Райнгольд ШУЛЬЦ
(Псевдоним: Папа Шульц)
Германия. г. Гисен.

Райнгольд Шульц родился 1 ноября 1949 года в Сыктывкаре – столице Коми АССР, в семье высланных из Карелии житомирских немцев-колонистов.
Служил в ВВС. Окончил Сыктывкарский государственный университет.
Работал в аэрофлоте - Коми управление гражданской авиации.
В 1990 г. с семьёй переехал в ФРГ на ПМЖ.
Член Бонского литературного объединения писателей «Немцы из России».
Пишет стихи, прозу, юмористические рассказы, анекдоты, христианские и житейские истории, сказки, репортажи, интервью, публицистику.
Автор более 20 книг, более 1500 печатных публикаций, не считая Интернета.
Лауреат многих литературных конкурсов, в том числе многократно международного конкурса «Золотое перо Руси». Имеет медаль на ленте «За высокую гражданскую позицию» и диплом «За верность русским традициям». Медаль и диплом «За солнечную деятельность».
Диплом имени Твардовского и медаль «За высокую гражданскую позицию и патриотизм».
Грамоту государственной Думы Российской Федерации в номинации спорт, за интервью «Самбо».
Подробности находятся в Интернете.

***

Новый аэропорт
«СЫКТЫВКАР»

С благодарностью посвящается моим коллегам, товарищам и друзьям того времени**.**

Восемнадцатая международная авиатрасса проходила над нашим городом Сыктывкаром, столицей трижды орденоносной Коми республики.

На седьмом небе, по воздушному коридору, иностранные самолеты летели на такой высоте, что их не было видно, зато в пятом океане хорошо был виден оставленный ими белый, инверсионный след.

В 1970 году по новому Транссибирскому маршруту, который проходил над Сыктывкаром, по Северу, Сибири и Дальнему Востоку нашей страны открылись новые прямые беспосадочные рейсы «Москва - Токио», «Москва - Сеул».

В 1971 году по этой трассе впервые пролетел французский сверхзвуковой "Конкорд" из Парижа в Токио и обратно. Как стало известно позже, этим рейсом летел президент Франции Жорж Помпиду.

Для наших диспетчеров и связистов это был экзамен на профессионализм. Хорошо запомнился громкий сверхзвуковой хлопок, когда "Конкорд" пролетал над Сыктывкаром!

Маршрут оказался очень экономичным, он полностью находился под контролем советских радиолокаторов, средств радиосвязи и ПВО. Время полёта сократилась на четыре часа, перелёт стал безопаснее, чем по юго-востоку, через Турцию, Иран, Афганистан.

Многие страны Европы и Скандинавии тоже стали пользоваться этим маршрутом. Над Сыктывкаром в сутки пролетало до 100 рейсов.

В Сыктывкаре, где я родился, есть микрорайоны со звучными и известными названиями. Париж на берегу реки Вычегда и возле аэропорта – Шанхай, с былыми трущебными постройками.

Местечко на берегу реки, где в Бараках жили пленные в 1812 году французы местные называли Парижем. Некоторые французы потом вернулись на родину, другие остались в Сыктывкаре, женившись на местных коми-девушках.

Сейчас на этом месте большой многоэтажный, спальный микрорайон, с прежним названием – «Париж».

Бывая в других городах, ночуя в гостиницах, командировочные представлялись друг другу, называя своё имя и город проживания. Москва, Минск, Магадан, эти города знают все.
А когда я называл свой Сыктывкар, все спрашивали:
-Где это?
Тогда я разыгрывал новых знакомых.
-Как, Вы не слышали про Сыктывкар? Да это самый большой город мира! Вы Париж знаете?
Так в Сыктывкаре Париж – это только пригород!

В середине пятидесятых годов мой отец с напарником сам построил свой дом, и мы жили в Лесозаводе на улице Прямая-8. Сразу за нашим огородом начиналась территория Сыктывкарского Аэропорта.

Ещё первоклассниками, лежа на спине, на крыше сарая, мы с пацанами нашей улицы любовались небом и полётами смелых планеристов и парашютистов, которые висели прямо над нашими головами.

Потом мы подбегали к приземлившимся героям и просили их разрешить нам прокатиться с ними на самолете и тоже разок прыгнуть.

А планеристы вытворяли в небе такие фигуры высшего пилотажа, что дух захватывало, и наша мама всерьёз боялась, как бы они с разгону не снесли наш дом…

По выходным, с мешками за спиной, в котором были куры на продажу, мы с отцом напрямик через взлетную полосу ходили пешком на городской рынок, который находился возле стадиона.

Потом увеличилось количество пассажирских рейсов и всех парашютистов и планеристов перевели далеко далеко за Эжву, в Кэччияг. Там был аэродром ДОСААФ и воздушных пожарников.

А мы в начале шестидесятых оказались в поселке Красный затон, где отец по состоянию здоровья работал сапожником, в комбинате бытовых услуг.

В шестидесятых-семидесятых, Сыктывкар иногда сотрясался от мощи работы двигателей военных самолетов, которые перегоняли с авиазаводов пограничники Воркуты и по пути садились в Сыктывкаре на дозаправку и отдых пилотов. В такие дни над нашими головами, как серебряные рыбки, проплывали звеньями маленькие военные МИГ-15, а позже «Сушки» впечатляли случайных зрителей.

Бывало ясным днём прохожие высоко в небе Сыктывкара наблюдали странное атмосферное явление, как будто мощная, невидимая игла протыкает стратосферу и как морской корабль, создавая волны, толкает перед собой огромную воздушную массу, при виде которой чувствовалась там, в высоте, гигантская, невероятная, необъяснимая мощь.

Вскоре слухи объяснили, что в Архангельской области, которая находится по соседству, с космодрома «Северный», в Плесецке, не только ночью, запускались учебно-боевые твердотопливные, межконтинентальные баллистические ракеты.

А по мирной программе в космос отправлялись мухи, черви, рыбки, крысы, тритоны, обезьяны и другие биологические объекты. Космос был общей гордостью!

По радио в то время передавались бодрые, патриотические песни: Я верю, друзья, караваны ракет помчат нас вперед от звезды до звезды! На пыльных тропинках далёких планет останутся наши следы!

По траектории ракеты пролетали над Сыктывкаром и далее на восток. Первые ступени этих ракет вырабатывали топливо и падали в лес, в районе посёлка Кослан, где их накопилось достаточно много.

Позже, в девяностых годах, один сыктывкарский вертолётчик (фамилию не вспомнить), официально оформившись как индивидуальный предприниматель, собирал в тайге эти ступени и сдавал их в цветмет. Он был очень доволен результатами своей работы и даже в местной газете писали о его успехах.

А потом оказалось, что «звездный дождь» токсичен и радиоактивен. Многие, кто вытаскивал из леса небесную находку, болели и умирали из-за «космической химии». Создавая щит Родины, Родину отравляли. Но это для своих людей была совершенно секретная информация!!!

Мало кто знает, что на территории Коми республики в то время, в режиме строгой секретности, было произведено несколько ядерных подземных взрывов. Дело в том, что в ту пору геологи всюду искали нефть и бурили в земле скважины.

Из одной «чёрное золото» хлынуло таким мощным потоком, что залило собой всю ближайшую окрестность, превратив её в нефтяное болото. Укротить её не удавалось никаким известным способом.

Экологическая катастрофа принимала необратимый стихийный процесс! Ситуацию доложили наверх, там решили, что единственная возможность укротить строптивый фонтан, это пробурить рядом ещё одну скважину, заложить под землю ядерный заряд и взорвать его для того, чтобы сдвинуть с места земную кору и задавить землей взбунтовавшуюся скважину.

Так и сделали, произвели мощный, подземный, ядерный взрыв. Земная кора сдвинулась, но не до конца перекрыла эту скважину.

Тогда решили повторить «Хиросиму», рядом пробурили третью скважину, в неё заложили еще более мощный ядерный заряд и взорвали.

На сей раз земная кора в огромном объеме сдвинулась с места и полностью перекрыла строптивый фонтан.

Скважину перекрыли, а вся окружающая местность превратилась в огромное, светящееся нефтяное болото. Потрескавшаяся земля сквозь щели испускала «Чернобыльскую» заразу, но об этом никто не знал.

Местное население удивлялось, почему даже на удаленных от тех мест болотах, клюква вырастала особенно крупной, но никогда не созревала и оставалась белой.

Информация естественно не разглашалась и местное население, ничего не подозревая, охотно собирало грибы и ягоды, не зная, что они светятся в темноте.

Позже, небольшая статья об этом случае была напечатана в местной газете «Красное знамя».

Аналогичный случай произошел в июле 1971 года, в Красноградском районе Харьковской области,

недалеко от села Крестище. При бурении новой скважины там вместо нефти вырвался наружу газ. Напор газоконденсата достигал силы в 400 атмосфер. От выхлопного удара в воздух, на высоту больше 30 метров подбросило двух инженеров, которые находились на верхней площадке буровой вышки.

Для сравнения, высота пятиэтажной «хрущёвки» -15 метров. Упав на землю, оба погибли. Далее ситуация разворачивалась аналогично.

В СССР в то время реализовывалась обширная программа использования ядерных взрывов в интересах народного хозяйства. Сегодня уже известно о 124, а по данным «Комсомольской правды» о 715 мирных атомных взрывах в различных районах страны.

При более чем 2000 ядерных испытаниях только один из дуплетных взрывов имеет загадочное и неизвестное происхождение, без следов радиации. В том 1979 году, ни одна страна не призналась в испытании странной бомбы в Индийском океане. Это получилось название «Инцидент Вела».

Были тогда и гигантские государственные проекты по переброске вод северных рек в высыхающее Аральское море. Для этого в верховьях реки Печора, недалеко от села Якши, тоже провели мощный атомный взрыв в мирных целях с военными последствиями.

Мы не будем ждать милостыни от природы, взять их у неё наша задача, - этот лозунг в то время был основополагающим. Массово осушали болота. Мать природу превратили в окружающую среду и повсеместно, бездумно губили и губят до сих пор.

Помнится, по весне из автобуса, идущего из Затона в Сыктывкар, пассажиры видели, как низколетящий сельскохозяйственный АН-2 распылял ядохимикаты над лугами у моста через Сысолу.

Снег там уже растаял, а река ещё стояла подо льдом. Потом прошёл ледоход и начался разлив, вода смыла и растворила в себе эти ядохимикаты, после этого отравленная рыба в тех местах плавала кверху брюхом.

Дно реки от молевого сплава было завалено древесной корой и топляками. Реки мелели, земснаряды не успевали очищать и углублять фарватеры рек. На дне рек скопилось много мореной древесины.

Мореная лиственница дороже красного дерева. Япония предлагала бесплатно вычистить все реки СССР. За работу они хотели взять себе то, что найдут на дне. Им отказали. Сегодня реки обмелели до крайности. Природа медленно погибает.

В год, когда погиб Гагарин, меня, призвали в армию. В школе я занимался авиамоделизмом, строил ракеты-дымилки, использовал для их топлива горящие фотоплёнки и очень любил небо. Это было записано в моей характеристике, и военком направил меня в ВВС. (Военно-Воздушные Силы).

Там я много чего услышал, в том числе и первую версию гибели первого космонавта. В то время всё объясняли просто, но, спасая авторитет героя и престиж страны, тему засекретили и пресекали разговоры. На обложке многотомного закрытого дела была надпись: «Не надо огорчать советский народ».

Гагарин был вершиной огромной научной, промышленной, трудовой и финансовой пирамиды. Вернувшись из неизвестного космоса, он заслуженно стал Героем Советского Союза, досрочно получил майора, зарплату в 650 рублей в месяц и восхищение всех жителей земли. В подарок, в звёздном городке, ему дали четырех комнатную квартиру с мебелью, чёрную Волгу и 15 000 рублей наличными. Его родители, братья и сестра тоже получили соответствующие подарки.

Гагарин был многоразовым счастливчиком, но и у него от звёздной болезни иногда кружилась голова. Он всегда был в центре внимания, все его любили, везде за него поднимали тосты.

Он стал увлекаться и лихачить, игнорировал красный свет светофора, протаранил автомобиль, попал в автомобильную аварию, с нехорошим исходом. Потом у него появилась рассечённая бровь.

За восемь звёздных лет, тридцатичетырёхлетний всеобщий любимец стал выходить из-под партийного контроля и даже из-под контроля собственной головы. Слава - тяжёлый груз.

В среду, в 10 утра, 27 марта 1968 года, он вроде бы сказал командиру полка Серёгину Владимиру Сергеевичу, что хочет полетать.

Командир, видя его усталые глаза, подумал, что отказать Гагарину, значит нажить себе всемогущего врага. Разрешить? А вдруг что-то случится? Значит, идти по суд и искалечить себе жизнь?

Полетим вместе, сказал Серёгин и тоже сел в тот смертный самолет.

Но какой же русский не любит быстрой езды и немного полихачить? Случилось то, что случилось. Говорят, если тебе суждено погибнуть в авиакатастрофе, то на твой дом самолет и упадет.

Забегая вперед можно сказать, что через год на Луну высадились не космонавты, а астронавты и, вернувшись на землю, они не очень болели последствиями звездной болезни.

Вторым космонавтом был Алан Шепард. 4 мая 1961 мощная ракета-носитель вывела американский космический корабль на баллистическую траекторию суборбитального полета, достигла высоты в 186, 5 километров и успешно совершила посадку в Атлантическом океане. Полёт длился 15 минут 28 секунд.

Эту же высоту уже достигали на подвесных сверх высотных самолетах, несколько америнаских военных летчиков, но они не совершали виток вокруг земли и их не хотят считать космонавтами.

9 августа 1961 года полетел Герман Титов, второй космонавт земли по советскому счёту.

А ещё, через тридцать пять лет, мне посчастливилось побывать на балтийском острове Узидем, в Пенемюнде, в музее первого ракетодрома Германии. Мне трудно было поверить своим ушам, и тому, о чём рассказывал там немецкий экскурсовод.

Оказывается в третьем рейхе, знаменитый человек со шрамом на лице, штурмбанфюрер СС Отто Скорцени набирал и тренировал первый отряд космонавтов. Хотя и термина такого тогда ещё не было, тех людей называли пилоты – операторы ракет. Среди них была бесстрашная женщина Хана Рай. Их готовили для полетов на ракетах, нацеленных на вражеский Нью-Йорк.

Немец - Вернер Магнус Максимилиан фрайхер фон Браун являлся основоположником современного ракетостроения и мечтал путешествии на Луну.

24 января 1945 года, немецкий летчик Рудольф Шредер, которого по праву можно считать первым космонавтом земли стартовал из Пенемюнде в космос.

Модифицированная ракета Фау-2 совершила суборбитальный, баллистический полет на космическоую высоту в 196,5 километров. Расчетная, орбитальная высота полета Гагарина была 180 - 230 километров, его полёт длился 108 минут. После Шредера полёт в космос повторили другие пионеры космоса, немецкие пилоты операторы, имена которых не всем известны.

И первый, беспилотный прорыв в космос был не 4 октября 1957, а за 14 лет до этого, 17 февраля 1943 года. Но тогда об орбитальном полете никто не думал, была другая ситуация и другие цели. Понятно, что истина ещё не рассекречена, что доказательства чужих успехов замалчивают и уничтожают, а свои соответственно раздувают. Но это не уменьшает вклад каждого героя пионера в историю освоения космического пространства.

Позже в Коми управлении гражданской авиации, работал заместителем начальника инженерно авиационной службы - Яковлев Павел Иванович, который, как мне казалось, был как две капли воды похож на Гагарина, и лицом, и телом, и привычками, и поведением и смехом. Я тайно любовался им и наслаждался общением с таким человеком-двойником, от которых исходило обаяние, и приятная товарищеская теплота замечательной русской души.

В советской армии, Великом Новгороде, в Новоселицах, как чистый радист, я закончил ШМАС (Школа младших авиаспециалистов). За отличную учёбу меня направили в Крым, в город Феодосия, в филиал центра подготовки космонавтов, в военный научно-исследовательский институт имени Чкалова.

Как связист, я присутствовал при испытании новой космической техники. Ходил в море на научных и военных кораблях, а также на подводных лодках. Испытал на себе восьмибальный черноморский шторм. Общался с будущими космонавтами. В одно время был личным радистом космонавта № 4 - Павла Поповича.

Своими глазами видел луноход до запуска. Держал в руках винтовку сбитого американского лётчика Френсиса Генри Пауэрса. Был свидетелем первого в мире испытания катапульты со сверх звуковой скорости. Мне было тогда приказано дублировать связь и записывать все переговоры на проволочный магнитофон МН-61. Я сидел в крымской степи, на мысе Чауда, на месте предполагаемого приземления летчика - испытателя катапультных систем - Хомутова Олега Константиновича, и получилось так, что я первым встретил его на земле. Служба была трудная, но очень интересная!

Командиром части у нас был герой Советского Союза, морской летчик-торпедоносец, генерал майор авиации Пресняков Александр Васильевич! Все это описано в моей книге «Режим тишины».

В 2011 году Оргкомитет Содружества литературных сообществ, при содействии Союза писателей и переводчиков принял решение наградить меня, как автора этой книги в рамках Национальной литературной премии Золотое Перо Руси, в Военно-патриотической номинации за рассказ «Самоволка», дипломом имени Твардовского с вручением специальной медали «За высокую гражданскую позицию и патриотизм».

Демобилизовавшись после службы в Крыму, я с 1970 года начал работать в Сыктывкарском аэропорту, в службе (РиС) радионавигация и связь, потом её преобразовали в (ЭРТОС) Электро - радио техническое обеспечение и связь.

Моими первыми шефами на гражданке были Думенко Геннадий Александрович, Кудрявцев Виктор Дмитриевич, Пантелеев Альберт Петрович, Попов Джонни Иванович, Тарбеев Константин Александрович, а начальником аэропорта Сыктывкар в то время был Науменко Григорий Фёдорович!

Потом первым командиром (СОАО) Сыктывкарского объединенного авиаотряда был назначен Володкин Андрей Матвеевич.

Его сменил Ершов Анатолий Александрович. Под его руководством значительно выросли объёмы авиаперевозок! Были построены детский сад № 56, 194-квартирный жилой дом для авиаработников по улице Карла Маркса, общежитие на Привокзальной площади и двадцатиквартирная пристройка к дому авиаторов по улице Куратова 17.

Чуть позже он начал развивать популярное в стране подсобное хозяйство. В нашем случае такое хозяйство действовало на базе совхоза Корткерос. Потом Анатолий Александрович лично участвовал в выборе места строительства нового аэропорта Сыктывкар!

Хороший след оставил Кулаков Александр Фёдорович, зам начальника аэропорта Сыктывкар.
Добрым словом можно вспомнить командира СОАО Банбана Николая Кузьмича, который много сделал для аэропортов Ухта и Сыктывкар!

Талантливые стихи о буднях авиации того времени писал поэт-бортмеханик Валерий Николаевич Вьюхин. Его стихи часто печатали в республиканской газете «Красное знамя»:

И, след оставив пенный,
Мы тихо поплывем,
По зеркалу Вселенной,
В небесный, вечный дом!

Его жена работала техником по учету на нашей базе ОМТС КУГА. Большую память о себе оставил первый начальник Коми Управления Гражданской Авиации – заслуженный пилот СССР Кириков Семён Иванович,

Вторым был Рыжаков Николай Васильевич. Управление под его руководством не раз занимало по Союзу первые места в соцсоревновании. Его помощником был Федулов Анатолий Алексеевич, женатый на знаменитой в Коми республике поэтессе Надежде Мирошниченко.

Министерством гражданской авиации в Москве командовал главный маршал авиации, дважды герой социалистического труда, Борис Павлович Бугаев! Однокашник Рыжакова по Бугурслановскому лётному училищу ГА!

До сих пор в Коми авиации работает Грошева Надежда Константиновна, её заслуженно называют ветераном из ветеранов и бессменным главнокомандующим отдела грузовых и пассажирских авиаперевозок!

Все они были грамотные, высококвалифицированные специалисты - настоящие руководители!
Надо сказать, что в то время в гражданской авиации работали люди, фамилии которых можно записать в её историю золотыми буквами!

В книге «Люди северного неба», посвящённой восьмидесятилетию Коми УГА, многим из них нашлось достойное место! Лучших из лучших постоянно прославляли во всесоюзном журнале «Гражданская авиация».

Кроме него я выписывал журнал «Крылья родины», «Моделист конструктор», «Техника молодежи», «Наука и жизнь», «Крокодил», местные и центральные газеты, суперинтересную и продвинутую газету из Прибалтики «Советская молодежь» и обязательно «Аргументы и факты». Женская половина выписывала «Работницу» и «Крестьянку».

Просто так их выписать было невозможно, на все был лимит, то есть ограничение. Везде надо было иметь знакомства и нужные связи.

В то время я увлекался фото и 8 мм киносъёмкой. Хотя в то время снимать было ничего нельзя, но часть этого архива сохранилось и я выставил его на своей странице в одноклассниках, в разделе «Фотоальбомы» и «Моё видео».

В то время численность Сыктывкарского аэропорта, с аэропортами (МВЛ) местных воздушных линий, составляла 3100 человек.

В аэропорту была ещё отдельная метеослужба АМСГ, которая подчинялась Архангельскому Управлению авиаметеорологических станций гражданской авиации.

Свой отдельный баланс имели работники агентства аэрофлота, специалисты на тренажерах и преподаватели учебно-тренировочного отряда (УТО-20), (ОМТС) Отдел материально-технического снабжения Коми УГА – 70 человек и в Коми управлении ГА - 110 человек, которые работали на всю Республику.

Кроме того, в состав КУГА входили: Ухтинский объединенный авиаотряд, Печорский ОАО и Воркутинская объединённая авиаэскадрилья (ОАЭ), а также много аэропортов местных воздушных линий (МВЛ).

В структуре Аэрофлота значился КРС, Командно Руководящий Состав, в народе шутя, расшифровывали это как: крупнорогатый скот! Ниже по служебной лестнице были ИТР – инженерно - технические работники. А ещё ниже находилось рабочее сословие!

К нему относятся пилоты. Лётчик, как шофёр или машинист тепловоза, капитан или водитель трамвая относится к категории рабочих. К пролетариату! Бортинженер считается выше на одну градацию, но всё равно подчинялся лётчику, командиру корабля!

ЛПС - летно-подъемный состав был самым уважаемым контингентом в аэропорту и носил золотые погоны, а все земляне - серебряные.

В Сыктывкарском небе всегда был гул самолетов. На привокзальной площади выставили как памятник, отлетавший свой ресурс самолет Ил -14.

Там же на гостинице аэропорта висел плакат «Летайте самолётами Аэрофлота!» «А какими ещё?» - удивлялись пассажиры. Аэрофлот был крупнейшей авиакомпанией мира и назывался воздушный флот!

В Сыктывкаре пользоваться воздушным транспортом было удобно: из городского автобуса - через аэровокзал - и в самолет. Никаких досмотров ещё не было.

С бурным ростом столицы аэропорт оказался практически внутри города. До главной площади республики пешком минут десять.

Планы богатой лесом и полезными ископаемыми Республики Коми были фантастическими. Аэропорт еле справлялся с пассажиропотоком.

Летчики из Коми гремели по всей стране как высочайшие профессионалы. Коми вертолетчики выполняли уникальные монтажные работы в СССР и за границей: в ГДР, в Греции, в Югославии, и многих других местах. Это были мастера высочайшего класса, такие, как командир вертолета Ми-10К - легендарный Геннадий Степанович Мальцев.

Налет каждого воздушного корабля в Коми республике был самым высоким по всему министерству гражданской авиации.

В Коми управлении гражданской авиации работало много красивый, умных, знающих свое дело женщин, но особенно поименно хочется вспомнить летающих женщин – влюбляющих в себя стюардесс.

Кроме них в Сыктывкарском объединенном авиаотряде летала первая в республике женщина, командир самолета Ан-2 и. Ан -24 Галина Анатольевна Дубровская, отлетав почти 8 тысяч часов, после выхода на пенсию, она работала в ОМТС отряда техником по учёту.

В Ухте пилотом на Ан-2 летала Валентина Дьякова, вместе с ней на Ан-2, а потом на Як.40 летала Анна Вальтер.

Интенсивность полетов в Сыктывкарском аэропорту была до 90 самолетовылетов в день. Летать разрешали с 6 утра и до 23 часов вечера. Получалось, что каждые две-три минуты взлетал или садился самолет. На перроне порой не хватало мест для стоянки воздушных судов.

Местные авиалинии использовали вторую, параллельную, грунтовую полосу для самого выпускаемого и самого большого в мире биплана, самолета Ан-2.

Разработка легкомоторного многоцелевого самолета, началась в 1940 году. Конструкторскому бюро Олега Константиновича Антонова было поручено заменить устаревший По-2.

Первоначально за основу как образец взяли немецкий самолет «Fieseler Fi-156 Storch» - «Аист». Но из-за начавшейся войны работы были отложены и возобновлены только в 1946 году.

К 1947 году самолет разработали и к выпуску приступили в 1949 г. У «Аннушки» был старый девятицилиндровый радиальный двигатель объёмом в 30 литров, вырабатывающий 1000 лошадиных сил. Силовую установку скопировали с американского двигателя «Райт циклон». Прожорливый двигатель потреблял в минуту 3 литра дорогого авиационного бензина Б-91, а это значит, что в час он расходовал 200 литров горючего, которые вмещаются во всем знакомую металлическую бочку для солярки. Скорость самолета 160 километров в час, отсюда каждый может самостоятельно рассчитать себестоимость полета.

Самолет был убыточным, но необходимым. Чтобы сохранить доступность цены авиабилета для пассажиров, Аэрофлот делал дотацию для каждого полета.

У Ан-2 была огромная площадь крыла, мощная механизация и фантастические взлетно-посадочные характеристики. Он взлетал и садился со скоростью 80 км в час на грунтовую площадку в 200 метров.

Первоначально у него был деревянный, саблевидный винт, затем металлический четырехлопастной. Его конструкция колес и тормозов применялась ещё во время войны на советском штурмовике Ил-2 и хорошо себя зарекомендовала.

Этот «Кукурузник» на высоте до 4 километров летал на расстояние до 1000 километров и брал на борт полторы тонны груза, в пересчете на этот вес - до 16 пассажиров.

Биплан многое прощал молодым пилотам, свалить его в штопор было практически невозможно, в худшем случае самолёт начинал просто планировать и даже парашютировать.

Антонов считал его одним из самых удачных своих произведений и любовно называл его «Везделёт». Он имел 16 модификаций. Применялся в Советской армии и в ДОСААФ как парашютно-десантный, спортивный, пассажирский, грузовой, почтовый, санитарный, сельскохозяйственный, пожарный, поплавковый, и даже как аэросани.

Известен случай, когда зимой, в заполярье, приземлившись на лыжах в тундре, приняв на борт всех раненых, взлететь было невозможно. Лётчик принял решение превратить самолет в аэросани и по земле привез их всех вовремя в ближайшую больницу.

Самолет Ан-2 занесен в книгу Гиннеса, как единственная многоцелевая модель, выпускаемая во многих странах уже более 70 лет. Кто летал на этом самолете, те скажут о нём много добрых слов.

Эти воздушные труженики ежедневно летали почти во все деревни северной республики.

В то время население всей республики составляло миллион человек, а Коми управление перевозило более двух миллионов пассажиров в год, более чем по пятидесяти направлениям.

Это значит, что каждый житель республики в среднем пользовался услугами авиации более 2-х раз в год!!! А это очень высокий показатель!

Если принять во внимание, что половина населения республики составляли подневольные заключенные, то свободные жители летали ещё чаще.

Самолеты летали полные пассажирами. На ТУ-134 полная загрузка считалась 76 -80 человек, но рейс окупался уже при 45 пассажирах. Из Москвы в Сыктывкар, 1000 километров, самолет пролетал за час сорок пять, и летом, в сутки туда было до десяти рейсов.

Для нужд родного Аэрофлота я тоже много мотался по большой стране. Если сложить вместе все время, которое я провёл в воздухе, то, наверное, наберётся больше месяца!

У меня даже был аэрофлотовский годовой, служебный, проездной билет, позволяющий лететь в любое направление, любым рейсом.

Но только потом в командировочном удостоверении и перед руководством, надо было обосновать свои действия.

Летать в командировки приходилось иногда два-три раза в месяц. Часто, подлетая к Сыктывкару и глядя в иллюминатор с воздуха на маленький человеческий «муравейник» посреди безбрежного, зеленного моря тайги, я думал: неужели я живу там внизу в этом родном пятнышке.

А потом, спускаясь по трапу самолета, ощущал необыкновенно вкусный, густой, хвойный, заповедный воздух, которым дышать было одно наслаждение. Казалось этот воздух можно было жевать и насытиться как от пищи.

В первые дни после командировки, знакомые в Сыктывкаре спрашивали:

-Ты, что в Москве был? У тебя не Сыктывкарская, спокойная походка, а все ещё по инерции, спешащая, суетливая походка москвичей!

Но многие летели первый раз в жизни. Случались и курьёзы.

Прилетевшие пассажиры идут по перрону к аэровокзалу. Вдруг девушки, идущие сзади говорят:

- Молодой человек! Молодой человек! А у вас брюки падают!

Молодой человек бросил чемоданы на асфальт и возмущённо ответил:

- Да с этим «Аэрофлотом! То пристегни ремень! То расстегни ремень!

Первоначально деревянный аэровокзал аэропорта Сыктывкар находился в местечке Кируль.

В 1964 году построили новый, типовой, кирпичный, трёхэтажный аэровокзал Союзных Воздушных Линий в начале улицы Советской.

А старым деревянным вокзалом стали пользоваться пассажиры местных воздушных линий.

Но вскоре и эти аэровокзалы стали тесными и тогда к новому, кирпичному построили пристройку накопитель, а позже рядом возвели третий корпус столичного аэровокзала. В результате повысилась пропускная способностью, возросла культура обслуживания авиапассажиров.

Это было событием не только для сыктывкарцев, но и для транзитных пассажиров. Современные авиаторы мечтают построить рядом ещё и международный терминал, но пока не решен вопрос с частным владельцем земли и стоящих на ней объектов.

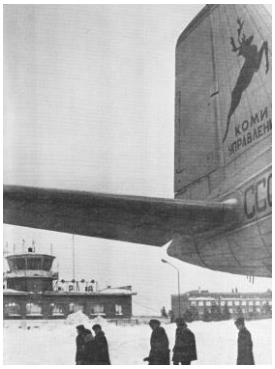
А аэрофлот в то время совершенствовался и развивался! Авиаторы осваивали новую технику! Помню, как мы впервые летели на широкофюзеляжном самолете Ан-10 из Свердловска. Он забрал всех, кому надо было в Сыктывкар. В салоне народу было, как в автобусе. Все места заняты. В проходах пассажиры стояли и сидели на чемоданах. Главное - домой! Перегруза почему-то не боялись. Говорили, пока самолет-гигант вырулит на полосу, он их лишний вес сожжет в виде топлива. В воздухе, в

иллюминатор страшно было смотреть. Казалось самолет, как птица, слегка махал крыльями. Летели чуть выше редких облаков, земля была видна, как на ладони и остро ощущалось, как чувствует себя птица!

Вспоминается, как я пару раз «по телеграмме», естественно, в униформе Аэрофлота, в кабине вместе с экипажем, на откидном сидении, летал зайцем. Так было! В благодарность я тогда подарил ребятам бутылку коньяка. Люди были человечными, умели сострадать и помогать на деле. Я до сих пор благодарен тем хорошим и добрым людям! Потом везде начали закручивать гайки, проводить досмотры, строить накопители.

Мне очень нравилась романтическая, пропеллерная авиация, красивые самолёты: Як-12, Ан-2, Ли-2, Ил-14, Ан-10, Ан-12, Ан-24, но в нашем развивающемся аэропорту все чаще садились реактивные «Тушки» и «Яки».

У каждого самолета на киле был нарисован грациозный, северный олень в прыжке, и надпись: «Коми Управление».



По праздникам профсоюзный бог управления - Томов Анатолий Сергеевич устраивал для детей авиаработников бесплатное катание на разных самолётах.

А летом, в три смены, на Чёрном море, в пионерском лагере, аэропорт устраивал отдых для детей своих авиаработников, и возил их туда своими самолетами.

Здесь можно добрым словом вспомнить замечательного человека, командира самолёта Ан-2, Рейша Артура Фёдоровича - который очень любил детей и на протяжении более десяти лет во время своего очередного трудового отпуска работал Директором пионерского лагеря в городе Гагры и в Крыму, в городе Судак, где отдыхали дети Сыктывкарских авиаработников. Потом на базе подшефной школы № 14 занимался с детьми в клубе "Ракета". К ним в гости приезжали космонавты, они сами ездили в «Звездный городок». Гагарин и Леонов присылали ребятам телеграмму. Воспитанники клуба имели привилегии при поступлении, в ВУЗы гражданской авиации. Он воспитал и подготовил к самостоятельной жизни многих наших детей. В настоящее время ветеран на пенсии и живёт в Подмосковье.

В летний отпускной период в агентстве Аэрофлота не хватало авиабилетов для всех желающих. Люди занимали очередь ночью, а к открытию агентства, казалось, продавали только половину билетов на самолет, на всех, естественно, не хватало.

Бродили слухи, что остальное было бронь обкома, горкома, профкома, КГБ, МВД, начальника Коми Управления Гражданской Авиации, начальника отдела перевозок, начальника агентства аэрофлота, начальника аэропорта и бронь многих других приоритетных заведений для срочных и неожиданных командировок.

Но Леонид Григорьевич Сельхо, начальник агентства, утверждал, что такого не было! Бронь была только у начальника Управления и то до 3-х мест.

А в обком партии кассир агентства приходил по их приглашению и официально обслуживал партаппарат на месте и то только в день продажи билетов, без всякой брони, если была такая возможность!

Потом авиарейсы начинались не только в Сыктывкаре, жители с пересадкой летали из всех населённых пунктов республики, каждому давалась бронь и осуществлялась стыковка прилетающих к вылетающим рейсам! Это отдельная технология!

Но люди в очереди подробностей не знали и были очень недовольны билетным дефицитом. Тогда в газету приходили письма, клокочущие гневом народного возмущения.

Пассажиры жаловались, что не хватает авиабилетов! Что мало рейсов! Что выдачу чемоданов надо ждать целую вечность. Что они часто приходят с оторванной ручкой или вообще раскрытые. Что иногда из чемоданов пропадают вещи!

Действующий, старый аэропорт «Сыктывкар» был перегружен, мешал развитию города. Его необходимо было срочно расширять и выносить за пределы города.

Его широкую, длинную, в два с половиной километра взлетную полосу в будущем планировалось по бокам застроить многоэтажными жилыми домами и эту прямую скоростную улицу назвать «Проспект будущего»!

Похоже, на просьбу трудящихся наверху отреагировали! В связи с производственной необходимостью, невозможностью обеспечения круглосуточной работы аэропорта, недостаточной пропускной способностью, большим шумом в городе от рёва авиадвигателей, а также в связи с сильным облучением обзорным радиолокатором городского населения, решено было ставить вопрос о строительстве нового аэропорта «Сыктывкар».

Те годы были связанны с бурным развитием северных городов Воркута, Норильск и полуострова Ямал. Появился большой объём пассажирских и грузовых перевозок, для которых так же требовался большой современный аэродром. Выбор пал на столицу Республики Коми.

Первоначально рассматривались три варианта: Максаковка, Кэччияг и Соколовка. Выбрали ближайшую к городу Соколовку.

В подобранном местечке Соколовке, что в 20 км от города, решено было строить новый, современный, первоклассный аэропорт со взлетно-посадочной полосой длиной в три километра.

Было очень важно добиться наверху, чтобы он считался международным, запасным, стратегическим! Чтобы он мог в любую погоду принимать тяжеловесные, отечественные и зарубежные самолеты, в том числе и летающие по международной авиатрассе.

С 1975 года в Ленаэропроекте начали готовить проектно-сметную документацию. По завершению проектно-сметной документации строительство нового аэропорта «Сыктывкар» было включено во всесоюзный план развития Министерства гражданской авиации.

Погода на севере была разной. Летом бывали дни, когда жара была такая, что плавился асфальт. Самолеты бегали по полосе, не могли оторваться от земли и взлететь.

Тогда в специальный бак самолета Ан-24 заливали дистиллированную воду. Её распыляли на винты, воздух увлажнялся, охлаждался, становился плотней, и самолеты, почувствовав опору, отрывались от полосы и взлетали, а чем выше, тем прохладнее. На высоте 10 000 метров вообще вечный мороз под 40 градусов.

Летом при жаре у реактивных самолётов из-за разреженности воздуха падала тяга двигателей, поэтому чаще всего уменьшали загрузку самолёта. При подготовке к вылету скрупулёзно рассчитывалась загрузка и вес авиатоплива.

Зимой были дни, когда вода в ведрах замерзала, когда её несли с колонки домой, да и сами колонки замерзали тоже.

Техники самолетов Ан-2 по утрам били по самолетным лыжам деревянной кувалдой, а летчики давали полный газ, чтобы сорвать с места примёрзший самолет.

В то время было много интересных кинофильмов о трудностях работы пилотов гражданской авиации. Было много песен, воспевающих романтику неба и труд авиатора. Все школьники хотели быть непримено героями-лётчиками или космонавтами! Песню «Первым делом, первым делом самолеты!» все знали наизусть, пели хором и по одному. Фильм «Мимино» смотрели помногу раз.

Под каждый Новый год в аэропорту начинался приятный ажиотаж по доставанию новых, аэрофлотовских, рекламных плакатов и календарей, на которых были изображены романтика воздушных путешествий, красивые города, красивые самолеты, красивые стюардессы в красивой форме, высокое, чистое, голубое небо!

Плакаты были большие, цветные, глянцевые, выпукло тисненые и прекрасно украшали кабинет начальника любого ранга, любой отрасли народного хозяйства.

Высококачественная реклама Аэрофлота печаталась за валюту в ФРГ! Для коллекционеров - нумизматов выпускались красивые серии значков по Аэрофлотовской тематике.

При перелете географических границ, Азия-Европа, или пересечении заполярного круга, а также по некоторым маршрутам пассажирам выдавались памятные медали. Многие коллекционировали аэрофлотовские значки и настольные модели стремительных самолетов гражданской авиации странны советов.

Кто кому-то подарил такой календарь, плакат или модель самолета, тот мог в этот кабинет заходить, не стучась, открывая ногой двери! Такова была ценность подарка, авторитет и престиж Аэрофлота.

На праздничных демонстрациях, Первого мая и Седьмого ноября, первой, с почётом, на площадь Юбилейная, торжественно выходила самая большая, самая красивая и всеми уважаемая в городе и в республике колонна работников Коми Управления Гражданской Авиации и Сыктывкарского аэропорта!

9 февраля, День гражданской авиации, весь коллектив, все вместе встречали в доме культуры авиаработников, а в юбилейные даты - в Музыкальном театре столицы республики!

Были торжественная часть, поздравления, вручение наград и премий. Перерыв отмечали в буфете, а за ним был хороший праздничный концерт! После этого, разделившись на компании, все стихийно кучковались у кого-то на кухне!

В коллективе чувствовалась забота о человеке. Нас не пускали на работу, если мы не проходили вовремя флюорографию и в рабочее время отправляли в санчасть!

Чтобы укрепить здоровье, в десять утра, все служащие выходили из своих кабинетов в коридор и организованно занимались производственной гимнастикой.

Организованно ездили на центральный стадион сдавать нормы ГТО. Выкладывались и выворачивались наизнанку, старались изо всех сил сдать нормативы. На другой день, с непривычки, половина работников была на больничном листе.

В СССР не было профессионального спорта. Все спортсмены официально были закреплены за каким либо предприятием: кто тренером в спортивных школах, кто-то инструктором по спорту, кто кем.

За АТБ Сыктывкарского авиапредприятия был закреплен уроженец села Тимшер - чемпион мира по вольной борьбе в тяжёлом весе знаменитый Паршуков Владимир Александрович.

Там же авиатехниками числились два хоккеиста команды "Строитель", которых никто на работе не видел в лицо. Они играли в хоккей с мячом в высшей лиге СССР. Такая была тогда практика!

Мало кто знает, что в то время Коми республику прославили такие спортсмены, как Раиса Сметанина, Галина Ракина, Николай Бажуков, Нина и Василий Рочевы.

В наземных службах была своеобразная оплата труда. Кроме не большого фиксированного оклада, был 20% поясной коэфициэнт, 30% северных, 30% премиальные.

Причем премии были постоянные месячные и квартальные. Премия была постоянно составляющая зарплаты, её давали не за хорошую работу, а всегда. Лишали её за какую-то провинность или за плохую работу.

Были отпускные, стажевые, тринадцатая зарплата. У меня потом была персональная добавка - 15 рублей. Всегда можно было написать шефу заявление о выделении материальной помощи.

Но жёнам денег вечно не хватало, все занимали друг у друга до получки. Многие имели огород, сажали картошку, держали поросят, ходили на рыбалку, охоту, заготавливали грибы и ягоды.

В других отраслях народного хозяйства, у шахтеров, мелиораторов, вахтовиков зарплата была намного лучше, не считая аэрофлотовский Лётно-Подъёмный Состав, хорошо получавших дополнительно за налёт часов.

Мы на земле тоже хотели жить хорошо и искали для себя дополнительные трудовые доходы. Обычно на шабашках все старались заработать рубль в час, не меньше.

Даже с Ленинградской академии гражданской авиации на каникулах в Сыктывкар приезжали шабашники профессора и устанавливали на нашей базе алюминиевые док склады.

После работы, сколотив бригаду шабашников из трех человек, наших же работников ОМТС и оформив наряды через начальника РСУ СОАО Марищенкова. Мы делали деревянную опалубку и принимали на своей территории бетон. Мы бетонировали новые площадки. Самосвалы приходили после семи вечера и до двух часов ночи. Хорошо летом были белые ночи.

Принимать бетон очень тяжелая работа. В каждый самосвал надо было залазить в кузов и очищать его от прилипшего бетона. А, приняв бетон и уложив его в опалубку надо было все это утрамбовывать и ровнять строительным электровибратором для бетона. Шофера тоже хотели заработать и возвращались быстро.

За смену так намашешься совковой лопатой, что рук не чувствуешь и спина чужая. После такой ломовой работы ночью из аэропорта домой в Затон ехать было тяжело, не хватало сил.

Поэтому, зайдя к себе в кабинет, я снимал резиновые сапоги и грязную робу, умывался в туалете, надевал трико, убирал все со своего письменного стола и ложился на него спать. Положив под голову папки с бумагами, свертывался калачиком и мгновенно засыпал

Утром, встав до того, как приезжал с работниками служебный автобус, я успевал побриться помыться, привести себя в порядок, надеть форму, позвонить домой и даже попить на завтрак кипяток. Все ради семьи и все для достатка и счастья детей. А домашние даже не догадывались, как достаются деньги.

Я от шабашек не отказывался, прокладывал кабеля вдоль ВПП на обзорный радиолокатор, красили на базе прожекторные электро мачты.

В Затоне, в дом, где я жил, проводил канализацию, холодную и горячую воду и не только, а свой дом, а во все дома нашего квартала. Надо было вскрывать теплотрассу, прокладывать, варить, красить, утеплять и опресовывать трубы, в квартирах устанавливать всю сантехнику.

При расчёте рубль в час не получался, получалась меньше. Заказчики от уплаты умело увиливали.

Когда в Сыктывкаре построили новое здание Коми УГА и Агентство аэрофлота по улице Первомайской, грузчиков ОМСТС обязали перевести всю конторскую мебель из старого здания КУГА стоящего на привокзальной площади напротив гостиницы. Наши грузчики и так работали на износ, выполняя свои обязанности, разгружая вагоны и грузовики на базе. Все приуныли и мне было их жаль.

Тогда я поехал в Сыктывкарскую воинскую часть, к командиру. Объяснив важность открытия «Агентства Аэрофлота» для города и республики, я попросил у него в помощь взвод солдат на пару дней.

Взамен пришлось пообещать ему всегда помогать с авиабилетами. Начальник «Агентства» Леонид Сельхо был свой парень и, зная этот договор, старался не подводить.

Утром на привокзальной площади появился армейский грузовик с солдатами во главе с бравым прапорщиком. Они как муравьи перетаскали все, на что указывали пальцем. Даже тяжелые неподъёмные сейфы затащили в новое здание, на самый верх, оббив все-же новые ступеньки на лестничных площадках. Переселение прошло лихо, как эвакуация.

Но авиабилетная дружба действовали не всегда, иногда в производственные отношения вступала стеклянная валюта. Не часто, но два-три раза в год, на адрес ОМТС КУГА по железной дороге в больших деревянных контейнерах размером на всю платформу с авиазавода приходили новенькие вертолеты М-2

На железнодорожной станции Сыктывкар, пяти тонный козловой кран был только на контейнерной площадке, не приспособленной для разгрузки крупногабаритных грузов.

Большой 20 тонный японский автокран «КАТО» и 20 тонный козловой кран был на заводе СМЗ (Сыктывкарский механический завод). Там грузили на платформы большое количество своих тракторов и у них была для этого отличная разгрузочная площадка.

Поэтому мне надо было срочно ехать туда, знакомиться, договариваться с нужными людьми, с руководством завода, просить, чтобы вертолёт разгрузили на их территории. Потом поддерживат, беречь и лелеять хорошие отношения.

Для этого надо было написать официальное письмо с просьбой и с гарантией оплаты услуг.

Такое же письмо с просьбой надо было написать на имя начальника железнодорожной станции Сыктывкар, чтобы они перегнали платформу на территорию СМЗ, естественно с гарантией оплаты за услугу.

Но когда дело доходило до практических действий всё стопорилось. Крановщик и стропальщики СМЗ разгружать вертолёт отказывались.

Своими людьми на территории СМЗ делать ничего нельзя, вдруг случиться несчастный случай или ЧП, кто будет отвечать? Тупик!

Я махал перед носом рабочих письмом с резолюцией директора завода, объяснял, что ОМТС Куга заплатит за всю работу.

Рабочие смеясь, отвечали, что им от нашей оплаты даже запаха денег не достанется. А лезть по обледенелой крыше вертолетного контейнера, цеплять его стропами, рисковать и корячиться надо именно им.

Поэтому они выставляли ультиматум или две бутылки авиационного спирта или пусть идёт простой платформы, и бешеные суммы штрафа от железнодорожников получателю груза, где я опять крайний.

Я что из своего кармана должен платить за государственное дело? Но это никого не колышет.
Я не хотел идти жаловаться заводскому начальству, после такого в следующий раз к рабочим вообще не подойдешь, а нужда заставит.

Тогда мне пришлось тихонько ехать в Давпон к моему знакомому начальнику базы ГСМ СОАО.

Учитывая наши шоколадные отношения, я объяснял Мише сложившуюся ситуацию. Он скрепя сердце морщился, мы шли на склад и он из большой 200 литровой бочки наливал мне две пол-литровые бутылки спирта.

(Позже в бочки со спиртом стали наливать кружку эфира с ужасным запахом, который не все выдерживали, Спирт стали называть «ФУФУ» но все равно пили и сочиняли много анекдотов на эту тему).

Этот спирт я прятал в тряпки и совал под сиденье своего «служебного» автомобиля ЗИЛ -130, чтобы на КПП не попасться, как расхититель социалистической собственности.

(В то время в СССР сложилась ситуация, чем меньше начальник, тем больше у него был служебный автомобиль. Начальник управления ездил на черной волге, я начальник базы на грузовом ЗИЛе, у начальника РСУ был персональный автокран, у его прораба был персональный КрАЗ. Без колес работать невозможно. Потом я купил для нашей конторы два сверхфондовых москвича, типа «каблучок». У нас на базе потом был солидный автопарк.)

А тогда после успешной добычи я поехал на СМЗ, платформу уже перегнали, я показал бригадиру стеклянную валюту. Вертолёт быстро разгрузили с платформы и поставили на землю.

Теперь надо было ехать в ГАИ, писать письмо на получение разрешения, на буксировку вертолёта в контейнере волоком по улице Колхозная до КПП аэропорта Сыктывкар, потому что дефицитный трейлер во всех городских организациях достать было невозможно, а в автобазе сыктывкарского аэропорта его не было вообще.

Бригадир бригадир грузчиков подходил ко мне и требовал валютный расчёт, я ему в глаза говорил условия.

Во-первых, чтобы они не пили валюту на территории СМЗ, в рабочее время и не устраивали ЧП по пьянке.

Во-вторых, я об этом расчете ничего не знаю, и знать не хочу. Поэтому если вы попадетесь, я к этому делу не имею к нему никакого отношения. Вы нашли спирт в снегу. Кто-то спрятал, а вы нашли.

Мы отходили в сторону, я вытаскивал из-за пазухи бутылки и чтобы никто не видел, совал их глубоко в сугроб снега.

Потом мы выходили к людям, напоказ благодарили друг друга, тепло жали руки, и расходились. Действовать надо было осторожно, как в тылу врага, любой прокол грозил громким делом и серьезным наказанием по многим статьям советского закона. Специальные органы получали за это приличные деньги, старались оправдать зарплату, получить повышение по службе, звездочки и им без разницы было кто провинившиеся, почему так получилось. Он для них был трамплин, и каждый его использовал для своей пользы в государственных интересах.

Я ставил вопрос ребром перед своим начальством, рисовал ситуацию и всю абсурдность своего положения крайнего. Кое-как, мне на радость, мы сообща сумели, отказался от такой услуги посредника и в дальнейшем свои вертолеты СОАО разгружал и транспортировал сам!

В то время весь Советский Союз жил по принципу: ты мне, я тебе и по двойным стандартам. Например, мне весной для дачи нужен был навоз. Я позвонил директору Кочпонского совхоза, и он мне пообещали его выписать.

Я написал письмо своему вышестоящему начальнику и попросил выделить мне машину самосвал на три часа. Он поставил резолюцию, с этим письмом я пошел в бухгалтерии и заплатил там сумму за 3 часа эксплуатации самосвала.

С этой квитанцией я подошёл к шоферу и попросил его съездить со мной в Кочпон за навозом. Шофер посмотрел на квитанцию и протянул ключи от самосвала - езжай. Но у меня нет профессиональных прав.

Шофер сказал: квитанция не для меня, а для самосвала и Гаишников. Поставишь бутылку – поеду. Мне ещё после поездки машину надо будет мыть от запаха навоза. Так что это ещё не дорого, так сказать цена по блату.

Мы сели в машину и поехали в совхоз, в бухгалтерию. Я заплатил за 3 тонны навоза и с этой квитанцией мы поехали на ферму к экскаваторщику.

Экскаваторщик посмотрел на квитанцию и засмеялся. Бери навоз вон он лежит. А за погрузку бутылку!

Пришлось при всех квитанциях сверху рассчитываться стеклянным рублём. Вот так действовал двойной стандарт в СССР.

Уделяя большое внимание технике безопасности, я решил украсить и облагородить внешний вид базы разными плакатами. Я объездил все интересные предприятия Сыктывкара, выискивая всё лучшее, что можно было бы внедрить у себя на базе.

Всё записанное и сфотографированное я показал художнику РСУ СОАО. Он нарисовал плакаты и сделал на них нужные надписи.

Теперь рабочие более внимательно относились к своей работе, потому что на плакатах было написано: «Папа, будь осторожен! Мы ждём тебя дома здоровым и невредимым». «Чисто не там где убирают, а там где не сорят». «Чистый город начинается с тебя!», «Дари добро! Будь вежлив и культурен». И так далее. Помогало!

Каждое утро в нашем техклассе я проводил планерку. Люди докладывали, что было сделано вчера, я говорил им, что надо сделать сегодня. Все крутилось очень хорошо.

Я даже предложил принять коллективное решение, что в свой день рождения наш работник мог на работу не приходить, а оставаться дома, чтобы прожить день в свое удовольствие.

Ему ставили восьмерку и день оплачивали, потому что его работу добровольно делали другие члены коллектива. Все были очень довольны, пока (я знаю кто) доброжелатели не накапали наверх. Все сразу отменили, а мне за наивное самоуправство и не законные идеи достался бурный нагоняй.

После семи лет стажа, каждый авиаработник, раз в год, получал бесплатный авиабилет, полюс 50% на одного из членов его семьи. По своему желанию они могли лететь в любую точку страны. Были и другие льготы!

В швейной мастерской военторга, летчики шили себе форму за 50% её стоимости. Обычно они шили форменный пиджак и две пары брюк из высококачественного синего материала, где было 70% лавсана и 30 шерсти. Такие брюки практически не мялись и стрелка на них выглядела всегда опрятно!

Кроме того, каждый получал со слада форменные рубашки, галстук, плащ, зимнее пальто, шапку и белое кашне.

Пилоты холодного Ан-2 получали ещё кожаную куртку, демисезонную куртку, унты и «ползунки» - тёплый комбинезон.

У ИТР был ненормированный рабочий день и отпуск в 24 дня, у рабочих 12. Рабочий день в ОМТС начинался с пол девятого и до 18 часов. Обед - полтора часа, с 12 до 13,30 - такое решение приняли всем коллективом на общем профсоюзном собрании, потому что весь коллектив бесплатно ездил на служебном автобусе в столовую Заречья, нового Затона, или в Максаковку. Там лучше готовили и все было дешевле, чем в «Полете» - в столовой аэропорта.

На работу и с работы своих тоже бесплатно возили на служебном автобусе. Мне там все нравилось, я даже в воскресенье бескорыстно ездил на работу, обходил территорию, обдумывал, планировал и строил планы.

Внешне, официально идеологическая работа с личным составом авиаработников в то время была на высоте. Помню, как партийных и беспартийных авиаработников, в рабочее время, добровольн**о** - принудительно заставляли идти на открытое партсобрание.

В зале не было свободных мест. Котюк Виталий Васильевич - начальник отдела политико-воспитательной работы, объяснял всем важность текущего момента, а потом все преданно слушали пластинку с записью речи буревестник**а** революции - дорогого сердцу, старшего Ильича.

Каждый четверг мы ходили на занятия в дом политуправления, на центральной юбилейной площади в Ленинский университет миллионов или как он официально назывался Университет Марксизма-Ленинизма! Я получил там красный диплом по специальности гражданское и трудовое право!

Кроме того, я закончил Сыктывкарский Государственный Университет, по специальности «финансы и кредит». На работе к учёбе относились терпеливо, отпускали и оплачивали все сессии и дни экзаменов.

Комсомольский вожак Василий Прокопьевич Григорьев, младший брат моего шефа, водил нас в рейды «Комсомольского прожектора» выявлять производственные недостатки и потом освещать их в стенной печати! В рабочее время вмещалась ещё и интересная общественная жизнь.

Мы были заинтересованы быть активистами, членами профсоюза, рационализаторами, донорами, народными дружинниками, добровольными пожарниками. За каждую инициативу, к отпуску прибавлялось оговоренное количество оплаченных трудодней.

Летом на сенокос, осенью на картошку, весь аэропорт дружно выезжал в село, убирать урожай!
Зимой профком устраивал бесплатный культпоход в театр. На выходные дни выдавал путёвки в дом отдыха Лемь-ю.

Как-то на дежурство, в выходные дни, я взял на работу старшую дочь третьеклассницу, водил её по аэродрому, рассказывал и показывал ей стоящие на перроне самолеты. Все встречные вежливо здоровались с нами и удивлённая дочь спросила:
-Папа! Ты всех их знаешь?
-Нет! - ответил я - Но, похоже, все знают меня!

В 1980 году в Москве прошли летние Олимпийские игры и с московского стадиона полюбившийся всем мишка трогательно улетел назад в свой сказочный лес!

Тут же неожиданно прошли похороны подпольного любимца страны Владимира Высоцкого. В этом же году случились крупные авиакатастрофы аэрофлотовских самолетов в Варшаве, в Казани, в Душанбе, в Алма-Ате, в Оренбурге, в Красноярске, в Чите. Наши самолёты разбились даже в Африке.

Когда я был в Новосибирске, на авиационном заводе имени В.П.Чкалова, то меня возили в город и показывали дом, в котором жил 24 летний летчик, в семье которого проживала теща и так его доставала, что в свой выходной 26.09.1976 года он поехал на аэродром и самовольно, без спросу, поднял в небо АН-2.

Прилетев в город, влетел на нём в свою квартиру, так же, как через 35 лет потом в Америке самолеты влетели в башни-близнецы. Но тёща в это время была на базаре и осталась невредима.

Когда лётчик успешен, его мало кто знает, но стоит потерять удачу, и о нем мгновенно узнаёт весь мир!

У нас на базе ОМТС, в качестве грузчиков, отрабатывали штрафное время молодые летчики. Помню, были два брата- близнеца, пилоты самолета Ан-2.

Один из них, кажется Игорь Фролов, прилетев в глубинке, встретил там местную красавицу и потерял голову, добиваясь её внимания, рассказывал ей всё, что знал, увлёкся и забыл заправить самолет.

Взлетел с пассажирами, и когда самолёт набрал высоту**,** у него заглох мотор. Пришлось ему тут же за деревней спланировать на снег! Хорошо, что все хорошо кончилось. Игорь был на время снят с лётной работы и отрабатывал у нас на базе.

В Сыктывкаре тоже случались авиапроисшествия. 20 июля 1960 года самолет Ил-14, летевший из Ленинграда в Сыктывкар, попав в сильную грозу, обледенел, потерял управление, развалился в воздухе, упал в лес, взорвался и сгорел. 23 человека разделили его судьбу.

8 февраля 1963 года два экипажа Ан-10 с проверяющим инспектором на борту совершали тренировочный полет по кругу с промежуточными посадками. После одной из посадок, прямо на взлётной полосе, довольный работой экипажей, проверяющий вышел, его ждали другие. Самолёт снова взлетел и через пару минут потерпел катастрофу, упав в лес, в районе Максаковки. Семь человек погибло.

16 февраля 1966 года, во время полета по маршруту Воркута – Сыктывкар у самолета Ил-14 загорелся правый двигатель. Экипаж пытался посадить самолет, но тот упал в болото в сорока километрах от города Печоры. Погибли восемь членов экипажа и 18 пассажиров.

В 1969 был случай, когда в Ухте при посадке, из-за отказа шасси, самолет вернули в Сыктывкар и командир самолёта Ан-10 Гришин А.Ф. сел на брюхо, на боковую, грунтовую, заснеженную полосу.

Сел нормально, но катастрофы с «Большой Анной» по Союзу неоднократно повторялись. В начале семидесятых «Аэрофлот» отказался от эксплуатации этого самолета.

Позже в Усть-Куломе был случай, когда один Ан-2 взлетал, другой заходил на посадку, и они столкнулись в низких облаках.

Был в Сыктывкаре необычный случай, когда на перроне Ан-24 зарубил двух ухтинских пассажиров. Всю жизнь самолёт выпускал один техник. Когда винты уже работали, техник отсоединял от самолета кабель аэродромного питания, потом обходил самолет, становился перед кабиной пилотов и показывал им, что они могут выруливать. Особых ограждений в аэропорту тогда ещё не было и опоздавшие на посадку пассажиры выскочили на перрон и побежали, чтобы успеть на самолет. Они видели, что перед самолётом, спиной к ним, стоит техник и хотели проскочить между ним, фюзеляжем самолета и невидимыми дисками работающих винтов. Пропеллером обоим отрубило головы, и они, как арбузы, покатились по перрону. Был большой шум, волны наказаний и масса предписаний, исключающих подобное в будущем.

В восьмидесятых, была ещё одна катастрофа с Ту-134, которая описана в моём рассказе «Таёжный круиз». А так Бог хранил людей, влюблённых в небо Сыктывкара!

Но 1995 году в Шереметьево, из Москвы вылетал Сыктывкарский самолет Ту 134, командиром которого был Сергей Княжев. Когда самолет начал разгоняться, на взлетную полосу вырулил большой самолет DC-8, авиакомпании из Перу. Пришлось взлетать досрочно, все обошлось, но из-за перенесенного стресса он больше не летал по состоянию здоровья.

Однажды в Сыктывкаре на вынужденную, впритык, садился на дозаправку какой - то огромный самолет, толи Ил -76, толи. Ан -22, но прошло это тихо, скромно, незаметно!

В авиации на своих ошибках учатся только дураки! Она вообще ошибок не прощает. Существует легенда, что как-то при ремонте самолета на авиатехнической базе (АТБ) авиатехники перепутали элероны самолета и поставили их наоборот, левый справа, а правый в левое крыло. На вид они одинаковые.

Самолет взлетел, а спуститься не может, вниз элероны не опускаются. Где кончается профессионализм, там начинается героизм. Герои чудом спустились на землю!

После этого авиаконструкторы придумали «систему, рассчитанную на дурака»! Все детали делались так, что перепутать что-либо стало невозможно. По-другому они просто не подходили!

Сейчас эта система распространилась на всю технику. Но железо есть железо! Человек должен матчасть знать и отвечать за неё! На армейских плакате было написано: Авиатехник, знай! Не сядет самолет, сядешь ты!

Ещё один удивительный случай произошел в Коми небе. В вертолете, перевозившем для нефтяников трубы, бочки с горючим и прочее, экипаж почувствовал запах дыма.

Оглянувшись, они увидели, что в салоне курил рабочий - вахтовик. Командир тут же приказал прекратить курение. Вахтовик вытащил папиросу изо рта и решил выбросить её на улицу.

Он открыл дверь вертолёта и его вместе с папиросой высосал через дверь воздушный поток. Через миг он ощутил себя в свободном падении, но не растерялся, расстегнул фуфайку, старался парашютировать и как-то управлять.

Ему повезло! Он упал на высокий берег реки в надутую ветром вихревую, снежную шапку, пробил толстый слой снега и по берегу, как по горке, соскользнул в русло замерзшей реки.

Вертолетчики по радио передали в аэропорт о чрезвычайном происшествии. Спасатели решили, что спасать уже некого и вылетели на другой день.

Какого же было их удивление, когда, прилетев на место, они увидели, живого потерпевшего, который накричал на них за то, что они так долго собирались. Он был голоден и сильно замёрз!

Про удивительный случай напечатали в газете. А сразу после публикации доблестная милиция накрыла везучего счастливчика. Он оказался злостным неплательщикам и скрывался от алиментов.

В каждом аэропорту был свой ЛОМ (линейное отделение милиции) и свой ОБХСС. Против ЛОМа нет приёма, если нет другого ЛОМа! - шутили люди. Всё это под негласным надзором конторы глубокого бурения. Доверяй, но проверяй!

Был в то время такой советский анекдот. Сын спрашивает отца:
-Папа если тебя из милиции выгонят, ты, куда работать пойдешь?
-В пожарники!
-А если и из пожарников выгонят?
-Лесником буду!
-А если и из лесников выгонят?
-Что ты ко мне пристал сынок! Я все равно работать не буду!

Угоны за границу начинали пугать гражданскую авиацию. В октябре 1970, при угоне в Турцию самолёта Ан-24, вылетевшего из Батуми, была убита стюардесса Надежда Курченко и тяжело ранены два штурмана. После этого случая в самолетах, под видом пассажиров, летали переодетые в гражданское вооруженные охранники. А экипажам выдавали огнестрельное оружие.

Не зная всей правды, сначала мы верили тому, что нам говорили. Мы гордились Павликом Морозовым, Зоей Космодемьянской, пограничником Коцюбой, который за 20 лет службы задержал 338 нарушителей границы и уничтожил на месте 129 шпионов и диверсантов, всего 467 человек.
За это он получил звание Героя Советского Союза!

Много позже стало известно, что только двое были им задержаны за попытку проникнуть на территорию Советского Союза! Все остальные хотели пересечь границу в обратном направлении.

Наблюдая за горьким опытом Академика Сахарова, люди видели, что делают с ним за правду. Поэтому простые люди молчали в тряпочку. В 1989 году десидент Сахаров приезжал в Сыктывкар поддержать своего друга, десидента Револьта Пименова, который отбывал срок в посёлке Краснозатонсий.

В Трехозерке жил писатель Борис Бедный, по его повести снята кинокомедия «Девчата».
В Коми лагерях сидели Маршал Рокоссовский Константин Константинович. В Княжпогосте сидел ленинградский Певец Сергей Захаров.

Тайга ГУЛАГа полна была знаменитыми людьми, но тайна ещё за семью печатями. То, что стало доступно, вошло в 12 том мартиролога «Покаяние» выпущенный Рогачёвым Михаилом Борисовичем - Председателем Правления Сыктывкарской общественной организации «Мемориал».

Возле старого аэровокзала местных воздушных линий, перед территорией автобазы, стояли старые пакгаузы, в котором были мастерские АТБ и АТС аэропорта.

Как-то на субботнике, кто-то с чердака, выбросил на улицу связки старых, пожелтевших, довоенных советских газет. Любопытные брали их, читали и окунались в события 39-40 года.

Мы были сильно поражены, как ласково были описано братское сотрудничество немецкого и русского народа! Полное взаимопонимание, общее направление развития и видения будущего, как рьяно осуждал Советский союз агрессивную Польшу, жаждущую похода на Берлин!

Мы, зная другую историю, не могли понять где, правда и кто виноват в результате того, что имеем?

Меня лично всегда удивляло, как много тайн в истории нашего государстве. Тщательно скрывалось, то, что среди русских революционеров, русских почти не было. Скрывались зверства и подробности гражданской, братоубийственной войны. Истинные причины второй мировой войны засекречены до сих пор. То, что Советский Союз помогал Испании, Вьетнаму и Кубе – это был секрет. На разговоры о том, что Брежнев послал советскую армию в Афганистан – табу. Даже когда в страну полетели «чёрные тюльпаны» с грузом «200» – все делали вид, что ничего не видят и ничего не знают…

Важнейшая газета страны называлась «Правда», а правду узнавали по радио, сквозь завывание глушилок, от голоса из-за бугра. Всё было шиворот-навыворот, для тех, кто думал головой.

Поэтому появление представителей силовых структур на рабочем месте любого работника буквально парализовывало страхом многих людей в СССР.

Как-то так было устроено, что любого можно было привлечь к ответственности. Причину можно было подобрать.

У каждого была куча знакомых, тянувших срок! Половина населения уже имела такой опыт, вторая половина не исключала такую возможность. От тюрьмы и от сумы не зарекайся.

Полёт мысли в этом направлении рождает крылатые выражения, а разбор полётов – очень крепкие выражения!

Выяснилось, что даже знаменитый марш советских авиаторов, оказался немецким маршем «Herbei zum Kampf».

Жизнь раскрашивали анекдоты! Мы много смеялись! Но были и наказуемые, с тонким смыслом! Встречаются случайно на улице два одноклассника через 20 лет после окончания школы.
-Привет! Привет!
-Как живёшь? - спросил один другого.
-Отлично! Работа, жена, дети, квартира, машина, дача, любовница - всё есть!
-Ух, ты! А где ты работаешь?
-В КГБ!
-Ого! А чем ты там занимаешься?
-Не чем, а кем?
-Ну ладно, кем ты там занимаешься?
-Теми, кто недоволен Советской властью!
-У!!! А кто доволен?
-А кто доволен, теми занимается ОБХСС с ЛОМом!

По проекту, будущий аэровокзал нового аэропорта Сыктывкар должен был быть похож на ленинградский, как в Пулково. Такой же, с тремя «трубами» на крыше, как у знаменитого, революционного крейсера „Аврора“! Только размерами чуть поменьше.

К новому аэропорту хотели проложить железную дорогу, скоростной, широкий как в Германии, автобан. По нему в будущем должны были ходить троллейбусы, автобусы, маршрутное такси и весь автотранспорт по трассе «Киров – Сыктывкар».

Чтобы не загрязнять воздух столицы выхлопными газами транзитного автотранспорта, решено было построить объездную дорогу Сыктывкара, похожую на полу МКАД (Московская кольцевая автомобильная дорога), которая будет ответвляться от основной автотрассы перед Вильгортом, в районе нового аэропорта, и возвратится в основной транспортный поток в местечке Верхний - Чов.

На городском вокзале союзных воздушных линий старого аэропорта собирались оформлять пассажиров, как в Москве на центральном аэровокзале, и доставлять их в новый аэропорт непосредственно к самолету.

Мы - работники аэропорта не радовались такой перспективе и уже представляли, как нам нужно будет подолгу добираться на работу за город, к черту на кулички! Толи дело сейчас, на обед домой успевали съездить.

Получилось так же, как когда в 1961 году в Сыктывкар провели железную дорогу и все радовались, мой отец грустно сказал: теперь и здесь порядка не будет. По этой железной дороге в Сыктывкар приедет вся котлаская шпана.

Меня к тому времени уже назначили на должность начальника базы ОМТС Коми УГА. Много хорошего сделано было моим энтузиазмом на этом объекте. Подробности описаны в рассказе «Судьба переселенца» из книги «Перелетные птицы».

Из места, куда для погрузки авиадвигателей, хранящихся под открытым небом, на моторном складе, по грязи заезжал трактор, таща на буксире автокран, а за ним на буксире тащили бортовую машину. Процедура эта вместе с погрузкой занимала полдня. Не соответствовало и качество хранения авиатехники.

Многие ветераны труда Коми УГА, наверное, помнят многочисленные субботники того времени на нашей базе ОМТС. Общими усилиями мы разбирали пожароопасные, деревянные, ветхие склады – сараи, разбирали деревянный навес пилорамы в РСУ. На субботниках строили новые, крепкие, высокие заборы.

В отделе материально технического снабжения Коми Управления Гражданской авиации работали отличные специалисты, такие как наш начальник - Виктор Прокопьевич Григорьев и его заместитель - Юрий Васильевич Варламов. Главный бухгалтер Мальцева Галина Андреевна, бухгалтер Горшкова, кассир Люба Штарк. Отдел кадров - экономист Майорова Галина Михайловна и Яцкив Нина.

Инженеры: Новиков Владислав Евгеньевич, Рисков Виктор Петрович, Новокшенов Иван Иванович, Фотиев Альберт Леонидович, Симпелев Александр Фёдорович, Садовская Александра Исосимовна, Ложечник Николай Герасимович, Вазенимиллер Фёдор Андреевич, Акст Владимир Иванович, Вежнина, (Шоль) Линда Райнгольдовна, Анатолий Евплов, Ильин Андрей, Раевский Николай.

Техники по учету; Галина Александровна Александрович - жена вертолётчика, Томова Роза Васильевна, Алексеева Майя Александровна, Попкова Ангелина Анатольевна, Сажина Нина Алексеевна, Донских Галина Александровна, Думушкина Нина Васильевна, Шумилова Аня, Миша Абдуллаев.

За высокие показатели в Соцсоревновании, в Сыктывкаре в 1978 году, даже состоялось всесоюзное совещание работников ОМТС Министерства Гражданской авиации СССР. Общая фотография всех тех участников находится в музее Коми авиации.

На базе ОМТС тоже подобрался замечательный коллектив. Добрым словом можно вспомнить моего заместителя - фронтовика Шешукова Петра Степановича. Кладовщика комплектовочного склада Елину Надежду Пантелеймоновну, Валентину Дуракову, Нину Козельскую, Розу Барсукову, Лиду Пяткову, Зинаиду Беляеву, Логинову Галину, Отто Анатолия Эрвиновича, Буршталлера Николая Владимировича, Швитай Владимира Эрнстовича и его жену – кладовщика Швитай (Gall) Лилю Гариковну. Мишу Шайбе и его жену Люду, Лыткина Женю, Ежова Николая, Попова Михаила Антоновича.

Экспедитора Толкачёву Валентину, и Мишу Воропаева, Рихтера Женю, Алексеева Владимира Ивановича, Евдокимова Олега, Леушева Леонида Петровича - автокрановщика, Литвина Михаила Михайловича - бригадира шоферов, его сыновей Владимира и Валентина, дочь Наташу. Кудинова Игоря Николаевича, Дубовицкого Бориса Александровича и многих, многих других!

Сразу же после школы водителем автопогрузчика у нас стал работать мой младший брат Лео Асафович Шульц. Работал хорошо, пользовался авторитетом и уважением в коллективе. Его фотография не сходила с «Доски почёта». Лёву выбрали членом местного комитета профсоюза. Ему не раз присуждали звание "Лучший по профессии", награждали почётными грамотами и денежными премиями.

Каждый Новый год на работе - сменив меня на этом месте, Лёва становился Дедом Морозом. На служебном автобусе со Снегурочкой он ездил по домам наших работников и раздавал детям подарки. Дети, даже став взрослыми, отлично помнили те чудесные мгновения!

В бумажных пакетиках от профсоюза были: душистый апельсин, сочное яблоко, зефир, шоколадные конфеты, пачка вафлей. Всё, что нужно для детского счастья!

Лёва - человек очень остроумный, с большим чувством юмора. Он такие спектакли устраивал, что все падали со смеху и долго это не могли забыть. Его имя было занесено в Золотую книгу трудовой славы Коми УГА.

Работал у нас на базе беспризорный сирота, выпускник воркутинского детдома, неприспособленный к самостоятельной жизни Женя Котков. Он сразу попал под влияние тунеядцев – вымогателей и практически остался без жилья и средств к существованию. Молодой человек выглядел плачевно.

Мне стало жаль его, я его как бы усыновил. Взял к себе домой, бесплатно, в отдельной комнате поселил в своей квартире, кормил, поил, контролировал. Учил уму-разуму, отвадил дружков вымогателей. Завёл ему сберкнижку, куда перечисляли его зарплату, поднял его на ноги. Он поправился, повеселел, похорошел, стал ориентироваться в обстановке. Осенью проводил его служить в армию. Сначала он писал, потом связь оборвалась. Птенчик вылетел из гнезда! Где он сейчас?

Были на производстве и комичные случаи по незнанию и недоразумению. Мне надо было положить ручей, проходящий по территории базы, в железобетонные лотки и спрятать его под землю. Сверху всю территорию сравнять, спланировать, сделать её единой и заасфальтировать.

На асфальтобетонном заводе я узнал, какие организации в городе занимаются асфальтированием, и поехал в названное ДСУ.

Там я рассказал начальнику о своих планах. Он видел меня в аэрофлотовской униформе и решил, что я из аэропорта Сыктывкар. Потом сказал, что в его годовой план включен такой-то объём работ по асфальтированию территории аэропорта в августе месяце.

Я удивился и сказал, что хотел бы проложить лотки для ручья зимой, по морозу, когда в нем нет большой воды! А как сойдет снег сразу всё заасфальтировать. Я показал все это ему на плане базы, красиво начерченном собственной рукой.

Мы нашли общий язык, и весной все было сделано и заасфальтировано, как задумано, и даже посажены саженцы, где положено.

Мой шеф сильно удивлялся и не мог нарадоваться перерождением внешнего вида базы. Из управления приезжали большие начальники, ходили, любовались и остались довольны результатом.
Везде был асфальт, чистота и немецкий порядок!

В конце июля ко мне неожиданно прибежали работники аэродромной службы аэропорта Сыктывкар и спросили, почему мне заасфальтировали всю территорию базы, за счёт их плана асфальтирования перрона и обновления рулевых дорожек?

Ведь база относиться не к аэропорту, а к Коми УГА! Выяснилось, что получилось недоразумение. Начальник ДСУ и не знал тонкостей структуры авиаторов. Он считал, что раз я был в лётной форме, значит из аэропорта.

Пришлось ему сверх плана заасфальтировать в аэропорту ещё и те территории, которые первоначально были включены в его годовой план работ. Тут получилось, как в поговорке, кто первый встал, того и тапки!

24 февраля 1976 года, в день открытия 25 съезда КПСС, мы работали на кирпичном складе самолетно-вертолетных запасных частей. Надо было сварить металлические полки-стеллажи, чтобы потом можно было бы механизировать складские работы.

Перед началом работ, я как положено по инструкции, вызвал аэропортовских пожарников. Установил меры предосторожности, огнетушители и кошму. Провёл инструктаж рабочим! После осмотра места работы получил от пожарников письменное разрешение на проведение огнеопасных сварочных работ. Все по инструкции.

Несчастье случилось во время обеда, когда я вместе со всем нашим коллективом обедал в столовой ЛДК. (Лесо Деревообрабатывающий Комбинат) В 13 часов дня, заметив дым, обедавшие на базе рабочие вызвали пожарных. Пожар тушили 10 часов все пожарники Сыктывкара.

На другой день из Москвы, из МГА прилетела государственная комиссия, чтоб разобраться во **всём** на месте.

Следователи МВД сразу завели уголовное дело о пожаре на ЦБС (Центральном базисном складе) за № 3606. В нем значились исполнители работ - сварщик Созинов Владимир Васильевич и плотник - Пупков Анатолий Трофимович. Основным виновником пожара определили начальника объекта и инициатора работ, то есть меня, 27 летнего парня.

С нас взяли подписку о невыезде! Нас вызывали на многочисленные допросы. Доводили до нервного срыва и возмущённой истерики!

Одна знакомая в те дни жаловалась мне, что как раз в тот день она пришла с больным ребенком к в поликлинику, где все увлеченно смотрели по телевизору эпохальное историческое открытие.

Когда она обратилась к сидящим медработникам со своей проблемой, идейный врач недовольно заявил: Как Вы вообще смеете болеть в день открытия партсъезда?

Так что приготовься к худшему - сказала она мне.

28 июля 76 года в доме культуры сыктывкарских авиаработников, на выездном, открытом, показательном суде, который длился два дня. Суд вынес своё решение и влепил всем срок.

Меня как начальника объекта судили сыктывкарским городским судом по статье 215 Уголовного кодекса РСФСР часть 2. Дело номер один № 1-386/1976г.

Именем Российской Советской Федеративной Социалистической Республики Сыктывкарский городской народный суд Коми АССР, в составе председательствующего народного судьи товарища Паздникова Олега Яковлевича, народных заседателей, товарищей Ивановой О.Д, и Бековой А.Д.
при судебном секретаре Бондаренко Т.В. с участием прокурора Рогожникова, адвокатов Рукавишниковой В.Н. и Везековой М.В., общественных защитников Новикова В.Е. и Пантелеева А.П., приговорили к одному году исправительно-трудовых работ с удержанием 15% заработка в доход государства и 1000 рублей в пользу ОМТС Коми Управления Гражданской Авиации как возмещение ущерба.

Соучастникам дали поменьше. Но, учитывая положительные характеристики, заменили срок на условно.

Кроме того, назначили исправительно-трудовые работы по месту работы, с удержанием 15% заработка в доход государства.

В целях погашения убытков, обязали немедленно взыскать с осужденного одну тысячу рублей в пользу ОМТС КУГА. И это при окладе в 135 руб. в месяц. За 1300 рублей надо было больше года работать бесплатно.

Мне пришлось взять зарплату за полгода вперед, взять кредит, и уплати**ть** счёт по судебному требованию. Семью пришлось отправить к тёще в Казахстан. Сам жил без денег, на одной картошке.

Говорят за одно происшествие два раза не наказывают. А тут наказали раз шесть!
Сняли с должности. Понизили зарплату. Дали условный срок. Взыскали тысячу рублей. Удержали 15% процентов с заработка. Прославили по-чёрному на весь Советский Союз! Подвергали унизительному контролю.

Во всём мире в подобных случаях к делу подключается страховка, а не карательные меры.
Но декоративный и немощный Советский Госстрах люди называли «Госужас!»

Секретарь комсомола Сыктывкарского авиапредприятия Ю.Овсейко, члены Комитета ВЛКСМ Г.Бондаренко и В. Бойко, первыми написали следователю Сыктывкарской прокуратуры Попову. А.П. сильное ходатайственное письмо.

Обе службы ЭРТОС и ОМТС, где я работал, провели общее профсоюзное собрание и выбрали для суда общественных защитников. Я всю жизнь благодарен за это Пантелееву Альберту Петровичу и Новикову Владиславу Евгеньевичу, которые искренне и честно нас защищали.

На общем профсоюзном собрании выступали многие члены трудового коллектива и высказывали свое личное мнение.

Бригадир грузчиков, Женя Лыткин сказал, что он давно работает на нашей базе, помнит многих начальников, но Шульц из них самый лучший! База при нем преобразилась, стало приятно приходить на работу и его теперь хотят судить.… Это для всех не понятно, хотя понятно, что лично он в пожаре не виноват.

Суду поставили на вид большой трудовой вклад подсудимых и их личный авторитет в коллективе.

По правдивым характеристикам представленным суду, нас надо было не судить, а представлять к высшей государственной награде!

Они сообщили суду, что кроме отличного исполнения своих прямых, должностных обязанностей, много работ было сделано хозспособом. Что молодой начальник занимался научной организацией труда, перспективным строительством и благоустройством территории складской базы управления.

Что он был донором, активным рационализатором, председателем производственной группы, председателем творческой группы, членом добровольной народной дружины, начальником добровольной пожарной дружины, членом комсомольского прожектора аэропорта, членом оперативного отряда МВД по линии ОБХСС, членом местного профсоюзного комитета, профсоюзным дед Морозом, политинформатором, ударником коммунистического труда 1973, 74, 75г. Учился в школе экономических знаний, участвовал во всех спортивных соревнованиях и общественной жизни отдела. В то время это была норма жизни.

Они логически озвучили, что в кирпичном несгораемом складе гореть было нечему, там лежали только металлические самолетные запасные части.

Все требования пожарников перед началом работ были выполнены. Есть официальный документ с конкретной подписью.

Всё дело в том, что под этим складом, под толстым, железобетонным перекрытием, в подвальном помещении хранились самолетные колёса. Они то и загорелись от сварочной искры.

Но как искра могла пройти сквозь толстый, несгораемый бетон? До суда довели очевидное, то, до чего не дошли следователи МВД.

Было ясно, что при строительстве склада в межэтажных пустотелых бетонных перекрытиях строителями были оставлены не заделанные щели, о которых никто не знал и под стеллажами их никто не видел. Это была грубая недоработка строителей и комиссии, принимавшей объект от строителей! Через одну из щелей сварочная искра упала в подвал, где хранилась авиарезина - колёса для самолётов загорелись.

Аэропортовские и городские пожарники**,** приехавшие тушить, действовали абсолютно непрофессионально и неграмотно! Не принятые вовремя правильные меры позволили пожару разбушеваться.

От горящей резины резкий запах, дым столбом и сажевые осадки, сделавшие снег вокруг чёрным. Смог стоял над аэропортом и Сыктывкаром.

Вместо того чтобы тушить резину пеной, они залили подвал водой, превратив его в бассейн.

Рядом находился, стоящий десятки лет недействующий, протекающий, заброшенный и пустой огромный пожарный водоём, который мы только, что отремонтировали и наполнили водой.

Дополнительно было пробурено на территории базы две противопожарные водонапорные скважины! Воды было вдоволь!

Покрышки в подвале плавали на поверхности воды и продолжали гореть. Тоже самое подтвердили инспекторы республиканского госпожнадзора, хорошо знавшие все обстоятельства и вообще не видевшие в произошедшем вины начальника базы.

Наоборот, они рассказывали, как во время пожара я был единственный, кто прыгнул вниз, в грузовой лифт, прямо в огонь. Завязал там, на узел прут из арматурного железа, подцепил лифт к тельферу и, рискуя жизнью спас много социалистической собственности подняв её из огня на поверхность.

Они утверждали, что уже через год после вступления в должность, на базе было сделано больше, чем сделали там все предыдущие начальники за весь период существования аэропорта с 1932 года.

Рассказывали, как они проводили по базе показательные экскурсии для нерадивых хозяйственников всего города и не стеснялись рассказывать, как здесь все выглядело раньше.

Для суда был сделан специальный фотоальбом с фотографиями сравнения, что было раньше, что стало сейчас, что было сделано.

Что интересно, за полгода до этого, на складе устанавливали центральное отопление и сварочных работ проводилось намного больше. Но тогда ничего не произошло, потому что, подвальное помещение было пустое и непригодное для использования. Грунтовые воды просачивались в помещение, там было сыро, темно, неприятно. После моего ремонта, его использовали под склад для авиарезины.

В заключение судебного заседания коротко, но профессионально и убедительно выступил государственный защитник, какой-то известный, опытный, старый еврей из адвокатской конторы Сыктывкара, которого уговорил на это, мой шеф Григорьев.

Председатель Куратовского районного народного суда Паздников Олег Яковлевич, считал что, учитывая все обстоятельства, он вынес мягкое решение.

Но все считали, что оно не справедливое! Нашей вины в произошедшем не было! Было случайное стечение обстоятельств.

Строителей не искали и не привлекали. Об ошибках пожарников, промолчали. Инспекторов госпожнадзора не услышали. В результате все грехи повесили не на виновных, а на выбранных виновников.

Просто для отчета наверх, о происшествии в «такой» день, нужен был козёл отпущения! Рабочим всё-таки было назначено щадящее наказание.

После пожара на объекте, условно я остался на свободе, но стал простым инженером группы спецавтотранспорта и наземного аэродромного оборудования.

Моими новыми кураторами в управлении стали замечательные специалисты: Коротаев Иван Никифорович и его помощник Григонавичус Гедиминас Вацлавович.

Они ко мне сочувственно относились и многому научили в неизвестной мне сфере наземной аэродромной деятельности.

О чрезвычайном пожарном происшествии шептался тогда весь аэропорт, говорил весь Сыктывкар. Особым приказом по ГА случай в СССР получил огласку на весь аэрофлот.

После 20 часов, позоря нас и пугая соседей на дом к осуждённым приезжал милицейский патруль и контролировал или мы дома и во вменяемом состоянии. При нарушении режима осуждённым грозил реальный тюремный срок!

Через год всем троим, за образцовое поведение и хорошую работу, повторным заседанием суда, сняли судимость. Но запись о судимости в трудовой книжке, превратило её в волчий билет.

Круто берёшь! - предупреждали меня битые жизнью люди, но мой энтузиазм хотел сделать ещё больше добрых дел, хотя на суде и так было зачитано 52 серьёзных изменения из 76 намеченных на год.

Ещё Пётр I говорил, в России любая инициатива должна быть наказуема. Горькая обида от несправедливости осталась у нас на всю жизнь! Так база эта прикипела к нашей судьбе.

После этого, мы специально забывали после себя гасить везде свет, выражая, таким образом, свой комариный протест, как бы возмещая отобранные у нас деньги, и веру в чувство справедливости.

Если Вас бросает в ярость от самой небольшой несправедливости, я Ваш товарищ! - сказал когда-то кубинский, Че Говора. У нас таких товарищей не было. Мы смирились.

Позже бывая в командировках в других аэропортах, узнав, откуда я, люди спрашивали, что стало с теми ребятами, которых у Вас судили за пожар? Как сложилась их судьба? Так база эта прикипела к нашей судьбе!

Через некоторое время сварщик Созинов погиб в автомобильной катастрофе, на трассе Корткерос – Сыктывкар. Плотник Пупков тоже уже на том свете. Царство им обоим небесное!

Можно добавить, что после суда на моё место, по моей рекомендации, назначили моего ровесника. После службы в армии, он только что женился, но молодая семья не ужилась с его родителями в Печоре.

Наш бригадир шоферов, которого я очень уважал, оказался его тестем и очень просил взять зятя на работу. Я принял его на базу, в качестве грузчика, а потом перевёл водителем на Газ-53.

Вначале между нами началась настоящая, мужская дружба! Нам есть что вспомнить! Я помогал ему осваивать новое для него дело. Всегда был рядом! Передал ему все свои связи! Весь свой опыт.

Через много лет Начальник КУГА Рыжаков вызвал меня к себе в кабинет и уговаривал вступить в освободившуюся должность начальника ОМТС Коми УГА.

Но у меня уже был негативный опыт с моей фамилией. Потом я строил совершенно другие планы и к тому времени уже лет семь подавал документы в ОВИР, (Отдел Виз и Разрешений) о которых я не мог ему сказать открыто. Я отказался, и второй раз предложил на эту должность своего протеже!

Он вырос, вступил в КПСС. Поменялись его друзья, поменялся он сам, началась карьера! Как-то он мне сказал: «Липучий ты! Всё к тебе цепляется! С тобой не разгонишься!» Он перестал меня замечать!
И не только меня. Мы расстались. Мне пришлось уйти с переводом.

В 2009 году меня пригласили в Республику на дни культуры. Через его новых работников я передал ему газету с большим очерком и со своим портретом на первой странице и написал на ней свои реквизиты, где меня можно было бы найти. Кроме того, тот визит освещался по радио и телевидению. Об этом не знал только тот, кто не хотел знать. Многие говорили, он стал другим.

Он не позвонил. Встреча не состоялась. Мой протеже лег на дно и не откликнулся. В памяти остался горький осадок. Бог ему судья.

Мне приходилось бывать во Внуково, в специальном, образцовом, правительственном, 235 лётном, авиаотряде, возглавляемом Героем Соцтруда, однокашником нашего Начальника Коми УГА по богоруслановскому училищу - Константином Сергеевичем Никитенко.

Вспоминается, когда в Сыктывкар прилетел 71 летний Косыгин Алексей Николаевич - председатель совета министров СССР.

В его свите были его ровесники, министры, специалисты, ответственные лица разных направлений. У каждого свой врач, своя свита.

Прилетела целая эскадрилья из шести самолетов и четырех вертолетов сопровождения. Их поставили на сыктывкарском перроне на дальнюю стоянку, в стороне от людского взгляда.

Из одного из самолетов вышли свои солдаты охраны и оцепили стоянку правительственных самолетов.

Косыгин С Н с почётным эскортом, в сопровождении гаишных машин с цветомузыкой, во главе колонны уехал в город.

Вскоре мы узнали, что на одном из правительственных самолетов вышла из строя, какая-то не значительная деталь. У нас на складе она была, новая в упаковке. Мы её тут же предложили.

Но дворцовые авиатехники, от неё отказалась. Нам не доверяли. Они отправили в Москву, один из своих самолетов, и он привез из их склада, точно такую же, но трижды перепроверенную запасную часть.

А мы сделали вывод, как высоко ценят себя кремлевские небожители. И во сколько это обходится для народного кармана рабочих и крестьян. Уж меня-то они научили ценить стоимость копейки.

По дороге из аэропорта в город, буквально через сто метров от аэровокзала, на месте современного горотдела милиции, на углу улицы Советской и улицы имени Домны Каликовой, раньше стоял, как бельмо на глазу, высокий, четырехметровый, с колючей проволокой забор - городской тюрьмы.

Похоже, это заведение в центре столицы, даже отцы города стыдились**,** и его тоже надо было давно выносить за черту города, хотя в республике, в лесах, таких объектов было тьма тьмущая.

Высокие гости, из Москвы**,** увидев такой памятник архитектуры**,** с удивлением спрашивали:

- Что это у вас здесь такое?

- Это у нас специализированный, городской, пионерский лагерь для особо одарённых и отличившихся детей! - не моргнув глазом, отвечал сопровождающей, - чтобы дети не выбегали на проезжую часть дороги, его окружили высоким забором с охраной!

-Я такого никогда не видел! - удивился высокий гость и выразил желание посетить этот пионерский лагерь.

-Без проблем! - ответил сопровождающий,- но на обратном пути! Сейчас нас время поджимает. Вас ждут люди и торжественный приём!

-Хорошо! - согласился гость.

Пока гостю устраивали торжественный приём и проходили плановые мероприятия, сопровождающий доложил местному партийному начальнику интерес и желание гостя.

Городское начальство срочно позвонило в городскую тюрьму и сказало: В республике с официальным визитом находится высокий московский гость! На обратном пути в аэропорт, высокий гость выразил желание посмотреть ваш пионерский лагерь! Проинструктируйте всех заключенных, чтоб все умели отдавать пионерский салют. Чтоб всех немедленно постригли, помыли в бане, переодели в пионерскую форму. Чтоб всем выдали новые семейные трусы, белые гольфы, белые рубашки, красные галстуки, красные пилотки, горн и барабаны! Чтоб всё что можно, вымыли, покрасили и привели в надлежащий вид! Смотрите, чтоб ни вам, ни нам стыдно не было!

На обратном пути по дороге в аэропорт, проезжая мимо высокого забора, гость вспомнил о своём желании. Почётный кортеж въехал на охраняемую территорию «Пионерского лагеря».

Всё было свежо покрашено, везде много красных лозунгов и плакатов. Во дворе построен большой отряд в пионерской форме с барабанами и горном.

Высокий гость, проходя перед строем, подошел к одному из пионеров и с удивлением спросил:

-Тебе сколько лет?

-Семь! - Ответил пионер.

-Гость подошёл к другому: - А тебе сколько лет?

-12! - ответил пионер.

Гость подошел к третьему и спросил:

-А тебе сколько лет?

-14!- ответил пионер.

Гость очень удивился и сказал: А я бы тебе дал лет сорок!

Пионер отдал салют и чётко ответил:

-Не имеешь права! Нам больше пятнадцати не дают!

«Крылатые рассказы» на эту тему вошли в мою юмористическую книгу под названием «Смеходром»

Владимир Федорушкин, личный пилот российских президентов Ельцина и Путина перевелся в Москву из Сыктывкарского авиаотряда и летал там до 2014 года.

А слухи о строительстве нового аэропорта были все устойчивее. Говорили, что в лесхозе уже выдают порубочные билеты для вырубки вековой тайги под взлетно-посадочную полосу и площадку под строительство нового аэропорта.

В то время в Коми тайге было много вольных и подневольных подрядчиков. Большую территорию с лесом республика отдала в распоряжение Болгарии. Двадцать тысяч болгар заготавливали лес и вагонами отправляли его к себе на родину. Для этого они отремонтировали и построили в лесу новые дороги, основали несколько таёжных городков, таких, как Усогорск, Благоево, Верхнемезенск.

За вырубленный, сырьевой лес, болгары символически платили северной республике, давали своим зарплату, покупали технику, строили себе дома и как братский народ имели ещё льготы сверху.

Когда в Сыктывкарском ЦУМе закупались одетые в дубленки болгары, советские трудящиеся смотрели на них, как на фокусников. А о том, что было в их магазинах, ходили легенды!

Иногда к праздникам в сыктывкарских магазинах тоже «выкидывали» трехлитровые банки с вкусными, консервированными помидорами, марки «Глобус» и невиданным раньше, болгарским «Лечо». Летом на прилавках появлялись болгарские помидоры, овощи, фрукты, промышленные товарами и болгарское вино! В то время ходовой товар продавали с нагрузкой, а небольшую сдачу выдавали спичками.

Болгары были довольны, и жители республики взаимно, потому что, имели возможность с удовольствием отдыхать на золотых песках Чёрного моря! Было даже организовано воздушное сообщение «Кослан-Сыктывкар-Варна». Но скептики говорили, что курица не птица, Болгария не заграница!

Кроме того, в Коми тайге так же трудилось много своих заготовителей из южных и кавказских республик, Краснодарского края, Молдавии, которые в лесхозе покупали порубочный билет, своими силами заготавливали лес и отправляли кругляк в свои южные колхозы.

Я был далёк от этой темы, но осенью того года, с таким же порубочным билетом, моя подчиненная привела ко мне в кабинет, своего знакомого.

Этот заготовитель – армянин, мечтал получить под вырубку леса, площадку на территории будущего нового аэропорта «Сыктывкар».

Лакомый кусочек, недалеко от автотрассы, близко железная дорога, значит небольшие затраты и накладные расходы. Выгодно!

Для того чтобы мечта сбылась, надо было на его письмо получить положительную резолюцию.
В доверительной беседе южный коммерсант признался, да я и раньше слышал, что в таких бригадах, «шабашники» получают фантастические зарплаты, но и пашут, как у друга Владимира Высоцкого, первого свободного предпринимателя золотодобытчика Туманова**.** (Позже Вадим Иванович Туманов был руководителем образцового дорожно-строительного кооператива «Весляна», строящего дорогу «Сыктывкар – Ухта»).

Мы договорились, что я познакомлю армянина с нужными людьми, отрекомендую его идею и тем самым помогу добыть разрешение. Не помню, как, но это удалось.

За эту услугу, он взял меня в свою бригаду лесозаготовителей. И я, размечтался заработать что-то по «шабашному» тарифу. Тем более что он хвастливо проболтался, что у них в лесу люди зарабатывают по 1000 рублей за месяц. При моем окладе старшего инженера в 135 рублей, это было невероятной перспективой. Очень хотелось покрыть свои судебные издержки. Но эти деньги надо было ещё заработать.

Я взял отпуск за два года, и 20 октября 1980 ушёл в лес партизанить. Конец октября, весь ноябрь и начало декабря я работал на лесоповале и надеялся, поправить материальное положение своего советского кармана.

Работали сдельно – понедельно! В понедельник затемно нас увозили в лес, забирали в субботу вечером, чтоб повидать семью, помыться, переодеться и набрать продуктов на следующую неделю.

Ранним, тёмным утром, в понедельник, грузовым ГАЗ-51 с фанерной будкой в кузове, нас по автотрассе «Киров-Сыктывкар» отвозили, за Вильгордскую птицефабрику, и там высаживали у дороги.

Дальше, километров шесть в лес, по уже вырубленной под автомобильную дорогу широкой просеке, надо было идти пешком и тащить на себе недельные запасы: картошку, вареные яйца, хлеб, колбасу, крупы, макароны, какие-то консервы.

В дремучем лесу, на месте будущей взлетной полосы, стоял вагончик на колесах, рядом трелевочный трактор «Котик». В вагончике лежали**:** бензопила «Дружба», лопаты для снега, багры, ломы, топоры, чекера, стропы, трос, рабочая одежда, валенки.

В балке было одно окно, нары, какие - то матрасы и печка буржуйка. Вечером натопишь, хоть нижнее белье снимай, жарко, дышать нечем, а утром проснешься, голову к стене словно приклеили, волосы примерзли и не отдирались, а колотун страшный!

В такой ситуации, в голове, каждый раз, почему-то появлялась мысль, - как хорошо сейчас дома!
Я представлял себе своих сладко спящих детей и мысленно наслаждался ими. Все ради них! Пусть у них в жизни всегда, все будет в достатке! А мне ничего не надо! Я рад, когда вокруг меня, все хорошо!

На улице висел умывальник, в нём лёд, в тазике под ним лёд. Дрова в снегу, мороз трещит, тишина звенит! Слышно, редкие берёзы, стреляют, как из ружья! Это в деревьях замерзает вода, и стволы разрываются, как выстрел.

Наш многоуважаемый, аэропортовский плотник, с золотыми руками, мой друг по несчастью - Пупков Анталий Трофимович, сделал мне легкую, удобную рукоятку к топору и наточил лезвие, как бритву. Топор смотрелся, как игрушка, и казалось, работал сам, другого такого в Коми не было. Хороший топор, как у вдовушки Егор!

В то время ходили слухи, что Китай закупил у СССР эшелон топоров. Московские министерские продавцы наивно удивлялись, зачем китайцам столько топоров? Оказалось из прекрасной стали одного единственного топора, китайцы сделали «вагон» безопасных бритв для бритья, за которые дрались наши

покупатели. Пачка этих бритв стоила, как несколько топоров. Из одного топора получалось несметное количество бритв. Из одного эшелона топоров получилось уйма эшелонов с безопасными бритвами, которые Китай привез назад в Россию, тут же продал их и сделал на этом фантастическую выручку.

В лесу бригада назначила меня сучкорубом, и я стал махать топором на скорость, от темна, до темна, сдельно-понедельно! Никто на нас не кричал, не требовал плана! Мы сами готовы были вылезт**ь** из своей шкуры, чтобы пока есть возможность, что-то урвать **у** жизни.

При необходимости, я работал с багром в качестве вальщика. Позже ребята научили меня обращаться с бензопилой «Дружба» и работать на тракторе-трелёвщике.

Каждый должен был уметь заменить товарища по работе. Поэтому и зарплата у всех была равная и зависела от заготовленных кубометров.

На работу от нашего балка до участка лесоповала надо было идти по лесу, ещё километра полтора. Потом целый день, мы, передвигались по пояс в снегу. Сдельно надо было валить лес, обрубать сучки, чекировать хлысты, трелевать их на погрузочную площадку.

Там надо было торцевать хлысты по шесть метров. На каждом бревне с торца написать его диаметр, подсчитать кубометры и сложить бревна в штабель. Работа тяжелая, и опасная, только зазевался, хлыстом может смести, как муху веником.

Костер разводили с утра, жгли в нём ветки, грелись, кипятили воду. Обед готовили по очереди.
На большой сковородке, на костре грели всё, что у кого было с собой. Всё кидали на сковородку в одну общую кучу и мешали на огне, чтоб не пригорело. Когда пища нагрелась и начинала скворчать на сковородке - считалось готово! Все садились на пеньки или на спиленное дерево, отламывали хлеб и черпали ложками из одной сковородки.

Мороз крепкий, воздух терпкий, дым от костра щекочет ноздри, дышится легко! Аппетит зверский! Чувствуется удовольствие от труда и вида сделанной работы. Тайга отступает, вокруг становиться светлей!

На сердце это такую сладость вызывает, хоть стихи пиши про любовь к природе, к семье, к своей родине! Ощущение такое, будто ангелы прикасаются к душе крылом, и Боженька на небе одобряет их действия! В таком настроении, я готов был раствориться в своём блаженстве.

Потом мы пили горячий чай и, шутя, мечтали, что лет через пять, эти места нельзя будет узнать. Вслед за нами придут строительные гиганты, засверкают фантастические корпуса нового аэродрома. Прилетят из будущего невиданные самолеты! В новом авиагородке все будет как в фантастическом фильме.

Будет много пассажиров, много иностранцев, много разных историй, много радостных встреч! Но, наверное, как это обычно водиться, нас, никто и не вспомнит и никто не узнает, что это мы здесь были первопроходцами! Мы были первыми!!!

Такой вкуснятины на морозе, на свежем воздухе, я не ел даже в ресторанах. Нет вкуснее еды с дымком приготовленной на костре! Сковородку вычищали куском хлеба и потом мыли её снегом. Она была такая чёрная, с таким нагаром, с такой копотью, что отмыть и очистить её, наверное, было уже невозможно, проще переплавить и сделать новую.

Ребята рассказывали, что когда освобождались зэки с золотодобывающих приисков Колымы, у одного в рюкзаке была такая же черная и замасленная сковородка, в которой он годами на костре готовил свою баланду. Зэк на память решил взять её в свою новую жизнь, как подругу дней своих суровых. Проверяющий охранник взял её в руки и не удержал. Такая она была тяжелая. Оказалось замасленная, она было только снаружи, а внутри сковорода была сделана из чистого золота, но годами закопчённая и замаскированная до нужной неузнаваемости. Таким образом, зык хотел взять её на волю, как компенсацию за бесцельно прожитые годы! Но государство с ним не поделилось, а сделало свои выводы!

Вечером уже в сумерках шли мы устало в наш холодный балок. Нас было четверо! Помню, один был по фамилии Заяц! Второй - «Яг морт»! Лесной, бывалый, коми - человек, общительный и самый длинный. Оказалось, он, как и я, тоже жил в «Красном Затоне», и даже на моей улице, в доме наискосок, напротив, - рядом со швейной мастерской. Третий был смуглым, вроде как молдаванин.

Пилу «Дружбу» сначала мы несли с собой в балок по очереди. На третий день решили её оставить в лесу. Кто её возьмёт? По дороге был небольшой, замёрзший овраг, шириной метра два, а через него мостик из двух бревен. Вот под этот мостик, под бревна мы и положили бензопилу на белый снег.

Утром, когда шли на работу полезли под мостик, а пилы нет! Снег белый, чистый, а пилу украли! Кто украл? Медведь? Мы точно знали, что кроме нас здесь больше никого нет! Задумались, закурили, стали придумывать всевозможные версии.

А может она утонула? Лёд тонкий, пила горячая, растопила лед и булькнула, а ночью мороз лунку заморозил, утром выпал свеженький снежок и спрятал все следы. Природа умеет хранить тайну!

Раздолбили лёд, нащупали пилу и обрадовались находке. Зарплата наша не пострадала. А свой топор в конце срока я тоже потерял в лесу, а может скоммунизмили! Я его искал, не мог найти и долго о нём жалел.

У нашего Армянина видимо были ещё люди, потому, что по морозу приезжал автокран с лесовозами, они грузили заготовленный кругляк и увозили на железнодорожную станцию.

В начале декабря меня отозвали из отпуска и послали в командировку в Москву, к заместителю министра гражданской авиации товарищу Свечникову.

На нашей базе хотели начать строительство нового, теплого склада лако - красок, и на строительство надо было выбить в министерстве 100 000 рублей.

До меня уже двое ездили, но безуспешно, а я сумел как-то убедить небожителя, привёз условные деньги и потом построил капитальное здание по своему личному проекту. Оно и сейчас стоит там, как огурчик. Это мой инверсионный след!

После этой командировки я подготовил перспективный план развития базы ОМТС Коми УГА. Вместе с Григорьевым Виктором Прокопьевичем, моим многоуважаемым шефом и таким же приятным, его заместителем Юрием Васильевичем Варламовым, царство им небесное, защитил план на совете управления.

С этим планом развития пришлось лететь в Ленинград, в институт «Ленаэропроект» и там его включили в какой - то другой, всесоюзный план.

Потом, согласно утвержденному плану, пришлось организовать по объектную подготовку проектно сметной документации. Затем пробивал финансирование, организовал строительство, проводил авторский контроль и построил на нашей базе механизированную эстакаду, теплый гараж на 10 грузовых автомашин и подготовил проект бытового здания для наших рабочих. Мы считали, что наша база останется на месте и работы на наш век хватит. Это тоже мой железобетонный инверсионный след!!!

Есть в авиации много поговорок, например: «Когда на земле наводили порядок, авиация была в воздухе, поэтому у авиации на земле порядка нет!», «Получил приказ, не спеши выполнять, все равно отменят!»

Заместитель начальника Коми Управления Гражданской Авиации по строительству и эксплуатации аэродромов соответствовал своей фамилии - волевой, строгий, преданный своему делу, опытный специалист - Железняк Виктор Иванович.

Он со своим шофером, на служебном уазике, поехали проверять вырубку леса на взлетно-посадочной полосе нового аэропорта «Сыктывкар». Его поездка носила контрольно-ознакомительный характер. Была зима, выпал снег и скрыл все производственные недостатки.

Будущая полоса смотрелась в идеальном состоянии. Решили прокатиться первыми. Шофёр дал газ, уазик разогнался и передним мостом напоролся на скрытый под снегом, крепенький пенёк.

Удар был таким сильным, как будто они ударились об стену. Козлик, как самолет, чуть не скапотировал сам через себя. Задние колеса оказались, чуть ли не над головой, но, передумав, автомобиль вернулся в первоначальное положение и встал на место.

Ремней безопасности тогда ещё не было. Водитель, а особенно начальник, сильно ударились о лобовое стекло и серьёзно травмировались. Пару недель их не было на работе.

При окончательном расчёте, скользкий армянин всячески старался не доплатить честно заработанные деньги. Но бригада на него наперла и поставила условия! Пришлось ему сдержать данное своё слово.

У каждого думающего человека в такой ситуации возникал вопрос: почему шабашнику могут платить такую зарплату? И почему родное государство унижает своих граждан, официальной, маленькой даже мизерной зарплатой, а в итоге совершенно презрительной пенсией, на которую существовать сложно?

Не найдя ответа на вопрос, я принес домой 1350 рублей, высыпал их на стол, посадил на них дочку и сфотографировал её на куче денег. Пусть у детей всё, всегда будет с избытком! С деньгами и дурак умный, а без денег и умный, как дурак.

В декабре, на заработанные деньги, я купил с рук разукомплектованный автомобиль ЗАЗ-968 с пробегом 17 тысяч километров за 1410 руб.

Один мужик развелся с женой, запил и пропивал машину по частям. У запорожца не было руля, колес, сидений, был разукомплектован двигатель, не хватало много других частей.

Я всю зиму охотно мотался по командировкам, по разным городам СССР, куда меня посылало начальство. Попутно покупал там, в магазинах «Автолюбитель» недостающие запчасти. К весне, с моим лучшим другом и коллегой, Валентином Литвиновым собрал, автомобиль. Потом опробовал, отполировал, и выехал на дорогу.

Запорожец-вездеход, с плоским дном, грибная машина! Она также ценилась у рыбаков и охотников! Белый лимузин «с ушами» смотрелся, как игрушка! Гаишники останавливали, любовались полусамоделкой, по-доброму задавали разные вопросы.

В кабине были дополнительные приборы, самолётные часы, вертолётные кресла, белые чехлы, магнитола, снаружи телескопическая антенна, на колёсах зеркальные колпаки. Под капотом переделанная, печка от списанного кукурузника. Глушитель был заварен в саркофаг из нержавейки и издавал ласковый, урчащий звук. Все было с шиком, но по – авиационному - надёжно!

Лишь через год, в 1981 году, было открыто официальное финансирование и начато строительство нового аэропорта «Сыктывкар». Генеральным заказчиком строительства являлось Коми Управление Гражданской Авиации. Генеральным подрядчиком являлся трест "Комистрой", в лице СУ-6.
Для выполнения работ, подрядчик мог привлекать любого субподрядчика, то есть кого угодно!

Ещё через год, в 1982 году была создана "Дирекция строительства нового аэропорта в Сыктывкар", директором которой был назначен Ермаков Евгений Николаевич, толковый, грамотный, инициативный руководитель!! Проектно Сметную Документацию он знал наизусть!

Мой коллега, инженер, прекрасный человек - Вячеслав Евгеньевич Новиков, тоже перешёл в эту группу. Они уже начали вовсю заказывать наземное аэродромное оборудование.

Так как меня тоже утверждали членом управленческой комиссии по проверке подготовки аэропортов к осенне-зимней и весенне-летней навигации, то по долгу службы приходилось бывать во всех авиационных подразделениях северной республики и своими глазами видеть многое!

Хочется отметить ещё один интересный факт той жизни. Когда я был в Воркуте, уже в конце мая, куча снега собранная снегоуборочной техникой за зиму с привокзального перрона была по высоте равной высоте КДП (Контрольно-диспетчерский пункт) расположенного на крыше двухэтажного здания вокзала аэропорта. Хотя тундра вокруг уже бурно зеленела и цвела.

После завершения всех дел Воркутинские авиаторы предложили вскладчину провести в их ресторане «Москва» производственный мальчишник. Москва - столица СССР!

Воркута - столица советских зэков, всесоюзная, подземная кочегарка, самый восточный город Европы и город, который ближе всех находится к побережью северного ледовитого океана! За это Воркуту прозвали столицей мира!

Нас было человек восемь. Среди нас был внешне ничем не отличавшийся, но известный в местных кругах, авиатор по фамилии Паровозный.

Голос у него был действительно паровозный, красивый, солидный, громкий до невозможности! Шепотом он говорить не умел, говорил нормально в полголоса, но и этим легко заглушал весь зал. Все посетители мгновенно замолкали и с удивлением оглядывались на наш стол. Даже оркестр запинался и сбивался с ритма! Вот это Левитан! Такого командирского голоса я больше нигде и никогда не встречал.

Из командировки, из Воркуты каждый старался привезти домой очень вкусный даже для гурманов знаменитый воркутинский торт!

Раньше, в СССР, очень славился необыкновенными вкусовыми качествами всем известный киевский торт.

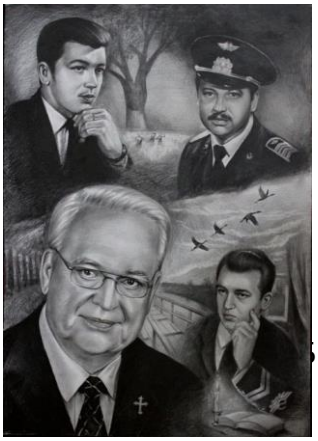
Но потом кто-то настучал на производителей, их проверили, накопали нарушения, собрали грехи и первоклассных кулинаров отправили на перевоспитание в заполярную Воркуту. Любоваться белыми ночами и северным сиянием!

Но их там снова заставили заниматься тем, что они умели делать. Торт сменил своё название, но сохранил свои великолепные вкусовые качества.

Могу отметить, что в то время, в авиации работали только влюблённые в неё люди! Считаю, что мне в жизни очень повезло в том, что я общался и вращался среди людей красивых, культурных, грамотных, думающих, интересных, увлеченных и очень за это благодарен Богу, судьбе и каждому из них! Многие говорили мне, что те годы работы в авиации были лучшие годы в их жизни.

Коллектив Сыктывкарского Аэропорта был действительно работоспособный, дружный и ответственный. Примером отношения к служебным обязанностям являлись руководители Служб, отработавшие на руководящих должностях по 20, 30 и более лет.

Среди них такие как: Начальник АТБ - Крандычев Иван Сергеевич, Начальник Службы спецтранспорта - Иваница Виктор Петрович, Служба ГСМ - Сергиенков Леонид Фёдорович, Служба ТиСТО - Хребтов Георгий Георгиевич и многие другие. Этих руководителей и их великолепные коллективы мало кто вспоминает, хотя вклад каждого в работу предприятия, был очень большой. Низкий им всем поклон!



Я же отработав в авиации 17 лет, 17 июля 1987 года с переводом перешёл в Комиавтодор, на хорошо оплачиваемую должность заместителя начальника управления производственно технической комплектации.

Готовность нового аэропорта «Сыктывкар» в 1990 году достигла 80 %!
До 1991 года новый аэропорт «Сыктывкар» являлся строительным объектом Союзного значения. Под руководством первого секретаря Обкома КПСС республики Коми Юрия Алексеевича Спиридонова ежеквартально проводились производственные совещания.

В целях контроля и оказания помощи в строительстве, один раз в год приезжал представитель Министерства Гражданской Авиации. Строительные работы полным ходом шли в плановом порядке.

К аэропорту были проложены автомобильная и железная дорога. На объекте были построены все основные здания, и сооружения. Была введена должность Главного инженера по эксплуатации нового аэропорта «Сыктывкар», на которую был назначен мой бывший первый шеф - Кудрявцев Виктор Дмитриевич.

Уже был составлен план ввода пускового комплекса, и приема в эксплуатацию оборудования.
Для этого было принято на службу 110 работников-специалистов.

Обзорный и диспетчерский радиолокатор из старого аэропорта был перенесен в новый аэропорт и с тех пор эти объекты поддерживаются там, в рабочем состоянии.

Службы Управления воздушным движением, Радионавигации и связи, выделились в отдельное предприятие "Филиала Росаэронавигации" и начали работать непосредственно на территории нового аэропорта. На 1995 год планировался первый технический авиарейс....

Потом наступила горбачёвщина! Ельциноиды устроили переворот, пропили и растащили по карманам огромное народное достояние.

Никто из принимавших присягу и дававших клятву преданности партии и государству, не встал во весь рост, не лёг за родину на амбразуру. Все ждали перемен, и они наступили, только такие, каких не ждали!

Вместе с грязной водой выплеснули ребёнка и все завоевания социализма! Много хорошего было в плановой, коллективной системе хозяйствовании, там было много преимуществ, но строилось всё силком, на песке, без правды.

А если 99 раз сделаешь хорошо, один раз плохо, значит всё плохо! Карточный домик развалится!
И развалился!

Надеясь на положительный результат перестройки, в новом аэропорту «Сыктывкар» было пробурено семь артезианских скважин для питьевой воды. Четыре из них запустили в работу. Вода была отличного качества, проверялась по 27 показателям.

Известный в Сыктывкаре "Индивидуальный предприниматель", женщина, которая владела сетью магазинов "Ассорти", организовали розлив воды в бутылки и её продажи в торговых точках города. Вода "Соколовская", покупалась на расхват, стояли очереди!

Информация дошла до Сыктывкарского винзавода, и они тоже стали покупать эту воду для изготовления нового сорта водки, которая пользовалась ещё большой популярностью у покупателей.

Водка называлась: "Зарни ёль" в переводе на русский язык: "Золотой ручей", её производил "Сыктывкарский ликероводочный завод".

Был раньше в Сыктывкаре ансамбль, назывался "Зарни Ёль". Лауреат и дипломант Международных конкурсов, ансамбль народной музыки, созданный на базе Коми Республиканской Филармонии.

Ансамбль объездил не только всю Республику Коми и всю Россию. Коллектив был ярким украшением Фестивалей и дней Культуры в Норвегии, Венгрии, Германии и Финляндии!

А для коллектива нового аэропорта того времени продажа воды была надежная статья дохода. Были и другие способы выживания. На объектах с круглосуточным режимом работы своими силами строили теплицы для выращивания овощей и зелени, разводили кроликов и курей.

Кроликов разводили на объектах: водонасосной станции и очистных сооружений. Территории там были большие, помещений свободных хватало, травы тоже.

Кур разводили в общежитии на лоджиях, где жили работники нового, аэропорта. Все понимали жизненную ситуацию и закрывали глаза на эти мелкие нарушения, требуя чтоб при этом, соблюдались все противопожарные и санитарные требования. На дни рождения своих работников теперь было гарантировано свежие мясо, зелень, ягоды клюквы, брусники и грибы.

Часть зарплаты сотрудникам выдавали продуктами, консервами, олениной. Дачники в счёт зарплаты получали навоз с подсобного хозяйства, аэропорта Сыктывкар.

Коллектив нового аэропорта «Сыктывкар» подобрался очень дружный, работоспособный и дисциплинированный. Все жили с верой и надеялись, что все будут работать в этом перспективном предприятии. Но оптимизм не оправдался.

Не дожидаясь этого, в 1990 году, я, как и многие из моего круга уехал из Сыктывкара.

В Коми республике и в Коми Управлении Гражданской Авиации в то время работало много советских немцев. Например, Главным бухгалтером и начальником финотдела КУГА была Шёнберг Лилия Фердинандовна. Инженером отдела труда и заработной платы работал Вебер Роберт Райнольдович. Фукс Михаил Лейвикович трудился инженером (ПСГ) проэктно-сметной группы. Начальником «Агентства Аэрофлота» был Сельхо Леонид Григорьевич.

Главным бухгалтером аэропорта Сыктывкар трудился Дейтер Борис Данилович, затем в Министерстве Гражданской Авиации он стал начальник контрольно - ревизионного управления, живёт в Москве. После него Главным бухгалтером Сыктывкарского аэропорта работал Василий Иванович Идт. Там работала бухгалтером спортсменка парашютистка Ирина Викторовна (Богнер) Вагнер, которая совершила 10 прыжков.

Начальником штаба СОАО был - Мульд Оскар Оскарович. Список продолжат: Бергман Иван Иванович - пилот Ан-24. Шнайдер Пиус - командир Ту-134. Его жена Надежда работала в ПДСП. Виктор Лернер - командир Ту-134. Шот Владимир Иванович - штурман первого класса Ту-134. Энгель Эдуард Карлович – Старший штурман инструктор. Либерт Александр Карлович, бортмеханик Ту-134. Пилот Фрайтер Райнгольд Генрихович и его двоюродный брат пилот Фрайтер Вилли Александрович. Стюардесса Ирина Вайс живет сейчас в Берлине.

Веш Эргард Августович работал начальником лаборатории в АТБ, потом он был начальником АТБ. Всем известны братья Вазенмиллеры, Андрей Андреевич, Фёдор Андреевич и его жена Эрика из отдела перевозок. Освобожденный председатель профкома СОАО - Гинтнер Геннадий Андреевич.

Мартин Эдмунд Евальдович, Дридгер Гена, Блюм - водители спец. автотранспорта. Оттенбахер Альберт – тракторист. Фишбух – электрик. Бок Иван, Зейвальд Галина Петровна, и многие другие.

Стерлись в памяти многие фамилии. В памятную юбилейную книгу мало кто из них попал. Многие из них сейчас на своей исторической родине в Германии и стараются не терять друг друга из виду.

Спустя десятилетия я узнал, что новый аэропорт «Сыктывкар» так и не открылся.
В 2001 году прекратилось финансирование. "Дирекция строительства нового аэропорта «Сыктывкар» была ликвидирована. На проспекте будущего, будущее так и не наступило. На старую полосу в центре города по-прежнему садятся и взлетают пассажирские самолёты, но их стало в разы меньше.

Коми Управление Гражданской Авиации больше не существует. После него были Комиавиа, Комиавиатранс, Комиинтеравиа, список, похоже, будет продолжаться!

Раньше только в Сыктывкарском Авиаотряде числилось 30 самолетов Ту-134, пятьдесят Ан-2, двадцать четыре АН-24, шесть Ан-26, четыре Ан-28, три Ан-12, вертолетов штук 50. Всю эту дорогостоящую технику бесхозно распилили и сдали в цвет мет.

У сегодняшних перевозчиков, авиационный парк состоит из пяти бразильских самолётов «Embraer ERJ-145», из которых летают всего два. Ещё есть четыре маленьких чешских самолета L-410, а также вертолеты Ми-2 и Ми-8.

Акционерное Общество «Комиавиатранс» занимается авиационной и аэропортовой деятельностью. В состав компании входят аэропорты Сыктывкара, Ухты, Усинска, Воркуты, Печоры, Вуктыла, Усть-Цильмы и Инты.

Основной объем авиационных работ «Комиавиатранс» выполняет на территории Коми, Ненецкого и Ямало-Ненецкого автономных округов.

В будущем они планируется учредить два дочерних предприятия - ООО «Международный аэропорт Сыктывкар» и ООО «Аэропорты республики Коми».

В основном, в республике Коми сейчас выполняют рейсы чужие авиакомпании!

Население Республики значительно сократилось, тенденция продолжается! За авиабилетами ночью люди очереди не занимают, теперь их хватает всем! Но не у всех хватает на билеты.

Гордый Аэрофлот превратился в маленькое публичное акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии»; сокращённо - ПАО «Аэрофлот». Выполняют международные и внутренние рейсы только из двух аэропортов из Шереметьева и Красноярска.

Министерство Гражданской Авиации, как единый орган управления в стране было ликвидировано. Вместо него в составе Минтранса Российской Федерации создан бесправный орган Департамент Воздушного транспорта. Департамент слово не русское и пахнет какой-то идеологической оккупацией?

Вечный и нерушимый Советский Союз, загубив миллионы жизней, развалился на 73 году своего существования. Всё рухнуло, всё перевернулось!

Зато, у Сыктывкарца Абрамовича, появилась яхта стоимостью, как два новых аэропорта!
А наша огромная, аэрофлотовская база, бесценный результат труда многих людей и многих поколений, чудесным образом оказалась в собственности его младшего брата!

Многие «Буратино» оказались в то время с «золотыми носами» и полными карманами.

Сегодня, в 2020 году, через 40 лет после старта фантастического проекта строительства нового аэропорта «Сыктывкар», выглядит плачевно. На долгострое, часть построенных объектов обветшала - морально и физически устарела.

Все объекты требует восстановления, реконструкции, ремонта. Некоторые строения нужно просто разобрать и построить заново, в том числе и взлётно-посадочную полосу.

Труд первопроходцев, как и предполагалось, остался незамеченным, не отмеченным, и как водиться никому не нужным!

Все этапы развития Сыктывкарского авиапредприятия отражены в богатейших экспозициях интереснейшего музея Коми Авиации, который был создан в 1980 в соответствии с Приказом Министра.

В Коми УГА эту работу начал Начальник отдела по Политико-Воспитательной Работе Котюк Виталий Васильевич.

Его первым помощником в этом деле, был Заместителем Командира Сыктывкарского ОАО Кудрявцев Виктор Дмитриевич.

За первые три года была проведена большая работа по подбору архивных материалов, встречи и беседы с ветеранами Авиации, сбору их личных вещей, подготовка и оформление помещения музея.

Открытие " Музея истории Коми Авиации" состоялось в здании старого аэровокзала 8 февраля 1984г. в присутствии Якименко Валентина Ивановича – Заведующего отделом транспорта Коми Обкома КПСС.

Первым экскурсоводом Музея был ветеран Авиации, первый Командир Сыктывкарского Авиапредприятия Андрей Матвеевич Володкин.

Потом дело было подхвачено энтузиастом и ветераном предприятия Валентином Михайловичем Шульгиным. Сейчас музей расположился на привокзальной площади в бывшем штабе аэропорта!

Всем известно, что самолетный инверсионный след в воздухе тоже со временем тает и исчезает! Чтобы люди это не забыли, художники на полотне стараются восстановить картину маслом, в которой детально увековечились бы, все исторические факты!

То, что вы сейчас прочитали, это тоже литературный, инверсионный след, каждому кто упоминается в этих мемуарах.

Райнгольд Шульц.
papa-schulz@gmx.de
Германия. Гиссен

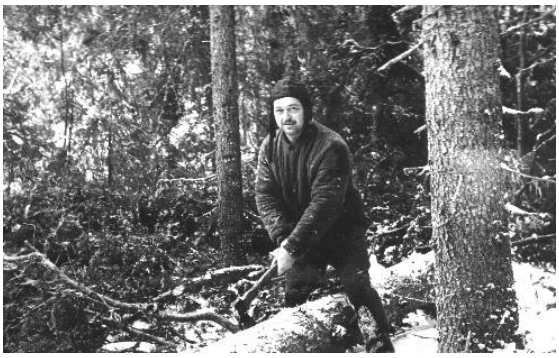
В тексте 14160 слов и 100115 знаков (10)
Мемуары написаны: 27.04.2020 – 27.06.2020.
Во время карантина корона вируса. 26.07.2020.

Читается за три с половиной часа.

PS:. От всей души благодарю каждого из бывших коллег, за помощь в этой работе и коррекцию текста!
Особенно благодарю Кудрявцева Виктора Дмитриевича, Гинтнера Геннадия Андреевича, Шейнберг Лилию Фердинандовну, Кецлиха Аркадия Вульфовича, Седельникова Александра Евгеньевича из отдела перевозок, Корректоров Штумпф Ирину, Виктора и многих других.
Все-таки «Люди северного неба» из прошлого, из старой закалки - прекрасные товарищи!

***

Архивное видео 1971 год: https://ok.ru/video/88273979958
https://ok.ru/video/myVideo
Продолжение на следующих страницах!



Поштучный товар
Здесь могут быть впечатления каждого читателя.
Пишите: papa-schulz@gmx.de

Дорогой Райнгольд!

А почему в этом очерке нет рассказа об интересной жизни и гибели в октябре 2000 года, в авиакатастрофе на Бедензее, на юге Германии, российского немца - переселенца, пилота Коми управления гражданской авиации из Сыктывкара? Почему так произошло? Можно ли о нём написать?

Или верны слухи, что всё уже написано! И написано хорошо, но как будто семья против публикации о нём любой информации. Так ли это? Как в таком случае это сочетается с законом о свободной прессе, о свободе слове и так далее?

А вообще рассказ «Новый аэропорт СЫКТЫВКАР» читал с большим интересом. Всё хорошо написано. Твои воспоминания будут с наслаждением читать благодарные читатели.

Прилагаю ещё песню «Самолеты умирают как пилоты»: https://ok.ru/feed, фильм об аэропорте Сыктывкар: https://ok.ru/video/241272754501 и то, о чём ты пишешь: https://ok.ru/video/88135240315

Мало кто знает, что Коми республику в 2010 году посещал президент Медведев.

С большим уважением В. Ш. 29.04.2020.

Дорогой Райнгольд!

Мемуарный очерк, «Новый аэропорт СЫКТЫВКАР», мне читать было интересно и познавательно, он ничем не перегружен.

В отличие от тебя, я не имел прямого отношения к авиации, но кое-что она значила и для меня. Достаточно сказать, что к ней и к математике я приобщался параллельно. Мои первые полеты в 8-10 классах из Кемерова в Москву и далее были связаны с участием во Всероссийской и Всесоюзных математических олимпиадах в Воронеже, Тбилиси и Ленинграде.

С тех пор я много куда летал, но лучше всего запомнились почему-то полеты 70-80-х годов на АН-24 и ИЛ-14.

Тогда на этих небольших самолетах можно было летать из Кемерова в Новосибирск, Красноярск, Братск, Иркутск и т.п.

Насколько я знаю, сегодня подобных авиамаршрутов стало в России гораздо меньше — а жаль. Страна с такими громадными пространствами и весьма редким населением не может нормально развиваться без густой сети авиаперевозок. Дойдет ли, наконец, эта нехитрая истина и до российской власти?

В. Д. 29.04.2020.

Да, рассказ «Новый аэропорт» - это поднятый вопрос по сложности номер один!!! Был бы живой Иван Павлович Морозов, первый секретарь Коми обкома КПСС, то аэропорт бы был запущен в срок!

После него был Спиридонов дело просто стояло. Через пять лет, началась перестройка. Спиридонову, Торлопову, Гайзеру аэропорт был не нужен. Последним был Гапликов, он взялся, хотел его восстановить, но сил не хватило. Вот такие дела! Может ещё сделают, аэропорт то нужен!!!

Роман, а рассказ получился нормальный! Вы Молодец! Я не торопясь, читал, но с удовольствием!!!

А знаешь ли ты про этот случай в Усть-Куломе? http://ourreg.ru/2018/03/30/drama-nad-tajgoj/ https://pg11.ru/news/3006

М.Ф. 01.05.2020.

Здравствуйте, уважаемый Райнгольд

Рассказ очень интересен, как и любые заметки современников. В нем любопытные подробности (как и в рассказах Чехова и Паустовского), что делает его крупицей истории. Уверен, что и через годы он не потеряет своей новизны.

Я был не уверен, что мои предложения о сокращении Вам понравятся, но я все же считаю, что незачем привязывать по времени конкретные события в Сыктывкаре с запуском олимпийского мишки или смертью Высоцкого (но это лишь мое скромное мнение).

Такие отступы от главной темы несколько размывают содержание, и читатель может потерять красную линию повествования, отвлекаясь на посторонние события.

Я убрал бы из текста участки, где Вы хорошо и восторженно отзываетесь о сотрудниках и своих друзьях. Эти люди совершенно незнакомы читателю, он не может о них судить, а Ваш хороший отзыв о них не подкреплен никакой конкретной информацией.

И этот участок текста мне не очень понравился: На просьбу трудящихся отреагировали! Решено было ставить вопрос о строительстве нового аэропорта «Сыктывкар».

Обкомовцам, горкомовцам и прочим, зачастую было совершенно безразлично мнение трудящихся. Вопрос о строительстве нового аэропорта «Сыктывкар» был продиктован отнюдь не требованиями трудящихся, а развитием северных городов. Я бы этот участок текста убрал вообще! (Но это на Ваше усмотрение):

Кроме того, я был бы более внимателен в использовании терминологии. Считаю, что совершенно неуместно использовать термины, типа «скоммунизмили». Ведь текст могут читать и коммунисты, а лет через 10-15 вообще никто не поймет, что это такое.

С наилучшими пожеланиями, Семён.

Здравствуйте, Роман! Уважаемый, Папа Шульц! Читаю Ваши рассказы с удовольствием!
Я желаю Вам здоровья и успехов в Вашем творчестве. Спасибо, Вам! Спасибо, что Вы есть! Emma Meier.

Познакомилась с работой Райнгольда Шульца «Новый аэропорт Сыктывкар». Это интересный, познавательный очерк об авиаторах северной республики Коми.

Автор описывает вещи близкие и понятные для специалистов авиаторов, для тех, кто там работал, для тех, кто жил там в то время! Для тех, кто был первым!

Его очень интересно будет читать всем, кто там в то время работал, кто живёт в Сыктывкаре вокруг этого аэропорта и прекрасно ориентируется в тех событиях, это интересно жителям Республики Коми.

Надо отметить, что у автора хороший слог, хорошо прописаны жизненные ситуации, мне всё очень понравилось. Я с удовольствием читаю книги этого автора, а его «Перелетные птицы» много раз перечитываю. Книгу «Анекдоты папы Шульца» мой муж вообще увёз в Казахстан и подарил там своим друзьям!

В тексте чувствуется любовь автора к разным острым словечкам того времени, они для меня ещё понятны, может они ещё понятны для моего сына, но у современной молодёжи уже совсем другой сленг, они вряд ли поймут шутку с КРС.

Жизнь меняется! Просто я подумала, что если вот это всё дать почитать моему внуку, который ничего не знает о том времени, поймёт ли он те события, когда жили такие романтики и бескорыстные энтузиасты, о которых пишет автор.

Ведь именно они что-то делали, что-то разрабатывали, что-то строили, чего-то добивались, боролись с трудностями, наслаждались результатами своего труда! Тогда было чудесное время! Это было интересное время надежд! Это и было счастье!

Всё большое видится из далека, с высоты наших лет. Очерк пронизан самыми лучшими и добрыми пожеланиями и посвящается коллегам друзья - товарищам Райнгольда Шульца! Это хорошая о них память! Автор заслуженно увековечил в этом очерке тех людей и то время!

Г.Е. 18.05.2020.

Дорогой папа Шульц. То, что Вы человек основательный и досконально обо всем пишите, это мы уже давно поняли, когда ещё знакомились с Вашим творчеством и с Вашей биографией. Это видно и в особенностях стиля Вашего письма.

Интересно было читать про китайский бизнес. Про такие фокусы мы в России что-то слышали. Как китайцы закупили топоры, сделали первоклассные лезвия и получили на этом фантастическую прибыль.

Очень интересно описано про визит Косыгина, как они кормили народ сказками о коммунизме, а сами для себя любимых уже давно построили коммунизма и жили в нём не считаясь с затратами.

В этом очерке хорошо показана Ваша история с судимостью. В данном случае, конечно же, большую роль сыграл день открытия съезда и Ваша немецкая фамилия.

Многие подсудимые в то время были не виноваты, но там тогда, всегда вешали всех собак на «избранных», не вникая в подробности. Так было заведено. Назначили виноватого, и отвечай по полной. Очень понравился анекдот про КГБ - просто в самую точку!

Про вашу работу на лесоповале за Вас было радостно, что Вы смогли заработать всё-таки приличные на то время деньги, которые ранее отобрали у Вас по решению суда!

Вы интересно написали, как Вы приехали домой, высыпали деньги на стол, поставили на них дочку и сделали фотографию. Я читаю и думаю, вот бы посмотреть на эту фотографию. Думаю, такая мысль возникла у многих, кто читал этот очерк. А дочитала до конца, смотрю, вот она эта фотография и деньги и дочка и как будто я там сама побывала и пожелала Вам и Вашей семье всех благ!

Хорошее и меткое Ваше замечание про унизительно государственную зарплату и ещё более унизительного пенсию! Вы очень правильно про это написали, но тут прослеживаются чёткие параллели с Германией.

Ну а о предательстве в дружбы печально было читать. К сожалению, мне это тоже очень хорошо знакомо, меня тоже и не раз предавали.

Вами хорошо описаны будни авиаторов, планы, надежды, реальные факты. Полный переворот бытия и идеологии. Я поражаюсь, как вы так хорошо помните события, фамилии, имена, отчества, должности всех тех с кем вы работали. Это фантастика!

У Вас так хорошо голова работает, пишите больше, живите до 100 лет! Мне было очень интересно всё это читать. Спасибо Вам за Вашу статью! Браво!

И. Н. 20.05.2020.

Я Сергей Полецков работаю в Коми УГА с конца 70-х. 18 лет в Печоре. Начинал в АТБ, затем аэропорт. В феврале 1996 с должности зам. командира Печорского ОАО перевелся в а/п. Сыктывкар. До 2000-го работал в аэропорту и в генеральной дирекции "Комиавиатранс": коммерческим директором, а/п., директором а/п., зам. Генерального директора по наземному обеспечению полётов.

С февраля 2000го в управлении... С сентября 2007 по НВ - руководитель. Сейчас это Коми МТУ Росавиации. Если полностью: Руководитель Коми межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса России.

Прочёл, Ваш мемуарный очерк «Новый аэропорт Сыктывкар» - очень интересно и читается легко.

Когда я работал директором аэропорта Сыктывкар, Хребтов руководил службой ТиСТО, в НВ захаживает по делам ветеранским...

Княжев, как-будто ещё года 3 выполнял полёты, после АС, но это надо уточнить.

Возможно, есть и другие неточности, но для этого надо ещё раз перечитывать с карандашом в руках на бумажном носителе. Полагаю, что это будет интересно тем, кто увлечён историей ГА, да и др.

По фактам, раскрываемым в тексте, также могут быть иные суждения и оценки, но мемуары тем и отличаются, что выдаются через призму личных восприятий.

С Вашего согласия, могу подключить к этому процессу Грошеву Надежду Константиновну. Она по-прежнему в строю. Сейчас, в связи с пандемией, на удаленном режиме работы, но на связи... Она активна и инициативна, как прежде... Через 15 дней, у неё День рождения!

Сегодня Ещенко Андрей Васильевич заходил, мой предшественник (до 2007 года), после Рыжакова Н.В. и Чернова О.Г.

В Ваших мемуарах всё очень интересно. Тем более в рамках подготовки к 100-летию Республики Коми и 100-летию ГА России. У нас. В Сыктывкаре есть музей развития Гражданской Авиации в Коми республике, можно и там разместить этот очерк. 28.06.2020.

В своем очерке «Новый аэропорт Сыктывкар», автор излагает реальные факты из жизни гражданской авиации Республики Коми, причем в сопровождении понимания событий самим автором.

Между строк чувствуется острая ностальгия по тем событиям, фактам, времени, когда что-то создавалось и строилось.

Население Республики Коми действительно летало, авиация пользовалась большим спросом.
Мест на самолеты не хватало, но в гражданской авиации было все регламентировано. Так и количество мест брони не должно было превышать 5% от количества кресел в самолете.

Также применялся централизованный метод продажи билетов, т.е. в группе комплектования запрашивали места все кассиры Республики Коми, естественно, что они быстро заканчивались.

Я знаю всех людей, которые перечислены и обозначены в очерке, я также как и автор благодарна судьбе за то, что мне посчастливилось работать с ними. Досадно, что на странице 14 искажены имя и отчество Новикова.

Имеются некоторые отступления от исторических событий, неточности структуры гражданской авиации Республики Коми, и принижена роль Н.К. Банбана в строительстве объектов.

В целом все читается легко, с интересом. Текст содержит анекдоты, которые делают очерк насыщенным темами («Тюрьма в Сыктывкаре»).

Бывший Начальник отдела перевозок Коми УГА

Н.К. **Грошева. 07.07.2020.**

Дорогая Надежда Константиновна!

Рад, что Вы прочитали весь текст, почувствовали душу автора и ностальгию его души по прошлому! Рад, что оба мы благодарны всем тем, чьи фамилии вспоминаются в этом мемуарном очерке.

У автора не было целью передать точно структуру Коми управления гражданской авиации, и наверное есть отступления в исторической хронографии, но по прошествии полвека не все вспомнилось скрупулезно. Прошу прощения. Я для этого и послал текст Вам, как ветерану-эксперту и надеялся, что эти неточности Вы поможете убрать.

Буду рад если Вы конкретно подскажете эти места в тексте. Ваше замечание на странице 14 уже исправлено, там были просто перепутаны местами имя с отчеством. Спасибо что заметили и указали.

Насчёт роли Банбана, то я не в курсе всех его заслуг. К рассвету его деятельности, я уже работал в другом месте. Помню его как крупного, властного человека – хозяина! У меня с ним было не больше десяти деловых встреч, и они мне особо ничем не запомнились.

Если считаете, что надо расскарасить эти белые пятна истории, напишите чем? Ещё не поздно!
Жду Ваши дополнения. С большим уважением,

Роман Асафович Шульц. 07.07.2020.

Многоуважаемая Надежда Константиновна!

От всей души поздравляю Вас с Днём рождения!
Желаю здоровья, счастья, достатка, любви, исполнения всех желаний и будьте благословенны Богом! Пусть ангел хранитель хранит Вас от всех огорчений, а жизнь Ваша пусть радует Вас каждую секунду… Постоянно наслаждайтесь духовной красотой внутреннего покоя и великолепием приятных событий внешнего мира! Желаю Вам голубого неба, верных друзей, счастливых встреч, моря улыбок, удачных начинаний, свершений реализации своего потенциала и материального благополучия. Оставайтесь всегда такой, какой Вас помню: красивой, умной, обаятельной, деловой и преданной Гражданской авиации! Человек рожден для счастья, как самолёт для неба! Желаю Вам хорошей погоды и всегда отличного настроения! Большой привет всему Вашему окружению!

С огромным уважением
Райнгольд Шульц.
Германия. 2020 год.

Надежда Константиновна просила передать слова благодарности за поздравление с Днём рождения!

Уважаемый Роман! Я с большим любопытством читаю Вашу работу про новый аэропорт Сыктывкар. Я с 1978 года рождения и застал советское общество совсем в другом состоянии, не говоря уже о российском. При мне Воркута был сильно криминализированным городом, и там была несколько иная социальная атмосфера. Вы очень интересно пишете о том времени и о развитии авиационной техники в Коми. Для меня сейчас такие темы очень важны. Могу сказать - работа мне понравилась, в одном сюжете Вы отразили взлет и резкий упадок советского общества, последнее у Вас представлено как обвал, инициированный новой властью с приходом Горбачева и после его отставки.
Вы определили проблему антиэкологического роста, что, скорее всего, и стало одной из причин упадка СССР. Проблема бюрократии - то же самое. Человек при желании мог себя реализовать в советском обществе после 1953 года, Вы это показали, правда, рост материального достатка индивида и его трудовые усилия не всегда совпадали, что также отражено в Вашей работе. Но я сужу как исследователь! Спасибо вам! Григорий Попов Москва.