

А.Е. Телешев

РУЛЕВЫЕ И МАТРОСЫ ГЕОЛОГИЧЕСКИХ БРИГАНТИН

Знаете ли вы геологические отряды, состоящие только из геологов? Мне они неизвестны. Отправляясь в поле, мы стараемся подобрать себе надежных, чаще всего уже проверенных помощников – оформляем их на работу временными сотрудниками, исполняющими в свои отпуска обязанности повара, маршрутного рабочего или лагерного охранника. Берем с собой любителей посмотреть мир, побывав на лоне природы в экстремальной обстановке, отдохнуть от цивилизации, порыбачить и поохотиться, одновременно и немного подзаработать – своеобразный туризм с оплачиваемой доставкой и расходами на питание. Стараемся приглашать «универсалов», готовых исполнять разную работу, по обстановке. Особняком стоят студенты геофака, которые ездят с нами сначала как маршрутные рабочие, потом как коллектора, приобретают настоящий полевой опыт и попутно проходят тест на перспективу работы в конкретных лабораториях института.

Постепенно почти у каждого начальника экспедиционного отряда возникает такой внештатный резерв из сотрудников других институтов разного ранга (от рабочих до завлабов), учителей, студентов – ныне известных физиков, математиков, медиков, их почтенных родителей и дедушек. Этим надежным, уже обкатанным резервом можно делиться с другими отрядами, чаще в пределах лаборатории, если не получилось использовать их самому. В итоге куются почти лабораторные кадры, которые, как и мы, с нетерпением ждут очередного полевого сезона и заранее планируют свои отпуска. Они знают, что их всегда и с удовольствием возьмут, если не в «свой» отряд, то в заведомо родственной, почти такой же. Мы же знаем, что на эти кадры можно положиться во всем, и если не едем в поле сами, настоятельно под свою ответственность рекомендуем их коллегам.

В лаборатории магматических формаций таким ценным полеви́ком был Николай Александрович Киселёв, рабочий высочайшей квалификации из ИЯФа, начавший свой трудовой путь подростком у токарного станка в военное лихолетье. О его личности красноречиво говорит беспроцентный кредит, предоставленный ему наравне с маститыми учеными ИЯФа на покупку квартиры в новом элитном доме. Десятки сезонов он выезжал с отрядом Василия Ивановича Богнибова, ездил и с другими отрядами, несколько раз – со мной. Задолго до выезда его отряд, а зачастую и другие отряды лаборатории обеспечивались геологическими молотками и лопатами штучной работы, противнями, коптильнями, оригинальными печками и горелками, походным электрическим освещением и другой полевой утварью с маркой «Made in ИЯФ». Объемные заказы проходили по официальным каналам, но непременно при участии Николая Александровича. А полевики ИГиГ обычно завидовали тому отряду, с которым ехал Н.А. Киселёв. Он мог изгото-



К.г.-м.н. А.Е. Телешев и к.г.-м.н. А.Н. Дистанова

вить классные топорщица, ручки к молоткам, устроить походную баню, сходить в маршрут, квалифицированно помочь шоферу в ремонте машины, а иногда и разобраться в причинах неполадок, наловить на весь отряд рыбы, покоптить ее впрок и многое другое.

Ездили в поле с нами и сотрудники общеинститутских лабораторий. В моем отряде впервые приобщилась к полевой геологии городская девочка Галя Рогатых. Надо было видеть, как она брала наманикюрными пальчиками мелких тувинских османов, из которых надо было приготовить ушицу. Со временем Галина Михайловна стала опытным и авторитетным полевиком. Шлифовальщица музея Татьяна Кузьминична Хохлова была постоянным спутником А.Н. Дистановой, Зоя Фёдоровна Нестерова из библиотеки исколесила половину Монголии с В.И. Богнибовым. Все они умудрялись сочинять разносолы из небогатого экспедиционного провианта и мужественно справлялись с обилием рыбных, мясных, грибных и ягодных даров, временами сваливавшихся в их руки.

Но самый главный человек в отряде, когда он «на колесах», – конечно же, шофер. Успех геологической экспедиции складывается из многих факторов, и очень многое определяют доставка отряда в район работ и его перемещение в течение сезона. А они целиком зависят от исправности автомашины, квалификации и в немалой степени – от человеческих качеств водителя, его места и отношения к работе отряда. Так сложилась моя не очень-то богатая экспедиционная жизнь, что я пользовался чаще машинами из автобазы ННЦ, ныне почившей. Но, так или иначе, видел профессиональный и, главное, человеческий рост институтского водительского коллектива благодаря усилиям администрации ИГиГ и особенно завгара Леонида Андреевича Дмитриева. Постепенно отсеивались недисциплинированные неумехи и случайные работники и формировался контингент водителей, которому завидовали наши коллеги из других контор, арендовавших машины где придется, вместе со случайными водителями.

В институтском гараже с немалым участием геологов выросли такие асы, как Олег Герасимов, первоклассный механик и безупречный водитель, знаток географии Сибири и Монголии, рыбьих характеров и тактики рыбалки, устройства женских сердец и многого другого, включая визуальное, из-



Техосмотр транспорта в лагере



Экспедиционные дороги, или по таежному бездорожью

далека, определение обнажений горных пород разного состава. Не случайно несколько лет Олег Петрович числился в должности лаборанта-исследователя в лаборатории А.Г. Владимирова. Бесспорным авторитетом пользуются Александр Коробкин, Александр Кузнецов, запомнился по-крестьянски обстоятельный Коля Власенко. Не знаю, может ли кто сравниться с Сашей Нигматулиным по части этики. Спустя четверть века краснею, вспоминая, как посмотрел на меня Александр Галифметович, когда я попытался вещественно отблагодарить его за вывоз моей родственницы из больницы.

Со временем рос и авторитет автобазы ННЦ. Надо сказать, что здесь (впрочем, как и в стране в целом, но с резким опережением) одновременно с улучшением дорог и совершенствованием техники рос профессионализм и культура водителей. В третьей колонне, как правило обслуживавшей экспедиционные отряды, кадровой селекцией занимался ее начальник, незабвенный Герасим Макарович (фамилию, к сожалению, не помню). Хорошо понимая значимость надежной машины и квалифицированного водителя для успешной работы экспедиционного отряда, Г.М. терпеливо работал с неоперившимися юнцами, выручал их при частых поломках техники, где бы это ни случилось, спасал от начальственного гнева при малых провинностях и методично избавлялся от никчемных работников.

А пока... Самое начало 1960-х. Мы, молодые сотрудники нового института, блаженствуем – можно получить в распоряжение отряда вездеход ГАЗ-63 и работать в нужном районе. Если туда можно проехать. А проехать можно далеко не везде. Путь от Абакана до Новосибирска занимал пять суток (сейчас менее двух), от Томска – двое суток (сейчас 4–6 часов), от Болотного – сутки. Время уходило не на езду – за день приходилось по нескольку раз разгружать врезавшуюся в вязкий грунт по самые ступицы машину, поднимать ее с помощью вырубленных поблизости рычагов (ваг), набивать под колеса все, что найдется рядом, выползать на твердое, загружать и «ехать» до следующей трясины. Соответственно, шоферская профессия была популярной, а вот работа...

В те годы в экспедициях случались люди, абсолютно не готовые к превратностям шоферской жизни в отрыве от гаража, мастерских и каких-никаких, а все же городских удобств. Попадались рвачи, рассчитывавшие озолотиться полевым довольствием и попросту сбежавшие после прояснения обстановки. Особенно активных нарушителей дисциплины приходилось отправлять назад и просить у Герасима Макаровича более подходящую замену. Встречались водители, абсолютно не знакомые с работой важнейших узлов авто. Вспоминается рыдающий Иван Фёдорович,



Остановка в пути. Слева – О.П. Герасимов (шофер), в центре – Г.В. Поляков и В.И. Богнибов. Монголия



Ветераны автобазы института: А.А. Коробкин, А.Г. Кудрявцев, О.П. Герасимов



«Обычная» ситуация для экспедиционных машин. Теперь вся надежда на трактор

крупный мужик 45 лет от роду, умудрившийся запороть один за другим два аккумулятора и два распределителя зажигания, в том числе и только что купленные. Это при тогдашнем-то дефиците запчастей, особенно в сельской глубинке... К счастью, свет не без добрых людей – мы находили помощь в совхозах, колхозах, строительных организациях и нередко у военных.

1967 год. Пока еще не дошел до гражданских отраслей вождеденный ГАЗ-66, еще нет, как правило, не то что асфальта, даже гравийки. Но уже появляются, божьей милостью (и стараниями Герасима Макаровича), толковые шоферы. Один из первых – Володя Шмаков. Мастер своего дела, не боящийся бездорожья, но преодолевающий природные препятствия с уважением к ним. Всегда элегантный, подтянутый, как и его голенастый «рысак» ГАЗ-63, который постоянно был отрегулирован и готов к выезду. Единственное, чего Володя демонстративно сторонился, – это работ по устройству быта. Но этого от него никто и не требовал. В то время такой шофер был пределом наших мечтаний.

1971 год. Получаю ГАЗ-63 с только что отслужившим в Германии Геной Мужецким. Подъезжаем со стороны Тисуля к Белогорску. «Вот это горы!» – восхищается Гена. «Это не горы, Гена. Горы – впереди». Подымаемся от Минусинска на Западно-Саянский перевал с бесконечными лентами серпантинов над бездонными обрывами. Мотор натужно ревет час, другой, третий. У него лицо постепенно сереет, а подъему нет конца. Наконец перевал. Гена ожил, запел. «Гена, нельзя выключать двигатель на спуске!» – «Ништяк, у меня тормоза новые!» Спустились. Не доехав до Кызыла, пришлось срочно добывать новые тормозные колодки.

Со временем всегда неунывающий, энергичный, мастер своего дела, никогда не остающийся в стороне от отрядных забот, Геннадий Николаевич, светлая ему память, стал одним из классных водителей, пользующимся большим авторитетом и спросом у геологов ИГиГ и Тувинского отдела. По злой иронии судьбы жизнь Гены оборвалась после автоаварии, в которую он попал, переходя улицу, получив не совместимые с жизнью травмы.

Володя Рябков пришел ко мне, уже поработав с А.Н. Дистановой несколько сезонов, он попеременно обслуживал оба наших отряда. Поле, особенно с рыбалкой, было для него витамином, без которого он начинал страдать уже с зимы, а счастливым было лето, целиком проведенное в поле. Увлекаясь рыбалкой, он ни на миг не забывал о машине, которая всегда была в полной готовности, не чурался и лагерных забот, был очень коммуникабельным. Кроме меня и А.Н. Дистановой ездил со многими геологами ИГиГ, и все его хвалили; в последние годы он работает с археологами.

С Володей Гребневым, о котором был слышан раньше, я познакомился по пути на уникальный танталоносный массив Улуг-Танзек. В предыдущий сезон в Монголии Владимир вышел из автоаварии с переломами обеих голеней. И весной, когда предстояло вынимать стержни, фиксирующие обломки, он удрал в поле с отрядом Яна Августовича Косалса. Два наших отряда встретились неподалеку от уникального тантало-ниобатового месторождения Улуг-Танзек, которое разведывал Олег Константинович Гречищев. Через какое-то время мы на двух машинах отправились в истоки Балыктыгхема через перевал, который до нас когда-то давно преодолевали только на танкетках. Два Владимира – Рябков и Гребнев прошли этот путь виртуозно и без единой задержки. Только прибыли, куда-то исчез Гребнев. Вскоре он обнаружился на стволе кедра – это с поломанными-то ногами! Набрал шишек, отправился за хариусами. Такие живые, деятельные и общительные водители – бесценный клад для любого начальника отряда. Суровое и неблагоприятное детство не сломало Владимира Ильича, он вырос достойным человеком, профессионалом высочайшего класса.

Еще один из запомнившихся водителей – Арсений Фёдорович Короваев. Он попал в 1991 г. в отряд В.И. Богнибова из первой, «городской», колонны уже в почтенном возрасте, в 55 лет. За его плечами был опыт работы на многих марках автомобилей. Но на ГАЗ-66 он сел впервые, и впервые – в экспедиции. И вот – спуск по давным-давно не еженной тропе – иначе ее не назовешь, вдоль горного ручья, впадающего в речку Ивановку, к Средне-Терсинскому массиву!

Новичок на машине этой марки, впервые в жизни в таких условиях, Арсений прошел трассу так, как будто бы всю жизнь только по этим валунам и промоинам и ездил. Выросший в детском доме, Арсений Фёдорович просто покори нас своей интеллигентностью, профессионализмом, доброжелательным и деятельным характером. Сам же он после этого сезона прикипел к геологии и многие годы работал в Саянской экспедиции Геофизической службы СО РАН. Года два назад я выслушивал его сетования на геофизиков, которые не берут его в поездки по зимнику в Тоджу – это на восьмом-то десятке лет! Недавно я разыскал его телефон. Расстроился, услышав в ответ, что он скончался в этом году. Мир праху твоему, замечательный Человек!

Доброй славой и высочайшим авторитетом пользовались в институте Иван Николаевич Максимов, Василий Семёнович Гусельников, Игорь Черепанов и многие не названные здесь водители, чьи имена вспоминаются с уважением и благодарностью геологами наших институтов.

А бывает и такое... Виктор Викторович, назовем его так, имел водительский стаж 33 года. В последние годы развозил по городу газовые баллоны, следовательно, имел надежную водительскую репутацию. Добрейший человек, он в экспедиции обнаружил деятельный и общительный характер. В лагере... Но в движении, особенно по бездорожью, он попросту не мог переключать скорости, хотя рычаги и коробки ГАЗ-66 и других марок, на которых он ездил, практически одинаковы. Не переключая скорости, он мастерски объезжал ямки под своим колесом. Мое место было над правым колесом. За всем же не уследишь! О коробке скоростей вспоминал после очередного моего вопля от боли в спине или соответствующих комментариев. Вскоре все повторялось. Из экспедиции я приехал с запущенным остеохондрозом, выбившим меня из работы на три месяца. Сложности возникали и на крутых подъемах, которые напроць выводили В.В. из равновесия, и приходилось делать дополнительные остановки, чтобы успокоить его. Простейший брод через р. Ус показался ему непреодолимым, и нам пришлось брести с немалым грузом через речку, а затем несколько километров по вполне проезжей полевой дороге. В экспедицию В.В. больше не поехал.

«Криминальная» история. Петя и Таня (имена и здесь изменены) стали врагами чуть ли не с первого дня. Отрядная повариха Таня была простой и бесхитростной женщиной с открытой душой. Водитель Петя – хитроумный куркуль, впервые поехавший в экспедицию и постоянно озабоченный только ростом запасов в семейном амбаре. Не помню, какую ягоду запасал наш шофер, но у его банок с вареньями, занявших большую часть экспедиционного (общего) ларя, начали отваливаться одно за другим днища. Таня злорадствовала, а Петя винил во всем именно ее и не знал, как подловить. Наконец, перст судьбы указал в другую сторону – отвалилось дно и у Таниной банки. Впоследствии выяснилась вероятная причина: материал выдавших виды стеклянных банок не вынес дорожных вибраций. Петя, конечно, больше в экспедиции не ездил.

Как и в любом коллективе, попадают разные люди, происходит своего рода профессиональный, с учетом экспедиционной специфики, отбор. И запомнились главным образом добрые дела, добрые лица и люди, с которыми было легче выполнять обычно непростые экспедиционные задачи. Спасибо вам, наши замечательные друзья!

Телешев Александр Егорович – канд. геол.-мин. наук, ст. науч. сотрудник ИГМ, ветеран ИГиГ (работает с 1961 г.)