощрялась. Я был членом районного «Комсомольского прожектора», группу от авиапредприятия возглавлял инженер лётного отряда Александр

Рякин. Почти ежемесячно мы проводили рейды по магазинам на предмет сокрытия дефицита. С улыбкой вспоминаю реакцию продавцов на убийственную для них фразу «Контрольная закупка» и одновременную демонстрацию красных корочек. Продавцы узнавали нас уже в лицо, поэтому было совсем несложно разжиться дефицитной подарочной коробкой шоколадных конфет или бутылочкой шампанского либо какого-нибудь редкого сухого вина.

А летом я и братья-близнецы Сизых (они болтуринцы) решили поступать в Актюбинское высшее лётное училище ГА. Так как мы закончили среднетехнические училища с «красными» дипломами, то нам можно было не отрабатывать положенные три года, а поступать в год выпуска. Все характеристики писались в то время практически по шаблону. Помню, что комсомольская характеристика заканчивалась словами: «Политику партии и правительства понимает правильно. Делу Ленина предан».

Поскольку руководству АТБ писать характеристику было практически некогда, то написал я её сам на себя, взяв за образец характеристику братьев Сизых. Но она должна была быть напечатана на пишущей машинке. Понёс я свою характеристику печатать к секретарше АТБ, но по дороге мне встретилась секретарша начальника наземных служб. Поинтересовавшись, что за свёрток у меня в руке, она предложила напечатать характеристику, поскольку у неё есть свободное время. Я согласился, так как криминала в этом не увидел.

Через два дня меня вызвали к командиру объединенного авиационного отряда. Там, в кабинете, на столе лежала моя характеристика, уже отпечатанная и с подписями (!). Но в глаза бросалась резолюция, написанная красным карандашом: «Начальнику АТБ. Разобраться с проходимцем!!!». Оказалось, подпись начальника штаба была поддельной, а сам он был в командировке. Кто расписался за Григорьева, я до сих пор не знаю. Так, на моём поступлении в тот год был поставлен крест. Правда, и братья Сизых вернулись назад в АТБ. Кто-то из них не сдал математику на вступительных экзаменах. Вернулись оба, так как были «не разлей вода».

Жизнь в аэропорту кипела, и, казалось, что конца этому не будет... Но, увы...

В общем-то, авиаотряд дал путёвку в большую авиацию очень многим. Сизых Пётр и Иван летают командирами «Боинга-767», Сергей Родькин (вечная память) дошёл до командира объединённого авиаотряда в Абакане. Многие пилоты, начинавшие в Кежме, ушли работать на современные лайнеры. Я и сам до сих пор работаю авиатехником в АК «Трансаэро» – обслуживаю «Боинги-767/747»...

P.S. Прошу прощения у тех, кого я, возможно, не упомянул или перепутал по слабости памяти...

*С-Петербург, март 2016 г.*