

## ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА - ПОЛВЕКА!

ТАК УЖ СЛУЧИЛОСЬ, что пятьдесят лет назад, в год образования инженерно-авиационной службы в структуре Главного управления ГВФ, Кежемское авиационно-ремонтное предприятие превратилось в новое авиационное предприятие с развивающимися структурными подразделениями, летной, технической, наземной службами. Отдельное авиационно-ремонтное предприятие получило статус авиазавода по номеру 276. Ещё раньше произошло слияние полувольного гидроавиационного с гражданским аэропортом. Командиром этого «соединения», естественно, был военный - майор Фокин. Вновь созданному авиазаводу предстояло выполнить большой объём авиационных работ по перевозке пассажиров, грузов, почт в Богучанском, Кежемском и Рыбусо-Чунском районах. Резко возрос объём работ по обслуживанию геологоразведочных экспедиций. В дальнейшем, вплоть до девяностых годов, самолёты и вертолёты Кежемского объединённого авиационного отряда (ОАО) обслуживали нефтеразведочные экспедиции практически по всей Эвенкии. Но это будет потом.

В начале 1950 года в авиазаводе насчитывалось пять самолётов С1 (санитарный вариант ПО-2); два самолёта ПО-2 и два самолёта Ш-2. Летавшие лодки. Необычные зрелище представляется сегодня, как гидросамолёт, т. е. самолёт на поплавковом шасси, либо летающая лодка, причаливает к берегу и с помощью колёсного шасси выкатывается по пологому берегу на большую полону. В Кежке гидропорт находился в районе так называемой портовой пристани, ста-

дион был местом базирования прилетающих гидросамолётов.

Прилет из Красноярской гидросамолётной «Каталина» или «Консолидейна» стоял в ряду важных событий для ангарского села. На берегу собралась внушительная толпа ребятни и взрослых, пешки и коньки, и не расходясь, пока улетающий самолёт не исчезал из поля зрения.

Что же касается технической эксплуатации самолётного парка, то следует отметить, что основные принципы инженерно-авиационного обеспечения полётов практически не изменились до сегодняшнего дня. Но как всё было тогда - вот об этом я и хочу поведать, разумеется, по воспоминаниям старожилов.

В КЕЖЕМСКОМ аэропорту базировались два звена самолётов, по три самолёта в каждом. В Богучане работало одно звено. Ванавара, как посадочная площадка, тоже была приписана к Ке-

заврапские летуны, самостоятельно заруливают на стоянки и порой до полуночи приводят в исправное состояние отказавшую технику. Потому что завтра снова в полёт. Поскольку гражданская авиация в то время была полувольной, то представлять себе такую картину. После подготовки самолёта к полёту техник-лейтенант докладывает пилоту-офицеру с отдачей части, как положено по уставу: «Товарищ командир (или по званию), самолёт исправен, к вылету готов». Кроме того, каждый понедельник проводился утренний осмотр летного состава. У каждого самолёта по стойке «мирно» выстраиваются лётчик, техник и механик. Как правило, старший техник имел звание ст. лейтенанта, техник - лейтенанта, механик - старшины, моторист - сержанта. Командир отряда майор Фокин вместе с капитаном М. П. Молодцыко внима-

моу радиоэлектронного оборудования самолётов и вертолётов хватало бы на два часа участка.

К началу семидесятых годов высокий профессиональный уровень этой службы обеспечивали грамотнейшие авиатехники А. Е. Мешков, Е. К. Лисицин, М. И. Панов, П. Ф. Желе, И. Г. Шестернев. Успешно освоили техническую эксплуатацию вертолётов Ми-4 будущие бортмеханики В. Семёнов, В. Крюков, А. С. Никулин, Г. С. Зотов, В. Т. Ткач, В. И. Шабанов, Б. Г. Анюхин, Ю. Герасимов, В. Осипов, В. Н. Сайфутдинов. Очередной выпуск авиационных училищ значительно повлиял на «укрепление кадров» в авиапредприятии.

АНГАРСКАЯ земля необычайно красивой, умеренным климатом, охотой и рыбалкой навсегда покорила сердца и души многих молодых специалистов. Да и прижимистые «макнечки», гром-

## Далекое-близкое

## Как это было...

жежемскому авиазаводу. Технической службы, как таковой, тогда ещё не существовало. Бригада техников, механиков и мотористов в составе 14 - 16 человек, возглавляемая старшим техником, входила в состав летного авиазавода. Первым старшим авиатехником старожилы назвали М. И. Ворошилина. Вместе с ним осваивали техническую эксплуатацию первых самолётов авиатехники Яричин, П. Д. Ремнев, И. Е. Червяков, Н. А. Сайфутдинов, В. И. Шэфренко, Г. М. Попов и авиамеханики Г. В. Лушников, В. К. Васильев, авиамотористы Н. А. Журавлёв, Г. М. Хлопов, Д. А. Секурцев. В то же время в авиазавод прибыл авиатехник по приборам Е. К. Лисицин. Прибыть-то прибыл, а вот работы для него практически не было. Приборов на ПО-2, С-2, Ш-2, вместе взятых, раздобылись, поэтому командир отряда находил «безработному» работу не по специальности.

Для работы в Богучанском районе вместе с лётчиками направлялись авиатехники и мотористы. В Ванаваре некоторое время обязанности начальника площадки исполнял авиатехник Н. А. Сайфутдинов, потом на этом важном посту его сменил авиатехник П. М. Миронюк в качестве «сымки» за какие-то грехи. В помощь ванаварцам, в этот медвежий угол, был направлен авиамоторист Л. М. Петров.

Ну, а что такое техническое обслуживание в те далекие пятидесятые? Для непосвящённого - это обыкновенный осмотр самолёта со стороны по принципу «не отвалилось бы чего», а потом приходит лётчик, запускает мотор и - полетел. А вот ветераны вспоминают о том времени без восторга в глазах. Представить себе рабочий день в зимнее время. Рано утром он прибывает в аэропорт, в течение полутора-двух часов подготавливает двигатель самолёта с помощью лампы-керогаза, отойти от которого нельзя ни на минуту, иначе пожар обеспечен. Заправляет топливные баки бензином, перед запуском двигателя через воронку заливает горячее моторное масло, запускает при необходимости двигатель, устраняет выявленные неисправности. После этого выпускает самолёт в полёт. Всё это происходит под зорким наблюдением неумолимого старшего техника, который в течение дня обеспечивает дополнительную работ по ремонту неисправных самолётов. А к вечеру все самолёты слетают на базу до наступления тьмы.

В сильные морозы лётчики после посадки зачастую бросали самолёты на взлётной полосе и в бегом в тёплые помещения (попробуй, пролети в мороз полчаса часа в открытой кабине), а техники, как

только осматривают всех, делают замечания по нарушенным формам одежды, отстраняют от работы за грубые нарушения дисциплины. Если постараться, то можно «отхватить» домашний арест до 10 суток без дежурного содержания.

Только в середине пятидесятых была отменена полувольная дисциплина и военная форма. На рукавах появились нашивки-шевроны. Но дисциплинарный Устав авиазаводчиков ещё просуществовал до девяностых годов.

Во второй половине 1950 года старенькие ПО-2 были списаны и на смену им пришли ЯК-12. Новая техника коренным образом изменила организацию производства в авиазаводе.

Инженер-капитан В. И. Терликов, прибывший из Красноярского управления ГВФ, начал создавать технический участок. Надёжную опору ему в создании технической службы составили старшие авиатехники Н. А. Сайфутдинов, Г. М. Хлопов, авиатехники И. Г. Черкасов, А. В. Кокорин, авиамеханики И. Е. Безруких, Л. Г. Анкудинов, Т. И. Кузьмин, А. И. Гусев, Воронов, Ю. М. Брюханов, В. Е. Анкудинов.

Через 10 лет, в 1965 году, в Кежемском объединённом отряде, уже за номером 131, собственный парк авиационной техники насчитывал самолётов ЯК-12 - 3 единицы, Ан-2 - 12 единиц, вертолётов Ми-1 - 10 единиц. Авиамашины и мотористы пятидесятых годов, прошедшие курсы обучения и переподготовки, в этот период составляют основу технической службы. За короткий срок освоили техническую эксплуатацию самолётов и вертолётов авиамашины Г. Д. Брюханов, В. В. Улаев, В. Н. Анкудинов, В. С. Быков, И. В. Кокорин, Д. В. Сбова. Заслуженное уважение технической братии имели авиатехники М. Некрасов, И. Г. Черкасов, А. И. Гусев, А. В. Быков.

На постоянном месте жительства в Ванавару были переведены опытные специалисты И. М. Верхотуров и И. И. Кузнецов. В летний период на базе оставался пара вертолётов Ми-1 и самолётов Ан-2, остальные машины с тех составом разлетались на так называемые оперативные точки. Работы хватало всем.

Новый руководитель технической службы ст. инженер А. Н. Демин приступил к созданию авиационной технической базы (АТБ) со своей структурой и производственными помещениями. Организуется отдельные участки по техническому обслуживанию самолётов и вертолётов и участка радиоэлектронного и специального оборудования (РЭСОС). Участок (или службу) РЭСОС, как тогда его называли, возглавлял инженер В. В. Свищидский. Работы по техническому обслуживанию и ре-

монту авиационного оборудования самолётов и вертолётов хватало бы на два часа участка. К началу семидесятых годов высокий профессиональный уровень этой службы обеспечивали грамотнейшие авиатехники А. Е. Мешков, Е. К. Лисицин, М. И. Панов, П. Ф. Желе, И. Г. Шестернев. Успешно освоили техническую эксплуатацию вертолётов Ми-4 будущие бортмеханики В. Семёнов, В. Крюков, А. С. Никулин, Г. С. Зотов, В. Т. Ткач, В. И. Шабанов, Б. Г. Анюхин, Ю. Герасимов, В. Осипов, В. Н. Сайфутдинов. Очередной выпуск авиационных училищ значительно повлиял на «укрепление кадров» в авиапредприятии.

АНГАРСКАЯ земля необычайно красивой, умеренным климатом, охотой и рыбалкой навсегда покорила сердца и души многих молодых специалистов. Да и прижимистые «макнечки», гром-

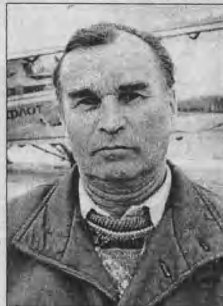
ко возвращая на приземки «варнаки», не аписались в местный ангарский уклад, втайне надеялись и способствовали тому, чтобы заполучить в зятья «портового». К тому же, выпускники местных школ быстро ориентировались на авиацию, появились доморощенные «спецы». Численность работников ИАС в аэропорту Кежма перерасла за сотню. Местную когорту технической интеллигенции пополнили молодые инженеры В. Скуз, В. Корзун, Ю. Шлеер, Ю. Шлюков, А. М. Сизых. Бригада технического персонала пополнили выпускники конда 60-х - начал 70-х гг.: А. И. Бондарь, П. Ш. Шкрялев, В. Бурдышев, Н. М. Сизых, В. В. Ломовцев, М. И. Медведев, А. Масленков, А. Погадаев, В. Н. Погребиников, А. А. Селиванов, В. И. Панов, С. М. Ломасов, С. В. Соломатов, А. В. Усольцев, В. И. Шинкин, С. А. Малыгин, Ю. М. Столбиков. Наряду со всем допуск к самостоятельной ТО получили опытные техники-практики В. Е. Стефанов, В. Терещенков, В. В. Привалихин, И. Е. Кокорин, М. П. Панов, В. Бондаренко, Н. М. Карнаухов, А. Н. Эргодт. Эти «зубры» технической эксплуатации являлись сами гарантом качества выполняемых работ. Это у них прошли стажировку инженеры В. А. Фрагил, В. И. Червожуков, Н. М. Фомин, А. Р. Коровой, бизнесмены Иван и Пётр Сизых, А. Логинов, С. И. Зинков, Авиамашины Л. Ф. Карнаухов и М. П. Кузьмин успешно закончили заочный курс техникума ГА.

В службу АИРЭО, упомянутой выше, как РЭСОС, прибыл новый руководитель - выпускник Киевского института инженерной ГА, М. А. Полончук. Инженером ОТК принят В. Клепов. Прибывает, каждый в своё время, авиатехники В. М. Дидко, В. И. Секурцев, В. И. Брюханов, В. Н. Казаков, В. Н. Остафийчук, В. В. Шунков и ваш покорный слуга. Закончили заочное обучение в Омском училище ГА и стали авиатехниками И. М. Брюханов, И. Н. Исхаков, В. В. Привалихин, М. А. Привалихин. Хорошим дополнением этой образовательной службе были инженеры А. И. Шарпапов, Н. Г. Чиверва (Лавренко), С. Матвеев и И. Д. Беликов, авиатехники Г. И. Чалый, И. И. Гришкин, А. Е. Баранов и Д. С. Куров, техники ГРА В. В. Верещагина и В. М. Чалая.

СЕМИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ отмечены качественными изменениями авиационной техники. Вертолёты Ми-1 списаны, Ми-4 заменены на Ми-5. Обслуживается наёмное оборудование. Начальник АТБ А. М. Сизых строит дух зарытого типа для выполнения регламентных работ на вертолётах Ми-8. Много внимания уделяется условиям труда и трудовой дисциплины. Старые работники (надо иметь в виду, стаж, а не возраст) занимают руководящие должности. В. Н. Анкудинов - началь-



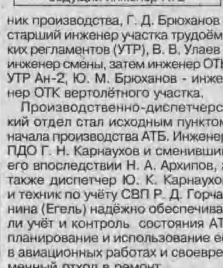
Виктор Викторович УЛАЕВ, инженер ОТК (ныне пенсионер)



Виктор Викторович УЛАЕВ, инженер ОТК (ныне пенсионер)



Василий Степанович БЫКОВ, авиатехник-бригадир (ныне пенсионер)



Владимир Аркадьевич ЯРЫГИН, ведущий инженер АТБ

ник производства, Г. Д. Брюханов - старший инженер участка трудовых регламентов (УТР), В. В. Улаев - инженер смены, затем инженер ОТК УТР Ан-2, Ю. М. Брюханов - инженер ОТК вертолётного участка.

Производственно-диспетчерский отдел стал исходным пунктом начала производства АТБ. Инженер ПДО Г. Н. Карнаухов и сменивший его впоследствии Н. А. Архипов, а также диспетчер Ю. К. Карнаухов и техник по учёту СВР П. Д. Горчагина (Егерь) надёжно обеспечивают учёт и контроль состояния АТ, планирование и использование её в авиационных работах и своевременный отход в ремонт.

Золотой период «застоя» семидесятых для ИАС Кежемского авиапредприятия стал периодом высокой эффективности и качества организации и выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники. А потом начался ПЕРЕСТРОЙКА... Пятидесятые летняя копия ИАС нашла техническая служба Кежемского филиала авиакомпания «Енисейский меридиан», имеющая статус авиационной технической службы, отмечает с чувством исполненного профессионального долга, с надеждой на достойное продолжение лучших традиций отечественной авиации.

В. КУЗЬМИН, начальник авиационно-технической базы.

Постскриптум. В статье использованы воспоминания ветеранов ИАС Кежемского авиапредприятия, архивные документы. Названы фамилии авиационных специалистов, проработавших в авиапредприятии более 10 лет и ставших о себе добрую память.



Виктор Николаевич КУЗЬМИН, начальник АТБ.



Иван Георгиевич ШЕСТЕРНЕВ, авиатехник АИРЭО.



Юрий Михайлович БРЮХАНОВ, инженер ОТК (ныне пенсионер). Фото из архива.