



Волчек Виктор Александрович –
главный инженер - заместитель
начальника управления

- Виктор Александрович, как у Вас появилась идея стать инженером гражданской авиации?

- Это из далекого детства, я рос в Якутии, а там без авиации невозможно, всё это наблюдал, мне было по душе. Я начал читать журнал «Гражданская авиация» в 12 лет, родители выписали специально для меня.

Поэтому, к окончанию школы у меня уже сложилось такое желание пойти в авиацию. Именно инженером, летать не хотел.

Моя мечта воплотилась в жизнь. В 1973 году я закончил Рижский институт инженеров гражданской авиации по специальности «инженер по обслуживанию самолетов и двигателей».

- То есть Вы «слон»?

- Да, я «слон»! После этого я был распределен в аэропорт «Толмачево», в Новосибирск. Приехал сюда в апреле 1973 года, у меня были «за душой» самолет Ил-18 и Ту-104. Короткое время стажировки и уже летом я приступил к практической работе. Эти типы были моими первыми, потом добавился Ту-154Б.

Потом, по семейным обстоятельствам, из-за квартиры, уехал в Томск, там как раз осваивали Ту-154 и им нужны были готовые специалисты. Мы втроем туда уехали, в том числе – Тасун Владимир Николаевич.

Туда я пришел инженером. Было тяжелое впечатление от состояния авиапредприятия, от инженерной службы, по сравнению с Толмачево. Через 1,5 года меня заставили стать главным инженером АТБ, потом и начальником АТБ – я проработал 6 лет начальником АТБ.

Желания остаться там на всю жизнь у меня никогда не было, хотелось всё же вернуться назад в Новосибирск, что я и сделал в 1985 году. Вернулся в Толмачево, начальником отдела. А в июне 1990 года был назначен главным

инженером – заместителем начальника территориального управления МГА СССР.

СССР вскоре закончился. А потом начались другие структуры – Департамент воздушного транспорта, Федеральная авиационная служба, Федеральная служба воздушного транспорта. Вот во всех этих структурах я работал в течение 15 лет, в должности заместителя начальника управления.

И потом, когда была последняя перестройка в отрасли, я уже категорически не согласился с тем, что делается с ней. Уже создавались центры, которые занимались сертификацией воздушных судов, по правилам, которые разработаны и приняты. И вот с 2005 года и по сегодняшний день я занимаюсь этой деятельностью. У меня есть коллектив, и мы даем оценку большим количествам типов воздушных судов, на сегодняшний день их 14 типов, а вообще в истории центра их более 20.

Было много поездок и по миру, и по России, особенно с вертолетной тематикой.

- Если вернуться к Вашим учебным годам, есть ли преподаватели, наставники, о которых помните до сих пор и которых хотели бы отметить?

- Безусловно, это люди, которые были не так далеко от войны, бывшие военные. Рижский институт до этого был высшим военным авиационным училищем имени Ворошилова. И в нем были преподаватели из Академии Жуковского. После войны создали гражданский вуз на базе этого военного училища, и их перераспределили туда.

Это были преподаватели с хорошей подготовкой, из конструкторских бюро, настоящие ученые. Остались все в моей памяти, с большим уважением всех вспоминаю.

- Какой любимый предмет у Вас был?

- Один какой-то сложно выбрать. Но был большой курс аэродинамики. Начиная с основ аэродинамики и заканчивая аэродинамикой полетов. Мы ее учили 5,5 лет в общей сложности. Очень хорошая подготовка была, мне нравилось.

- Что бы Вы пожелали молодым специалистам, которые только начинают свой путь?

- Работа по обслуживанию авиационной техники, особенно там, где сложные условия, в небольших аэропортах, она всегда связана с трудностями. Это и мороз, и дождь, и недооснащенность, всегда чего-то не хватает. Надо взвесить всё, чтобы потом не потерять интерес к этому и не разочароваться.

Лучше всего, конечно, заранее присмотреться до окончательного решения. Начиная с 7-го, 8-го классов уже можно, если заинтересовался, обратиться в структуры, организации на экскурсии. Лучше заранее. Это не романтический энтузиазм уже, это суровые будни.

Мы вот приезжаем в авиакомпанию «Сибирь» осматривать самолеты, и я с удовольствием смотрю на молодежь – ребята неплохие пришли, хорошие и толковые. Многие из них – династии, они дети тех техников и инженеров, которые вместе со мной работали.

- А Ваши дети пошли по Вашим стопам?

- Нет, у меня сын медик, он хороший врач, а дочка в Академии наук, она кандидат химических наук, в Институте неорганической химии.

- Из Ваших многочисленных наград и благодарностей что запомнилось больше всего?

- Я «Отличник Аэрофлота», «Отличник воздушного транспорта», но больше всего мне памятна юбилейная награда «85 лет Аэрофлоту», там стоит подпись трех заместителей министра гражданской авиации. Эту награду далеко не каждому давали, буквально 20-25 человек, из тех, кто возглавляли инженерно-авиационную службу. Так что это для меня настоящая реликвия.