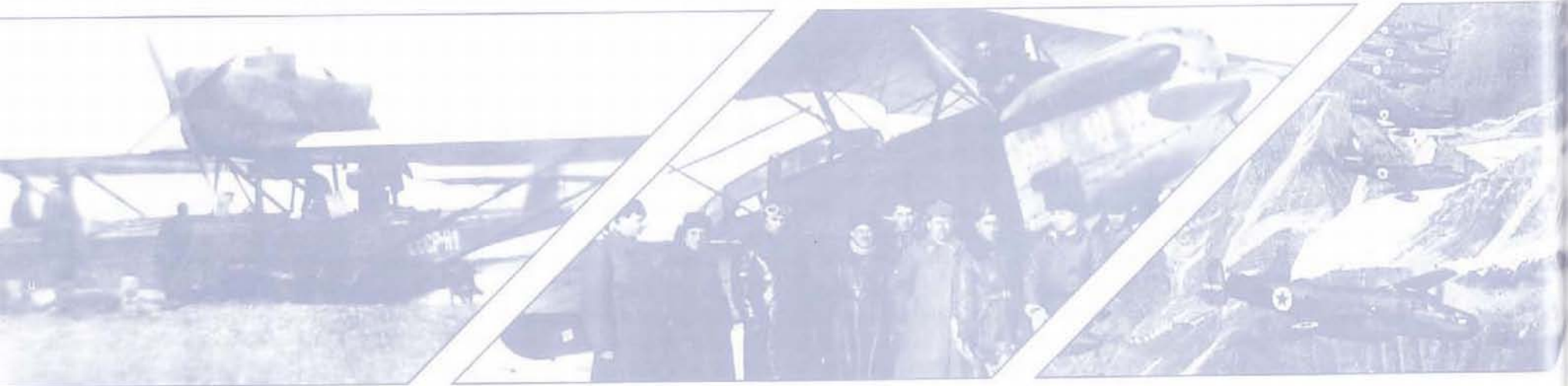


70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002

1935 • 1936 • 1937 • 1938 • 1939 • 1940 • 1941 • 1942 • 1943 • 1944 • 1945 • 1946 • 1947 • 1948 • 1949 • 1950



1971 • 1972 • 1973 • 1974 • 1975 • 1976 • 1977 • 1978 • 1979 • 1980 • 1981 • 1982 • 1983 • 1984 • 1985 • 1986 • 1987 • 1988 • 1989 • 1990 • 1991 • 1992 • 1993 • 1994 • 1995 • 1996 • 1997 • 1998 • 1999 • 2000 • 2001

• 1941 • 1942 • 1943 • 1944 • 1945 • 1946 • 1947 • 1948 • 1949 • 1950 • 1951 • 1952 • 1953 • 1954 • 1955 • 1956 • 1957 • 1958 • 1959 • 1960 • 1961 • 1962 • 1963 • 1964 • 1965 • 1966 • 1967 • 1968 • 1969 • 1970

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ



• 1992 • 1993 • 1994 • 1995 • 1996 • 1997 • 1998 • 1999 • 2000 • 2001 • 2002 • 2003 • 2004 • 2005
103 • 2004 • 2005



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

МАГАДАН • 2005



70 ЛЕТ АВИАЦИИ
СЕВЕРО-ВОСТОКА

Уманский
Михаил Абрамович

Руководитель Северо-Восточного МТУ ВТ
Минтранса России

Уважаемые коллеги,
ветераны гражданской
авиации, жители
Колымы и Чукотки!

Вам представлена
книга об истории
гражданской авиации,
изданная к 70-летию
юбилею воздушного
транспорта
Магаданской области
и Чукотского
автономного округа

Эта книга – результат большой и напряженной работы ее составителей, всех тех, кто связал свою жизнь с гражданской авиацией. Именно эти люди создали и продолжают создавать летопись гражданской авиации Северо-Востока России, тесно связанную с историей развития Магаданской области, Чукотского автономного округа и отраженную на страницах этого юбилейного издания.

Гражданской авиации Северо-Востока России 70 лет. Широкомасштабное освоение малонаселенного Северо-Востока России, имеющего огромную территорию со сложным рельефом местности и суровыми климатическими условиями, проводилось при активном использовании авиации. Фактически с первых дней использования авиации выполнялись специальные полеты по ледовой разведке и проводке морских судов, разведывательные и связные полеты

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

между приисками. Осуществлялись срочная доставка почты, груза и пассажиров на удаленные объекты, аварийно-спасательные полеты. Уточнялись географические координаты объектов и топографические карты местности для ускорения инженерных и геологических изысканий, строительства дорог и населенных пунктов. Проводилась инвентаризация лесов, работали аэрологологические разведывательные экспедиции. Осуществлялась воздушная проводка караванов морских судов по Северному морскому пути.

Значение и роль авиации в развитии экономики обусловило необходимость ее опережающего развития. Ускоренными темпами проводилось строительство аэропортов и посадочных площадок, создавалась разветвленная сеть внутренних и межрегиональных воздушных линий. Создавалась, успешно эксплуатировалась и обновлялась материально-техническая база авиации, осваивалась эксплуатация новых самолетов и вертолетов. Авиаремонтные мастерские выросли в авиаремонтный завод. Создан и успешно, с полной нагрузкой, работал учебно-тренировочный отряд. Каждый населенный пункт региона имел воздушное сообщение с аэропортами гг. Магадана и Анадыря. Развивалась авиация, росли объемы и масштабы решаемых с ее помощью задач. В 80-е годы протяженность союзных воздушных линий достигла свыше 54 000 километров, а внутрирегиональных – свыше 23 000 километров. Перевозилось в год более 1 000 000 пассажиров и более 100 000 тонн народно-хозяйственных грузов и почты. Выполнялся большой объем сельскохозяйственных работ, медицинского обслуживания населения, ледовая разведка и разведка рыбных запасов, геологоразведка, лесопатрулирование и охрана водных ресурсов, строительство-монтажные и других работ.

В суровых условиях Севера, экстремальных по погодным условиям для выполнения технологического процесса авиационной деятельности, сформирован особый коллектив авиаторов-северян. Высокий профессионализм, самоотверженность, добросовестность и ответственность в выполнении своих обязанностей снискали уважение и признательность населения региона и коллег из других регионов страны.

Ваша деятельность высоко оценена государством – большая группа авиарботников Магаданской области и Чукотки награждены государственными наградами, имеют почетные звания СССР и РФ, являются отличниками воздушного транспорта. Коллектив Магаданского объединенного авиаотряда награжден Орденом «Трудового Красного Знамени». Основной костяк авиарботников продолжает свою работу по обеспечению потребностей населения, экономики Северо-Востока в авиационных перевозках и услугах в непростых рыночных условиях, сохраняя славные традиции Аэрофлота.

От всей души поздравляю авиарботников, ветеранов, пенсионеров гражданской авиации, всех жителей Магаданской области и Чукотского автономного округа с юбилеем. Благодарю всех авиарботников за добросовестную работу по обеспечению деятельности воздушного транспорта региона в тяжелых рыночных условиях. Выражаю твердую уверенность, что и в дальнейшем ваш профессионализм, опыт и знания будут востребованы, а гражданская авиация Магаданской области и Чукотского автономного округа будет развиваться и обеспечивать своими услугами население и экономику региона.

Желаю безоблачного неба, здоровья, достатка в ваших домах, удачи и благополучия Вам и вашим близким.



Нерадько
Александр Васильевич

Руководитель Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта

0004

Исполняется 70 лет
авиации
Северо-Востока
России.

От имени коллектива
Федеральной службы
по надзору в сфере
транспорта и от себя
лично поздравляю
всех авиаторов и
ветеранов с этой

Интенсивное освоение огромной территории Северо-Востока России стало возможным только при условии широкомасштабного применения авиации. Неоценимый вклад внесли авиаторы в дело совершенствования поиска и разведки полезных ископаемых в районах Колымы и Чукотки, в обеспечение проводки морских судов. В немалой степени усилиями авиаторов региона обеспечивается деятельность Северного морского пути. Накопленный опыт эксплуатации самолетов и другой авиационной техники в суровых северных широтах стал прочной основой для дальнейшего развития воздушного транспорта, повышения его роли в развитии экономики и культуры Дальневосточного Севера.

Велика роль воздушного транспорта в транспортном обслуживании Чукотского национального округа, на боль-

ших пространствах которого нет ни одного вида транспорта круглогодичного действия, кроме воздушного.

Уважаемые коллеги, развитие гражданской авиации Северо-Востока России, значимость достигнутых результатов в осуществлении воздушных перевозок и в применении авиации в отраслях хозяйства для экономического развития региона неразрывно связаны с плодотворным трудом нескольких поколений авиаторов разных специальностей.

Желаю Вам дальнейших творческих успехов во всех Ваших начинаниях и плодотворной деятельности на благо развития гражданской авиации Российской Федерации. Здоровья, благополучия и счастья Вам, Вашим родным и близким.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Пуликовский
Константин Борисович

Полномочный представитель
Президента РФ по Дальневосточному
федеральному округу

0005

Уважаемые
авиаторы Колымы
и Чукотки!
Поздравляю вас
с 70-летием
гражданской
авиации
Северо-Востока

Жизнь северных районов Дальнего Востока невозможно представить без авиации. Несмотря на то, что Северо – Восток является материковой частью страны, в экономическом и транспортном отношении он занимает «островное» положение. С «большой землей» его не связывают сухопутные дороги, а морское судоходство возможно в течение ограниченного времени года.

Работоспособность авиации позволяет развиваться экономике региона. Авиация дала возможность ус-

корить изучение природных богатств Колымы и Чукотки. Самолеты и вертолеты гражданской авиации широко используются для научно-исследовательской работы, разведки рыбы и морского зверя, охраны природных ресурсов, при аварийно-спасательных работах, медицинском обслуживании населения.

Благодарю вас за самоотверженный и добросовестный труд. Здоровья и благополучия вам и вашим семьям!



Пехтин
Владимир Алексеевич

Депутат Государственной Думы
Российской Федерации

0006

Уважаемые авиаторы
Магаданской области
и Чукотского
автономного круга!

От имени депутатов
Государственной Думы
Российской Федерации
примите сердечные
и искренние
поздравления
с 70-летием
гражданской авиации
Северо-Востока России

Самоотверженным трудом авиаторов в суровых северных условиях гражданская авиация внесла большой вклад в исследование и стремительное освоение огромной территории малоизученного, богатого природными ресурсами края России. С помощью гражданской авиации решались важные государственные задачи.

Строительство дорог, населенных пунктов и линий электропередач и связи, геологоразведка и транспортировка полезных ископаемых, рыбный и пушной промысел, ледовая проводка морских караванов, лесопатрулирование и охрана природных ресурсов. В летнее время доставка тысяч тонн плодово-овощной продукции из южных регионов на Север, а в зимнее – доставка тяжелой землеройной техники и других срочных народно-хозяйственных грузов в промышленные районы Колымы и Чукотки. И нет такой от-

расли в экономике Северо-Востока, где бы широко не использовались возможности гражданской авиации.

Воздушный транспорт является единственным видом транспорта, который осуществляет перевозки населения и почты в центральные районы страны, а также служит связующим звеном между некоторыми населенными пунктами и гг. Магаданом и Анадырем. Авиаторы Северо-Восточного МТУ ВТ Минтранса России в полной мере удовлетворяют потребности населения и экономики Северо-Востока в воздушных перевозках и авиационных услугах, постоянно повышая культуру и качество оказываемых услуг.

Дорогие авиаторы! Примите наши искренние поздравления со славным юбилеем. Выражая искреннюю признательность за ваш труд, желаем Вам мирного неба, крепкого здоровья и благополучия.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ
СЕВЕРО-ВОСТОКА

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Дудов
Николай Николаевич

Губернатор
Магаданской области

Уважаемые авиаторы!
5 января 2005 года
исполняется 70 лет
Гражданской авиации
Северо-Востока
России.
Гражданская авиация
Северо-Востока
неразрывно связана
с историей освоения
края, его богатых
природных ресурсов,
становления и развития
территории

В суровых северных условиях при отсутствии аэропортов и посадочных площадок, воздушных линий и точных аэронавигационных карт, радиосвязи и метеообеспечения авиаторы осваивали полеты в новых условиях, выполняли различные работы. Ими обеспечивалась проводка морских судов, прокладывались воздушные трассы, организовывались геологоразведочные полеты и регулярные рейсы между населенными пунктами, осуществлялась перевозка срочных хозяйственных грузов, продовольствия.

В регионе был сформирован высокопрофессиональный коллектив авиаторов, создана материально-техническая база, система управления воздушного движения и радиотехнического обеспечения полетов, построена разветвленная сеть аэропортов и посадочных площадок.

Обслуживание геологов и золотодобытчиков, ледовая проходка судов и разведка рыбных запасов, охрана лесов и санавиация – вот далеко не полный перечень работ, выполняемых авиацией.

Сегодня перед гражданской авиацией Северо-Востока России стоят задачи возрастания роли воздушного транспорта, улучшения финансово-экономического состояния отрасли и укрепления материально-технической базы пассажирского флота и малой авиации.

Самые теплые слова благодарности заслуживают все покорители воздушных трасс, кто добросовестным трудом, высокой ответственностью приумножает роль и значение гражданской авиации на благо нашей территории. Спасибо Вам, дорогие друзья, за Вашу преданность Северу.



0008

Напутствие
авиарботникам в связи
с 70-летием
гражданской авиации
Северо-Востока России

Чукотка – край вечной мерзлоты, относится к тем регионам, куда «только самолетом можно долететь». Полное отсутствие железных дорог, ограниченный срок арктической навигации и непреодолимость тундры для автотранспорта летом обусловили особую роль авиации в развитии нашего округа. Воздушный транспорт был и остается не только самым мобильным, но и единственным средством круглогодичного сообщения между населенными пунктами Чукотки и другими регионами страны.

Небо – удел сильных и мужественных людей. Но особенно сложна и опасна работа авиаторов в условиях Крайнего Севера. Только благодаря их смелости и мастерству стало возможным освоение чукотских просторов. Именно благодаря профессионализму наших летчиков и технических работников Чукотка остается единой территорией, прочно спаянной воздушными мостами и открытой миру. Мы выражаем искреннюю признательность работникам гражданской авиации Чукотки за их самоотверженную работу и желаем безопасных полетов, мягких посадок и чистого неба.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Печеный
Владимир Петрович

Мэр города Магадана

0009

Уважаемые авиаторы
Северо-Востока!
5 января исполняется
70 лет со дня, когда
с ледяной поверхности
Нагаевской бухты
взлетел первый
самолет магаданского
летного отряда

Героическим, самоотверженным трудом происходило освоение богатейших природных запасов нашего края, исследование огромнейших территорий. В далеких от совершенства аэропланах, абсолютно не приспособленных для полетов в северных широтах, в открытых кабинах, без аэронавигационных приборов и карт пилоты Магадана и Чукотки занимались ледовой проводкой караванов, рыбаоразведкой, геологоразведкой, аэрофотосъемкой, доставкой почты, золота и других грузов.

На протяжении всей истории магаданская авиация являлась и является одним из важнейших звеньев

транспортного комплекса области, составляющих успешного развития территории. Пожалуй, нет такой отрасли экономики Севера, где бы не применялась авиация. Сегодня она по-прежнему остается единственным видом транспорта, помощью которого осуществляется перевозка пассажиров на «большую землю». Уверен, что ваши знания, опыт позволят и впредь решать задачи обеспечения воздушного сообщения с «материком» и районами области.

Желаю безоблачного неба, новых профессиональных успехов, удачи, благополучия, счастья и здоровья вам и вашим близким!



Защищая интересы северян

Валентин Иванович Цветков считал гражданскую авиацию области важнейшей частью ее транспортного комплекса, обеспечивающей нужды населения и экономики. Он уделял большое внимание стабилизации, развитию гражданской авиации региона и делал для этого все возможное



При его непосредственном участии с целью образования на территории мощного авиаперевозчика путем объединения авиапредприятий области в одну сильную авиакомпанию, способную работать в условиях конкуренции была создана авиакомпания «Магаданавиализинг». По предложению Валентина Ивановича в целях улучшения обслуживания пассажиров Магадана и области был открыт городской аэровокзал.

Совместно с губернатором в последние годы была проделана большая работа **Соколовым Василием Ивановичем**. В 2002 году Правительством России планировалось приватизировать ГУП «Магаданские авиалинии». В этом случае область могла остаться без возможности осуществлять перевозки работников бюджетной сферы. В. И. Цветкову и В. И. Соколову удалось на уровне Министерства имущественных отношений РФ от-

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



В. И. Соколов

В 2001 – 2002 гг. заместитель губернатора, председатель комиссии по управлению госимуществом Магаданской области

стоять интересы северян, и область не лишилась пассажирского самолетного парка.

Стараниями этих людей аэропорт «Магадан-56» и авиакомпания «Магаданские авиалинии» были исключены из федеральной программы приватизации государственных предприятий. Кроме этого, авиакомпанией «Магаданские авиалинии» был приобретен самолет Ил-62М и закреплен на линии Магадан-Москва на правах полноправного участника рынка пассажирских перевозок, что позволило удерживать цены на билеты на приемлемом для населения области уровне и дало возможность магаданцам впервые на своих самолетах летать беспосадочно до Москвы.

Благодаря принятым губернатором В. И. Цветковым мерам и его организаторской работе была предотвращена приостановка работы аэропорта Магадан в производстве полетов самолетов 1-го класса в 1998 году, развернут асфальтный завод и произведен ремонт просевшей части посадочной полосы при производстве полетов. Эта важная работа была проведена в период экономического кризиса.

Под руководством В. И. Цветкова была создана ассоциация «Аэропорт» из числа влиятельных бизнесменов и финансовых структур области, на взносы которых построен современный зал официальных делегаций, удовлетворяющий

растущие потребности населения и приносящий дополнительные доходы аэропорту.

Цветков Валентин Иванович любил гражданскую авиацию, с большим уважением и вниманием относился к авиаработникам, ветеранам, к нуждам авиапредприятий и их работников. Благодаря его деятельности на федеральном уровне авиакомпанией «Магаданские авиалинии» были удержаны основные линии полетов внутри России, а местные перевозчики были защищены от негативного влияния недобросовестных конкурентов.

□□□

00011





Именно здесь, на Севере, первые пилоты могли проявить свое мастерство воздухоплавания в условиях сурового климата и ранней темноты, когда синоптики только приобретали опыт прогнозирования летной погоды, а аэродромная служба формировалась, исходя из практики использования авиаторами в качестве посадочных площадок тундровые пространства, морское побережье... Вот почему имена первых авиаторов Северо-Востока окружены ореолом легенд и заслуженными эпитетами – смелость, мужество, отвага, профессионализм...

Рождение авиации Северо-Востока России



Опыт летчиков Колымы и Чукотки запечатлен в летных инструкциях по применению авиации в северных условиях, памяти поколений северян, осваивающих богатства недр Северо – Востока. Для коренного аборигенного населения Севера само-

лет и вертолет стали привычными символами XX века, а для авиаторов, летно-технического состава – тем видом воздушного транспорта, который позволял считать себя причастным к социально-значимой работе и одновременно – романтиком неба.

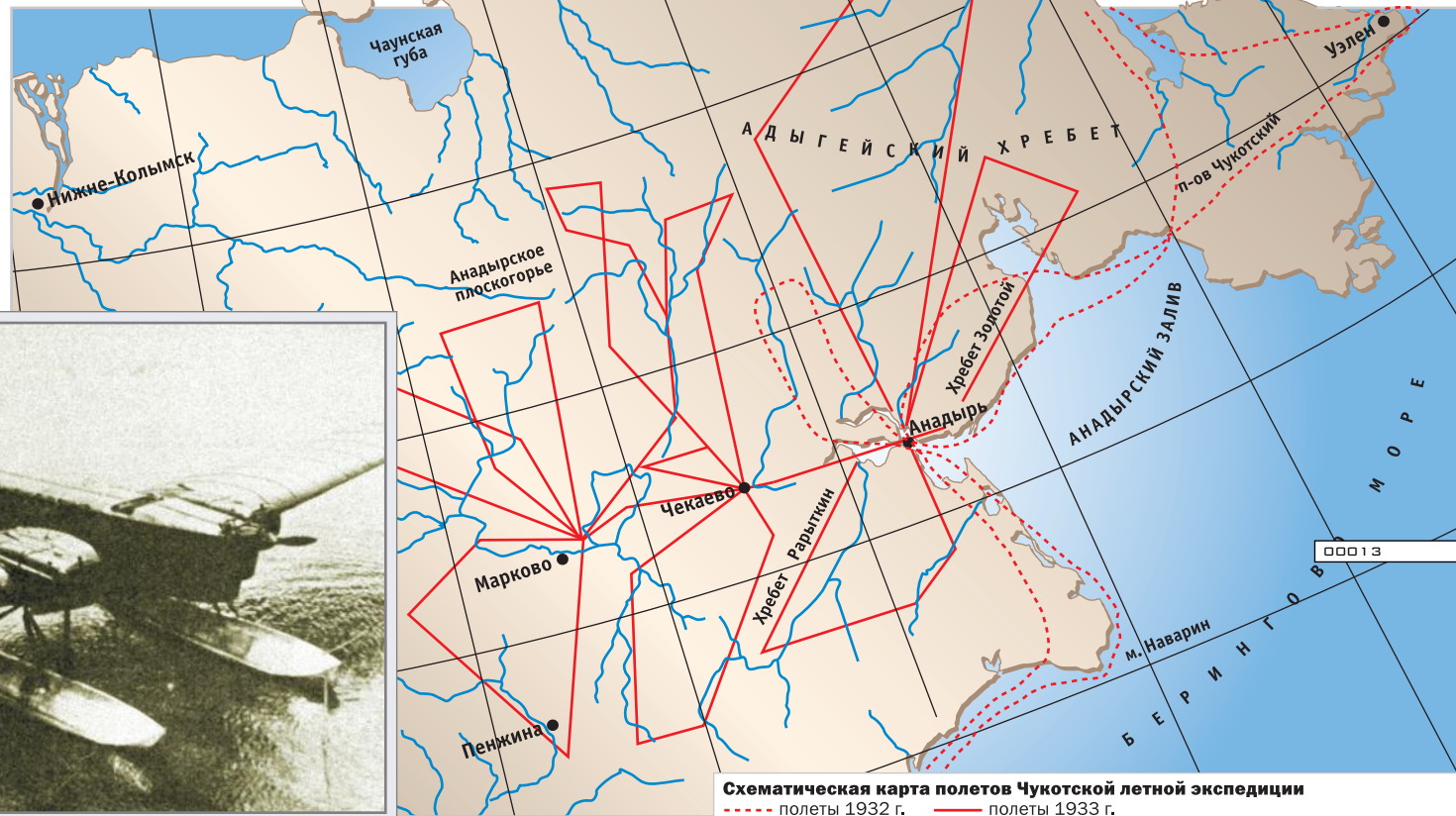
Магаданская авиация накопила такие традиции за всю свою историю, которые нужно знать, изучать и передавать из поколения поколению, чтобы не повторять ошибок прошлого, а совершенствовать и преумножать их во имя будущего.



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

2 февраля 1924 г.

Уэлен. Из протокола собрания Чукотского местного бюро ОДВФ: «Исходя из полной изоляции восточного побережья Чукотского и Камчатского полуостровов и стоя на платформе Центрального ОДВФ, Чукотское местное ОДВФ основной



Ант-4 (ТБ-1)

Разработан группой конструкторов под руководством В. М. Петлякова в КБ А. Н. Туполева в 1925 году. Корпус машины был изготовлен из так называемого гофрированного кольчугоалюминия. Максимальная скорость, которую развивал самолет — 197 км/ч, грузоподъемность — до 2 тонн. ТБ-1 установил несколько рекордов по грузоподъемности и дальности полета, в том числе известный перелет Москва — Нью-Йорк в 1929 году. Именно на этом самолете Ляпидевский спасал участников челюскинской экспедиции.

целью своих работ считает приобретение гидроплана для установления постоянной связи с остальной территорией Совреспублики, для чего представляет все имеющиеся в его распоряжении как уже собранные, так и вновь поступить могущие средства».

11 августа 1926 г.

Летчик **Отто Артурович Кальвица** совершил первый полет на территории Северо-Востока вокруг острова Врангеля. Доставленный на борту парохода «Ставрополь» гидросамолет Ю-13 позволил летчику

Рождение авиации Северо-Востока России

и начальнику советского поселения на острове **Г. А. Ушакову**, известному полярному исследователю, уточнить карту острова и ледовую обстановку. Несмотря на аварию, летчику **О. А. Кальвице** удалось продолжить обследование острова... при укороченных лопа-

стях винта. В истории северной авиации это было впервые.

27 февраля 1927 г.

Совторгфлот совместно с Осовиахимом и Управлением ВВС РККА принял постановление, в кото-

ром, в частности, указывалось: «Советский торговый флот представляет два самолета «Савойя-16» и «Ю-13» с надлежащим оборудованием, техническим снаряжением и вполне квалифициро-

Г. Т. Побежимов, Ф. М. Егер, запасной механик **В. Н. Журович**.

1929 г.

Организован перелет из бухты Лаврентия вдоль Северного побережья к острову Врангеля на гидросамолете Ю-13. Целями экспедиции, возглавляемой уполномоченным Наркомторга **Г. Д. Красинским**, являлось выяснение возможности вывоза воздушным транспортом пушны факторий Госторга, нужд жителей острова и состояния льдов для прокладки маршрута ледореза «Ф. Литке» к острову. Экипаж гидросамолета в составе начальника экспедиции **Г. Красинского**, летчика **О. Кальвица** и бортмеханика **Ф. Леонгарта** выполнил задание.

1929 – 1930 гг.

В Чукотском море у мыса Северного зазимовали пароход Совторгфлота «Ставрополь» и американская шхуна «Нанук». Спасением экипажа, пассажиров и груза занялись американские и советские летчики. Это были первые в истории Заполярья зимние полеты.

В ходе этой операции на косе в устье реки Амгуэмы погибли авиаторы США – летчик **Бенн Эйельсон** и бортмеханик **Борланд**. Тела по-

ванным летным составом для установления связи и обслуживания в текущем году советской колонии на острове Врангеля».

В состав летной экспедиции, возглавляемой особоуполномоченным Совета Труда и Оборона СССР по Северному морскому пути **Г. Д. Красинским**, вошли летчики **Е. М. Кошелев, Э. М. Лухт**, бортмеханики



ПОСТАНОВЛЕНИЕ 572/186/сс
СОВЕТ ТРУДА И ОБОРОНЫ
23 мая 1932 г.

Москва-Кремль

Об установлении регулярного воздушного сообщения
с приисками "ДАЛЫСТРОЙ"

Сов. секретно

Совет Труда и Оборона постановляет:

В целях установления регулярного воздушного сообщения с приисками "ДАЛЫСТРОЙ" поручить Гражданскому Воздушному Флоту под ответственность т. Гольцмана:

1. По получении импортных гидросамолетов (Савойя и др.) установить в 1932 г. на линии Владивосток или Хабаровск - Николаевск - Нагаево вполне отвечающую данному району по своим качествам почтово-пассажирскую линию.
2. Организовать воздухолинию Якутск - Крест - Хольджай - Олмекон - Бреднекан и приступить к эксплуатации этой линии не позднее октября месяца 1932 г., в осуществлении этого:

1. Гражданскому Воздушному Флоту:

а) Произвести обследование воздухолиний Якутск - Бреднекан и представить не позднее 1-го августа 1932 г. исчерпывающие материалы о возможности регулярного воздушного сообщения, варианты трассы (гидро или сухопутной при наличии пригодных пассажирских площадок и аэростанций).

б) Снабдить указанную воздухолинию: самолетами типа Р-5 в октябре 1932 г. - 3 шт. и в ноябре 1932 г. - 3 шт. (из них самолет выделить для усиления воздухолиний Иркутск- Якутск).

2. "ДАЛЫСТРОЙ".

Немедленно по окончании обследования Гражданским Воздушным Флотом этой линии приступить по проектам и указаниям Гражданского Воздушного флота к оборудованию аэростанций и посадочных площадок необходимыми постройками и закончить работу к началу эксплуатации линии (октябрь м-ц 1932 г.).

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ

В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)/

реконструкция документа на основе заверенной копии
ГАМО. Ф. р-230с, оп. 1, д. 1, л. 10.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ
СЕВЕРО-ВОСТОКА



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

гибших эвакуировал в феврале 1930 года с косы Двух пилотов экипаж самолета СССР-177 под командованием **М. Слепнева**.

Пассажиров парохода «Ставрополь» впервые вывезли в Лаврентия экипажем самолета СССР-182 под командованием летчика **Галышева**. Это был первый пассажирский рейс, совершенный в зимнее время над Чукотским полуостровом.

12 декабря 1931 г.

Из протокола заседания оргкомитета Охотско – Эвенского национального округа бухта Нагаева:

Гидросамолет на берегу нагаевской бухты

1933 год



**Меньшиков
Михаил Дмитриевич**

Выпускник первой в России офицерской школы морской авиации.

Штурмовал Зимний дворец. Участник Первой мировой войны в составе авиационных подразделений Российской Армии.

В советском воздушном флоте с мая 1919 года. С декабря 1934 года на Колыме. В марте 1939 года представлен к ордену Ленина за осуществление ряда спецзаданий. Практически все воздушные линии 30-х годов открыты им.

«Слушали: О подготовке к строительству авиастанции в 1932 г. (авиасектор).

Постановили: 1. Заслушав доклад о подготовке к строительству авиастанции в 1932 г., оргкомитет констатирует, что авиастроительство находится в заброшенном состоянии, краевые организации не финансируют строительство, а так же и не дают никаких указаний о строительстве. В данное время авиастанция имеет огромную задолженность рабочим и не имеет никаких кредитов, что послужило срывом строительства в 1931 г. и грозит срывом строительства в 1932 г.

2. Исходя из этого, оргкомитет считает необходимым поставить вопрос перед крайисполкомом и краевым гражданским воздухофлотом о создавшемся положении, одновременно прося гражданский воздухофлот финансировать заготовку строительных материалов, дабы обеспечить строительство в 1932 году».

Управлению дорожного строительства Дальстроя было поручено строительство площадок для самолетов У-2 в районе Ат-Юрхя и Стрелки, а в 1932 году – в поселках Оротукан и Ямск. Начальником аэропорта в Нагаево назначили **Э. Лапина**.

00015

Рождение авиации Северо-Востока России

1932 г.

Совет Труда и Оборона принимает постановление об установлении регулярного воздушного сообщения с приисками «Дальстрой».

1932 - 1933 гг.

Летные экспедиции профессора **С. В. Обручева** от Анадыря вдоль побережья Чукотки до острова Врангеля позволили провести съемку на площади 400 000 км², составить подробную карту Чу-

Н. П. Каманин
перед вылетом
на помощь
челюскинцам



котки, причем на самолетах с поплавками, совершая полеты вглубь суши. Задание было выполнено благодаря мастерству экипажа самолета в составе **Л. Петрова, Г. Страубе, В. Косухина, Б. Крутского.**

Январь 1933 г.

В Магадан прилетел летчик **Илья Павлович Мазурук**, готовя этим рейсом открытие воздушной трассы Николаевск-на-Амуре – Охотск – Магадан.

Лагерь челюскинцев
на льдине

Арктика, февраль –
апрель 1934 года



1932 г.

При возвращении из Анадыря члены экспедиции **С. В. Обручева** на самолете «Дорнье-Валь» впервые побывали в бухте Нагаева. Полет длился 16 часов 28 минут.

Лето 1933 г.

Советский летчик **С. Леваневский** спас вблизи Анадыря потерпевшего крушение американского летчика-спортсмена **Джеймса Маттерна**, совершавшего кругосветный перелет.

00016

П Р И К А З № 332.

ПО ГОСУДАРСТВЕННОМУ ТРЕСТУ «ДАЛЬСТРОЙ»
б/х Нагаево.

3 октября 1933 г.

§ 1
По договоренности с ГРАЖДАНСКОМУ, аэропорт в Нагаево
принять в ведение «ДАЛЬСТРОЙ» по Управлению Морского Транспорта.

§ 2
Начальником аэропорта назначить тов. ЛАПИНУ Эрнест Оттович.

§ 3
Тов. ЛАПИНУ в пятидневный срок принять имущество аэропорта
и акт приема представить мне на утверждение.

ДИРЕКТОР ГОСТРЕСТА «ДС» /ВЕРЗИН/

УПРАВЛЯЮЩИЙ ДДС /ПЯНИКОВ/

де в б/х Нагаево.

§ 4.

Экономиста-калькулятора С/С тов. ЮДКОВСКОГО М.И. с 21/Х-33 г.
уволить из системы ДС по личному желанию, с выездом из б/х Нагаево.

§ 5.

Шофера Автомашины тов. КУЗНЕЦОВА А.Г. с 21/Х-33 г.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ
СЕВЕРО-ВОСТОКА



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Сергеев Михаил Сергеевич

Питерский рабочий, прошедший обучение в Московской авиационной школе, затем с 1916 года обучался в авиашколах Франции, принял в 1917 году предложение служить в Первом социалистической отряде Красной гвардии. В сущности, он был в числе первой сотни летчиков России, Красной Армии. Участвовал в гражданской войне, работал пилотом в московском институте по испытанию авиационных приборов.

Это был опытный летчик, прекрасный организатор и воспитатель летных кадров. С декабря 1934 года по сентябрь 1937 года был летчиком и командиром авиаотряда Дальстроя, затем уволился и выехал на «материк».

14 февраля 1934 г.

В Чукотском море потерпел крушение пароход «Челюскин», экипаж и пассажиры которого сошли на дрейфующий лед. При спасении людей с ледового аэродрома отличились летчики **Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков, Николай Каманин, Маврикий Слепнев, Михаил Водопьянов и Иван Доронин**. Кроме Каманина, все они были летчиками гражданской авиации. Первыми в стране они были удостоены звания Героя Советского Союза за выполнение ответственного правительственного задания.

20 июля 1934 г.

Постановление СНК СССР «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства». Главному управлению СМП поручалось в двухнедельный срок определить тип самолета для полетов в северных широтах и обеспечения ими нужд ГУСМП.

Одновременно был рассмотрен вопрос и утвержден титульный список авиалиний, основных авиабаз, а также намечены мероприятия по комплектованию летного и технического состава.

25 сентября 1934 г.

Из рапорта управляющему Московским представительством государственного треста «Дальстрой» начальника авиаслужбы **И. К. Иванова**: «В связи с предполагаемой

и аэронавигатора **М. Д. Меньшикова**...»

29 декабря 1934 г.

В бухту Нагаево пароход «Уэлен» доставил четыре отечественных са-



Самолет «Савойя» пилота Кошелева. Прилетал на остров Врангеля с мыса Северного
1932 год

работой в районе Колымы по аэрофотосъемке и перелетам до Иркутска считаю обязательным принять штурмана-аэронавигатора с основным окладом 350 рублей в месяц. На данную должность прошу принять морского летчика

молета П-5 и С-1 вместе с летным и техническим составом. Так началась история Магаданской авиации, обслуживающей нужды государственного треста «Дальстрой».

□□□

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
48 80 AA 57 58
49 81 AB 58 A2
8B 34 41 03 E1
16 08 3E 14 E1
0C E7 76 2E D1
05 AB AC EA A1
FD 25 FB 07 AF
4B CB 85 C9 BE

5 января 1935 года состоялся первый вылет в новом магаданском авиаподразделении. Экипаж летчика Тарасова произвел на «П-5» ледовую разведку и передал данные на ледокол «Красин», который вывел пароход «Уэлен» из скованной льдом Тауйской губы курсом на Владивосток. Проложив местные авиалинии и получив вскоре новые самолеты, магаданские летчики менее чем через пять лет открыли трассу в Хабаровск

Авиация Северо–Востока России в 1935 – 1941 годах

5 марта 1935 г.

Из приказа начальника Дальстроя: «Молодым авиаотрядом Дальстроя успешно проведена работа по разведке льдов и проводке судов «Красин» и «Уэлен» в сложных условиях полета над водой с большим удалением от берегов на сухопутных самолетах совершенно неисследованной трассы. Проведена крупная работа по сборке самолетов в частности, по восстановлению П-5 № 8643. С 1 марта с. г. открыта почти регулярная пассажирская связь между Магаданом – Балаганное». Первые успехи отряда по освоению Колымского района отметили. Летчики М. С. Сергеев, Д. Н. Тарасов, П. С. Карп, штурман М. Д. Меньшиков, бортовой авиатехник



Бухта Нагаево.
Авиаторы у самолета Водопьянова
1935 год

В. Н. Бордовский, пилот Н. Э. Шитц, инженер Зеленский, бортовые авиатехники И. Я. Хромов, Ф. М. Иванов и Никитин были награждены ценными подарками –

охотничьими ружьями системы «Зауэр», фотоаппаратами отечественного производства «ФЭД» и благодарностями.

Командиром авиаотряда с марта 1935 года был назначен **Михаил Сергеевич Сергеев**.



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

пишет, что впервые из Магадана это письмо летит самолетом... Хорошо запомнилось, как нас упрасивал взять к себе на борт одни товарищ. Он сетовал на то, что ему надо ехать оленями больше месяца, а самолетом он будет на месте через три-четыре часа...



13 марта 1935 г.

В Магадан прилетел самолет Героя Советского Союза **М. В. Водопьянова**, совершавшего перелет по маршруту Москва – Свердловск – Омск – Красноярск – Иркутск – Чита – Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Охотск – Магадан – Гижига – Анадырь – Уэлен – мыс Шмидта.

25 марта 1935 г.

Летчик **П. С. Карп** совершил перелет через Яблоневый хребет и произвел посадку на реке Колыма в Среднеканском районе.

28 марта 1935 г.

Летчик **Д. Н. Тарасов** проложил маршрут по трассе Нагаево – Хабаровск. К началу полетов на Колыме он уже имел 18-летний стаж работы в авиации. Впоследствии он вспоминал о своем знаменательном полете: *«Сводка метеостанции о весенней погоде не обещала ничего хорошего: в пути следовало ждать пургу, ветер и туманы. Самолет приготовлен, мотор проверен и осмотрен: ведь надо, чтобы он работал безукоризненно. Мотор не может заболеть – иначе «гроб» и нам, и самолету. Принимаем груз. Сколько писем! Вероятно, каждый*



Ш-2

Трехместный самолет В. Б. Шаврова был выпущен 1 апреля 1932 года и эксплуатировался вплоть до 1964 года. Он представлял собой амфибию – летающую лодку – полутороплан с двигателем на верхнем крыле (центроплан).

Использовался в районах Крайнего Севера для ледовой разведки, помогал рыбакам, геологам, специалистам лесного хозяйства. Конструкция в основном деревянная. Двигатель М-11, мощность 100 лошадиных сил. Полетная масса самолета 897 килограммов, масса полной загрузки – 277 килограммов. Максимальная скорость – 80 км/час, практический потолок – 4140 метров, максимальная дальность полета – 1300 километров.

Авиация Северо-Востока России в 1935 – 1941 годах

За островами снова море и туман... Надежда на то, что туман рассеется, не оправдалась. Пришлось разрезать туман слепым полетом, по приборам, ос-

до Магадана. Полет среди циклонов лишний раз доказывал качество нашего советского мотора, которому мы доверяем наши жизни».

**Летчик Сергеев
и бортмеханик Бордовский**
Бухта Нагаево. 1935 год



тергаясь гранитных берегов. Бортмеханик Хромов потом жаловался на усталость: ему пришлось, висая на борту, предупреждать меня о приближающейся опасности... Четырнадцать летных часов – продолжительность пути от Хабаровска

Первые трассы полетов с бухты Нагаева проложили на Стрелку, Ат-Юрях, Омолон, Зырянку, Амбарчик, а так же Хабаровск. В первый год своей деятельности авиаторы Дальстроя перевезли 129 пассажиров, налетали 462 часа. Грузоперевозки составили 15 080 т/км.



Тарасов Дмитрий Николаевич

Родился в 1895 году. Старейший авиатор России. Окончил в Петербурге курсы авиатористов, Московскую школу летчиков. Воевал в качестве летчика в первую мировую войну на северо-западном фронте. В 1926 году командирован в гражданскую авиацию, работал пилотом в Восточно-Сибирском управлении ГВФ. Летал на гидроавиалинии Иркутск – Якутск, открыл авиалинию Магадан – Хабаровск и многие годы выполнял полеты для вывоза добываемого золота. В 1941 году добровольно ушел на фронт Великой Отечественной войны, был командиром тяжелого бомбардировщика ТБ-3 и налетал более 1 000 часов. До 1968 года работал заместителем начальника Управления Полярной авиации. Внес большой вклад в развитие авиации Сибири и севера страны. Георгиевский кавалер. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Отечественной войны, тремя орденами Красной Звезды, многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

28 марта 1935 г.

Летчик **М. С. Сергеев** по маршруту Магадан – Усть-Утиная – Зырянка доставил участников геологической экспедиции **В. А. Цареградского** и медикаменты.

Из воспоминаний **М. С. Сергеева**: «Мне привезли письмо из Верхнеколымска от детей. Вот оно: «Самому главному начальнику, управляющему самолетом. Мы, дети Верхнеколымска, видели самолет на картинках, но никогда не видели наяву. Просим Вас пролететь над нами и покружиться, за что

вам спасибо. На обратном пути я ребячью просьбу выполнил. И сделал приветственный круг над их школой».

Апрель 1935 г.

По всей береговой линии от Ванкарема – Уэлена – Анадыря начались регулярные полеты на самолетах П-5, У-2.

Летную группу в составе летчиков **Катюхова, Масленникова, Прокопова, Сургучева**, штурманов **Падалко, Рубинштейна**, бортмехаников **Гриценко, Панкова, Со-**



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

колова, Феденко, инженера Татариенко возглавил опытный пилот Павленко.

Приказом по Дальстрою устанавливался план налета – 96 часов, в том числе зимой – 72 часа и при полетах в Арктике – 50 часов в год.

Август 1935 г.

Руководство Дальстроля возложило на авиаотряд производство аэросъемочных работ по рекам Лаглыхтах, Ат-Урях, Хатыннах, Мылга, Дебин, Оротукан, Сугой, Балыгичан, бухты Наяхан.



П-5 (Р-5)

Самолет конструкции Поликарпова, с двигателем М-17. Скорость – до 230 км/час, дальность – 800 км. Р-5 строился в пассажирских и транспортных вариантах ПР-5, П-5, П-5а. Р-5 и П-5 использовались и как учебные. Конструкция – деревянная, из сосны и фанеры. Сталь и дюраль использовались лишь для узлов крепления и обводов крыльев.

Летчик Р-5 летел в открытой кабине был защищен от напора воздуха только целлюлоидным козырьком. От мороза, который зимой на высоте достигал 50 градусов, от пронизывающего ветра, который равнялся как минимум скорости летящего самолета (а это 200 – 300 км/час), ни шлем, ни подшлемник не спасали. Вот и кроили умельцы меховые маски с прорезями для глаз, которые потом закрывались очками.



Первые летчики-чукчи

Нижний ряд – Верещагин, Елков.
Верхний ряд – Шитиков, Кеутивги, Тымнетачин.
1939 год. Тамбов, летное училище

Из письма студентов Института народов Севера председателю правительственной комиссии по оказанию помощи чукотцам **В. В. Куйбышеву** (Ленинград), 1935 г.: «Мы заинтересовались, в какой же мере принял участие северный народ чукчи в работах

по спасению челюскинцев и были ли среди них люди, проявившие свою преданность и героизм. Наши ребята чукчи запросили своих сородичей и получили письмо о том, что и чукотский народ оказал огромную помощь людям с «Челюскина».

00021

ОТВЕЧАЮЩИЙ:

Филиппов

255

21 июня 1936 г.

ПОЛОЖЕНИЕ
ОБ АВИАОТРАДЕ ПРИ ОСОБОМ СЕКТОРЕ ДИРЕКЦИИ ДАЛЬСТРОИ.

1. Общие положения.

1. Авиотряд при Особом Секторе Дирекции ДС имеет своей задачей:

- а) организацию и осуществление всех видов воздушной связи (перевозка пассажиров, почты и грузов) на территории ДС;
- б) обслуживание научно-исследовательских и разведывательных экспедиций, организуемых Трестом ДС;
- в) обслуживание при картографических и геодезических работах (визуальные и аэрографические съемки), выполняемых ДС;
- г) выполнение специальных заданий ДС (помощь, культ-обслуживание и проч.).

2. Авиотряд находится на самостоятельном балансе, входящем в общий баланс Дирекции ДС.

3. Авиотряд возглавляется командиром, находящимся в подчинении Начальника Особого Сектора ДС, осуществляющим свое руководство, как непосредственно, так и через своего помощника по службе применения и инспектирования.

4. Командир Авиотряда и его помощник назначаются и увольняются директором ДС по представлению Нач. Особого Сектора, остальные админ.-технический персонал назначается и увольняется Начальником Особого Сектора по представлению Командира Отрада.

5. Авиотряд в своей оперативной и административно-хозяйственной деятельности руководствуется распоряжениями Особого Сектора ДС, а в отношении технического распорядка — инструкциями и приказами ГВФ СССР.

II. Структура Штаба Отрада.

6. В состав Штаба Отрада входят следующие части:

- а) служба применения и инспектирования,
- б) эксплуатации и ремонта,
- в) планово-материально-техническая,
- г) учетно-финансовая,
- д) общая.

7. В соответствии с задачами, изложенными в п. 1. Положения, аппарат Штаба выполняет следующие функции:

- а) руководит проведением изысканий и оборудованием трассы воздушных линий, аэропортов и аэродромов, в соответствии с оперативными заданиями Особого Сектора Дирекции ДС и законоположениями ГВФ СССР,



Среди чукотских юношей, помогавших экипажу летчика **А. В. Ляпидевского**, был **Дмитрий Тымнетагин**. За эту помощь он получил памятный подарок — именные часы. Через три года **Д. К. Тымнетагин**, юноша из Уэлена, стал курсантом Анадырского аэроклуба, а позже —

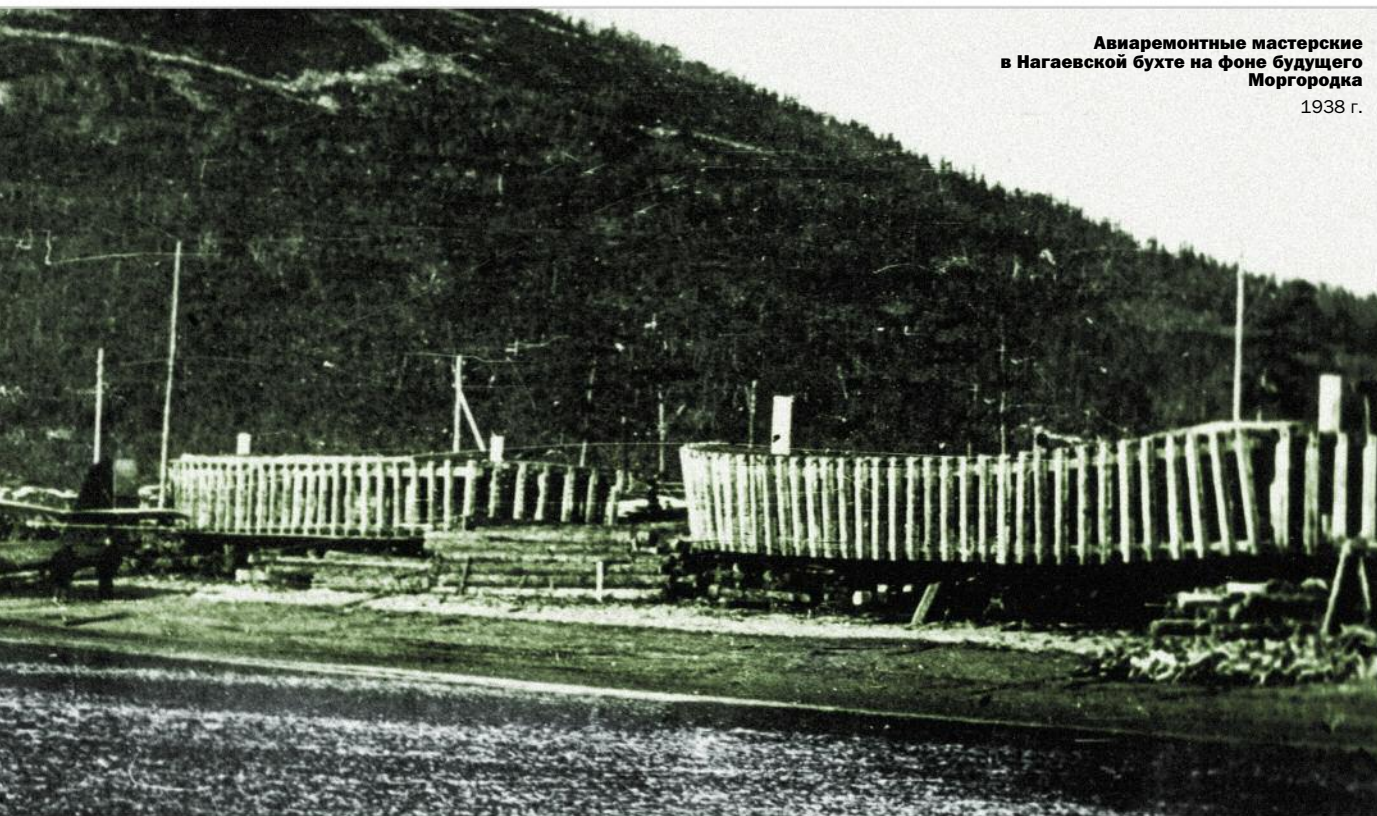
первым профессиональным пилотом — чукчей.

Май 1936 г.

Летчик **Н. С. Снежков** поставил рекорд: за восемь летных часов преодолел расстояние в 1 600 км



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Авиаремонтные мастерские
в Нагаевской бухте на фоне будущего
Моргородка
1938 г.

отделением Дальневосточного крайсуда по Севвостлагу «за нарушение правил полетов и неоднократные аварии» на срок до 10 лет. Заключение отбывал при лагпункте Колымской опытной станции (Усть-Таскан). 31 января 1938 г. вновь был арестован и тройкой УНКВД по Дальстроу приговорен к расстрелу. Расстрелян 5 марта 1938 г., реабилитирован 5 марта 1956 года.

29 июля 1936 г.

В бухте Нагаева приводнился самолет «СССР Н-2» Героя Советского Союза **В. С. Молокова**. Вместе с ним прилетели начальник Полуправления Северного морского пути **С. А. Бергавинов** и спецкорреспондент газеты «Правда» **Борис Горбатов**.

1936 г.

В бухту Оловянная в заливе Креста прибыла 2-я Чукотская экспедиция Главсевморпути под руководством геолога **Ю. Оди́нца**. В работе экспедиции активно были задействованы авиаторы Чукотки, особенно летчик **В. Богданов**. На самолете У-2 без полетной карты, только по компасу, он совершил перелет в залив Креста, откуда, самостоятельно подбирая поса-

по маршруту Магадан – Столбовая – Магадан.

С 1916 года летчик 12-й истребительного авиаотряда, штабс-капитан **Снежков** принял Октябрьскую революцию 1917 г., участвовал в обороне Петрограда. До 1928 г. служил на

командно-летных должностях в различных подразделениях. Затем год находился на службе у Афганского правительства в Кабуле.

В 1929 г. осужден коллегией ОГПУ «за военные преступления» на пять лет. В 1930 – 1932 годы пилот

и начальник воздушной линии НКВД на Урале. С января 1933 по 1935 год летал на воздушной линии Хабаровск – Сахалин. После этого был приглашен работать в Дальстрое, где трудился пилотом и командиром авиаотряда до 1937 года. 17 ноября 1937 года осужден



Авиация Северо-Востока России в 1935 – 1941 годах

дочные площадки, высаживал геологов в нужных им местах. С помощью авиаторов геолог **В. Миляев** обнаружил в районе горы Иультин богатейшее месторождение олова и вольфрама, на котором впоследствии был построен крупный горно-обогатительный комбинат.

Осень 1936 г.

Чукотские летчики на колесных самолетах П-5 в сложных погодных условиях обеспечили проводку трех караванов судов по Северному морскому пути. Многие из них были удостоены правительствен-

ных наград, в том числе **М. Н. Каминский** получил орден Красной Звезды.

25 декабря 1936 г.

В 10 часов 35 минут из Нагаева в Балаганное вылетел в первый

рейс самолет Дальстроя под управлением летчика **А. А. Гожева**. Преодолев расстояние за 1 час 10 минут он доставил почту, газеты, журналы. В 4 часа дня самолет вернулся назад, сократив время полета до 55 минут.

1936 г.

Летчики авиаотряда Дальстроя налетали 1 311 часов против 463 в 1935 году, перевезли 174 пассажира и 35,5 тонны грузов. Были освоены новые воздушные линии: Нагаево – Наяхан – Гижига – Анадырь, Омолон – Кедон.

За 1935 – 1937 годы налет воздушным транспортом Дальстроя составил 4 500 часов, было перевезено 1030 пассажиров и 80 тонн грузов. Общий объем авиаперевозок за три года составил 100 000 т/км. Протяженность авиалиний в 1937 году составила 3 930 км.

12 февраля 1937 г.

Из Москвы в первый зимний арктический перелет на самолете «СССР Н-120» вылетел известный полярный летчик **Ф. Б. Фарих** по маршруту Москва – Казань – Свердловск – Красноярск – Иркутск – Якутск – Анадырь – Уэлен.



Первые летчики Дальстроя

Верхний ряд – неизветный, П. Карп, М. Сергеев, С. Я. Корф.
Нижний ряд – Н. С. Снежков, Д. Тарасов.



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

Обратный путь по побережью Северного Ледовитого океана. Общая протяженность маршрута – свыше 19 000 километров. Цель перелета – проложить кратчайшую зимнюю трассу до мыса Дежнева и далее по всему Северному морскому пути.

23 февраля 1938 г.

Инструктор парашютного спорта Колымского райсовета Осовиахима комсомолка-хетагуровка (прибывшая по призыву **В. Хетагуровой** в числе большого отряда девушек осваивать Дальний Восток)



Мазурук Илья Павлович

Родился в 1906 году. Герой Советского Союза. Известный полярный летчик. Генерал-майор авиации. В Советской Армии с 1927 года. Окончил Военно-теоретическую школу ВВС в Ленинграде (1928), Борисоглебскую военную школу летчиков (1929), курсы усовершенствования начальствующего состава ВВС при Военно-воздушной академии РККА им. проф. Н. Е. Жуковского (1939). Работал командиром авиаотряда на Сахалине. С 1936 г. в Полярной авиации. С 1938 г. начальник Управления Полярной авиации Главморсевпути. Участвовал в высадке научной экспедиции И. Д. Папанина на Северный полюс (1937). Участник советско-финляндской и Великой Отечественной войн. В ходе войны был командиром 1-й перегоночной авиадивизии (руководил перегонкой самолетов по ленд-лизу из США в СССР).

Ангар и авиамастерская
30-е годы. Бухта Нагаева.

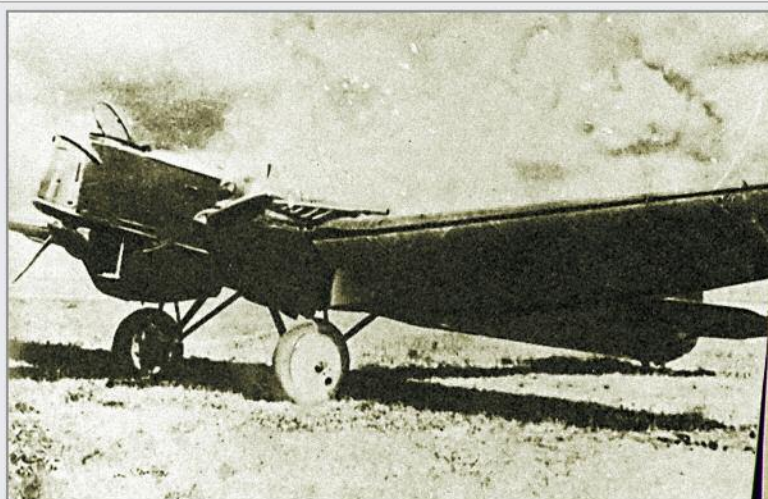


И. М. Бородулина совершила первый парашютный прыжок с высоты 900 метров.

24 апреля 1938 г.

Состоялся первый выпуск трех групп планеристов-студентов Охотско-Колымского техникума и учащихся средней школы № 1 Магадана. Еще в 1935 г. летчики Магаданского подразделения организовали школу пилотов. Первыми ее учениками стали **Г. Романов** – моторист подразделения, **Н. Гутник** – помощник начальника автосборочного цеха авторемонтного завода (АРЗа), **А. Ищенко** –

Авиация Северо-Востока России в 1935 – 1941 годах



Ант-7 (Р-6)

Разработан в КБ А. Н. Туполева. Впервые взлетел 11 сентября 1929 года. Пилотировал самолет во время испытаний М. Громов. Трехместный моноплан Ант-7 был развитием конструкции Ант-4 (ТБ-1) и был оборудован теми же двигателями (М-17). Однако он развивал большую по сравнению с Ант-4 скорость – 240 км/ч, что стало возможным благодаря усовершенствованию аэродинамической конструкции. Грузоподъемность осталась прежней – до 2 тонн. Активно использовался в транспортной и полярной авиации, в частности в арктической экспедиции 1937 года.

демобилизированный краснофлотец, **Н. Леонидов, В. Бабилов** – землестроители, **К. Корнилов** – автомеханик... В течении двух лет они изучали планер, винтомоторную группу, аэродинамику, аэронавигацию, метеорологию, совершали полеты на планере. Обучал всех лет-

ному искусству командир оборонного агитационно-учебного звена Всеколымского Совета ОСОВИАХИМа **А. И. Макаров**. После окончания Магаданской школы пилотов выпускни-

АВИАТРАНСПОРТ.

Перевозки золота, обслуживание отдельных экспедиций перевозка почты и прочих грузов в недоступные для других видов транспорта районы требовали резкого улучшения работы авиа-транспорта по сравнению с 1936г.

Списочный состав парка самолетов изменился за 37 год следующим образом:

№	Марки машин.	Списоч. сост. на нач. года.	Поступ. за год.	Убыло за год.	Списоч. состав на конец года.
1	П-5	3	-	-	3
2	У-2 (СП-1)	4	-	-	4
3	АНТ-7	1	1	1	1
4	МП-1	1	5	-	6
5	Ш-2	7	-	4	3
6	№ 6	-	4	-	1
ВСЕГО		16	7	5	18

Программа летной работы для указанного состава самолетов не выполнена.

Марки машин.	Един. изме- рения.	Налет в час. в 37 г.		% выполн. плана.
		Планов.	Фактич.	
П - 5	лет/ч.	950	673	70,8
МБР-2	"	905	262	29,0
Ш - 2	"	1120	504	4,50
Р - 6	"	430	26	6,0
У - 2	"	1320	1243	94,0
ИТОГО:		4725	2708	57,3

Резкое недовыполнение плана летной работы вызвало чрезвычайное удорожание летного часа:

в рублях.

Марки машин	1936г.	1937г.		1937г. в %	
		План.	Факт.	К плану	К 36-му году
П - 5	1873	1150	1567	136	84
МВР-2	-	1890	4934	261	-
М - 2	2254	800	534	67	24
Р - 6	-	1890	10704	566	-
У - 2	570	530	693	130	122

Хотя для всех самолетов, кроме У-2, была возможна работа только на поплавах и на лыжах благодаря наличию только малых аэродромов, что сокращало длительность летного периода, все же использование машинного времени было недопустимо мало.

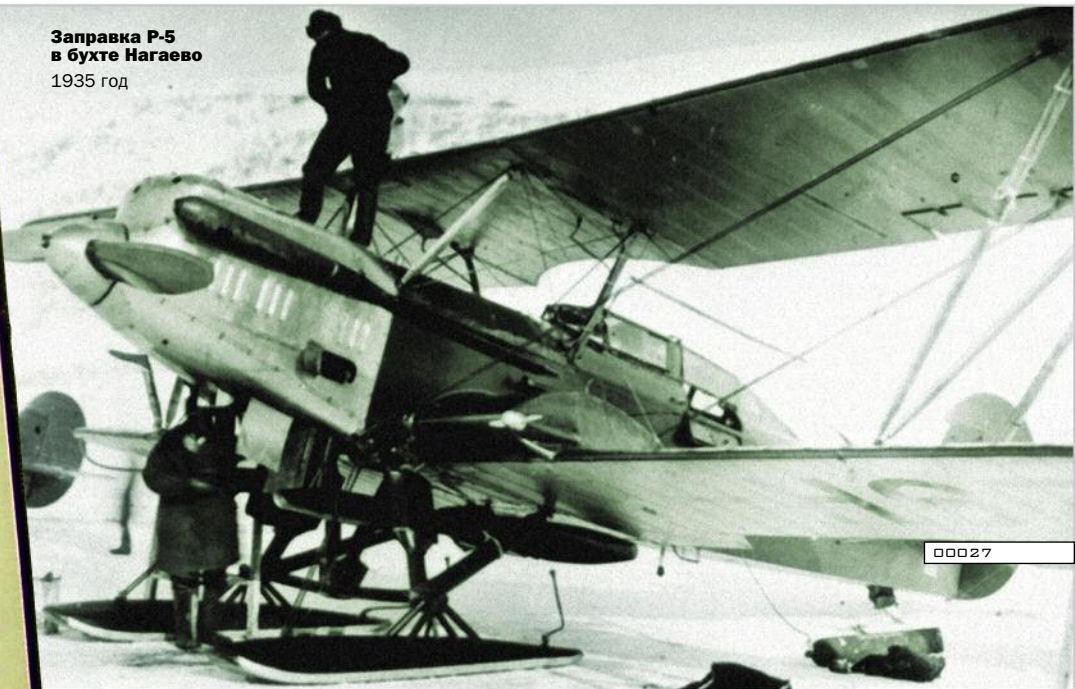
Плана грузоперевозок авиатранспорта на 37 год не было. Это обусловило самотек и расхлябанность в работе авиаотряда. Низкая труддисциплина сказалась на значительной аварийности. Общее удорожание по авиотранспорту, в результате бесхозяйственности достигло 1506 тыс. руб. или 67% от плана.

На текущий и средний ремонт затрачено 443,2 т.р. при плане в 82 тыс. р.; на горючее перерасходовано почти 200 т.р.; на содержание аэродромов и штаба отряда, а также на цеховые расходы перерасходовано 343 тыс. руб. или 136% и т.д.

Надлежащего эксплуатационного учета в авиаотряде организовано не было, но по несомненно точным данным можно определить, что 35% всего летного времени было затрачено непроизводительно.

Работу авиаотряда в 37 г. надо оценить, как совершенно неудовлетворительную.

Заправка Р-5
в бухте Нагаево
1935 год



ки были направлены для продолжения учебы в Хабаровскую школу пилотов-инструкторов при Совете Осоавиахима.

20 мая 1938 г.

Четвертая Чукотская окружная партийная конференция направила в Москву телеграмму: «В Главсевморпуть на имя Шмидта,

Белахова и Водопьянова: считаем своим долгом выразить перед начальством Главсевморпути свое полное удовлетворение работой Чукотской авиации. Пилоты Катюхов, Сургучев, бортмеханики Островенко, Мохов, Соколов, Доннерюк под руководством большевика Каминского за 1936 - 1937 годы на устарелой материальной части провели героическую работу по авиационному освоению Чукотки, в результате которой наша Чукотская

П Р И К А З № 412

по Государственному Тресту ДАЛЬСТРОЙ
" 11 " декабря 1937 г. гор. Магадан

С 10 -го декабря 1937 г. выделить авиаотряд из Особого Сектора ДС и подчинить непосредственно мне .

Врид. Директора Г/Т ДС
Старший Майор Госбезопасности
/ ПАВЛОВ /

авиация начинает вплотную подходить к удовлетворению наших очень больших потребностей в авиационной связи. Конференция гордится большевистской работой авиаотряда и ее соколами – Каминским, Моховым, Катюховым, которые освоили трассу и овладели капризами суровой Арктики».

1938 г.

Авиация Дальстроя имеет 13 самолетов различных типов, аэродромная сеть насчитывает 4 аэродрома и 25 посадочных площадок. Общая протяженность авиалиний достигла 6383 км. Полностью освоены воздушные линии Магадан – Зырянка, Магадан – Берелех, Магадан – Наяхан.



Ноябрь 1938 г.

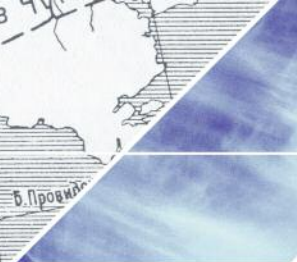
В Магадан прибыла часть Колымо-Охотского аэрогеодезического предприятия Главного управления государственной съемки и картографии при СНК СССР, в составе которого имелся аэрофотосъемоч-

ный отряд. Возглавлял это предприятие **Абель Е. Б.**

7 декабря 1938 г.

В Магадан прибыл известный советский летчик **А. И. Вельмер**. С февраля 1918 года доброволец





70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

Красной Армии, активный участник гражданской войны. С 1924 г. бортмеханик общества «Добролет» в Ташкенте. В 1928 году в составе экипажа летчика **М. Т. Слепнева**, будущего Героя Советского Союза, в пустыне Кара-Кум участвовал в ликвидации банд Джунга-

ид-хана, за что был удостоен ордена Красного Знамени.

За помощь в полетах в условиях высокогорного Памира, обеспечение заданий пограничников и ликвидацию басмаческих банд в мае 1930 г. ЦИК Узбекской ССР награждает

Александра Ивановича орденом Трудового Красного Знамени, а в августе того же года орденом Трудового Красного Знамени его награждает ЦИК Туркменской ССР. С 1937 г. А. И. Вельмер – пилот агитэскадрилии имени М. Горького, через год он – пилот Дальстроя. На Колыме его узнали как мастера ледовой авиаразведки.

1939 г.

Авиаотряд Дальстроя наделен правами самостоятельной хозяйственной организации с производством капитальных ремонтов самолетов и моторов, строительством производственных объектов и жилых зданий.

Январь 1939 г.

В Анадыре с борта самолета У-2 курсанты аэроклуба совершили первые прыжки с парашютом.

1 февраля 1939 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР в числе 252 работников Дальстроя, удостоенных правительственных наград, летчик авиаотряда Дальстроя **А. С. Фастрицкий**. Он был награжден орденом Красной звезды, впоследствии получил орден «Знак почета».

Погиб в авиакатастрофе вместе с **В. Н. Бордовским** в 1947 г.

Март 1939 г.

Первая группа чукотских юношей по инициативе начальника управления полярной авиации Героя Советского Союза **И. П. Мазурика** направлена курсантами в Тамбовскую школу ГВФ. Среди них были: **Д. Тымнетагин, Т. Елков, Ф. Верещагин, А. Кеутувги, С. Шитиков**.

31 марта 1939 г.

Экипаж летчика **Н. П. Кузнецова** в составе штурмана **М. Д. Меньшикова**, бортмеханика **Ф. Н. Радионина** и бортрадиста **П. И. Кекишева** впервые в истории авиации Северо-Востока пролетели без посадки из Магадана до Хабаровска за 9 часов 5 минут, положив начало постоянной воздушной трассы.

9 июля 1939 г.

Из приказа по Главному управлению строительства Дальнего Севера НКВД СССР: «Содержание: Об авариях авиаотряда Дальстроя. В прошлом 1938 году, авиаотряд Дальстроя имел пятнадцать аварийных происшествий и за 1-е полугодие 1939 года восемь, из них – четыре катастрофы. Последняя ава-



По-2 (У-2)

Самолет конструкции Н. Н. Поликарпова. Отечественный двигатель М-11 мощностью 100 л.с. конструкции А. Д. Швецова. Крейсерская скорость 100 – 120 км/час, максимальная – 150 км/час.

У-2 выпускался в сельскохозяйственном, пассажирском, санитарном вариантах, а в годы Великой Отечественной войны – в варианте легкого ночного бомбардировщика. После смерти Поликарпова У-2 получил наименование По-2 (Поликарпов-2). Самолет оказался долгожителем и эксплуатировался более 40 лет.

Авиация Северо-Востока России в 1935 – 1941 годах



Командир авиаотряда Дальстроя
Шандор Шимич (справа) у ПС-40

1940 год

рия самолета МПС-7Х-198, происшедшая 15 июня с. г., явилась в результате существующей в авиаотряде практики игнорирования основных положений о летной службе со стороны летного состава и в особенности со стороны командира отряда тов. Добрынина.

Безнаказанная практика игнорирования основного положения инструкций и наставлений по летной службе в авиаотряде Дальстроя стала возможной потому, что производственная работа сочеталась постоянно с политическим воспитанием личного состава, что явля-

лось основной повседневной работой и прямыми обязанностями т. Добрынина как комиссара авиаотряда...

Считая наличие вышеуказанного совершенно недопустимым и подлежащим немедленному изжитию, – приказываю:

1. Капитана тов. Добрынина, как необеспечивающего надлежащего руководства и борьбы за производственную и летную дисциплину в авиаотряде, от обязанностей командира и комиссара авиаотряда Дальстроя отстранить и уволить с работы.

2. Врид. командира авиаотряда Дальстроя назначить пилота тов. Н. Т. Кузнецова...

Начальник ГУСДС НКВД СССР, комиссар госбезопасности 2 ранга Павлов».

8 сентября
1939 г.



Экипаж пилота-командира авиаотряда Дальстроя **Кузнецова** в составе штурмана **Поройко**, бортмеханика **Родионова** и бортрадиста **Аксенова** вылетел на пассажирском самолете в Москву, куда они при-



План грузоперевозок Дальстроя за 8 месяцев был выполнен на 103 процента, а с августа – на 117 процентов. Большая заслуга в этом принадлежала командиру Мага-

Авиация Северо-Востока России в 1935 – 1941 годах

данского авиаотряда Шандору Иштвановичу Шимичу.

18-летним юношей он стал активным участником революции, провозгласившей Венгерскую Советскую республику в 1919 г. После падения советской власти Шимича арестовали и приговорили к 15-летнему тюремному заключению. Но по особому указанию **В. И. Ленина** в 1921 году его в числе 49 самых активных революционеров обменяли на группу венгерских князей и баронов, воевавших на стороне Колчака и оказавшихся в плену в России. По рекомендации **Бела Куна** его направили учиться в Борисоглебскую военную школу летчиков. Затем Ш. И. Шимич окончил школу воздушного боя в Серпухове и служил на различных командных должностях в Киеве. Работать в Дальстрое в качестве командира авиаподразделения начал с 16 сентября 1939 г. Через два года 11 января 1941 г. был награжден медалью «За трудовое отличие». В 1942 – 1945 гг. находился на различных на различных хозяйственных должностях в организациях Магадана.

В январе 1945 г. обратился с просьбой в правительство: «Я, гражданин Советского Союза, член ВКПБ и награжден правительством СССР за руководство авиацией Дальстроя

Отдел кадров Главного Управления СДС НКВД СССР

АНКЕТА

отъезжающего на „материк“ навигации 1940 года
Заполняется только чернилами, разборчиво (сведения давать подробно)

91

Вопросы:	Ответы:
1. Фамилия	Шимич
2. Имя	Александр
3. Отчество	Андреевич
4. Номер расчетной книжки	№ 31738 (шт. дело)
5. Номер договора	№ 12816
6. Год рождения	1908г.
7. Место рождения (точный адрес)	ДВК Ст. Умань Могилевская кр.
8. Национальность	украинская
9. Партийность	член РКПб
10. Подданство	С. С. С. Т.
11. Основная профессия	летчик
12. Где работал последнее время в Дальстрое (управление, прися, база, контора, отдел и т. д.)	Авиаотряд Т-90 в Магадане
13. Какую занимал должность в момент увольнения	летчик
14. Причина выезда (отпуск с возмещением или без возврата)	По ход. приказу без возврата
15. Точный адрес места, куда выезжает	Москва ул. 5-я Милославская-Земская дом № 810 кв. 3
16. Если работал по договору, то когда прибыл на Колыму (год, месяц, число)	По договору 13 декабря 1939г.
16. Если вместе с вами выезжают иждивенцы, укажите их фамилию, имя, отчество, год рождения и степень родства	Шимич Александр Иванович Шимич Мария Николаевна Шимич Ольга род. 1911г. род. 1939г.

Подпись отъезжающего: Шимич

Анкету принял и проверил: [подпись]

1940 г.

И. И. Семенов

Анкета отъезжающего на «материк» навигации 1940 года пилота авиаотряда Дальстроя А. А. Шумейко

в 1941 году. Сейчас, когда Красная Армия освободила Венгрию, когда на венгерской земле начинается строительство новой жизни, – мой долг быть там». Летом 1945 года Ш. И. Шимич выехал в Москву, затем в Будапешт, занимал крупные командные должности и находился на дипломатической работе. Генерал Венгерской народной республики умер в 1978 г. В его честь улицу Заречная в г. Магадане в 1986 г. переименовали в улицу Шандора Шимича, на одном из домов которой установлена мемориальная доска.



Парад самолетов в бухте Нагаево
1935 год

00033

Ноябрь 1939 – август 1940 г.

Таков период деятельности в авиаотряде Дальстроя **Авксентия Андреевича Шумейко**. Уроженец Приморского края, в 1919 – 1922 гг. – воспитанник партизанского отряда на Дальнем Востоке, работал в Уссурийске, окончил рабфак. Служил в Красной Армии с 1929 по 1935 год. За это время стал участником боев на КВЖД (1929 г.), окончил Ейскую военно-авиационную школу летчиков

(1933 г.). Служил в армии, затем в агитэскадрилии имени М. Горького и в транспортном отряде Московского управления ГВФ.

Ш. Шимич дал характеристику прибывшему в Дальстрой летчику Шумейко: *«Тов. Шумейко А. А... показал себя с самой лучшей стороны. К своей работе относился исключительно добросовестно и аккуратно. Выполнил ряд сложных полетов при исключительно сложных метеорологических условиях, являлся стахановцем. Уволен из авиаотряда по*

причине заключения врачебной комиссии: недопущение к летной службе вследствие болезни уха».

С июня 1941 г. – на фронтах Великой отечественной войны. Зам. командира авиаполка бомбардировочной авиации майор **А. А. Шумейко** отличился 9 июня 1944 г. при штурме воинских эшелонов и узлов сопротивления противника на Карельском перешейке. Погиб в бою 19 июня 1944 года. Посмертно удостоен звания Героя Советского Союза 2 августа 1944 года.

18 июня 1940 г.

Главное Управление Северного морского пути открыло постоянно действующую линию Москва – Анадырь, которую обслуживали комфортабельные 18-местные пассажирские гидросамолеты. Расстояние в 8 000 км экипаж летчика **В. Н. Задкова** покрыл за 36 летных часов, а с остановками в пути – за 5 суток. С тех пор рейсы из Москвы в Анадырь стали регулярными.

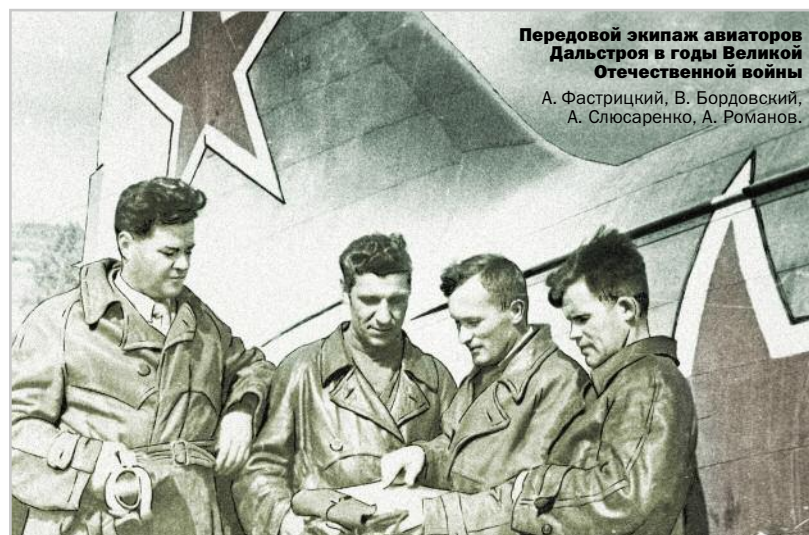
□□□





«Все для фронта, все для победы» – под этим лозунгом работали авиаторы Колымы и Чукотки в годы войны, обеспечивая заявки геологов, горняков, проводя аэрофотосъёмочную работу, ледовую разведку, обеспечивая ремонт и успешную перегонку техники по ленд-лизу, осуществляя перевозку людей и золота. Только в 1945 г. авиация «Дальстоя» перевезла грузов в 3,3 и пассажиров в 2,7 раза больше, чем в 1940 году

Авиация Северо–Востока России в годы Великой Отечественной войны



Передовой экипаж авиаторов Дальстоя в годы Великой Отечественной войны

А. Фастрицкий, В. Бордовский, А. Слюсаренко, А. Романов.

26 августа 1941 г.

Из распоряжения № 097 по Главному Управлению строительства Дальнего Севера НКВД СССР. «Содержание: О строительстве аэродрома на 47 км. В целях форсирования строительства аэродрома прика-

зываю: 1. Начальнику строительного управления т. Вороновичу в двухдневный срок довести количество работающих на строительстве до 1000 за счет временного прекращения строительства объектов города, прекращения производства кирпича, максимального сокращения

подсобно-вспомогательных производств. 2. Весь освобождающийся транспорт конный и механический и техперсонал немедленно перебросить на строительство аэродрома. 3. Приступить и в месячный срок закончить строительство служебных помещений, водомаслогрейки и др. объекты, предусмотренные генсметой...

Зам. начальника ГУСДС по каприроительству Минаев».

Август 1941 г.

В Магадане по приказу начальника Дальстоя приступили к сооружению взлетно-посадочной полосы с покрытием глинистой смесью.

За 1940 – 1941 гг. Чукотская авиагруппа построила ремонтные мастерские, теплосиловую, два гаража и другие технические постройки, открыла новые воздушные линии Анадырь – Апапельгино, Анадырь – Нижние Кресты.



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

9 октября 1941 г.

Государственный Комитет Оборона СССР принял решение о строительстве воздушной трассы для связи с США, в котором обязал ГУ ГВФ, местные партийные и советские органы, хозяйственные организации Восточной Сибири, Колымы и Чукотки в кратчайшие сроки обеспечить строительство авиалинии громадной протяженности от Красноярска до Уэлькаля. Начальником управления строительства назначался опытный инженер **Д. Е. Чусов**, командиром перегоночной дивизии назначался полковник **И. П. Мазурук**, с июня



Мастерские ГВФ во время Великой Отечественной войны

00035



М. Г. Мачин

Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации, руководитель военной миссии СССР в США по приемке боевых самолетов, поставляемых по ленд-лизу. Его личный вклад в выполнение этого важного задания отмечен американским орденом «Легион почета».

1944 г. дивизию возглавил полковник **А. Н. Мельник**.

Лето 1942 г.

Жители Анадыря построили запасной аэродром. Командир Чукотской авиагруппы **П. В. Левандовский** сообщал: «Сделанный сухопутный аэродром на осенний период эксплуатации на Горе у Комбината дал в свое время возможность работать самолетам как трассы ВВС КА, так и выпол-

нять перевозку авиагруппой осенью и зимой вплоть до организации аэропорта на бухте, т. е. с 18 октября 1943 до 15 декабря 1942 года».

5 ноября 1941 г.

Комсомольцами и молодежью Колымы собрано 220 000 рублей на постройку эскадрилии боевых самолетов, через месяц звено бомбардировщиков «Комсомол Колымы» было уже на фронте.

Авиация Северо-Востока России в годы Великой Отечественной войны

Первомайский митинг
в чукотском поселке Марково
1943 год



00036

5 февраля 1942 г.

Радист **И. Н. Бухов** подал на имя командира авиаотряда рапорт, в котором писал: «Прошу вас на-
*править меня работать в мотор-
ный цех в качестве авиамоторис-
та. Это будет не в ущерб моей ос-
новной работы радистом, так как
я дежурю на радиостанции сутки,
после чего два дня свободен. По-
этому эти два дня я буду рабо-
тать в фонд обороны родины.*»

20 февраля 1942 г.

Колымо-Охотское аэрогеодезиче-
ское предприятие Главного уп-

равления геодезии и картографии
было передано в ведение Дальст-
роя, а с 1 октября в целях лучше-
го использования самолето-мо-
торного парка летная часть аэро-
геодезического предприятия бы-
ла включена в состав авиации
Дальстроя.

Июль 1942 г.

Началось строительство аэродро-
ма поселка Уэлькаль. К укладке
покрытия полосы деревоплитой на
площади 120 000 м² приступили 23
октября и завершили 6 февраля
1943 г. Уже 17 апреля 1943 аэро-
порт сдали в эксплуатацию.

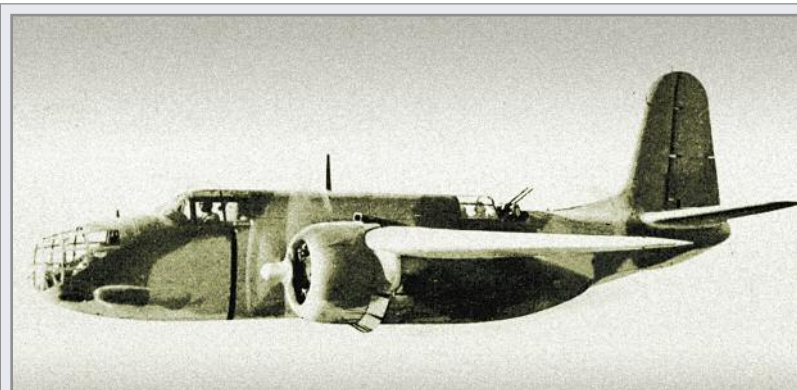
Сентябрь 1942 г.

Взлетно-посадочная полоса в Мар-
ково была готова для зимней экс-
плуатации, 7 сентября на нее при-
землился первый самолет ПС-84.

Идет сбор средств на постройку
эскадрильи санитарных самоле-

тов. На предприятиях Западного
горно-промышленного управления
(Сусуман) собрали 172 959 рублей,
в Тенькинском управлении
(Усть-Омчуг) – 100 000 рублей.

В Москве группа дальстроевцев
посетила семью капитана Героя
Советского Союза **Н. Ф. Гастелло**



Дуглас Бостон

Двигатели: 2 – 1600-сильных.

Взлетный вес: 11113 кг.

Максимальная скорость: 550 км/ч на высоте 3962 м.

Потолок: 7391 м.

Дальность полета: 1690 км.

Вооружение: 4 – 0,303-дюймовых пулемета «Браунинг» в носовой части,
2 – в верхней,
0,303-дюймовый пулемет «Виккерс» в нижней части самолета,
907-килограммовые бомбы.

Общее количество построенных бомбардировщиков составило 7385, почти поло-
вина выпущенных самолетов была передана СССР.



и сообщила, что в честь прославленного летчика на Колыме (Тенька) открыли прииск его имени.

1942 г.

Создано Управление воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль, начальником которой назначен генерал-майор **И. С. Семенов**, главным инженером – **И. В. Крайнев**. С 1944 г. это управление возглавил Герой Советского Союза **М. И. Шевелев**.

Личный состав Магаданского авиаподразделения отчислил в фонд обороны 387 813 рублей, в том числе на постройку самолетов – 43 924 рублей. За первое полугодие 1942 г. работники авиа-

механических мастерских отработали без оплаты 1 310 часов. За 9 месяцев этого года летный и технический состав после работы заготовил 40 тонн морской капусты, более 7 тонн рыбы, 2 тысячи кубометров дров. Работники аэропорта на Чукотке в 1942 г. внесли 75 781 рублей.

7 октября 1942 г.

Начало полетов по трассе США – Уэлькаль – Марково – Анадырь – Сеймчан и далее через Якутск, Иркутск до Красноярска. 7 926 боевых и транспортных самолетов получили советские ВВС по ленд-лизовскому соглашению между США и СССР.



Осенью 1941 года заключено соглашение, по которому США и Великобритания обязались поставлять в СССР, начиная с октября того же года, вооружение, технику, материалы и продовольствие. 11 июня 1942 года Советский Союз и Соединенные Штаты Америки подписали соглашение о взаимных поставках по ленд-лизу.

7926 американских военных самолетов было отправлено из Гор-Фильда (штат Монтана) в Советский Союз. Среди них истребителей Р-39 «Аэрокобра» – 2618, Р-63 «Кингкобра» – 2397, Р-40 «Китихаук» – 48, Р-47 «Тандер-болт» – 3, средних бомбардировщиков А-20 «Бостон» – 1363, Б-25 – 732, транспортных самолетов Си-47 «Дуглас» – 710, один транспортный самолет Си-46 «Кертис» и 54 учебных самолета АТ-6 «Тексан».

За время функционирования трассы произошла 41 катастрофа перегоняемых самолетов. В том числе на территории Якутии разбилось шесть бомбардировщиков А-20 «Бостон», пять истребителей Р-39 «Аэрокобра» и один бомбардировщик Б-25. Всего на трассе погибло 115 советских авиаторов. На местах катастроф, на могилах погибших установлены скромные памятники, надгробия, обелиски.



Редкая цветная фотография Р-63 летящего между Уайтхорс и Фэрбенксом. Примечательно, что красные звезды уже на «Кингкобре»

Авиация Северо-Востока России в годы Великой Отечественной войны



**Звено истребителей
Р-63 «Кингкобра»
над Камчатской
Снимок сделан
из кабины ведущего Б-25**

28 января 1943 г. в Магадане получена телеграмма от **И. В. Сталина**, благодарившего колхозников Северо-Эвенского района, сдавших в фонд Красной Армии 720 оленей и собравших 115 000 рублей на строительство самолетов «Колхозник Колымы».

20 февраля 1943 г.

К этому времени трудящиеся Дальстроя собрали в фонд Красной Армии для строительства самолетов всего средств: на эскадрилью боевых самолетов – 4 698 684 рублей; на звено санитарных самолетов – 1 003 000 рублей; на звено бом-

15 ноября 1942 г.

Коллектив горпищеторга г. Магадана в первый день сбора средств на строительство звена бомбардировщиков «Дальстровец» сдал 6 455 рублей, вслед за ними в ноябре сдали 15 000 рублей труженики Магаданского промкомбината, рабо-

чие и служащие завода № 2 г. Магадана дополнили народный фонд обороны суммой в 8 925 рублей.

18 декабря 1942 г.

Колхозники Колымы начали сбор средств на постройку боевых самолетов «Колымский колхозник».



Прянишников Иван Яковлевич

Начальник штаба 1-й авиаперегоночной дивизии. Опытный боевой летчик. Участник боев в Испании, на Халхин-Голе, в период войны с Финляндией. В период Великой Отечественной войны защищал Крым, Кавказ, Сталинград. Был отозван по требованию И. П. Мазурука. В кратчайшие сроки в корне улучшил деятельность всех служб штаба. Благодаря его незаурядным способностям перегонка самолетов по трассе осуществлялась без сбоев. Организовал работу метеослужбы и обеспечение устойчивой радиосвязи на всех этапах перегонки. Поблизился об отдыхе летчиков на недавно введенных аэродромах. Награжден рядом боевых орденов и медалей. Ему присвоено звание Героя Советского Союза.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Аэропорт
Уэлькаль

бардировщиков «Дальстроевец» – 4 800 000 рублей; на звено самолетов «Колымский колхозник» – 389 000 рублей; более 1 000 000 рублей собрал на эскадрилью истребителей «Комсомолец Дальстроя». По инициативе женщин Магадана проведен сбор средств на строительство боевого самолета «Общественница Дальстроя».

Март 1943 г.

В. И. Попков принял командование эскадрильей истребителей «Комсомолец Дальстроя», построенных на средства молодежи Колымы. Одиннадцать ее летчиков

стали Героями Советского Союза, а **В. И. Попков** – дважды Героем Советского Союза. О подвиге истребителей повествует фильм «В бой идут одни старики». В сентябре 1985 г. генерал – лейтенант **Виталий Иванович Попков** посетил г. Магадан, тогда же ему было присвоено звание «Почетный гражданин Магадана».

1943 г.

В Сеймчан прибыл Герой Советского Союза **А. А. Липилин**. В качестве командира эскадрильи 3 перегоночного полка ему пришлось летать по всей Особой воздушной

Экипаж Ил-4 в аэропорту «13-й км»

Слева направо: пилоты **А. С. Фастрицкий**, **А. Слюсаренко**; бортмеханик **В. Н. Бордовский**; радист **А. Романов**

1944 год



Старший сержант
В. Д. Смирнов
и летчик
И. И. Колесников



трассе, бывая на Колыме и Чукотке. Впервые после войны он побывал в Магадане с группой однополчан 7 июня 1990 года.

Май 1944 г.

По воздушной линии Красноярск – Уэлькаль, обслуживаемой 1 перегоночной авиадивизией ГВФ, в Магадан прибыл вице-президент

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
49 58 57
48 57 56
80 3 4 5 6 7 8 9 0
48 57 56 55 54 53 52 51
48 57 56 55 54 53 52 51 50 49 48 47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33 32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

Авиация Северо-Востока России в годы Великой Отечественной войны



**Вручение Красного Знамени и одноименного ордена
1-й перегоночной авиадивизии
На втором плане бомбардировщики Б-25 «Митчелл»
7 февраля 1945 года**

США Генри Уоллес. Он посетил предприятия и учреждения Колымы, в том числе познакомился с работой аэропортов Сеймчана и Берелеха.

6 января 1945 г.

Опубликована телеграмма **И. В. Сталина**, благодарившего работников государственного треста «Колым-

снаб», собравших 369 000 рублей на строительство боевых самолетов «Боец дальстроявцев».

24 февраля 1945 г.

В числе большой группы награжденных орденами и медалями СССР был командир авиаотряда Дальстроя **Д. В. Фуфаев**. Он награжден орденом Красной Звезды. Ранее

после окончания Егорьевской летной школы в 1927 г. участвовал в перелете Москва – Токио, в 1929 г. за участие в перелете Москва – Нью-Йорк вновь награжден орденом Красного Знамени. С октября 1937 г. по октябрь 1942 г. – бортмеханик авиаотряда Дальстроя, с 1942 г. по май 1946 г. – заместитель и командир авиаотряда ДС.

20 апреля 1945 г.

В аэропорт Марково прибыл член Политбюро ЦК ВКПб, нарком иностранных дел, зам. председателя СНК СССР **В. М. Молотов**, летевший в США на международную конференцию. Он встретился с работниками аэропорта и подарил им памятный подарок, который до сих пор хранится у авиаторов Чукотки.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

1941 – 1945 гг.

Летчики Дальстроя перевезли 19 680 пассажиров, доставили горнякам 5 680 тонн грузов, налетали 37 300 часов и 3 430 тысяч тонно-километров. Общий тоннаж перевозок составил 8 370 тонн.

В 1945 г. были отмечены правительством: пилот **М. Т. Марченко** – орденом Трудового Красного Знамени; главный инженер **Г. В. Пасюра** – орденом Красной Звезды; командир авиаподразделения **Д. В. Фуфаев**, пилоты **Б. А. Красокутский**, **А. С. Фастрицкий** – орде-



Р-63 «Кингкобра»

Двигатель: 1325-сильный.

Взлетный вес: 3992 кг.

Максимальная скорость: 657 км/ч на высоте 7452 м.

Потолок: 13105 м.

Дальность полета: 724 км.

Вооружение: 37-миллиметровая пушка,
2 – 0,50-дюймовых пулемета на фюзеляже и на каждом крыле.

Всего было построено 12 862 самолета Р-39 и Р-63. Более половины были переданы по ленд-лизу в ВВС СССР. Около 200 были потеряны во время доставки, 5015 благополучно прибыли и блестяще проявили себя в 1942 – 1945 гг.



Захоронение советских и канадских летчиков перегонной авиагруппы в Анкоридже

ном «Знак Почета»; пилот **Я. Е. Шипук**, аэросъемщик **Д. И. Некрасов**, заместитель командира авиаподразделения **С. В. Шарапов** – медалью «За трудовую доблесть».

1942 – 1945 гг.

За годы эксплуатации Особой воздушной трассы Аляска – Уэлькаль – Красноярск при выполнении заданий командования погибло 115 авиационных специалистов, 35 из них – на территории Аляски, где и похоронены.

□□□



Обелиск летчикам перегонного полка, погибшим в районе Усть-Таскана

00041



Авиаторы «Дальстроя» успешно обеспечивали выполнение народно-хозяйственных планов страны на Севере, увеличивая объемы авиaperевозок, активизируя работы по заявкам аэрогеологических экспедиций, особенно на Чукотке. Это период интенсивных полетов Ан-12, Ил-18 на линиях Север-Юг, Север-Восток, Магадан-Чукотка

Воздушный транспорт Колымы и Чукотки в 1946 – 1980 годах

Июль 1947 г.

Дальневосточное управление ГВФ организовало Чукотское авиазвено с базированием в Анадыре и Сеймчане. Командиром звена назначен **М. И. Алексахин**.

1948 г.

Авиоподразделение Дальстроя получило новые самолеты Ил-12 и большую партию самолетов Ли-2.

Март 1949 г.

Авиоподразделение реорганизовано в авиагруппу.

1952 г.

Авиагруппа преобразована в Управление воздушного транспорта Дальстроя. В октябре того же года Управ-

ление возглавил Герой Советского Союза **Василий Александрович Борисов**. После окончания Тамбовской летной школы гражданской авиации В. А. Борисов по личной

просьбе направлен на Дальний Восток. Летал по трассам Хабаровска, Приморья, Камчатки. В годы Великой Отечественной войны – командир корабля Особой группы ГВФ, зам. командира авиаполка авиации дальнего действия. Совершил более 300 боевых вылетов. На Колыме он



Посадка в ИЛ-14 в Москве
1950-е годы



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

один из первых освоил вертолет Ми-4. В 1968 г. ему было присвоено звание «Заслуженный пилот СССР».

1954 г.

Совет Министров СССР обязал Главное управление ГВФ представить

2. Установить с 1955 г. систематические полеты из Магадана в Батыгай, Эгвекинот, Эвенск, бухту Лаврентия, Марково, Анюйск, Анадырь и Апателгино.
3. Разработать и провести мероприятия по улучшению обслуживания перевозок пассажиров



Ан-2 на сельскохозяйственных работах в Тенькинском районе

в Правительство положение о передаче авиации Дальстроя в ведение ГУ ГВФ, а также:

1. Обеспечить перевозку пассажиров на линиях Хабаровск – Магадан – Чукотка, Якутск – Магадан и на линиях от Магадана на восток и север только на самолетах, имеющих отопление.

на авиалиниях Магаданской области, особенно в период отпусков трудящихся.

10 марта 1954 г.

Открыт регулярный рейс Москва – Магадан, совершаемый самолетом Ил-14 за 48 часов.

Аэропорт «13-й км»
1960 год



00043



Занятия в аэропорту «13-й км»
1955 год

Воздушный транспорт Колымы и Чукотки в 1946 – 1980 годах



Ханков Юрий Петрович

Родился в 1939 году. Заслуженный пилот СССР. Ветеран Магаданского авиапредприятия. Окончил Краснокутское летное училище ГВФ. Стаж работы в Аэрофлоте 26 лет. Прошел путь от второго пилота самолета Ли-2 до командира летного отряда Магаданского ОАО. Один из первых в Северо-Восточном регионе освоил самолет Ан-12, был пилотом-инструктором авиаэскадрильи этих крылатых машин. Занимал летно-командные должности: заместитель командира авиаэскадрильи, заместитель командира летного отряда, командир летного отряда Магаданского ОАО. Пилот 1-го класса. Лично подготовил около 20 командиров воздушных судов Ан-12. Более 10 лет руководил самым большим в Аэрофлоте летным отрядом Ан-12. Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд», знаком «Отличник Аэрофлота».

1956 г.

В Магадане построен и сдан в эксплуатацию аэровокзал. Открыты новые авиалинии Магадан – остров Врангеля, Магадан – Чайбуха – Марково – Анадырь.

Июль 1957 г.

Магаданская авиагруппа выделена из состава Дальневосточного территориального управления и подчинена непосредственно Главному управлению ГВФ, в ее состав вошли 159-й, 185-й, 194-й авиаотряды; аэропорт 3 класса Берелех; аэропорт 4 класса Б. Лаврентия, Гижига, Залив

Креста, Кедон, Магадан-47 км, Марково, Каменское, Омолон, Омскчан, Певек, Северо-Эвенск, Пенжино, Танинюрер, Уэлькаль; аварийно-спасательная авиаэскадрилья; авиаремонтный завод – 73.

26 ноября 1957 г.

Для совершенствования знаний летно-подъемного и инженерно-технического состава, переподготовки



Н. В. Кирсанов

1954 г.

Организована Магаданская областная станция санитарной авиации.

1955 г.

Приказом Главного Управления ГВФ в состав Магаданской авиагруппы включены 185-й, 149-й, 159-й авиаотряды; аэропорт Магадан 1 класса; аэропорт 3 класса Сеймчан; аэропорты 4 класса Петропавловск, Елизово, Марково, Гижига, Каменское, Омскчан, Северо-Эвенск, Залив Креста, Певек, Байково, Омолон; АРМ-73.



Штабные учения по гражданской обороне

авиарботников в Магадане было создано специальное учебно-тренировочное подразделение. Первым командиром этого подразделения назначен **Николай Васильевич Кирсанов**. После окончания Тамбовской летной школы ГВФ (1940 г.)



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

Н. В. Кирсанов в годы Великой Отечественной войны в орденоносном Берлинском авиаполку ГВФ заслужил два ордена Отечественной войны, медаль «Партизан Великой Отечественной войны» 1 степени. С 1947 года работал в магаданской авиации, заслужив здесь орден Трудового Красного Знамени и звание заслуженного пилота СССР.



Первый Ил-18 в аэропорту «47-й км»
1961 год

*С. Кирсанов
Магадан
1915-11-27*

П Р И К А З

НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

№ 2

7 января 1960 г.

гор. Москва

Об организации регулярных полетов на
самолете Ил-18 по воздушной трассе
Москва-Амдерма-Тикси-Магадан

В соответствии с приказанием ГУТВФ № 184/п от 14.ХП.1960 г. комиссией ГУТВФ в период с 17 по 24 декабря 1960 г. был выполнен технический рейс на самолете Ил-18 по воздушной трассе Москва-Амдерма-Тикси-Магадан с целью проверки готовности аэропортов и трассы к обеспечению регулярных полетов на самолете Ил-18.

На основании облета и проверки работы служб аэропортов по обеспечению полетов самолетов Ил-18 комиссией, - ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Открыть регулярное движение самолетов Ил-18 днем и ночью по воздушной трассе Москва-Амдерма-Тикси-Магадан с 10.1.61 г.

Основными аэропортами по трассе считать - Шереметьево, Амдерма, Тикси, Магадан-47; запасными - Ленинград, Сыктывкар, мыс Каменный, Нюльск, Хатанга, Якутск, Гижига, Охотск (зимой), Петропавловск (на Камчатке).

2. Выполнение полетов на воздушной трассе возложить на 247 АТО Управления Полярной авиации ГВФ.

3. Полеты на участке воздушной трассы Тикси-Магадан выполнять по маршруту Тикси, Чокурдах, Зырянка, Сеймчан, Магадан. Общая протяженность 1960 км.

25 мая 1958 г.

Для организации прямого воздушного сообщения между г. Магаданом и западными районами страны комиссией выбран участок площадью 12,2 км² в районе 56 км центральной Колымской трассы. Предполагалось построить здесь аэропорт федерального значения, обеспечивающего полеты самолетов типа Ил-18, Ан-12.

9 июля 1958 г.

В авиаотряд принят на должность второго пилота самолета Ан-2 будущий национальный поэт Чукотки

Юрий Михайлович Анко. Коллеги знали его как летчика, эскимосского поэта и художника, активиста комсомольской работы в Анадырском районе.

16 октября 1958 г.

Принят в эксплуатацию новый аэродром в Эгвекиноте, расположенный 5 км севернее поселка Эгвекинот. Ранее данный аэродром принадлежал НКВД и использовался для приема самолетов Дальстрой, которые возили заключенных на строительство печально известной дороги Эгвекинот - Иультин протяженностью 205 км.

Воздушный транспорт Колымы и Чукотки в 1946 – 1980 годах



За 1955 – 1958 гг. воздушным транспортом на Чукотке перевезено 94 100 пассажиров, 758 тонн почты, 5 000 тонн грузов.

1956 – 1959 гг.

Воздушный транспорт Магаданской авиагруппы значительно увеличил объемы перевозок. По налету тонно-километров – в 2,1 раза,



по количеству рейсов авиации специального назначения – почти в 3 раза, по отправкам пассажиров – в 1,8 раза, почты – в 1,9 раза, грузов – в 8,7 раза.

3 февраля 1960 г.

В магаданском аэропорту впервые приземлился самолет Ан-10, совершивший технический рейс Хабаровск – Магадан. Продолжительность полета – 2 часа 30 минут.

Август 1960 г.

Организованы регулярные полеты на самолете Ту-104 по маршруту

Хабаровск – Петропавловск-Камчатский – Анадырь.

20 декабря 1960 г.

В магаданский аэропорт впервые прилетел воздушный лайнер Ил-18 из Москвы по северной трассе через Тикси.

12 января 1961 г.

Рейсом самолета Ил-18 начато регулярное воздушное сообщение Москва – Магадан. Продолжительность полета составила 14 часов 30 минут.



Шишкин Жорж Константинович

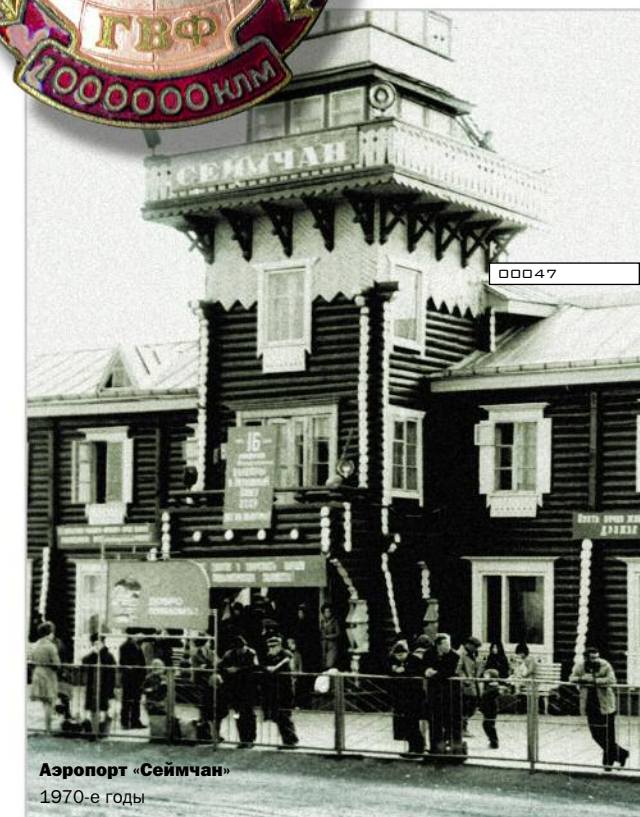
Родился в 1937 году. С 1956 по 1960 год работал вторым пилотом, командиром Ли-2 185 АО, с 1960 по 1968 год – командир Ли-2, КВС Ан-2, КВС Ил-14, заместитель командира ЛО по летной части. С 1968 по 1970 год КВС Ил-18 Магаданского ОАО. В дальнейшем освоил полеты на самолетах Ил-76, Ил-86. Работал в Московском УГА, ОАО «Аэрофлот – Российские международные линии» и ГосНИИ ГА на командно-летных должностях. Ряд лет возглавлял Управление летной службы МГА СССР. Участник освоения Антарктиды, полетов на станцию «Молодежная».

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Летчики-миллионеры у самолета Ли-2

Слева направо: А. А. Кокмоков, С. Т. Величаев, Г. Я. Кириллов, К. И. Адамович, О. С. Григорьев.



7 августа 1961 г.

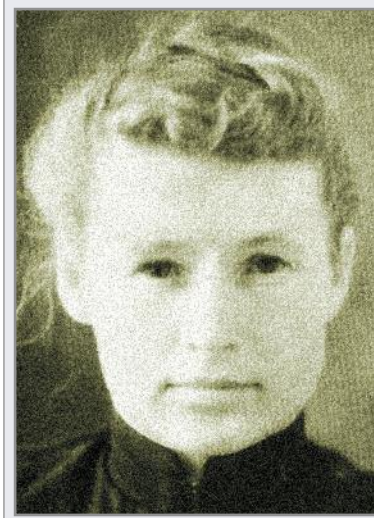
Введена новая трансарктическая воздушная магистраль Анадырь – Москва – Анадырь.

1961 г.

Приступили к строительству аэропорта «Магадан-56», эксплуатация аэропорта Сокол началась в ноябре 1963 года.

1962 г.

За этот год летчица **Мария Семеновна Пашкевич** налетала в небе Чукотки около 800 часов, из низ бо-



**Пашкевич
Мария Семеновна**

Родилась в 1919 году. Ветеран гражданской авиации. Старейшая летчица Магаданского УГА. Первооткрыватель многих авиамаршрутов на Дальнем Востоке, Колыме, Чукотке. Окончила Тамбовскую школу пилотов ГВФ. Участница Великой Отечественной войны. С 1941 по 1946 годы находилась в рядах ВВС, в боевых подразделениях легкомоторной авиации. Общий налет в боевых условиях 1 625 часов. В Аэрофлоте с 1947 года. Общий налет более 14 000 часов, и все они – на легкомоторных самолетах По-2 и Ан-2. С 1959 по 1971 годы командир воздушного судна Ан-2, командир авиаэскадрильи в авиагруппах Магаданского УГА. Награждена орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, многими боевыми медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».



1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
48 89 A4 57 58
49 94 48 53 A2
8B 34 41 03 E4
16 0B 3E E4 E1
00 E7 26 2E 0F
16 16 A5 CA 46
E1 2E 07 4E
10 0A C9 B1

Перед сбросом
вымпела на борт
ледокола
«Ленинград»

1965 год

лее половины – с подбором посадочных площадок с воздуха. Это была асс северной авиации, имевшая опыт выполнения боевых операций в годы Великой Отечественной войны. С 1953 года летала в рядах Анадырского авиапредприятия.

ял из двух эскадрилий тяжелых поршневых самолетов и одной эскадрильи легких самолетов и вертолетов (Ан-2, Ми-1, Ми-4). В это же время самолеты Ли-2 переданы в Певек в отдельную авиаэскадрилью.



00048



Первопроходцы Магаданской авиации
Начальник МОАГ В. А. Борисов с личным составом

18 июля 1963 г.

Организован Магаданский объединенный авиаотряд, включивший в себя 185-й летный отряд и аэропорт «Магадан-56». Командиром авиаотряда назначен **И. Е. Кучерявый**. 185-й летный отряд состо-

1963 г.

Приказом Главного управления ГВФ организованы:

- Магаданский объединенный авиаотряд в составе аэропорта Магадан 2 класса и 185-й летный отряд 3 класса.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

ПРИКАЗАНИЕ
НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

№ 144/п

ПРИКАЗ

начальника Главного управления
Гражданского воздушного флота
при Совете Министров СССР

№ 318

4 мая 1963 г.

Москва

Об открытии регулярных полетов самолетов Ан-10, Ан-12
на строящемся аэродроме «Магадан-56»

Учитывая крайнюю необходимость Магаданской области и Се-
веровосточного совнархоза в перевозке большого количества пасса-
жиров и грузов, а также отсутствие другого вида транспорта и не-
возможность выполнить объем перевозок поршневой авиации, на
основании акта комиссии технического рейса, выполненного на са-
молете Ан-10 специалистами ГУГВФ, ДВТУ и МОАГ ГВФ,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Разрешить в весенне-летний период 1963 года в виде исклю-
чения регулярные полеты на самолетах Ан-10, Ан-12 на подготов-
ленную часть ВПП размером 1630 X 60 м строящегося аэродрома
«Магадан-56» со следующими ограничениями:

— полеты выполнять только в светлое время суток, по мини-
муму погоды № 2;
— выполнять только начальные рейсы. Прием самолетов произ-
водить с интервалом не менее двух часов;
— обслуживание самолетов производить на ВПП. В случае за-
держки самолета с вылетом последний должен быть отбуксирован
на строящуюся РД.

2. Полеты на самолетах Ан-10 выполнять ДВТУ ГВФ согласно
утвержденному расписанию.
Полеты на самолетах Ан-12 выполнять УПА ГВФ в соответствии
с заданием ГУГВФ.

3. Начальнику ДВТУ ГВФ тов. Езерскому Б. Г. и начальнику
УПА ГВФ генерал-лейтенанту авиации Шевелеву М. И. к полетам
на аэродром «Магадан-56» допустить наиболее опытные экипажи,
предварительно проведенные на данный аэродром с техническими
посадками с обоих направлений, после ознакомления с актом ко-

по подготов-
ке и
полетов Ил-18 в

технический
оцен, комис-

г. Улсид
дела УНС
гражданской отд.

инспектор
ВФ
ник отдела

дела УПиОП
енер 63 а/о МУТА

для выпол-
ним экипажем.
Магадана -

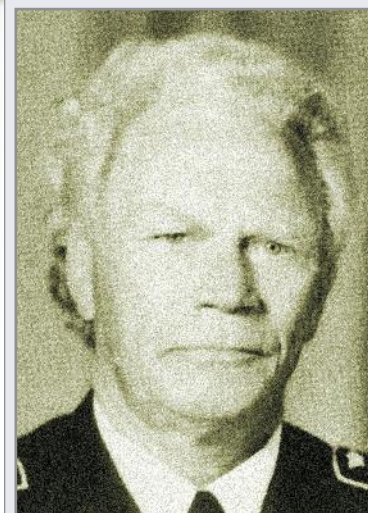
осудить готов-
станции самолетов

и регулярных
ГВФ по воз-

Г.Счетчиков



Б. П. Комков делает
«пургу» съемочной
группе кинофильма
«Начальник Чукотки»



Алтунин
Евгений Васильевич

Родился в 1926 году. Ветеран Аэрофлота. Доктор исторических наук, профессор. Участник Великой Отечественной войны. Окончил Криворожское авиационное училище спецслужб ГВФ, Дальневосточный институт истории, филологии и этнографии. В гражданской авиации с 1960 по 1985 годы. Работал заместителем начальника политотдела Магаданского управления ГВФ, начальником политотдела Восточно-Сибирского УГА. Выполнял значительный объем научных исследований в области истории развития гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока. Опубликовал более 100 научных работ, среди них: «Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока (1923 – 1945 годы)».

00049

Воздушный транспорт Колымы и Чукотки в 1946 – 1980 годах



Аэропорт «Магадан-47». Первый рейс Ил-18 на Москву

- Сеймчанский объединенный авиаотряд в составе аэропорта Сеймчан 3 класса и 194-й летного отряда 4 класса.
- Анадырский объединенный авиаотряд в составе аэропорта Анадырь 3 класса и 150-й летного отряда 4 класса.
- Чаунский объединенный авиаотряд в составе аэропорта Певек и 151-го летного отряда 4 класса.

1964 г.

В составе Магаданского объединенного авиаотряда организовали 258-й летный отряд, состоящий из двух эскадрилий самолетов и вер-

толетов, с базированием в аэропорту «Магадан-13».

9 января 1965 г.

На базе 258-го летного отряда и аэропорта «Магадан-13» организован Второй Магаданский авиаотряд.

Оценку деятельности магаданских авиаторов, отмечавших 30-летие воздушного транспорта на Колыме, дал министр гражданской авиации **Логинов**: «Начав свою деятельность с эпизодических полетов и располагая на первых порах небольшим по количеству машин и маломощным самолетным парком, воз-

душный транспорт когда-то далекого и труднодоступного района неузнаваемо изменился в наши дни. Сейчас Магаданская отдельная авиагруппа гражданской авиации имеет широкую развитую сеть воздушных линий, обладает значительным парком самолетов и вертолетов, в больших размерах осуществляет перевозки пассажиров и народнохозяйственных грузов, вносит свой весомый вклад в хозяйственное и культурное развитие обширного края, помогает в деле освоения и использования его богатейших природных ресурсов. В подразделениях Магаданской отдельной авиагруппы выросли



Партолин Николай Иванович

Родился в 1936 году. Заслуженный пилот СССР. Ветеран гражданской авиации. Окончил Сасовское летное училище ГВФ, Академию ГА. Стаж работы в Аэрофлоте 35 лет. Прошел путь от пилота самолета По-2 до командира Сеймчанского ОАО. Летал на самолетах Як-12 и Ан-26, вертолетах Ми-1, Ми-4, Ми-8. Всесторонне освоил эксплуатацию этих воздушных судов. Внес большой вклад в развитие производительных сил золотодобывающей промышленности, оказание помощи геологам и строителям. Выполнял самые сложные виды авиационных работ на вертолете Ми-8 при строительстве Колымской ГЭС. На счету летного мастера сотни вылетов на аварийно-спасательные работы. Награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, медалью «За спасение утопающих», знаком «Отличник Аэрофлота».



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

и закалились в борьбе с суровой природой отличные кадры летчиков, инженерно-технических работников, мастеров различных авиационных профессий, чьим самоотверженным трудом обеспечивается выполнение непрерывно растущего объема работы гражданской авиации. Зрелое мастерство этих кадров служит залогом успешного освоения турбовинтовых самолетов, которые появятся в авиагруппе в 1965 году».

Его дополнил приветствие летчикам Героя Социалистического Труда геолога **В. А. Цареградского:** «Мужественный труд вашего кол-



**Строительство
взлетно-посадочной
полосы будущего
аэропорта «Магадан-56»**

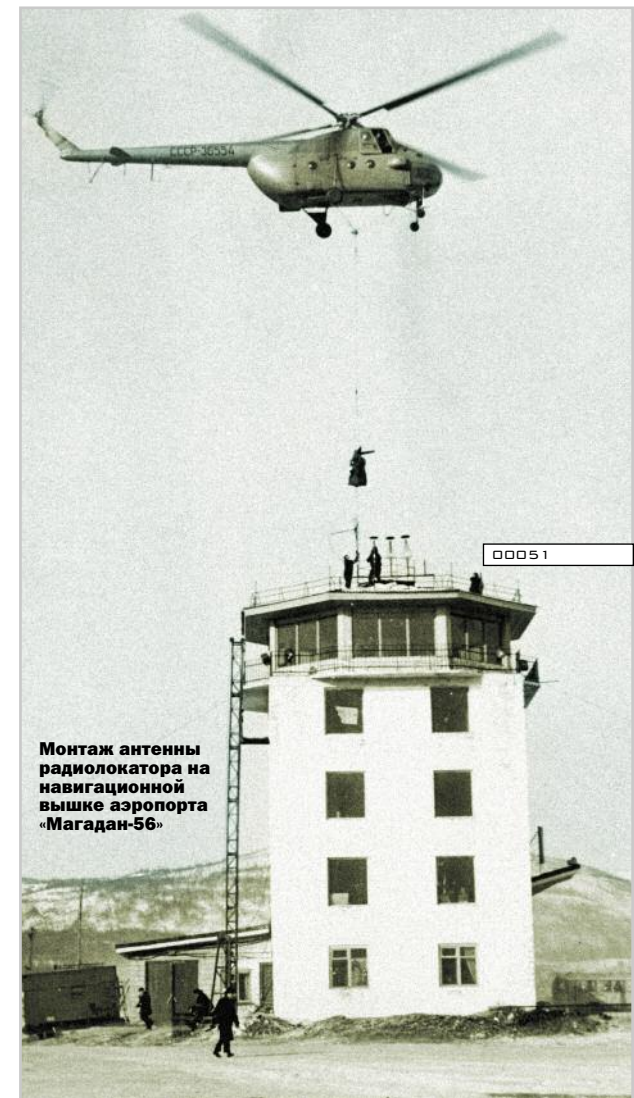


Командир Ми-4 Пашенко
Билибино, 1982 год

лектива в суровых условиях Севера неоднократно выручал геологов Дальстроя и Магаданского совнархоза. Вы осваивали вместе с ними нехоженые просторы Северо-востока СССР, прокладывали новые воздушные пути... Без вашей помощи могли бы надолго задержаться открытие и добыча важных для нашей Родины полезных ископаемых».

Январь 1965 г.

В Магаданском аэропорту приземлились первые лайнеры Ан-12. Перелетом руководил **И. С. Мазин**, выполняли полет летчики **В. Ярыгин**,



**Монтаж антенны
радиолокатора на
навигационной
вышке аэропорта
«Магадан-56»**



Воздушный транспорт Колымы и Чукотки в 1946 – 1980 годах

Магаданский аэропорт

Смена Л. Г. Говядиной



00052

Н. Прокопенко, Н. Варламов, штурманы **В. Потоцкий, Г. Муратов,** бортмеханики **В. Байков, В. Чирин,** бортрадисты **В. Жихарев, Д. Еремин.**

15 февраля 1966 г.

На базе магаданской отдельной авиагруппы образовано Магаданское управление гражданской авиации и Магаданский объединенный авиаотряд.

Октябрь 1967 г.

Единственный в мире женский экипаж самолета Ил-18 – Герой Соци-

Диспетчеры аэропорта Чайбуха

1974 год



листического Труда **Л. М. Уланова, В. А. Слободская, Г. Т. Олехнович, В. В. Попова, М. Ф. Адаменко** – совершил беспосадочный перелет Москва – Магадан, длившийся 10 часов 17 минут.

1955 – 1968 гг.

За эти годы авиаперевозки по налету тонно-километров выросли в 9,2 раза, по отправке пассажиров – в 5,4 раза, почты – в 12,3, грузов – в 31 раз. Санитарная авиация в 1968 г. бесплатно выполнила 1 419 вызовов, перевезла 6 780 больных и медперсонала, и 128 тонн медицинского груза.



Северо-Звенск

1977 год



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Ан-10 в аэропорту «Магадан-56»



Анадырский экипаж Як-40
в аэропорту Магадана

00053

В 1968 г. каждый житель области в среднем пользовался авиатранспортом 1,5 раза.

В этом году в Магаданском управлении ГА начали эксплуатировать самолеты Ан-24.

18 февраля 1968 г.

Совершил первый рейс лайнер Ан-12 по трассе Магадан – Сеймчан.

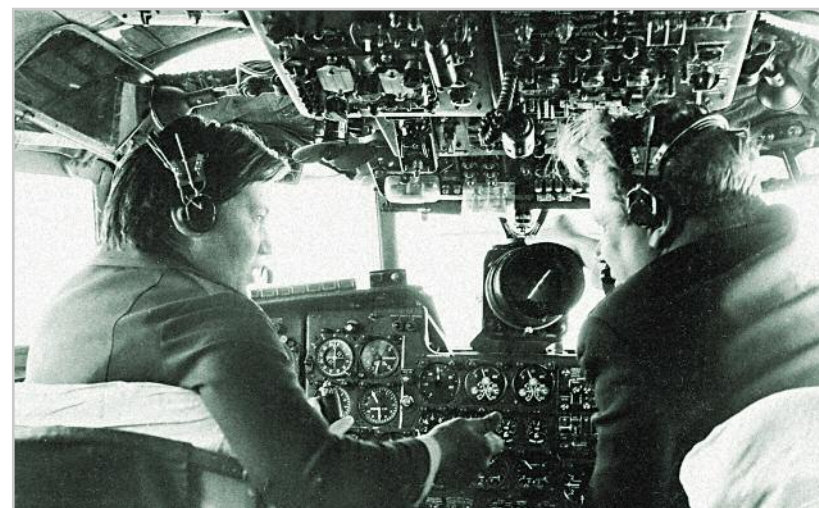
1970 г.

По сравнению с 1958 г. рост авиаперевозок выглядит так: отправка пассажиров – больше в 4,2 раза, почты

– в 10 раз, грузов – в 8 раз. Если за 1935 – 1949 годы пассажиров было перевезено 789 человек, почты и грузов – 1 760 тонн, то в 9 пятилетке магаданские авиаторы перевезли 3 500 000 пассажиров и 500 000 тонн почты и грузов. Анадырский ОАО приступил к освоению новой авиатехники – вертолетов Ми-8.

9 февраля 1973 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР командиру корабля Ан-12 Магаданского управления гражданской авиации **А. Е. Турбину** присвоено звание Героя Социалистического Труда.



Экипаж командира первой летчицы женщины Т. Н. Поваренкиной



1973 г.

Состоялось открытие нового здания аэровокзала Магадана. Прибыл первый самолет Як-40, пилотируемый командиром корабля **Г. Провсвернинным**, вторым пилотом **Рожковым**, штурманом **Тихоновым**, бортмехаником **Козиным**.

1971 – 1975 гг.

Анадырский ОАО перевез 655 476 пассажиров, отправил 50 682 кг народнохозяйственных грузов, 7 726 кг почты и налетал 212 989 часов.

1975 г.

Почти каждый пассажир области воспользовался воздушным транспортом дважды.

В магаданском авиаотряде было 23 самолета Ан-12 и около 50 летных экипажей.

31 марта 1977 г.

Анадырский объединенный авиаотряд обслуживает 6 приписных аэропортов и 46 авиаплощадок, в том числе аэропорты в Анадыре, Марково, Заливе Креста, Провидения, Лаврентия, Беринговском.



Турбин Анатолий Ефимович

Родился в 1933 году. Герой Социалистического Труда. Ветеран гражданской авиации Северо-Восточной Сибири. Окончил Краснокутское летное училище ГВФ. Трудовую деятельность начал пилотом самолета Ли-2 в Магаданском летном отряде. Одним из первых в управлении освоил полеты на турбовинтовом самолете Ан-12, первым привел эти большегрузные крылатые машины на зимние аэродромы Колымы и Чукотки. Пилот 1-го класса налет в суровых условиях более 18 000 часов. Лично ввел в строй более 15 командиров воздушных судов. Занимал лидирующее место в соперничестве с другими командирами кораблей Ан-12 не только в Магаданском УГА, но и в целом по Аэрофлоту. Награжден орденом Ленина, памятными медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Летчик-космонавт **Волынов**
и Первый секретарь обкома партии
С. А. Шайдуров



Г. И. Гришкин
Ветеран авиации, кавалер ордена Ленина

00055

агитперелет по маршруту Анадырь – Providения – Лаврентия – Уэлен – Залив Креста – Ванкарем – Анадырь. Проведены встречи с очевидцами эпопеи «Челюскина», даны концерты художественной самодеятельности. Руководителем и наставником перелета был замполит ОАО **В. И. Смольков**.

20 мая 1979 г.

На привокзальной площади в Магаданском аэропорту установлен памятник трудовой славы: самолет Ан-12 с бортовым номером 11355.

□□□

Август 1978 г.

Состоялся первый рейс реактивного самолета Ил-62 из Хабаровска в Анадырь.

1978 г.

Вступил в строй аэропорт Синегорье с бетонной взлетно-посадочной полосой.

Март 1979 г.

В честь 50-летия Чукотского автономного округа агиткультбригадой Анадырского ОАО организован





1980-е годы ознаменовались приходом реактивной авиации на территорию Северо-Востока России. Ту-154, Ил-62, Ил-76 позволили значительно увеличить пассажирские и грузовые потоки, а главное – скорость перевозок.

В переломные 1990-е годы авиаторам удалось удержать позиции, завоеванные в предыдущие годы

Авиация Северо–Востока России в 1980 – 2003 годы



3 января 1980 г.

Состоялся первый рейс самолета Ту-154, освоившего трассу Анадырь – Певек – Норильск – Москва и заменившего самолет Ил-18.

13 декабря 1980 г.

Самолет Ил-62 совершил посадку в аэропорту «Магадан-56». Командир корабля **Чураков** доложил о начале беспосадочного полета между Москвой и Магаданом.

1976 – 1980 гг.

За 10 пятилетку перевезено Анадырским ОАО 946 624 пассажира, что почти на 300 000 больше, чем за годы 9 пятилетки, 11 925 тонн почты, 63 274 тонны народно-хо-

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Вручение ордена Трудового
Красного Знамени первому
МОАО



Встреча первого Ту-154

зайственных грузов, что больше
на 20 000 тонн по сравнению с 9
пятилеткой.

21 октября 1981 г.

Рейсом Магадан – Новосибирск от-
крылись пассажирские полеты са-
молета Ту-154.

2 января 1983 г.

Открыта беспосадочная авиалиния
Анадырь – Москва на самолете
Ил-62. Полет длился 8 часов. Аэро-
порт Анадырь – единственный
в СССР, который эксплуатировал
Ил-62 с грунтового перрона.



Авиаторы на первомайской демонстрации

4 февраля 1983 г.

Указом Президиума Верховного
Совета СССР Магаданский объеди-
ненный авиаотряд МУГА за боль-
шие успехи, достигнутые в выпол-
нении планов по перевозке пасса-
жиров и грузов, применению авиа-
ции в народном хозяйстве и в ос-
воении новой авиационной техни-
ки награжден орденом Трудового
Красного Знамени.

1983 г.

Годовая программа Магаданского
авиаотряда завершена досрочно –
к 22 декабря.

00057

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
48 89 A4 57 56
49 94 48 53 55
BB 34 41 05 54
16 DB 31 56 55
FD 25 55 07 54
48 88 85 09 55

Авиация Северо-Востока России в 1980 – 2003 годы



00058

План выполнен по всем основным показателям большинством коллективов и предприятий. Перевезено более миллиона пассажиров, доставлено свыше 100 000 тонн срочных народнохозяйственных грузов. 43 % авиaperевозок выполнено на современных самолетах Ил-76

и Ту-154. Улучшились качественные показатели работы. Сократились непроизводительные простои техники, повысилась регулярность полетов, на 4,8 % поднялась производительность труда. Достигнута существенная экономия трудовых, материальных и финансовых ресур-

сов, за счет чего снижена себестоимость единицы продукции на 2,9 процента. В итоге государство получило полтора миллиона рублей прибыли. Авиаторы внесли свой вклад в реализацию продовольственной программы: из южных районов страны доставлено 6 тысяч тонн

свежих овощей и фруктов на самолетах Ан-12 и Ил-76.

1983 г.

Пилот самолета Ан-2 **Виктор Матюхин** назван лауреатом Премии магаданского комсомола.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Октябрь 1983 г.

Магаданский авиаотряд получил новый самолет Ил-76, который за один рейс перевозит такое количество грузов, для которого требовалось бы 4 самолета Ан-12, но с большей скоростью и экономичностью. Его пилотировал экипаж в составе старшего пилота-инженера **М. А. Уманского**, командира корабля **А. А. Кавунова**, второго пилота **В. П. Бруйка**, бортинженера **Е. Н. Мака**, штурмана **Е. Н. Есина**. Первые рейсы Ил-76 начал выполнять в Анадырь и Хабаровск.



1984 г.

Центральное агентство воздушных сообщений Магаданского управления гражданской авиации переехало в новое здание по Набережной реки Магаданки.

●●● Заслуженные работники МУГА

1 ряд — Б. И. Сабуров,
А. Л. Глазов, Н. Ф. Прокопенко
2 ряд — Ю. П. Ханков,
В. И. Майоров, Ю. А. Янюшкин
1981 год

●●● Первый Ил-76 в Магадане

●●● Макет Ту-144 на Октябрьской
демонстрации
1980-е годы

Авиация Северо-Востока России в 1980 – 2003 годы



1981 – 1985 г.

Анадырский ОАО перевез 916 657 пассажиров, 12 256 тонн почты, 36 311 тонн народнохозяйственных грузов. Налет составил 474 639 часов.

14 июня 1988 г.

В аэропорту Провиденция произвел посадку самолет «Боинг-737» с эмблемой американской компании «Аляска Эрлайн». 17 февраля 1990 г. достигнуто соглашение

в Вашингтоне об официальном открытии международных воздушных линий Анадырь – Анкоридж, Провиденция – Ном.

9 октября 1990 г.

АРМ-73 выделен из состава Второго Магаданского ОАО, образовано самостоятельное предприятие «Магаданский авиаремонтный завод 73 ГА».

К 1991 г. в состав Магаданского управления гражданской авиации входило 6 крупных авиапредприятий, в том числе Магаданский объединенный авиаотряд, Второй Магаданский объединенный авиаот-

ряд, Сеймчанский объединенный авиаотряд, Анадырский объединенный авиаотряд, Чаунский объединенный авиаотряд, Билибинский объединенный авиаотряд.

В состав этих авиаотрядов входило 18 приписных аэропортов.

7 марта 1991 г.

На базе структурных подразделений Магаданского объединенного авиаотряда создаются государственные авиапредприятия: «Северо-Восточные грузовые авиалинии» с самолетами Ан-12, Ил-76, Ан-24; «Полет» с самолетами



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



(разделен на несколько самостоятельных предприятий), в результате чего создано государственное предприятие «Аэропорт Магадан». 2 июня 1991 г. аэропорт Магадан приобрел статус международного.



27 декабря 1993 г.

Создано региональное государственное предприятие по использованию воздушного пространства, управлению воздушным движением, радиотехническому обеспечению, связи и аэронавигационной информации «Чукотаэроконтроль». В пределах РГП «Чукотаэроконтроль» проходят 12 воздушных трасс РФ, 115 местных воздушных линий, 15 международных воздушных трасс.

1994 г.

Создана авиакомпания «Магаданские авиалинии» («Мавиал»). С этого времени авиакомпания осуществляет авиaperевозки по маршрутам Магадан – Москва, Хабаровск, Владивосток, Иркутск – Екатеринбург – Санкт-Петербург, Новосибирск – Краснодар, Петропавловск-Камчатский – Анкоридж (США).

Декабрь 1996 г.

Магаданское региональное управление воздушного транспорта передано из Департамента воздушного транспорта Минтранса России в Федеральную авиационную службу России и переименовано в Северо-Восточное региональное

• **Начальник МУГА А. А. Ершов**
встречает экипаж первого Ил-76
в аэропорту Сокол

• **В. П. Лосенков** – заслуженный пилот СССР
• **Г. М. Чачиев** – заслуженный пилот СССР
• **М. И. Чигринов** – кандидат технических наук, начальник техотдела
• **В. А. Ладис** – начальник медсанслужбы
• **В. Н. Вяткин** – ветеран МУГА

• **Магаданский театр выезжает**
на гастроли

• **Мазур Виктор Григорьевич** – командир звена Ми-8, пилот 1 класса, Кавалер Ордена Ленина, отличник Аэрофлота

ТУ-154; авиакомпания «Магадан-Аэрогруз» с самолетами Ан-12 и Ил-76.

16 июля 1991 г.

На основании решения трудовых коллективов из состава ГП «Северо-Восточные грузовые авиалинии» выделяется авиаэскадрилья самолетов Ан-24 и на ее базе организуется авиапредприятие «Колыма-Авиа»; Магаданский объединенный авиаотряд реорганизован

Ноябрь 1993 г.

Создано государственное региональное предприятие «Магаданаэроконтроль».

00061

Авиация Северо-Востока России в 1980 – 2003 годы



00062

управление ФАС России.

Октябрь 1998 г.

Северо-Восточное РУ ФАС России реорганизовано в Северо-Восточное межрегиональное территориальное управление ФАС России.

Декабрь 1999 г.

На базе РГП «Чукотаэроконтроль» создается ГУДР «Чукотаэронавигация».

Январь 2001 г.

Северо-Восточное МТУ Федеральной службы воздушного транспорта перешло в подчинение Министерства транспорта Российской Федерации и образовано Северо-Восточное межрегиональное территориальное управление Минтранса России.

2001 г.

Авиакомпания «Мавиал» награждена дипломом Национальной премии «Крылья России – 2001». «Мавиал» входит в состав самых крупных авиакомпаний в России. Самолетный парк – девять Ту-154, один Ил-62.



Магаданские авиаторы гордятся своими специалистами: авиатехник **Новокшенов Семен Филиппович**, награжден орденами Красного Знамени, Дружбы народов; второй пилот Ту-154 **Благодатский Юрий Васильевич** – орден Трудового Красного Знамени; авиатехник **Емельянов Евгений Петрович** – ордена Трудовой Славы 2 и 3 степени; бортрадист **Евдокимов Владимир Сергеевич** – орден «За личное мужество»; заместитель генерального директора **Позднякова Тамара Яковлевна** – «Почетный работник транспорта РФ» и профессиональными династиями: семьями **Истоминных, Греховых, Дрыгиных, Ерохиных, Карелиных, Кузьменко, Кривчен-**

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



00063

- ● ● **Возвращение Солженицына на родину**
Магадан. 27 мая 1994 года
- ● ● **В. П. Печеный на встрече международных женских экипажей, совершавших перелет по маршруту Гризодубовой**
1998 год
- ● ● **В. И. Цветков на встрече с ветеранами авиации в день 75-летия ГА России**

ко, Троян, Романовых, Ситниковых, Калашниковых, Петровских, Сенченко, Четвериковых, Матюхиных, Фомичевых, Муллахметовых, Колесниковых.

2002 г.

Предприятие «Аэроконтроль»

организовано путем присоединения к государственному предприятию «Аэронавигация Северо-Востока», специалисты которого обслуживали 14 внутренних и 16 международных воздушных линий.

ГУДП «Аэронавигация Северо-

ро-Востока» предоставляют аэронавигационное обслуживание более 60 авиакомпаниям, в том числе 26 зарубежным.

Апрель 2002 г.

Аэропорту Анадырь присвоен статус международного.

2E 32 1 0A 25 E2 E3 CF D3 0D 0A 25 50 44 46 2D 31 2E 32 1 0A 25 E2 E3 CF D3 0D 0A

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

48 89 A4 57 58

49 94 48 53 A2

8B 34 41 03 E4

16 DB 3E E4 EF

0C E7 76 2E DF

Авиация Северо-Востока России
в 1980 – 2003 годы



Звания
«Заслуженный
пилот СССР»
с 1967 по 1988
годы удостоены

00064



**Картушинский
Тимофей
Максимович**
1967



**Крылов
Николай
Иванович**
1968



**Кирсанов
Николай
Васильевич**
1971



**Прокопенко
Николай
Филиппович**
1972



**Лосенков
Василий
Петрович**
1972



**Мазин
Иван
Степанович**
1975



**Майоров
Виталий
Иванович**
1977



**Сабуров
Борис
Иванович**
1979



**Ханков
Юрий
Петрович**
1981



**Комков
Борис
Петрович**
1983



**Рыжаков
Валентин
Александрович**
1985



**Гильдиев
Геннадий
Кириллович**
1987



**Трезубов
Виктор
Григорьевич**
1988

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

Звания «Заслуженный
штурман РФ» удостоены:

Глазов Анатолий Леонидович (1973)

Дареев Ахмед Турсумович (1998)

Звания «Заслуженный
работник транспорта РФ»
удостоены:

Карпов Александр Михайлович (1979)

Жаров Валентин Михайлович (1982)

Ефименко Алексей Андреевич (1983)

Тришин Виталий Иванович (1984)

Пархотько Григорий Алексеевич (1986)

Шавилов Сергей Васильевич (1988)

Звания «Заслуженный
связист РФ» удостоены:

Янюшкин Юрий Андреевич (1980)

Гладич Емельян Иосифович (1988)



Конференция
командно-летного состава
Управления

26 декабря 1985 г.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР почетное звание «Заслуженный работник транспорта РСФСР» присвоено **С. Г. Миронову** – командиру корабля Магаданского управления гражданской авиации.

12 февраля 1986 г.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР почетное звание «Заслуженный рационализатор РСФСР» присвоено **Н. М. Шевцову** – авиационному технику Магаданского авиационного предприятия.

Государственной премии СССР удостоен авиатехник-бригадир 2 МОАО **Чуб Анатолий Михайлович** (1988), лауреатом премии Советских профсоюзов имени Еромова стал командир звена Ми-6 Чаунского ОАО **Кармалыс Василий Петрович** (1981).





Этапы развития Северо-Восточного межрегионального территориального управления Минтранса России

1953 – 1957

Приказом ГУ ГВФ от 16 ноября 1953 года № 0174 образована Магаданская авиагруппа Дальневосточного территориального управления ГВФ на базе Управления воздушного транспорта Дальстроя.

Во исполнение Постановления Совета Министров СССР от 22 февраля 1955 № 299 приказом ГУ ГВФ от 28 апреля 1955 года № 555 на должность командира Магаданской авиагруппы Дальневосточного ТУ ГВФ назначен **Борисов Василий Александрович**.

Приказом ГУ ГВФ от 30 апреля 1955 года № 051 в состав Магаданской авиагруппы ДВТУ ГВФ включены 185-й, 149-й и 150-й авиационные отряды; аэропорт 1 класса Магадан, аэропорт 3 класса Сеймчан; аэропорты 4 класса Петропавловск, Елизово, Уэлькаль, Бухта Провиде-

ния, Бухта Лаврентия, Марково, Гижига, Каменское, Омсукчан, Северо-Эвенск, Залив Креста, Певек, Байково, Омолон; Авиаремонтные мастерские АРМ-73. С 1 октября 1956 года в состав авиагруппы передан из Якутского управления ГВФ аэропорт Берелех.

1957 – 1960

Приказом ГУ УВФ от 22 июля 1957 года № 065 Магаданская отдельная авиагруппа выделена из состава Дальневосточного ТУ ГВФ и перешла в прямое подчинение ГУ ГВФ.

В ее состав вошли 185-й, 150-й и 194-й авиационные отряды; аэропорт 3 класса Берелех, аэропорты 4 класса Магадан-47. Бухта Лаврентия, Уэлькаль, Бухта Провидения, Бухта Лаврентия, Марково, Гижига, Каменское, Омсукчан, Северо-Эвенск, Залив Креста, Кедом, Певек, Байково, Пенжино, Танюер,



Борисов Василий Александрович

Герой Советского Союза. Заслуженный пилот СССР. Первый начальник международного аэропорта Шереметьево. Окончил Батайское летное училище ГВФ. Известный организатор аэрофикации на Дальнем Востоке и в Сибири в довоенный период. Участник Великой Отечественной войны. Одним из первых в 1942 г. летал на Берлин и другие военно-промышленные объекты фашистской Германии. В 1952 – 1955 годах начальник Управления ВТ Дальстроя, в 1955 – 1958 командир Магаданской авиагруппы Дальневосточного ТУ ГВФ. Участник экспедиций в Арктику и Антарктику. Внес весомый вклад в расширение географии полетов в зарубежные страны. Впервые осуществил групповой перелет на вертолетах на Северный полюс без сопровождения самолетов. Награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Трудового Красного Знамени, многими медалями.

Омолон; АРМ 73; аварийно-спасательная авиаэскадрилья.

В ноябре 1957 года организовано УТО-23. Приказом ГУ ГВФ от 16 декабря 1957 года в авиагруппу вошли аэропорт 2 класса Сеймчан и аэропорт 3 класса Гижига.

1960 – 1961

С 12 сентября 1958 года по 26 декабря 1960 года в должности командира Магаданской авиагруппы работал **Погорелов Иван Семенович**.



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

В феврале 1960 года в Магаданскую авиагруппу переданы аэропорты Аппалельгино и Провидения.

Приказом от 16 ноября 1960 года № 0094 Магаданской отдельной авиагруппе присвоена 3 категория. В ее состав дополнительно вошли аэропорты 4 класса Билибино и Певек; аэропорт 3 класса Анадырь.

1961 – 1963

Приказом ГУ ГВФ от 17 декабря 1960 года № 1180/Л на должность командира Магаданской авиагруппы назначен **Крылов Николай Иванович**.

Приказом ГУ ГВФ от 13 февраля 1961 года организована 63 отдельная АЭ с базированием в аэропорту Певек.

Приказом ГУ ГВФ от 15 июня 1963 года № 393 открыты регулярные полеты самолетов Ил-18 на строящийся аэродром «Магадан-56».

Приказом ГУ ГВФ от 18 июля 1963 года организованы:

- Магаданский объединенный авиаотряд в составе: аэропорт Магадан 2 класса и 185-й летный отряд 3 класса;
- Сеймчанский объединенный

авиаотряд: аэропорт Сеймчан 3 класса и 194-й ЛО 4 класса;

- Анадырский объединенный авиаотряд: аэропорт Анадырь 3 класса и 150-й ЛО 4 класса;
- Чаунский объединенный авиаотряд: аэропорт Певек и 151-й ЛО 4 класса.

1963 – 1965

Постановлением Совета Министров СССР № 572 от 21 июля 1964 года создано Министерство гражданской авиации СССР.

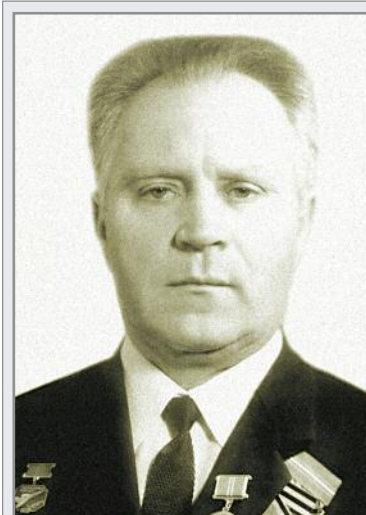
В августе 1964 года упразднена аварийно-спасательная авиаэскадрилья.

Приказом МГА СССР № 23 от 1 октября 1964 года создан 258-й летный отряд, а в январе 1965 года образован Второй Магаданский объединенный авиаотряд в составе 258-го ЛО и аэропорта «Магадан-13».

Приказом МГА № 031 от 16 марта 1965 года организована Билибинская отдельная авиаэскадрилья.

1966 – 1976

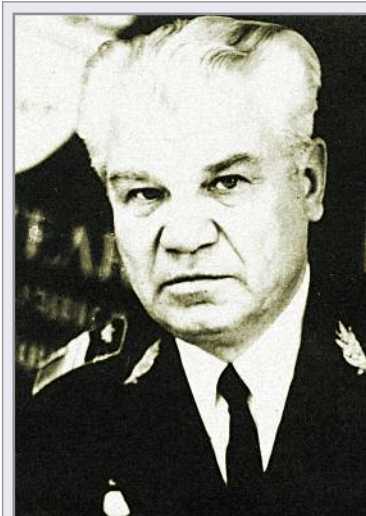
Приказом Министерства ГА от 15 февраля 1966 года № 90 организовано Магаданское управ-



Погорелов Иван Семенович

В 1937 году окончил Батайскую авиашколу. После авиашколы работал пилотом-инструктором, командир звена, отряда, эскадрильи и начальника Краснокутского летного училища. Затем работал в производственных подразделениях: пилот, пилот-штурман отряда, командир отряда 124 АО, заместитель командира авиагруппы, заместитель начальника Западно-Сибирского управления ГВФ, командир Магаданской отдельной авиагруппы. Откомандирован в Кировоградскую ШВЛП в связи с назначением на должность начальника ШВЛП, где получил звание «Заслуженный пилот СССР».

00067



Крылов Николай Иванович

Заслуженный пилот СССР. Ветеран Аэрофлота. Окончил Балашовскую школу пилотов ГВФ, Высшее авиационное училище ГА. Стаж работы в гражданской авиации 41 год. В гражданской авиации Северо-Восточного региона России с 1942 года. С 1960 по 1966 год командир Магаданской отдельной авиагруппы. С 1966 по 1976 год начальник Магаданского управления ГА. За годы руководства гражданской авиацией Колымы и Чукотки внес большой личный вклад в развитие региона. Создана мощная материально-техническая база, организованы объединенные авиаотряды, оборудована и обустроена сеть аэропортов и посадочных площадок. Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

Этапы развития Северо-Восточного межрегионального территориального управления Минтранса России

ление ГА. Начальником управления назначен **Крылов Николай Иванович**.

В июне 1966 года организованы в 150-ом летном отряде АЭ вертолетов, а в 185-ом летном отряде – АЭ турбовинтовых самолетов.

Приказом МГА № 109 от 31 декабря 1968 года организован Билибинский объединенный авиаотряд 4 класса, в его составе – 316-й летный отряд.

12 июля 1969 года приказом МГА № 13 Магаданскому управлению ГА присвоена Вторая группа.

Приказом МГА № 044 от 6 ноября 1969 года организована отдельная авиаэскадрилья ГА для работы в аэропортах Залив Креста, Провидения, Лаврентия, Иультин.

Приказом МГА № 541 от 24 сентября 1970 года аэропорт Шмидт с Отдельной АЭ передан в состав Магаданского управления ГА.

Приказом МГА от 31 декабря 1971 года организован 181-й летный отряд Магаданского ОАО за счет выделения самолетов Ан-12 из 185-го летного отряда. Этим же приказом создан Шмидтовский ОАО, на базе авиаэскадрильи организован 182-й летный отряд 4 класса.

1976 – 1982

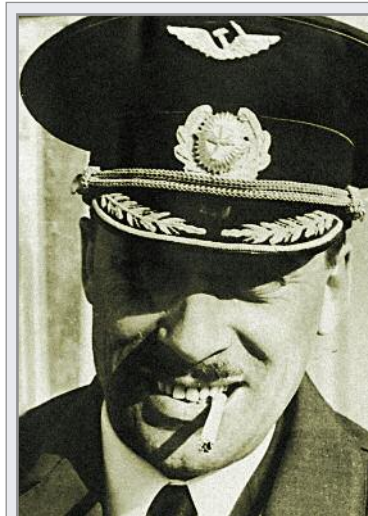
Начальник управления Заслуженный пилот СССР **Н. И. Крылов** уволен в связи с выходом на пенсию приказом МГА от 5 января 1976 года.

Одновременно на должность начальника управления назначен **Мазин Иван Степанович**, бывший заместитель начальника управления по организации летной работы.

Приказом МГА от 22 декабря 1976 года Шмидтовский ОАО расформирован. Аэропорт Шмидт перешел в состав Чаунского ОАО в качестве приписного. Чаунскому ОАО переданы посадочные площадки: Ленинградский, Полярнинский, Биллингс, Роджерс, Пламенный. Аэропорты Лаврентия 5 класса, Залив Креста 4 класса, посадочные площадки Иультин, Омгуэма, Уэлькаль, Ванкарем Нутепельмен, Лорино, Уэлен, Инчаун, Энургино, Новое Чаплино и другие переданы Анадырскому ОАО.

Приказом МГА № 022 от 2 июня 1977 года 182-й летный отряд передан в состав Анадырского ОАО с базированием в аэропорту Залив Креста.

Аэропорт Синегорье 4 класса включен в качестве структурного под-



Мазин Иван Степанович

Начальник Магаданского УГА в 70-х годах. Заслуженный пилот СССР. Окончил Сасовское летное училище ГВФ, Высшее авиационное училище ГВФ. Работал пилотом, командиром корабля, командиром авиаэскадрильи, начальником летно-штурманского отдела, заместителем начальника. С 1976 по 1981 год начальник Магаданского УГА. Инженер-пилот. Пилот 1-го класса. С 1981 года в Московском УГА: первый заместитель начальника управления, начальник инспекции, помощник летного директора ОАО «Внуковские авиалинии». Награжден орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, медалью «За освоение целинных земель», другими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота»



Ершов Анатолий Александрович

1935 года рождения. Заслуженный пилот СССР. Окончил Балашовское военное летное училище, Киевский институт инженеров ГА, Академию ГА по специальности инженер-пилот. После службы в Советской Армии работал пилотом, командиром Ли-2, Ил-14, Як-40, командиром АЭ и заместителем командира Усть-Каменогорского ОАО, командиром Сыктывкарского ОАО Коми управления. С 1981 по 1987г. – начальник Магаданского управления ГА, затем начальник Казахского управления ГА и представитель Аэрофлота в КНДР (г. Пхеньян). Награжден орденом «Знак Почета», медалями и знаком «Отличник Аэрофлота».



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

разделения в Магаданский ОАО на основании приказа МГА № 8.15-1003 от 4 сентября 1978 года.

Приказом Магаданского УГА 28 сентября 1979 года № 373 организована 2-я авиаэскадрилья (Ми-4, Ми-8) в 258-ом летном отряде Второго Магаданского ОАО.

В связи с переводом на работу в Московское транспортное управление ГА 29 октября 1981 года уволен с должности начальника управления **И. С. Мазин**, заслуженный пилот СССР.

Приказом МГА от 19 октября 1981 года № 429/л начальником Магаданского управления ГА назначен **Ершов Анатолий Александрович**.

Приказом МГА № 061 от 29 декабря 1982 года расформирован 182-й летный отряд Анадырского ОАО с передачей экипажей другим подразделениям управления.

1982 – 1990

23 декабря 1987 года переводом в Казахское управление ГА уволен с должности начальника управления **А. А. Ершов** и приказом МГА от 4 декабря 1987 года № 515/л начальником назначен

Трезубов Виктор Григорьевич.

АРМ-ГА-73 выделен из состава Второго Магаданского ОАО и образовано самостоятельное предприятие Магаданский авиаремонтный завод (АРЗ-73), приказ МГА № 233 от 9 октября 1990 года.

В 1990 году на основании решения конференции трудового коллектива Магаданский ОАО отказался от своих структурных подразделений: приписных аэропортов Чайбуха, Синегорье, Сусуман.

Аэропорт Чайбуха стал Муниципальным предприятием Северо-Эвенского района.

Аэропорт Синегорье был структурной единицей Колыма-ГЭС, в 1996 году ликвидирован, как не востребуемый предприятиями района.

1990 – 1991

Приказом МГА от 9 октября 1990 года № 233 Магаданское управление на основании решения Совета руководителей трудовых коллективов предприятий Магаданского управления ГА и президиума Совета отрасли от 9 июля 1990 года реорганизовано в Магаданский авиаконцерн ГА. Гене-



**Трезубов
Виктор Григорьевич**

Заслуженный пилот СССР. Почетный работник транспорта России. Окончил военное авиационное училище летчиков, Киевский институт инженеров ГА. В Аэрофлоте 36 лет. С 1987 по 1991 год начальник Магаданского УГА. С 1991 по 1992 год гендиректор Магаданского авиаконцерна ГА. С 1992 по 1997 начальник Магаданского регионального управления ДВТ Минтранса России, руководитель Северо-Восточного РУ ФАС России. Пилот 1-го класса. Общий налет 11 000 часов. Внес большой вклад в освоение и обеспечение безопасной летной эксплуатации самолетов Ан-12 и Ил-18 в Северо-Восточном регионе страны. Одним из первых в управлении освоил полеты на самолете Ту-154. В сложный период перехода к рыночной экономике обеспечил функционирование авиации региона. Награжден орденом «Знак Почета», многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

00069

ральным директором МАК избран и назначен **В. Г. Трезубов**.

С 1 декабря 1990 года Магаданское УГА реорганизовано в МАК ГА.

Приказом генерального директора МАК ГА от 30 декабря 1991 года № 1/л «О реорганизации аппарата Магаданского УГА в дирекцию Магаданского авиаконцерна» Магаданское УГА МГА СССР реорганизовано в Магаданский авиаконцерн ДВТ Минтранса России, а аппарат управления – в исполнительную дирекцию авиаконцерна.

В состав концерна включены сле-

дующие структурные единицы: Магаданский ОАО, 2 Магаданский ОАО, Сеймчанский ОАО, Билибинский ОАО, Чаунский ОАО, Анадырский ОАО, аэропорт Мыс Шмидта, ОМТС, ЦАВС, УТЦ и Медико-санитарная часть.

Приказом МГА от 7 марта 1991 года № 48 «О внесении изменений в приказ МГА от 9 октября 1990 года № 233 «О создании МАК»:

- на базе структурных подразделений Магаданского объединенного авиаотряда создаются государственные авиапредприятия «Северо-Восточные грузовые авиалинии» (самолеты

Этапы развития Северо-Восточного межрегионального территориального управления Минтранса России

- Ан-12, Ил-76, Ан-24), «Полет» (Ту-154) и авиакомпания «Магаданаэрогруз» (Ан-12, Ил-76);
- статус государственных предприятий представлен структурным единицам Магаданского управления ГА: Второму Магаданскому ОАО, Сеймчанскому ОАО, Анадырскому ОАО, Чаунскому ОАО, Билибинскому ОАО, аэропорту Мыс Шмидта;
 - утвержден состав МАК. Предприятия – учредители: 2 МОАО, СОАО, АОАО, ЧОАО, БОАО, аэропорт Мыс Шмидт, авиапредприятие «СВГАЛ», авиапредприятие «Полет», авиапредприятие «Магаданаэрогруз» и структурные единицы: УТЦ-23, ОМТС, Медико-санитарная служба, Центральное агентство воздушных сообщений.

Приказом МГА № 166 от 16 июля 1991 года на основании решения трудовых коллективов из состава ГП «Северо-Восточные грузовые авиалинии» выделяется авиаэскадрилья самолетов Ан-24 и на ее базе организовывается авиапредприятие «КолымаАвиа».

Приказом МГА СССР от 15 августа 1991 № 200 создано государственное предприятие по эксплуатации радиотехнического оборудования и связи «Аэроснамп» в составе Магаданского авиаконцерна на базе

отдела ЭРТОС концерна и базы ЭРТОС Второго Магаданского ОАО под руководством **Ю. П. Секурова**.

Приказом МГА СССР № 167 от 26 июля 1991 года Магаданский ОАО реорганизован, и на его базе созданы Магаданский центр технического обслуживания «Авиатехника» и аэропорт Магадан со статусом государственных предприятий в составе Магаданского концерна ГА.

1991 – 1992

Приказ Министра транспорта РСФСР от 14 ноября 1991 года № 30. В соответствии с Указом Президента РСФСР от 20 августа 1991 года № 66 «Об обеспечении экономической основы суверенитета РСФСР» и постановлением Совета Министров РСФСР от 15 октября 1991 года № 543 «Об управлении воздушным транспортом РСФСР» в ведение Министерства транспорта РСФСР принят Магаданский авиаконцерн «МАК» в составе:

- Анадырское авиационное предприятие;
- Сеймчанское авиационное предприятие;
- 2-е Магаданское авиационное предприятие;
- Чаунское авиационное предприятие;

- Билибинское авиационное предприятие;
- Авиационное предприятие «Полет»;
- Авиационное предприятие «Северо-Восточные грузовые авиалинии»;
- Авиационное предприятие «Магаданаэрогруз»;
- Авиационная компания «КолымаАвиа»;
- Аэропорт «Магадан»(Сокол);
- Аэропорт «Мыс Шмидта»;
- Магаданский центр технического обслуживания «Авиатехника»;
- Предприятие «Аэроснамп»;
- «Центральное агентство воздушных сообщений»;
- Учебно-тренировочный центр – 23 (структурная единица);
- Отдел материально-технического снабжения.

На основании решения трудового коллектива аэропорта города Сусумана от 23 января 1991 года, Закона РСФСР «О предприятиях и предпринимательской деятельности...» 21 января 1992 года организовано государственное авиапредприятие «Аэропорт «Сусуман».

Путем преобразования ГП «Магаданаэрогруз» в соответствии с Указом Президента РФ от 1 июля 1992 года № 721 «Об организационных мерах по преобразованию государствен-

ных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества» создано АООТ авиакомпания «Магаданаэрогруз» (МАГ). Зарегистрировано постановлением Администрации города Магадана от 23 июня 1992 года № 1600.

1992 – 1993

Во исполнение Постановления Правительства Российской Федерации от 11 июня 1992 года № 399 Приказом Министра транспорта России от 31 августа 1992 года № 65 образуются региональные управления воздушного транспорта в подчинении Департамента Воздушного транспорта Министерства транспорта РСФСР. Начальником Магаданского регионального управления ВТ приказом Министра транспорта РФ от 6 октября 1992 года № 678/к назначен в порядке перевода из МАК **В. Г. Трезубов**, который приступил к исполнению обязанностей 30 декабря 1992 года.

1993 – 1994

15 июня 1993 года постановлением администрации Ольского района Магаданской области зарегистрировано Товарищество с ограниченной ответственностью «Икар». 5



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

августа 2003 года путем реорганизации образовано ООО «Авиакомпания «Икар», которое обладает вертолетами Ми-8 и самолетами Ан-28, выполняет пассажирские перевозки и авиационные услуги на территории Магаданской области.

Приказом Магаданского регионального управления от 26 ноября 1993 года № 93 создана единая транспортная авиакомпания «Магаданские авиалинии» («Мавиал») на базе государственных авиапредприятий «Магаданские авиалинии», Магаданского центра технического обслуживания «Авиатехника», «Центрального агентства воздушных сообщений» и структурных единиц – Медико-санитарной службы и учебно-тренировочного центра УТЦ-23. Генеральным директором «Мавиал» назначен **Русс Александр Алексеевич**.

Постановлением Администрации города Магадана от 21 апреля 1994 года № 1009 зарегистрировано ГП «Авиакомпания «Магаданские авиалинии», созданное путем слияния ГП «Магаданские авиалинии», Магаданский центр технического обслуживания «Авиатехника»,



2E 32 1 0A 25 E2 E3 CF D3 00 0A25 50 44 46 20 31 2E 32 1 0A 25 E2 E3 CF D3 00 0A

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

48 89 A4 57 5B
49 94 48 53 A2
8B 34 41 03 E4
16 DB 3E E4 EF
0C E7 76 2E DF



«Центральное агенство воздушных сообщений», «Магаданавиаснаб» и структурных подразделений: УТЦ-23, центр медицинского обслуживания «Авиамедицина».

Постановлением администрации города Магадана от 30 июня 1994 года № 1688 зарегистрировано Акционерное общество открытого типа «Авиакомпания «КолымаАвиа» на базе государственного предприятия. Учреждено в соответствии с Указом Президента Российской Федерации «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества» от 1 июля 1992 года № 721 и Государственной программы приватизации государственных и муниципальных предприятий РФ», утвержденной Указом Президента РФ от 24 декабря 1993 года № 2284. Учредитель – Комитет по управлению государственным имуществом Магаданской области.

За № 4353 серия ГП 7 июля 1994 года администрация города Магадана зарегистрировала государственное предприятие «Северо-Восточная база авиационной охраны лесов и оленьих пастбищ».

Основные виды деятельности пред-

приятия – технологии авиалесоохранных работ, тушение лесных и тундровых пожаров силами парашютно-пожарных и десантно-пожарных команд с применением самолетов и вертолетов; выполнение специальных авиационных работ, в том числе организация и осуществление поиска, спасение пассажиров и экипажей воздушных судов.

1994 – 1995

Приказ Комиссии по регулированию воздушного движения (Росаэронавигация) от 22 ноября 1993 года № 55. В соответствии с постановлением Совета Министров-Правительства РФ от 30 апреля 1993 года № 403, приказом Минтранса России от 28 декабря 1992 года № 101, решением конференции трудовых коллективов служб УВД и РТОС предприятий Магаданского РУ ВТ от 31 октября 1993 года создано Региональное ГП по ИВП и УВД и электросвязи «Магаданаэроконтроль». Генеральным директором предприятия назначен **Либов Владимир Моисеевич**.

В 1995 года приказами Магаданского РУ ВТ

- аэропорты Иультин, Балаганное, Усть-Омчуг переведены в посадочные площадки;
- аэропорт Северо-Эвенск класса



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

«Г» переведен в класс «Д», выделен из состава 2 Магаданского ОАО в самостоятельное областное государственное авиационное предприятие «Аэропорт «Северо-Эвенск»;

- приказом № 52 от 9 ноября 1995 года установлены регламенты работы аэропортов (переведены с круглосуточной работы) и для ряда аэропортов установлены выходные дни.

1995 – 1996

Постановлением Правительства РФ от 14 мая 1996 года № 583 «Вопросы Федеральной авиационной службы России» региональные управления воздушного транспорта переданы из Министерства транспорта РФ в Федеральную авиационную службу России. Приказом ФАС России от 12 июня 1996 года № 9 Магаданское РУ ВТ переименовано в Магаданское региональное управление Федеральной авиационной службы России. В декабре 1996 года Магаданское РУ ФАС России переименовано в Северо-Восточное региональное управление ФАС России.

В 1996 году, после выделения Чукотского автономного округа из состава Магаданской области, со-

здано государственное предприятие авиакомпания «ЧукотАвиа» путем присоединения к Анадырскому авиационному предприятию Билибинского, Чаунского ОАО и аэропорт Мыс Шмидта со всеми их приписными аэропортами. ФГУАП «ЧукотАвиа» имеет филиалы: аэропорт Беринговский, аэропорт Залив Креста, аэропорт Кеппервеем, аэропорт Лаврентия, аэропорт Марково, аэропорт Мыс Шмидта, аэропорт Омолон, аэропорт Певек, аэропорт Провидения; собственные представительства в Москве и Магадане и дочернее предприятие «Торговый дом «ЧукотАвиа».

В 1996 году прекратило свое существование Сеймчанское авиапредприятие. Вертолеты Ми-8 и 2 самолета Ан-26 переданы на баланс ГП «СВАБОЛ». Аэропорт Сеймчан также перешел в подчинение ГП «СВАБОЛ».

1996 – 1998

В марте 1997 года **В. Г. Трезубов** уволен в связи с выходом на пенсию. Приказом Министерства транспорта № 18/к от 28 января 1997 года на должность Северо-Восточного регионального управления ФАС России назначен **Уманский Михаил Абрамович**.

18 марта 1997 года Постановлени-



Уманский Михаил Абрамович

Начальник Северо-Восточного межрегионального территориального управления Федеральной службы воздушного транспорта Минтранса России с марта 1997 года. Заслуженный работник транспорта РФ. Окончил Краснокутское летное училище ГА, Академию ГА, Всесоюзный юридический институт. В гражданской авиации работает более 30 лет. С 1979 года – пилот-инспектор, старший пилот-инспектор инспекции по безопасности полетов самолетов Ан-2, Ил-14, Ил-18, Ил-76 Магаданского УГА, заместитель начальника отдела сертификации, инспектирования летной деятельности Магаданского управления. С 1997 года – руководитель Северо-Восточного МТУ. Пилот 1-го класса. Общий налет – более 10 000 часов. Внес большой личный вклад в развитие авиации региона, участвовал в освоении самолета Ил-76. Награжден орденом Дружбы народов, многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

00073

ем администрации года Магадана № 690 зарегистрировано ОАО «Магаданавиализинг», которое прекратило свое существование через процедуру банкротства в 2003 году.

В 1998 году решением Федеральной авиационной службы России на базе структурного подразделения ПАСОП аэропорта Магадан образовано государственное унитарное предприятие «Магаданская региональная поисково-спасательная база».

В октябре 1998 года Северо-Восточное РУ ФАС России приказом ФАС России от 4 июня 1998 № 171

реорганизовано в Северо-Восточное межрегиональное территориальное управление ФАС России.

В 1998 года АОТ «Авиакомпания «Магаданаэрогруз» прекратило свою производственную деятельность.

Второй Магаданский ОАО в июле 1998 года прекратил полеты ввиду отсутствия исправных вертолетов Ми-8, а 23 августа 1998 года закончилось свидетельство эксплуатанта. В 2002 году 2 МОАО признан ликвидированным. На его базе находится посадочная площадка, используемая для эпизодических полетов ГП «СВАБОЛ», а также бази-

Этапы развития Северо-Восточного межрегионального территориального управления Минтранса России

руется ОАО «Поляр-Авиа».

1998 – 2000

Указом Президента Российской Федерации от 17 августа 1999 года № 1062 «О структуре федеральных органов исполнительной власти», в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации № 1372 от 9 декабря 1999 года «Вопросы федеральной службы воздушного транспорта России», приказом ФСВТ России от 23 декабря 1999 года № 137 «О преобразовании территориальных органов ФАС России в территориальные органы ФСВТ России» СВ МТУ ФАС России преобразовано в Северо-Восточное межрегиональное территориальное управление Федеральной службы воздушного транспорта России.

В январе 2000 года решением ФСВТ России на базе службы ПАСОП аэропорта «Анадырь» образовано Федеральное государственное учреждение «Анадырская региональная поисково-спасательная база гражданской авиации».

ГП «Северо-Восточные грузовые авиалинии» с 25 марта 1999 года практически не осуществляло самостоятельную авиационную производственную деятельность. Ка-



кое-то время самолеты с экипажами находились в аренде других авиакомпаний России. В 2003 года ГП прекратило свое существование.

С 3 августа 2000 года ОАО авиакомпания «КолымаАвиа» признана

несостоятельной (банкротом) и прекратила свою производственную деятельность.

2000 – 2003

В соответствии с Указом Президента РФ от 17 мая 2000 го-

да № 867 «О структуре федеральных органов исполнительной власти» Федеральная служба воздушного транспорта России вместе со своими территориальными органами упразднена. Согласно приказу Министерства транспорта РФ от 31 октября 2000 года № 131 на базе



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

переданных Министерству транспорта РФ территориальных органов упраздненной ФСВТ России образованы межрегиональные территориальные управления воздушного транспорта Министерства транспорта РФ, в том числе – Северо-Восточное МТУ ВТ Минтранса России.

В январе 2001 года Северо-Восточное МТУ ФСВТ России юридически перешло в подчинение Министерства транспорта Российской Федерации и образовано Северо-Восточное межрегиональное территориальное управление Минтранса России.

Постановлением мэра г. Магадана от 12 марта 2001 года № 502 зарегистрировано Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Магма», которое имело в собственности и базировалось в аэропорту «Магадан-13». В 2003 года «Магма» прекратила свое существование по процедуре признания предприятия банкротом.

13 июня 2001 года аэропорт Омсукчан перешел в собственность ООО «AD REM» и продолжает свою деятельность.

10 апреля 2001 года ГП Аэропорт

«Сусуман» признан несостоятельным (банкротом). Прекратил свою деятельность и ликвидирован.

В 2003 году прекратило свою деятельность «Центральное агентство воздушных сообщений» г. Магадана.

■ ■ ■



00075



Руководители и специалисты аппарата управления, внесшие большой вклад в развитие и обеспечение деятельности гражданской авиации Северо-Востока России

Алтуниев Е. В. С 1961 по 1970 год – штатный пропагандист, заместитель начальника ПО.
Бабяк А. Л. С 1982 по 1990 год – начальник отдела ОПВР, начальник политехнологии.
Бакин С. К. С 1970 по 1983, с 1989 по 1991 год – начальник ССТ, заместитель начальника ОЭНС.
Бардышев Ф. И. С 1962 по 1980 год – старший штурман ЛШО.
Бейрит Г. Р. С 2002 по настоящее время – главный специалист ОАД.
Бикиняев Г. Т. С 1969 по 1985 год – инженер, старший инженер по ТЭ зданий ОЭНС.
Бородулин И. В. С 1973 по 1984 год – заместитель начальника управления по НС.
Бугаков А. Н. С 1996 по настоящее время – главный специалист инспекции ГНБП в а/п, заместитель руководителя управления, начальник отдела ТЭ и ПЛГ ГВС.
Быкадорова Т. А. С 1983 по 2002 год – старший инженер ЛШО, ведущий специалист ОКПР.
Вакуленко А. И. С 1977 по 1993 год – начальник отдела движения.
Вакуленко Г. Н. С 1978 по 1993 год – старший инженер по НОТ ОТИЗ.
Величаев В. С. С 1985 по 1990 год – заместитель начальника управления по режиму.
Вещева В. Б. С 1973 по 1993 год – инженер-экономист ПЭО, заместитель начальника ООТИЗ.
Вяткин С. Н. С 1969 по 1981 год – пилот-инспектор по безопасности полетов инспекции.
Глазов А. Л. С 1963 по 1987 год – флагштурман авиагруппы, управления.
Гордеев В. Н. С 1986 по 1995 год – заместитель начальника управления по ИАС.
Гришкин Г. И. С 1973 по 1981 год – старший пилот-инспектор ЛШО.
Гришкин С. Г. С 1995 по настоящее время – заместитель начальника отдела СЛИИ ТО и РАТ, первый заместитель руководителя управления.
Грицай З. И. С 1977 по настоящее время – инженер ОКС, дежурная пульты управления.

Гурьев В. А. С 1998 по настоящее время – специалист 1 категории ОАБ, главный специалист группы РиСС.
Дараев А. Т. С 1986 по настоящее время – главный штурман ЛШО, ОИИЛС; начальник ИБП, начальник ОГНБП.
Дворницин А. Д. С 1975 по 1991 год – старший инженер по ЭСТОП ОЭНС.
Девяткин А. Л. С 1998 по настоящее время – главный специалист отдела ГНБП.
Демшин В. В. С 1979 по 1982, с 1987 по 1993 год – старший инженер, заместитель главного инженера по АИРЭО, начальник ОМТС.
Доставалова Н. А. С 1981 по 1988 год – старший инженер-экономист, экономист ПЭО.
Евдокимова Т. В. С 1984 по настоящее время – инженер техотдела, ведущий специалист ОЭИФ.
Ефименко А. А. С 1970 по 1986 год – заместитель начальника управления по ИАС.
Жаров В. М. С 1960 по 1999 год – помощник командира АГ по коммерческой службе, заместитель начальника управления.
Жукова Л. Н. С 1969 по 1992 год – ревизор по перевозкам.
Загородный В. Д. С 1976 по 1990 год – начальник отдела охраны труда.
Заднепровский В. Ю. С 1985 по 1997 год – старший инженер ОЭНС, главный инженер по ПисРА.
Зарываева С. В. С 1983 по 2002 год – старший инженер ОК, главный специалист ОКПР.
Зимников А. В. С 1961 по 2000 год – старший инженер-инспектор по БП инспекции, главный специалист отдела ГНБП.
Игнатов В. И. С 1985 по 2003 год – старший инженер ИАС, заместитель руководителя управления, начальник отдела ТЭ и ПЛГ ГВС.
Казьмин П. А. С 1966 по 1984 год – начальник отдела ГСМ.
Карпенко А. А. С 1996 по настоящее время – главный специалист ОТЭ и ПЛГ ГВС.
Картушинский Т. М. С 1959 по 1980 год – заместитель командира АГ, 1 заместитель начальника управления.
Квашнин Г. А. С 1965 по 1989 год – инженер ОКС, начальник ОКС.

Кирсанов Н. В. С 1962 по 1973 год – пилот-инспектор ЛШО ОАГ, пилот-инструктор УТО № 23.
Комаров А. А. С 1980 по 1993 год – штурман, старший штурман-инспектор ЛШО, главный специалист ОСИЛДИРАП.
Комков Б. П. С 1977 по 1984 год – пилот-инспектор ЛШО.
Костомаров В. Л. С 1965 по 1991 год – инженер-экономист, начальник отдела ОП.
Костюк В. А. С 1972 по настоящее время – старший инженер ИАС, начальник отдела ГСМ, главный специалист ОАД.
Косых П. Л. С 1954 по 1980 год – инспектор 8 отдела ОАГ, начальник ОРИСС управления.
Кривенко И. В. С 2003 по настоящее время – ведущий специалист ОГНБП.
Крупнов В. Г. С 2002 по настоящее время – главный специалист ОАБ.
Кузнецник М. У. С 1989 по 1997 год – заместитель начальника управления СЗА.
Купцов А. В. С 1998 по настоящее время – главный специалист по мобработе.
Куриленко Н. Д. С 1959 по 1978 год – начальник ОКС.
Кутилов И. А. С 1980 по настоящее время – старший инженер ИАС, ведущий специалист ОТЭ и ПЛГ ГВС.
Кучеренко Л. Н. С 1955 по 1987 год – инженер-экономист ОАГ, начальник ООТИЗ.
Ладис В. А. С 1978 по 1996 год – начальник МСС, начальник отдела авиамедицины и ОТ.
Лебедева Л. В. С 1975 по 1990 год – старший инженер по ПЭО, главный экономист ПЭО.
Леонов Ю. И. С 1973 по 1991 год – инженер коммерческой связи, старший инженер ОЭРТСС.
Лисеева Е. И. С 1971 по 1988 год – старший инженер-инспектор по метеобеспечению.
Лисиченко Б. Н. С 1990 по 1995 год – заместитель начальника управления по АБ.
Майоров В. И. С 1960 по 1985 год – старший пилот-инспектор, начальник ИБП.
Малышева Н. И. С 1986 по 1997 год – ст. юрисконсульт, помощник начальника управления ПВ.
Матвеев В. П. С 1977 по 1986 год – штурман, старший штурман-инспектор, начальник АСС.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

Матьков П. Я.С 1971 по 1985 год – старший инженер-экономист по ТиЗ, начальник ОК.

Мельник В. А.С 1975 по 1993 год – инженер экономист, начальник отдела ОП.

Мельников Л. Д.С 1989 по настоящее время – штурман службы АИ, главный специалист ГПиАСОП.

Молодцов С. Н.С 1998 по настоящее время – специалист 1 категории ОАБ, ведущий специалист ОИГНБП в а/п Магадан.

Морозов И. Н.С 1974 по 2002 год – инженер 1 отдела, начальник ОРИСС, главный специалист ГРиСС.

Морозов И. О.С 1990 по 1997 год – пилот-инспектор ИБП, главный специалист, начальник ОСИЛД и РАП, начальник ИБП и сертификации летных стандартов.

Мохов В. З.С 1957 по 1978 год – начальник МСС.

Мохов Л. В.С 1982 по 1988 год – старший инженер, заместитель главного инженера по АирЭО ИАС.

Наумов Г. В.С 1980 по 1999 год – старший инженер 1 отдела, специалист 1 категории ГРиСС.

Нахайчук М. Н.С 1984 по настоящее время – заместитель начальника ОПВР, начальник отдела КИПР.

Никитин С. В.С 1975 по 1991 год – старший инженер-архитектор ПСГ, начальник отдела ПСГ.

Никифоров П. Я.С 1983 по 1988 год – заместитель начальника управления.

Николаева И. В.С 1965 по 1979, с 1995 по 2003 год – юрист-консульт, главный специалист ОЭиФ.

Никонов Ф. П.С 1958 по 1979 год – начальник ПО, начальник отдела ПВР.

Никулин Н. Ф.С 1972 по 1975 год – начальник ЛШО.

Панов В. Н.С 1978 по 1992 год – инженер ССТ, инженер ОЭНС.

Папшев В. Д.С 1970 по 1982 год – старший инженер отдела ГСМ.

Петров В. Н.С 1977 по 1985 год – заместитель начальника управления по режиму.

Поздняков Г. Т.С 1967 по 1985 год – старший инженер по строительству аэродромов, заместитель начальника управления по ИС.

Пилюгин А. В.С 2000 по настоящее время – главный специалист, заместитель начальника ОГНБП.

Пискунов А. С.С 1973 по 2003 год – заместитель начальника ЛШО, первый заместитель руководителя управления.

Пискунова З. И.С 1975 по настоящее время – старший инспектор отдела режима, начальник отдела АБ.

Позднякова Т. Я.С 1967 по 1997 год – инженер-экономист, начальник ПЭО, главный экономист управления, заместитель начальника управления по экономике.

Полякова О. К.С 1955 по 1985 год – инженер по спецоборудованию ОАГ, заместитель главного инженера управления по АирЭО.

Пшеничный К. Ю.С 1979 по настоящее время – инженер-экономист ООТиЗ, помощник начальника управления, советник.

Радченко С. В.С 2002 по настоящее время – начальник ОГНБП в а/п Магадан.

Ракутина В. Н.С 1976 по 1986 год – заместитель главного бухгалтера, начальник отдела ФИНО.

Ройтман Г. И.С 1970 по 1988 год – начальник группы ПСГ.

Ротар С. В.С 1999 по настоящее время – специалист 1 категории, заместитель начальника ОГНБП.

Руппо Ш. М.С 1954 по 1970 год – главный инженер ОАГ, заместитель начальника управления по ИАС.

Русс А. А.С 1984 по 1991 год – старший инженер ООП.

Рыжаков В. А.С 1983 по 1992 год – пилот-инспектор ЛШО.

Ряписов Ю. Ф.С 1965 по 1992 год – инженер по эксплуатации аэродромов, начальник ОЭНС.

Сабуров Б. И.С 1970 по 1990 год – старший пилот-инспектор, заместитель начальника ЛШО, старший пилот-инспектор ИБП.

Сагун В. Г.С 1978 по настоящее время – техник по учету СВП ИАС, ведущий специалист ОТЭ и ПЛГ ГВС.

Садовник В. Я.С 1963 по 1987 год – инспектор отдела перевозок.

Сальманов С. Р.С 1976 по настоящее время – инженер ПСГ, начальник отдела АД.

Самсон Л. Г.С 1984 по 1995 год – заместитель начальника отдела ФИНО, главный бухгалтер авиаконцерна, начальник ОБУ-Фик-главный бухгалтер.

Свириденко Е. И.С 1982 по 2003 год – инженер-экономист СОП, заместитель начальника ОЛирПРИУ.

Секуров Ю. П.С 1970 по 1991 год – заместитель начальника отдела связи, начальник центра ЭРТОС.

Семенова З. П.С 1958 по 1975 год – старший инспектор, начальник ОК.

Сергеев Б. Т.С 1986 по 1999 год – инженер, начальник отдела ВМР и ГО.

Сидоров В. И.С 1976 по 2000 год – пилот-инспектор, старший пилот-инспектор ЛШО, главный специалист ОГНБП.

Славягин Ф. П.С 1973 по 1985 год – инженер, на-

чальник ВМО и ГО.



Филиал «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

В ноябре 1993 года
путем выделения
служб движения
и баз эксплуатации
радиотехнического
оборудования
и связи (ЭРТОС) из
объединенных
отрядов Управления
гражданской
авиации было
создано
государственное
региональное
предприятие
«Магадан-аэроконт
роль»



В. М. Либов,
директор филиала



А. А. Душин,
зам. директора филиала,
главный инженер



В. П. Трикопа,
зам. директора филиала по УВД,
начальник ЦУП

В 2000 году по распоряжению Минимущества РФ оно было реорганизовано в государственное унитарное дочернее предприятие «Аэронавигация Северо-Востока», а в 2004 году в соответствии с законодательством – в филиал «Аэронавигация Северо-Востока»

федерального государственного унитарного предприятия «Госкорпорация по ОрВД». С 1993 года коллектив возглавляет **Либов Владимир Моисеевич**.

Предприятие в пределах своих полномочий осуществляет дея-

тельность в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства в аэронавигационном обслуживании, обеспечении безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения на воздушных трассах местных линий, в районах аэ-

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

родромов ГА и в районах выполнения авиационных работ в установленных границах ответственности. Предприятие имеет «Сертификат соответствия», выданный полномочным органом по сертификации.

душного пространства России, проходят 14 внутренних и 17 международных воздушных трасс. Филиал «Аэронавигация Северо-Востока» обслуживает более 60 авиакомпаний, из которых 26 – зарубежные.



Ю. А. Войданович,
зам. директора филиала по ЭРТОС



Т. А. Черная,
зам. директора филиала по экономике
и финансированию, главный бухгалтер

В состав филиала входят Магаданский, Сеймчанский и Чайбухинский центры ОВД, Северо-Эвенское и Омсукчанское отделения.

В настоящее время в воздушном пространстве, закрепленном за филиалом, а это 1/7 часть воз-

В сентябре 2000 года в ГУДП «Аэронавигация Северо-Востока» был введен в опытную эксплуатацию современный центр управления полетами (ЦУП), оснащенный современным комплексом оборудования обработки и отображения информации УВД, интегрирован-



**Центр
управления
полетами (ЦУП)**



Филиал «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

ной цифровой системой связи, гарантированной системой энергообеспечения.

В августе 2001 года введен в действие океанический сектор РЦ ЕС ОрВД Магадан. В настоящее время в океаническом секторе РЦ ЕС ОрВД Магадан осуществляют полеты воздушные суда авиакомпаний United Airlines, Continental Airlines и North West Airlines. Полеты выполняются из аэропортов Северной Америки в Юго-Восточную Азию по кратчайшим маршрутам международных воздушных трасс «Полярная-3» и «Полярная-4». Наряду с примени-

● ● **Руководящий состав службы движения ЦУП**

● ● **Руководящий состав инженерно-технических служб дирекции и ЦУП**



ем традиционных методов УВД, аэронавигационное обслуживание предоставляется также с использованием технологии CNS/ATM. Это стало возможным после завершения многолетнего (с 1995 г.) эксперимента по внедрению метода автоматического зависимого наблюдения (АЗН) и диспетчер-пилот линий передачи данных (ДПЛПД) в свете реализации концепции ИКАО по использованию технологии CNS/ATM». В настоящее время комплекс применяется при УВД как на кроссполярных воздушных трассах, так и в специально выделенном воздушном пространстве.



В июле 2002 года на базе ГУДП «Аэронавигация Северо-Востока» прошла международная конференция «CNS/ATM в России в XXI веке», рассмотревшая проблемы внедрения в производство спутниковых технологий управления воздушным движением. Конфе-

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Участники международной конференции «Россия XXI век CNS/ATM» Магадан 2002 г.

Справа налево: Президент Партнерства «Безопасность полетов» В. Г. Шелковников, директор Европейского и Североатлантического бюро ИКАО Кристиан Айгл, генеральный директор ГУДП «Аэронавигация Северо-Востока» В. М. Либов, зам. генерального директора ГУДП «Аэронавигация Северо-Востока» А. А. Душин

рениция состоялась под эгидой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Государственной службы гражданской авиации Министерства транспорта России, Партнерства «Безопасность полетов».

В октябре 2002 года завершены работы по созданию укрупненного РЦ ЕС ОрВД Магадан. Укрупненный Магаданский районный центр объединил воздушное пространство районных центров Магадан, Сеймчан и Чайбуха.



Участники международной конференции «Россия XXI век CNS/ATM» Магадан 2002 г.

Слева направо: генеральный директор ГУДП «Аэронавигация Северо-Востока» В. М. Либов, директор Европейского и Североатлантического бюро ИКАО Кристиан Айгл, президент Партнерства «Безопасность полетов» В. Г. Шелковников, зам. руководителя департамента государственного регулирования ОрВД ГСГА Минтранса РФ Л. К. Щербаков, генеральный директор Госкорпорации по ОВД Б. И. Кушнерук



00081



Филиал «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



00082



В соответствии с решением Межведомственного совета «по техническому оснащению кроссполярных и транссибирских воздушных трасс и модернизации ЕС ОрВД РФ» и утвержденной ГС ГА Минтранса России программой «Обоснование инвестиций по созданию Магадан-

ского объединенного центра УВД», планируется продолжить работу по укрупнению воздушного пространства Северо-Восточного региона России.

Важнейшим элементом стабильной работы филиала является высокий



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

профессиональный уровень коллектива. Только в службе движения 70% диспетчерского состава – специалисты 1 класса. Высокая квалификация специалистов достигается и поддерживается путем непрерывного процесса обучения и тренировок. Для этих целей

в ГУДП «Аэронавигация Северо-Востока» создан авиационный учебный центр, используется комплексный диспетчерский тренажер «Эксперт».

Сегодня в филиале работает более 400 человек, и каждый из них внес



● ● ● Участники презентации Центра
Управления Полетами (ЦУП)
Магадан 2000 г

● ● ● Красота и гордость
предприятия

● ● ● Под четким контролем

● ● ● Ветеран предприятия
● Б. Н. Богданов

● ● ● УКВ ретранслятор
Отметка 1134 м над уровнем моря



свой вклад в его развитие. Многие работники филиала удостоены высоких наград Родины, имеют ведомственные знаки отличия. Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награжден В. М. Либов, почетным званием «Заслуженный экономист Российской Федера-

ции» – Т. А. Черная; «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» – С. В. Шавилов и А. А. Душин, «Заслуженный юрист Российской Федерации» – В. В. Малаховский. Труд Г. П. Гусельникова, Б. Н. Богдановой и В. С. Алексеевой отмечен высшей наградой



Филиал «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

Министерства транспорта РФ: нагрудным знаком «Почетный работник транспорта». В филиале работает 50 «Отличников воздушного транспорта».

Работу центра управления полетами в Магадане обеспечивают три радиолокационные позиции: Магадан, Сеймчан и Чайбуха. На этих позициях расположены также ОВЧ-приемо-передающие радиоцентры. Для увеличения ОВЧ-покрытия в 1995 году на удаленных вершинах сопки были установлены

два автономных УКВ-ретранслятора типа Comshell.

Производственно-технологическая цифровая система связи предприятия, обеспечивающая трансляцию радиолокационной информации, управление ОВЧ радиостанциями, установленными на удаленных позициях, отказоустойчива и имеет два независимых сегмента: спутниковый и наземный. Спутниковый сегмент реализован с помощью станций фиксированной спутниковой связи «Мост» (ОАО

00084



Магаданский
центр ОВД



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

«Радиофизика», Москва) и работает через спутниковый ретранслятор серии «Горизонт».

Для обеспечения бесперебойного электропитания радиотехнических средств обеспечения полетов ЦУП создана современная система га-

рантированного электроснабжения, включающая агрегатную с двумя дизель-генераторами напряжением 0,4 кВ и мощностью 100 кВт фирмы CATERPILAR и двухсекционный щит гарантированного питания (ЩГП) 0,4 кВ фирмы GENERAL ELECTRIC, оборудованный



00085



современными переключающими устройствами, автоматическими выключателями, средствами визуального контроля и микропроцессорным управлением.

□□□

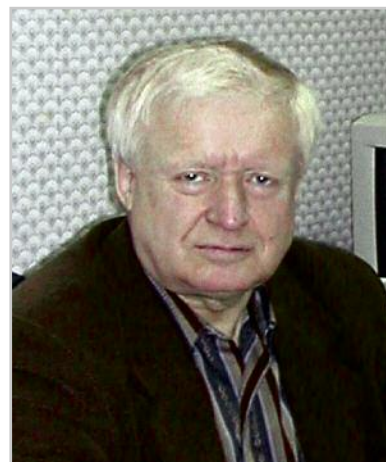


Филиал «Чукотаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

Постоянно
 возрастающая
 сложность управления
 полетами на трассах
 Чукотки потребовала
 принятия специальных
 мер, повышающих
 эффективность решения
 задач Управления
 Воздушным Движением.
 В 1950 г. в гражданской
 авиации была введена
 должность
 руководителя полетов,
 а также штатная группа
 диспетчерского
 состава,
 обеспечивающая
 решение различных
 задач УВД



Соболь Александр Иванович,
 директор филиала «Чукотаэронавигация»



Рыков Николай Федорович,
 заместитель директора по ЭРТОС



Ерусланов Евгений Андреевич,
 начальник отдела организации воздушного
 движения, сертификации и инспектирования

В экономическом и транспортном отношении Чукотка занимает островное положение из-за отсутствия сухопутного сообщения, связывающего ее с «материком». Судоходство по омывающим Чукотской полуостров морям возможно в течении ограни-

ченного времени, поэтому значение авиации на этой территории велико.

Освоение воздушного пространства Чукотки проходило в сложных условиях, обусловленных как климатическими особенностями тер-

ритории, так и несовершенством средств навигационного, связного и метеорологического обеспечения полетов.

До 1950 года такого понятия, как диспетчер службы движения или руководитель полетов, не было.



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Объект УВД РЦ ЕС ОрВД

душного транспорта в народном хозяйстве. На Чукотке было начато строительство гражданских аэродромов, увеличивалось количество и протяженность местных воздушных линий. На 7 апреля 1950 года личный состав аэропорта состоял из 16 человек. В том числе первый диспетчер Чукотки **Н. Теплов**, радиооператоры **А. Свириденко**, **А. Крекатень**.

должность заместителя командира по движению, которую занял **Шепелькевич Иван Иванович**. Вся служба движения состояла из 4 диспетчеров аэропорта Анадырь и еще по одному в Беринговском, Заливе Креста, Танюер, Амгуэма. На эксплуатацию в 150-й ЛО поступают новые самолеты Ли-2, вертолеты Ми-1, Ми-4.

18 июля 1957 года приказом командира 150 ЛО МА ДВУ ГВФ № 76 с 10 июля 1957 года вводится

Известно, что когда начиналось становление авиации на Чукотке, функции по связи, информации, поиску и спасению осуществлялись при помощи радистов Анадыря, Бухты Провидения, села Ванкарем, Уэлен. Ярким примером тому служат полеты 1934 года, связанные со спасением челюскинцев или поиск и обеспечение связью при спасении экипажа самолета Н-43 пилота **Масленникова** в марте 1935 года.

В 50-е годы гражданская авиация вступила в период интенсивного развития. Увеличилась потребность использования воз-



Новое здание
Центра УВД

00087



Филиал «Чукотская навигация»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»



Объект УВД
«Вышка»

00088



К лету 1959 года вступила в совместную эксплуатацию бетонная взлетно-посадочная полоса, которая эксплуатируется по настоящее время. В июле 1960 года почти одновременно в Анадырь прилетели два самолета: Ил-18 и Ту-104. Это были технические рейсы такого типа самолетов, а 27 августа в Анадыре произвел посадку Ту-104, который открыл авиалинию Анадырь – Петропавловск-Камчатский.

В октябре 1960 года на должность диспетчера службы движения аэропорта Уэлькаль прибыл **Бабяк Анатолий Леонидович**, который впоследствии, переучившись на штурмана, долгие годы работал в Магаданском управлении ГА на различных командных должностях.

Приказом командира № 66 от 11 апреля 1963 г. на основании приказа МОАГ ГВФ № 401 от 7 декабря 1962 г. аэропорт Провидения принимается в состав 150-го авиаот-

ряда. Произошли некоторые изменения и в службе движения аэропорта Анадырь. Так, приказом № 70 от 15 апреля 1963 года диспетчеры службы движения закреплены по следующим объектам УВД: старший диспетчер АДС – 1 человек, диспетчер РДС – 3 человека, КДП – 3 человека, АДП – 3 человека, СКП «Угольный» – 1 человек.

Производственная деятельность ОАО с каждым годом набирала все большие темпы. Приказом командира ОАО № 5 от 3 января 1967 г. служба движения переходит на трехсменную работу (РП, ДПП, АДП, РДП, СДП), а с 12 января 1967 года наземные службы аэропорта Анадырь и служба радиосредств аэропорта Марково переходят на круглосуточную работу.

1970 год. Для обеспечения бесперебойной радио- и телефонной связи, а также управления воздушным движением 12 ноября 1970 г. было принято в эксплуатацию новое здание КДП, где в на-

● ● **Объект КДП службы УВД**

Слева направо: старший диспетчер А. Э. Цай, диспетчер А. А. Сизов, старший диспетчер С. Н. Сильченко, начальник Анадырского Центра ОВД Е. Н. Агеев.

● ● **Руководители Центров ОВД**

Слева направо: заместитель начальника по ЭРТОС Шмидтовского Центра ОВД В. В. Богдаш, начальник Певекского Центра ОВД А. Ф. Смолькин, заместитель начальника по ЭРТОС Кеппервеевского Центра ОВД О. Г. Чикунев.

стоящее время размещаются производственные и служебные помещения филиала «Чукотаэроавиация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

В связи с увеличением объема работ по ПАНХ, транспортной авиации диспетчерам АДП становилось все сложнее управлять производственным процессом в авиапредприятии. Поэтому приказом командира ОАО № 172 от 28 апреля 1972 года было принято решение о создании специальной службы управления производством – центральной диспетчерской аэродрома (ЦДА), впоследствии переименованной в произ-

водственно-диспетчерскую службу предприятия (ПДСП). Диспетчеры службы движения **С. Филимонов** и **Б. Бекетов**, имеющие опыт работы в АДП предприятия, были одними из первых, кто осваивал этот участок работы.

16 февраля 1973 года вышло постановление ЦК КПСС и СМ СССР № 130-49 «О мерах по повышению безопасности полетов в гражданской авиации». С позиции развития и совершенствования системы УВД страны наиболее важными представляются третий и четвертый пункты постановления. Так, в третьем пункте



Объект службы ЭРТОС Анадырского Центра ОВД ОРЛ-А



предписывалось принять предложение Министерства обороны и Министерства гражданской авиации о создании в 1973 – 1980 гг. единой системы управления воздушным движением (ЕС УВД) гражданской и военной авиации. Четвертый пункт Постановления содержал вопросы, связанные с глубокой научной проработкой проблем развития и совершенствования системы, а также решения задач планирования ИВП и УВД в интересах всех пользователей воздушного пространства страны. Это постановление ознаменовало первый этап создания ЕС УВД.



Филиал «Чукотская навигация»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

В начале 1975 года в авиапредприятие стали поступать новые самолеты Як-40. Освоение новой техники, особенности летнего выезда людей в отпуск и, как следствие, увеличение интенсивности полетов требовало от всех служб аэропорта четкой слаженности в работе. В эти годы службу движения возглавлял **Стоюхин Николай Дмитриевич**, руководителями полетов были **А. М. Русин, В. Ф. Заря, Б. Е. Микучий, П. Д. Иотченко**.

Следует отметить, что в конце сентября – октябре 1972 года в службу движения аэропорта Анадырь прибыло сразу 11 молодых специалистов. Опыт и всесторонние знания работы диспетчера позволили инструкторскому составу службы движения подготовить из этих молодых специалистов профессионалов высокого класса. **Г. Размус, А. Тертычный, В. Гаврилин, А. Литвиненко, Ю. Казанкин, В. Володин, В. Селяев, К. Петров** – вот неполный перечень инструкторского состава службы движения.

По итогам работы за 1979 год коллектив Анадырского ОАО стал победителем в областном социалистическом соревновании среди предприятий транспорта и был награжден переходящим Красным Знаменем Магаданского областно-

го комитета партии, облисполкома и областного комитета комсомола.

По итогам работы за 10-ю пятилетку были награждены правительственными наградами работники Авиаотряда, в том числе диспетчер службы движения аэропорта Марково **Рыбалкин Сергей Владимирович** медалью – «За трудовую доблесть».

15 марта 1978 года было принято Постановление правительства № 199-67 «О дальнейшем развитии Единой системы УВД гражданской и военной авиации», в первом пункте которого предписывалось принять предложение Министра обороны и Министра гражданской авиации о формировании в 1978 – 1981 гг. на базе действующих пунктов управления полетами гражданской и военной авиации зональных и районных центров Единой системы УВД (второй этап создания ЕС УВД). Второй этап предлагалось реализовать в четыре очереди. Развитие Единой системы УВД обуславливалось также и развитием военной авиации на Северо-Востоке страны.

Аэродромы Анадырь, Мыс Шмидта, Провидения Бухта являлись аэродромами совместного базирова-

нии, что налагало еще большую ответственность на группы руководства совместными полетами военной и гражданской авиации.

Формирование центров ЕС УВД в регионах Севера и Северо-Востока в 1981 году предполагалось четвертой очередью второго этапа. НЭЦ АУВД в НИР «Север» разработал предложение по организации центров ЕС УВД в этих регионах, в котором предусматривалось создание 29 РЦ ЕС УВД, в том числе 17 односекторных (гражданских) с включением в их состав уже действующих зональных центров: Свердловского, Новосибирского, Читинского, Хабаровского.

Кроме того, было внесено предложение о формировании вспомогательных зональных центров в составе одного гражданского сектора для координации действий по ИВП и УВД в воздушном пространстве некоторых территориальных управлений ГА. Для этого было выделено 1261 человек, в том числе 490 военнослужащих и 720 специалистов ГА.

Совместной директивой МО (ВВС) и МГА № 123/17/0384 от 08 октября 1981 года было предусмотрено формирование на Севере и Северо-Востоке страны:

- 6 вспомогательных зональных центров ЕС УВД (в гг. Сыктывкаре, Тюмени, Якутске, Магадане, Красноярске, Иркутске);
- 13 двухсекторных РЦ ЕС УВД (Тикси, Воркута, Норильск, Анадырь, Сыктывкар, Мирный, Якутск, Южно-Сахалинск, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Николаевск-на-Амуре, Печера, Мыс Шмидта);
- 16 односекторных РЦ ЕС УВД (Диксон, Хатанга, Черский, Чоккурдах, Певек, Оха, Охотск, Амдерма, Мыс Каменный, Батагой, Жиганск, Зырянга, Тилички, Сеймчан, Марково, Чайбуха).

3 января 1980 года положено начало эксплуатации самолетов Ту-154 взамен Ил-18 на воздушной линии Анадырь – Москва.

1981 – 1982 годы – освоена новая техника: самолеты Ан-24, Ан-26.

2 января 1983 года была открыта беспосадочная авиалиния Анадырь-Москва на самолете Ил-62М.

19 ноября 1985 года было подписано соглашение между РДЦ Хабаровск, РДЦ Анкоридж и РДЦ Токио «О взаимодействии при оказании помощи гражданским воздушным судам, находящимся в аварийной обстановке при выполнении поле-



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



00091

Курсы повышения квалификации инженерно-технического состава

Слева направо: М. И. Кветень,
И. П. Копчушкин, С. И. Колесов,
И. М. Телишевский, С. А. Аганин,
В. А. Шелест, В. М. Фролов, С. А. Пятавол,
С. И. Стабронник, В. П. Зенин, А. М. Лобачев,
Н. Ф. Рыков, В. И. Вахрушев.

В центре – преподаватели МГТУ ГА
В. И. Лукьяненко, Е. Е. Нечаев.

тов по маршрутам в северной части Тихого океана (НОПАК)». Анадырь был выбран в качестве запасного аэропорта для обеспечения аварийной посадки иностранных воздушных судов. В связи с этим в 1986 году в службе движения аэропорта Анадырь были подготов-

лены к УВД на английском языке первые 4 специалиста: **О. В. Кулик, Е. Н. Агеев, С. В. Заднепровский, А. Н. Фарков.**

В 1988 году к УВД на английском языке было подготовлено 7 специалистов службы движения.

14 июня 1988 года в аэропорту Провиденция произошло событие, к которому стремились и готовились многие люди в двух великих странах, раскинувшихся по обе стороны Берингова пролива. Ровно в 9 утра в аэропорту Провиденция произвел посадку самолет «Боинг-737»

2E 32 1 0A 25 E2 E3 CF D3 0D 0A25 50 44 46 2D 31 2E 32 1 0A 25 E2 E3 CF D3 0D 0A

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

48 89 A4 57 58

49 94 48 53 A2

8B 34 41 03 E4

16 DB 3E E4 EF

0C E7 76 2E DF



Филиал «Чукотавознавигация»
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

с эмблемой американской компании «Аляска Эрлайнз».

Ответный визит делегации в город Анкоридж состоялся 21 февраля 1989 года.

В апреле 1989 года в аэропорту Анадырь произвел посадку самолет «Боинг-737» с американскими путешественниками на борту во главе с Полом Шурке. Это было первое иностранное воздушное судно, которое приземлилось в аэропорту «Анадырь».

15 сентября 1989 года с рабочим визитом в аэропорт Анадырь при-

была делегация Федеральной авиационной администрации США во главе с начальником Анкориджского центра УВД **Ф. Прайсом**. Со стороны ГА СССР присутствовал **В. Г. Шелковников**. В течение 3-х дней участники переговоров разработали соглашение о взаимодействии служб управления воздушным движением Анадырского ОАО и Анкориджского центра УВД.

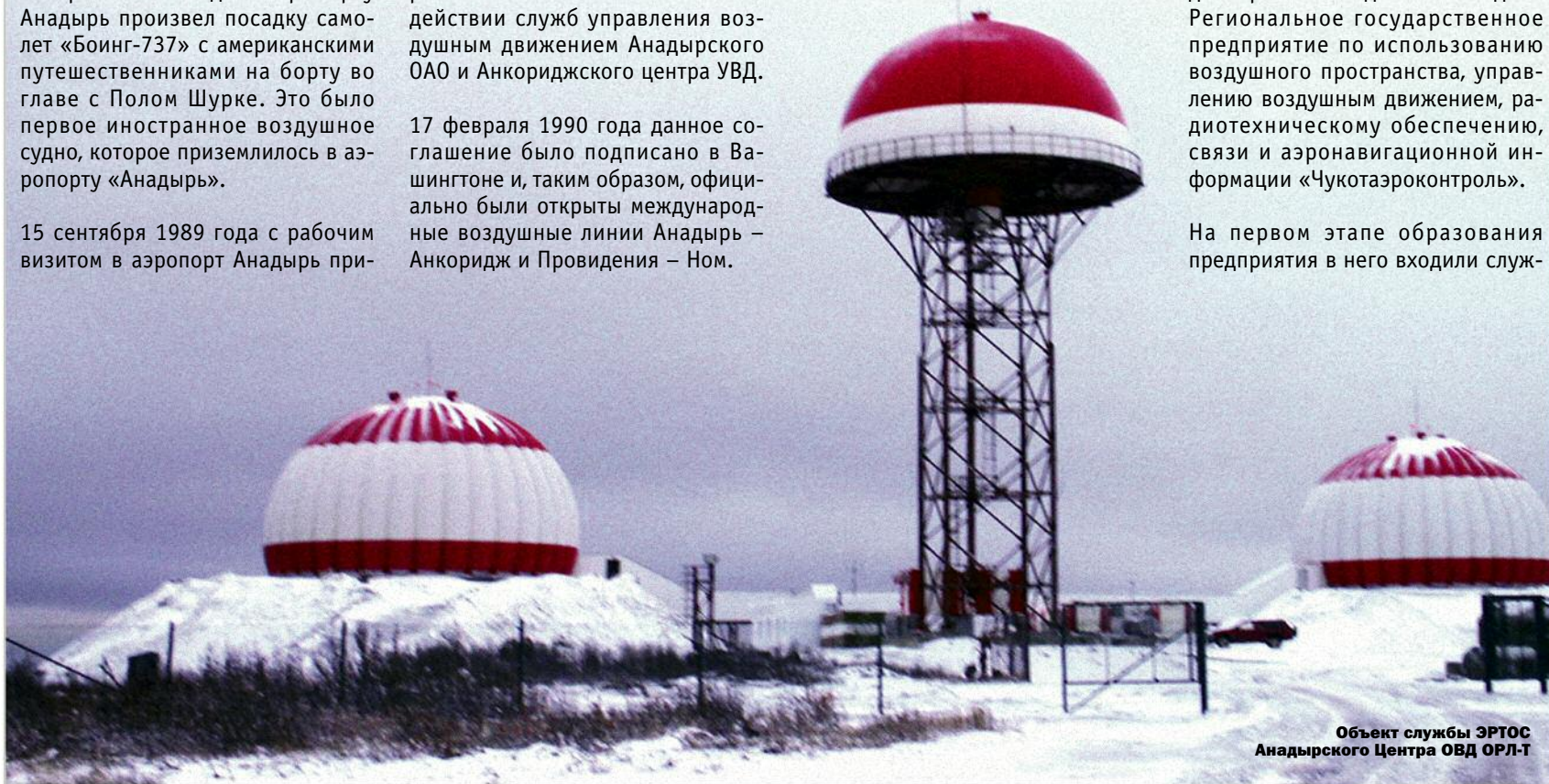
17 февраля 1990 года данное соглашение было подписано в Вашингтоне и, таким образом, официально были открыты международные воздушные линии Анадырь – Анкоридж и Провиденция – Ном.

В 1993 году на основании приказа №101 от 28 декабря 1992 года Министра транспорта РСФСР **В. Б. Ефимова**, обращения №1 25-294 от 2 августа 1993 года Председателя комиссии по регулированию воздушного движения

(Росаэронавигация) Министерства транспорта РФ **В. Г. Шелковникова** Постановлением № 239 от 26 октября 1993 г. главы администрации ЧАО на территории Чукотского автономного округа на севере-востоке азиатской части России с 27 декабря 1993 года было создано Региональное государственное предприятие по использованию воздушного пространства, управлению воздушным движением, радиотехническому обеспечению, связи и аэронавигационной информации «Чукотаэроконтроль».

На первом этапе образования предприятия в него входили служ-

00092



Объект службы ЭРТОС
Анадырского Центра ОВД ОРЛ-Т

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

ба движения, служба ЭРТОС и служба аэронавигационной информации аэропорта Анадырь. На период создания предприятия исполняющим обязанности руководителя назначен **Иванов Владимир Евгеньевич**. В дальнейшем в предприятие поочередно вошли служ-

бы движения, ЭРТОС и аэронавигационной информации аэропортов Анадырского, Шмидтовского, Чунского, Билибинского, Чукотского, Провиденского, Иультинского и Беринговского районов Чукотского АО, на базе которых и были образованы Анадырский, Шмид-



- ● ● **Старое здание (1972 года постройки), где размещается офис, объект КДП службы УВД, объекты КДП, ЦКС+ПМРЦ, радиобюро службы ЭРТОС Анадырского Центра ОВД**

- ● ● **Ведущие специалисты службы ЭРТОС Анадырского Центра ОВД**

Слева направо: ведущий инженер по р/н, р/л и связи объекта КДП В. Р. Энтин, начальник службы ЭРТОС Анадырского Центра ОВД С. А. Аганин, техник по р/н, р/л и связи С. В. Глуценко, главный инженер службы ЭРТОС Анадырского Центра ОВД Ю. П. Воропай.

- ● ● **Объект радиобюро службы ЭРТОС**

Слева направо: В. А. Смирнова, Е. А. Сенаторова, Т. А. Родькина.



00093





Филиал «Чукотазэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

Большой личный вклад в дело повышения производственных показателей предприятия и образцовое выполнение своей работы позволили признать лучшими работниками ГУДП «Чукотазэронавигация»

Исканцев Александр Александрович – техник по радионавигации, радиолокации и связи объекта ОРЛ-А+ПРЛ+АРП службы ЭРТОС Анадырь;

Сибиберт Сергей Владимирович – руководитель полетов службы ОВД Шмидтовского филиала ГУДП «Чукотазэронавигация»;

Фаттахов Равиль Инсафович – инженер по радионавигации, радиолокации и связи объекта радионавигации и авиационной электросвязи ЛАЗ-КДП службы ЭРТОС Шмидтовского филиала;

Стариков Александр Викторович – ведущий инженер по радионавигации, радиолокации и связи объекта службы ЭРТОС представительства Провидения;

Корчебный Иван Леонидович – старший диспетчер с правом УВД – руководитель представительства Залив Креста;

Голикова Ирина Александровна – радиооператор (с обязанностями телеграфиста) службы ЭРТОС кепервеевского филиала;

Артемченко Владимир Митрофанович – техник по радионавигации, радиолокации и связи службы ЭРТОС кепервеевского филиала;

Смолькин Александр Федорович – главный инженер певекского филиала и многих других специалистов.

За период с 1995 года по настоящее время награждены нагрудными знаками «Отличник воздушного транспорта» 29 специалистов предприятия. Указом Президента Российской Федерации от 10 декабря 2003 года присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» **Ерусланову Евгению Андреевичу.**

товский, Певекский и Кепервеевский филиалы РГП «Чукотазэронавигация» со своими подразделениями Марково, Омолон, Провидения, Залив Креста, Лаврентия, Беринговский. Генеральным директором предприятия назначен **Коленкин Юрий Федорович.**

В состав предприятия вошли районные и вспомогательные районные центры: РЦ Анадырь, ВРЦ Марково, РЦ Шмидт, РЦ Певек, ВРЦ Кепервеев, ВРЦ Омолон. В 1995 г. штатная численность предприятия предусматривала 499 единиц, фактическая составляла 419 человек.

В августе 1995 года Генеральным директором назначается **Лапин Виктор Николаевич**, грамотный руководитель и хороший организатор.

В период его руководства с 1995 по 2000 годы над территорией Чукотки в зоне ответственности РГП «Чукотазэронавигация» открываются новые перспективные международные воздушные трассы. Началось регулярное движение самолетов иностранных компаний по маршрутам: Нью-Йорк – Токио, Чикаго – Пекин, Вашингтон – Сеул и др. Объем воздушных потоков сразу увеличивался. Наибольшая

интенсивность приходится на МВТ: Г 212, УБ 337, УБ 244, УА 218, Г 7, а воздушные трассы РФ на В 32, МВТ Б 96 и Р 35 используются для полетов легкомоторной авиации из США (штат Аляска) в национальные села Провиденского района.

Приказом № 93 от 29 декабря 1999 г. ФУП «Госкорпорация по ОВД» в связи с проводимой реорганизацией региональных государственных предприятий по УВД в государственные унитарные дочерние предприятия на базе РГП «Чукотазэронавигация» создается ГУДП «Чукотазэронавигация». С 1 августа 2000 года генеральным директором назначен **Соболь Александр Иванович.**

В настоящее время приказом № 1 от 19 июля 2004 года в соответствии с нормами Федерального закона от 14 ноября 2002 № 161 – ФЗ создано головное предприятие ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», в которое составной частью вошел Филиал «Чукотазэронавигация». Директором филиала назначен **Соболь Александр Иванович.**

Процесс реорганизации предприятия продолжается. Главной задачей филиала является обновле-

ние парка радиотехнических средств, оптимизация структуры воздушного пространства, работа над программой развития и модернизации системы УВД на Чукотке. За 2002 – 2004 годы усилиями администрации Чукотского автономного округа с привлечением опытных иностранных специалистов, строительных фирм и научных учреждений Москвы, Санкт – Петербурга и других городов России сделано почти невозможное: налицо возрождение авиации Чукотки, а вместе с ней – нашего предприятия. В стадии ввода в строй такие объекты как КСА УВД «Альфа», радиомаячная система СП – 90 с двумя курсами, вторичный радиолокатор «Крона», новое здание КДП в а/п «Анадырь», модернизация радиолокационных позиций, центра коммутации сообщений в других центрах и отделениях предприятия. И это еще не весь список обновления оборудования, обеспечивающего работу авиации.

Все это необходимо для достижения главной цели – чтобы полеты в небе Чукотки были безопасными и эффективными.

□□□



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



00095



2E 32 1 0A 25 E2 E3 CF D3 0D 0A25 50 44 46 2D 31 2E 32 1 0A 25 E2 E3 CF D3 0D 0A

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

48 89 A4 57 5B

49 94 48 53 A2

8B 34 41 03 E4

16 DB 3E E4 EF

0C E7 76 2E DF



История образования
аэропорта
«Магадан-56» своими
корнями уходит в 40-е
годы прошлого
столетия и тесно
связана с историей
аэропорта 13-й км,
воходившего в состав
185-го Отдельного
Авиационного Отряда
(ОАО) отдельной
Магаданской
авиагруппы ГВФ.
В аэропорту Магадан
еще продолжают
трудиться ветераны
гражданской авиации,
которые обслуживали
пассажиров,
воздушные суда
и объекты
в аэропортах «13-й км»,
«47-й км» и «56-й км»

История образования и развития аэропорта «Магадан–56»

Реализуя Постановление Совета Министров СССР от 26 мая 1958 года № 558-272 по организации прямого воздушного сообщения между городом Магаданом и другими регионами страны, комиссией ГУ ГВФ был выбран в Арманской долине вблизи рек Уптар и Хасын и закреплён актом от 17 июня 1958 года участок площадью 12,2 км² для размещения аэропорта, обеспечивающего полеты самолетов типа Ил-18, Ан-12.

52-м отделением Центрального проектного института МО была разработана проектная документация, а с 1960 года началось строительство на 56-м км основной Колымской трассы объекта «И-567» (ИВПП – 2800 м с бетонным покрытием).

В начале 1963 года руководством ГУ ГВФ было принято решение о перебазировании материальной части и личного состава 185-го ОАО

(командир **И. В. Кучерявый**) из аэропортов «13-й» и «47-й км» в аэропорт «Магадан-56 км». Надо сказать, что ни сам аэродром, ни службы нового аэропорта в современном понимании «готовность аэропорта» не были готовы к приему ВС и обслуживанию пассажиров. Но принятие решения о досрочном перебазировании было обосновано следующими факторами:

- подходы с МК 105/285 на аэродроме «47/3» не обеспечивали безопасность полетов из-за препятствий в схемах захода для нового поколения ВС Ан-10, Ан-12 и Ил-18;
- ограниченные размеры ГВПП (1500 м х 60 м);
- сдана в эксплуатацию ИВПП – 1680 м на 56-м км;
- летный и технический составы к началу 1963-го года были подготовлены (прошли обучение) для приема и эксплуатации самолетов Ил-18 и Ан-12;
- сезонные проблемы приема

и выпуска самолетов Ли-2, Ил-12, Ил-14 в аэропорту «Магадан 13-й км» и Ан-10, Ан-12, Ил-18 в аэропорту «Магадан 47-й км», обусловленные ослаблением грунтовых аэродромов в весенний и осенний периоды;

- авария и списание самолета Ан-10 в аэропорту «Магадан-47»;
- прекращение эксплуатации самолетов Ан-10 по всей стране в связи с частыми случаями катастроф и аварий;
- производственные службы (СОП, РиС, ЛЭРМ, ГСМ, автобаза, аэродромная служба и ВОХР) требовали постоянного присутствия личного состава в аэропорту «56-й км»;
- проблемы бытового характера у личного состава, имеющего семьи и проживающего в г. Магадане, поселках Ола, Дукча, Радист, Снежный.

10 сентября 1963 года была сдана в эксплуатацию 1 очередь ИВПП

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

длиной 1680 м. Это позволило 185-му ОАО одновременно производить авиaperевозки своим парком ВС из двух аэропортов «Магадан-13» и «Магадан-47/3», а также обслуживать пассажирские и грузовые самолеты (Ил-18, Ан-12) Дальневосточного, Московского и Полярного управлений ГВФ в аэропорту «Магадан-56».

Руководил 185-ым ОАО с 24 декабря 1960 г. **Кучерявый Иван Ефимович**. В ноябре 1963 года 185-й ОАО реорганизован в Магаданский объединенный авиаотряд, в состав которого входили 185-й ОАО и аэропорт «Магадан-56». Командиром МОАО-1 был назначен **И. Е. Кучерявый**, проработавший в этой должности до сентября 1966 года.

МОАО-1 с момента создания в 1963 году и до его реорганизации в 1991 году являлся градообразующим предприятием, поэтому все его достижения в производственной и социальной сферах нужно рассматривать как результат деятельности коллектива предприятия, его лидеров и команды единомышленников, а также генподрядчика – СУ-4, созданного в 1958 году специально для строительства и развития аэропортового комплекса и социальной сферы на 56-м км.

Основные этапы развития аэропорта «Магадан-56»

Производственная деятельность МОАО расширялась на базе постоянно вводимых в эксплуатацию объектов законченного строительства генподрядчиком – СУ-4 треста «Магаданпромстрой». Все эти объекты будут названы в соответствующих этапах развития аэропорта «Магадан-56». Авиаторы с большим уважением вспоминают строителей и благодарны за все, построенное для них в течение 40 лет. Отметим руководителей СУ-4: **Г. З. Карачебанова, К. В. Кашлакова, В. В. Мищенко, Р. А. Охрима, Э. И. Райского, К. Драненко, Г. А. Бескаравайного, В. И. Киселева, С. А. Шатило, А. С. Маламатиди** и др. руководители и специалисты, а также коллектив рабочих: механизаторов, бетонщиков, каменщиков, плотников, столяров и маляров-штукатуров, награжденных орденами и медалями СССР за досрочный ввод в эксплуатацию в конце 1980 года аэродромного комплекса.

Под руководством **И. Е. Кучерявого** и дирекции строящегося аэропорта (**В. И. Зуб**) за очень короткий период (1960-1963 гг.) был со-



Здание аэровокзала в аэропорту «Магадан-56»

1964 – 1974 гг.

Деятельность 185-го ОАО до момента перебазирования на 56-й км

Парк ВС: Ли-2, Ан-2, Ил-12, Ил-14, вертолеты Ми-1 и Ми-4.

География полетов из а/п 13-й и 47-й км в поселки и города: Ола, Арманы, Брехово, Тахтоямск, Богурчан, Талон, Балаганное, Стрелка, Охотск, Берелех, Сеймчан, С.Эвенск, Омолон, Петропавловск-Камчатский, Билибино, Певек, Н.Кресты, Ожого, Зырянка, Ср. Колымск, Марково, Анадырь, Гижига, Хабаровск, Николаевск-на-Амуре и др.

Виды услуг и работ: перевозка пассажиров, грузов, почты; проводка караванов морских судов в зимние периоды навигации; аэрофотосъемка; охрана лесов; выполнение санрейсов в труднодоступные населенные пункты; выполнение спецрейсов по охране границы, по заявкам ученых, геологов, оленеводов, рыбаков, охотников и прочее.

История образования и развития аэропорта «Магадан-56»

**Ил-14 Полярной авиации в строящемся
аэропорту «Сокол», 56-й км**

1972 год



00098



**Кучерявый
Иван Ефимович**

Родился в 1923-м году. Участник Великой Отечественной войны, находился в действующей армии. В 1944 окончил Армавирское военное авиационное училище летчиков, в 1953 году – школу Высшей летной подготовки ГВФ. Работу в авиации Дальстроя начал в 1952-ом году. С 24.12.60 по 10.11.63 г. – командир 185-го ОАО. С 11.11.63 по 05.10.66 г. – командир МОАО-1. Освоил несколько типов ВС: ЛА-9, АН-2, Ли-2, ИЛ-12, ИЛ-14. Награжден орденом Красного знамени, медалью «За отвагу» и другими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота». Ветеран гражданской авиации Северо-Восточного региона страны. Пилот 1-го класса. Общий налет – более 12 000 часов. За пределы Магаданской области выехал в 1966-м году. Занесен в энциклопедическое издание «XX век. Гражданская авиация России в лицах».

здан задел для дальнейшего развития производственной и социальной сферы пос. Сокол.

Были построены временная РТП «35/10/0,4 кВ»; резервная ДЭС-73 (сейчас это двухэтажный склад ОМТС); котельная; шесть жилых 60-ти квартирных домов; совмещенные в одном корпусе магазин и школа; заложен фундамент для здания медсанчасти; пакгауз для технического и летного персонала; гараж на 10 машин; временные сооружения для служб СОП, РиС, аэродромной, пожарной охраны и ВОХР, ГСМ. Были полностью закончены работы по вводу в эксплуатацию радио-светотехнического оборудования, снятого в аэропорту – 47-й км; созданы условия для работы экипажей ВС Ил-14, Ил-18 и Ан-12, а также закончена подготовка ЛЭРМ для технического обслуживания и ремонта этих ВС; выполнен комплекс работ по закрытию аэропорта «47/3» (**В. И. Зуб** – последний начальник этого аэропорта).

В команду сподвижников первого командира МОАО входили начальник аэропорта **В. С. Погорелов**, командир 185-го ОАО **Н. Ф. Прокопенко**; начальник ЛЭРМ (АТБ) **А. А. Ефименко**, начальник СОП **Г. Ф. Милухин**, начальник аэродромной служ-

бы **М. Ф. Калинин**, начальник автотбазы **Г. И. Фоменко**; начальник службы РиС **Г. А. Хомутов**, начальник службы УВД **М. А. Ревутский**; начальник ОМТС **Г. П. Блохин**, а позже – **Р. А. Кальвинас** и другие.

Эстафету дальнейшего развития аэропорта 56-й км принял **В. С. Погорелов**, 5 октября 1966 г. назначенный командиром МОАО и проработавший в этой должности до октября 1974 года. В состав МОАО в 1966 году дополнительно вошли аэропорты «Берелех», «Гижига» и 181-й ЛО.

В. С. Погорелов внес большой вклад в развитие материально-технической базы МОАО (базового и приписных аэропортов) и социальной сферы поселков Сокол, Малая Чайбуха, авиагородка в а/п «Берелех». В период его руководства сданы в эксплуатацию 2-я очередь ИВПП – 2800 м с комплексом зданий и сооружений, профилакторий для летного состава, гостиница для пассажиров, административное здание МОАО, здания и сооружения коммерческого склада, пождепо, гараж на 25 машин, комплекс зданий для технического обслуживания и ремонта ВС, несколько 60- квартирных домов, общежитие «Авиатор», водозабор «52/4», два детских сада,

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

клуб и кинотеатр, два здания школы, комплекс зданий МСЧ, ЛЭП-1000В для ретранслятора, спортивные сооружения, автомобильная и пешеходная дороги «пос. Сокол-Аэропорт», памятник малой архитектурной формы «Сокол»; произведена реконструкция котельной в пос. Сокол. Начато строительство аэропорта «Синегорье», двух ангаров для технического обслуживания ВС, аэровокзала с пропускной способностью 600 пассажиров в час, базы отдыха в районе пос. Сплавная. Продолжалось строительство, благоустройство и озеленение пос. Сокол.

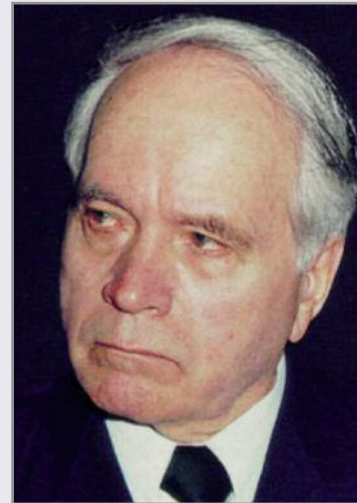
Ветераны аэропорта «Магадан-56» с большой теплотой вспоминают о **В. С. Погорелове** как организаторе проведения досуга молодежи (спорт, художественная самодеятельность, техническое творчество) и привлечения молодых авиационных специалистов для работы на Севере.

Команду руководителей – единомышленников **В. С. Погорелова** составляют начальники аэропортов «Магадан-56», «Берелех», «Гижига» (**С. С. Лобуныко, Д. И. Новиков, П. С. Ситников** и позже – **А. Е. Башлачев**), командир 185-го ЛО **Н. Ф. Прокопенко**, начальник штаба МОАО **М. Ф. Курбатов**, на-

чальник АТБ **А. А. Ефименко**, начальник аэродромной службы **М. Ф. Калинкина**, начальник БЭР-ТОС **П. Ф. Панарин** и позже – **Б. Н. Богданов**, начальник СТО-ПиЭ **А. А. Михайлевский** и позже – **М. А. Шубин**, начальник службы перевозок **О. Е. Данилян** и позже – **А. Е. Губанов**, начальник ОМТС **Г. Ф. Плахотников** и позже – **В. И. Николенко** и другие руководители.

С 1974 года Магаданский объединенный авиаотряд возглавил **Прокопенко Николай Филиппович**, совмещая при этом должность начальника аэропорта «Магадан-56». В структуру МОАО-1 входили 185-й и 181-й ЛО, аэропорт «Магадан-56», приписные аэропорты «Чайбуха» (бывший «Гижига»), «Сусуман» (бывший «Берелех») и сданный в эксплуатацию в 1976 г. аэропорт «Синегорье». Приписные аэропорты имели собственную историю создания и внесли значительный вклад в экономическое развитие Северо-Востока.

В составе команды **Н. Ф. Прокопенко** были руководители приписных аэропортов и структурных подразделений МОАО начальник аэропорта «Сусуман» **Д. И. Новиков** и позже – **А. П. Сабада**, начальник



Погорелов Василий Семенович

Родился в 1927-ом году. Окончил Курганскую школу пилотов ГВФ, Всесоюзный заочный юридический институт (1968), Высшее авиационное училище ГА (1970). С 1960 по 1963 годы был начальником аэропорта Марково. 1963 – 1966 гг. – начальник аэропорта «Магадан-56». 1966 – 1973 гг. – командир МОАО-1. Освоил несколько типов ВС: АН-24, АН-26, Ил-14, Ил-18. Пилот 1-го класса. Награжден орденом Октябрьской Революции, многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота». Ветеран гражданской авиации Северо-Восточного региона страны. За пределы Магаданской области выехал в 1974-ом году. Занесен в энциклопедическое издание «XX век. Гражданская авиация России в лицах».



Прокопенко Николай Филиппович

Родился в 1929 году. Заслуженный пилот СССР. Ветеран Магаданского УГА. Окончил Бугурусланское летное училище ГВФ (1954). Летал на самолетах ПО-2, АН-2, ЛИ-2, ИЛ-14, АН-10, АН-12, ИЛ-18. Общий налет – 13 280 часов. Пилот 1-го класса. Награжден орденами Ленина, Дружбы народов, медалями, знаком «Отличник Аэрофлота». Персональный пенсионер союзного значения, почетный гражданин г. Магадана. Ныне проживает и активно участвует в общественной жизни г. Магадана. Воспитал сына Александра, который, завершив деятельность КВС Ил-76, продолжает трудиться в СВМТУ. Н. Ф. Прокопенко занесен в энциклопедическое издание «XX век. Гражданская авиация России в лицах».

История образования и развития аэропорта «Магадан-56»



Открытие первой очереди
аэровокзала в аэропорту
«Магадан – 56»
1 марта 1974 года

аэропорта «Чайбуха» **А. Е. Башлачев** и позже – **В. И. Конради**, начальник аэропорта «Синегорье» **В. Колясников** и позже – **В. П. Патраков**, **М. У. Кузнецик** заместитель командира МОАО по политико-воспитательной работе, **А. П. Ясько** – начальник штаба, **Г. И. Нефедов** – командир 185-го АО, **Ю. П. Ханков** – командир 181-го АО, начальник АТБ **В. М. Пресняков** и позже – **В. Н. Гордеев**, начальник службы

УВД **В. И. Кубах** и позже – **А. Н. Жаворонков**, начальник БЭРТОС **Б. Н. Богданов**, начальник ЭСТОП **М. А. Шубин**, начальник аэродромной службы **М. Ф. Калинин**, начальник службы пассажирских перевозок **В. И. Байдалин**, начальник ССТ **И. И. Чайкин** и позже – **В. П. Орлов**, начальник службы ГСМ **Ф. З. Байшев**, начальник ОМТС **В. И. Николенко** и позже – **В. А. Дунаев**, начальник ТИСТО **С. П. Тихонов** и позже – **А. Н. Жид-**

ков, директор ЖКХ **В. В. Лебедев** и позже – **Ф. Ф. Попова**.

В период руководства **Н. Ф. Прокопенко** предприятием сданы в эксплуатацию аэропортовый комплекс «Синегорье», ангарный комплекс для технического обслуживания и ремонта ВС в аэропорту Магадан, аэровокзальный комплекс с пропускной способностью 600 пассажиров в час, теплый корпус склада ОМТС,

учебно-тренировочный центр, несколько 60- и 120- квартирных жилых домов, банно-прачечный комплекс, установлен историко-технический памятник «Самолет Ан-12 бортовой номер 11355», горно-лыжная база, спортивный клуб «Кальмар», оборудована хоккейная коробка в пос. Сокол, база отдыха в районе пос. Сплавная, начато строительство районных котельной и трансформаторной подстанции



Торжественная
встреча первого
Ил-62 в аэропорту
«Магадан – 56»

13 декабря 1980 года

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



**Председатель Совета Министров СССР
А. Н. Косыгин в Магадане**
Осень, 1975 год

«110/35/10» в пос. Сокол, а также расширение аэровокзала для приема Ту-154 и Ил-62.

В начале декабря 1980 была досрочно, на два года раньше плановой, завершена реконструкция взлетной полосы, а 13 декабря 1980 года осуществлен прием технического рейса Ил-62. Летно-технический состав приступил к освоению базовых самолетов Ту-154.

Н. Ф. Прокопенко много внимания уделял молодежи, оказывая поддержку молодым в их профессиональном росте, спорте, техническом творчестве, художественной самодеятельности. Для вы-

полнения решения горкома партии по реализации Продовольственной программы в Магаданской области под его руководством была построена база сенокосчиков в пос. Среднем Сеймчане, свиноподкомплекс на 100 голов в пос. Сокол и начато строительство второго комплекса на 500 голов в пос. Молочка.

Указом Президиума Верховного Совета ССР от 4 февраля 1983 года № 8765-X Магаданский объединенный авиаотряд Магаданского управления гражданской авиации за большие успехи, достигнутые в выполнении планов по перевозке пассажиров и грузов, применению



Башлачев Александр Ермолаевич

Год рождения – 1941. Заслуженный работник транспорта РФ. Ветеран гражданской авиации Северо-Восточного региона России. Окончил Высшее авиационное училище ГА в 1970. Трудовая деятельность в авиации на Севере началась с 21.10.1970 г. в должности инженера по эксплуатации аэродрома а/п Чайбуха. С 1972 по 1975 годы – начальник а/п Чайбуха. 07.07.1975 года назначен на должность старшего инженера-инспектора по безопасности полетов МОАО и далее замещал в МОАО различные должности: начальник штаба МОАО, зам.командира 181 ЛО по политико-воспитательной работе, первый заместитель командира МОАО. Родоначальник авиационной фамильной династии: его жена Светлана Ивановна – ветеран гражданской авиации Северо-Востока, сын Андрей (майор запаса, бывший военный летчик) и невестка Наталья работают в аэропорту Магадан. А. Е. Башлачев ведет активную общественную и политическую деятельность. Депутат Магаданской областной думы. Проживает в пос. Сокол. Награжден знаком «Отличник Аэрофлота». Занесен в энциклопедическое издание «XX век. Гражданская авиация России в лицах».

авиации в народном хозяйстве и в освоении новой авиационной техники награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В истории гражданской авиации СССР назначение в 1984 году **Башлачева Александра Ермолаевича** на должность командира МОАО было беспрецедентным – ранее на эту должность назначались только лица из числа командно-летного состава.

Под руководством **А. Е. Башлачева** осваивались базовые воздушные суда Ту-154 и Ил-76, развивалась производственная база предприятия. Завершено строительство и введены в эксплуатацию очистные сооружения; ТП 110/35/10 кВ; районная котельная; СП-80; док-склады ОМТС; зал прилета аэровокзала на 200 пассажиров; агрегатно-гидравлический цех ССТ; накопитель аэровокзала на 600 пассажиров в час; склад ГСМ на

История образования и развития аэропорта «Магадан-56»



Встреча командиров МОАО на 75-летие гражданской авиации

Слева направо: В. С. Погорелов, А. Е. Башлачев, Н. Ф. Прокопенко
Февраль 1998 года. Пос. Сокол

15000 м³ (пусковой комплекс); «Свеча-3»; с 1988 года начата реконструкция аэропорта. Выполнен большой объем работ по расширению и обновлению резервуарного парка расходного склада ГСМ и районной котельной; тепловых сетей и сетей водоснабжения и канализации.

Введены в эксплуатацию административно-производственное зда-

ние аэродромной службы; столовая на 100 мест; детский сад на 280 мест; шесть жилых 30-ти квартирных домов в поселке Сокол и два жилых дома в аэропорту «Чайбуха»; создан клуб «Авиатор» и оборудованы две спортивные площадки в пос. Сокол. Для выполнения решения горкома партии по реализации Продовольственной программы в Магаданской области под его руководст-

вом была построена столовая на базе сенокосчиков в пос. Среднем Сеймчане и пущен в эксплуатацию свинокомплекс на 500 голов в пос. Молочка. По итогам работы 1990 года и социалистического соревнования среди предприятий МГА СССР, а также за освоение новой техники Ту-154 и Ил-62,-76, МОАО-1 награжден переходящим Красным Знаменем с правом вечного его хранения.

Все достижения аэропорта «Магадан-56», представленные в динамике и хронологии, начиная с шестидесятых годов прошлого столетия в составе 185 ОАО и Магаданского объединенного авиаотряда, отражали роль и значимость авиации в развитии экономики Северо-Востока, народно-хозяйственное значение Магаданской области для страны.

Статус международного аэропорта предприятие «Аэропорт Магадан» приобрело 2 июня 1991 года. В соответствии с приказом МГА СССР № 167 от 16 июля 1991 года Магаданский объединенный авиаотряд был реорганизован с образованием отдельных государственных предприятий: ГП «Аэропорт Магадан», ГП «Авиакомпания «Магаданаэрогруз», ГП «Авиакомпания «Северо-Восточные грузовые авиалинии», ГП «Авиакомпания «Полет», ГП «Авиакомпания «Колыма Авиа», ГП «Магаданский центр технического обслуживания «Авиатехника» и «Авиамедицина» – структурная единица Магаданского авиаконцерна.

26 июля 1991 года Решением № 1963 Магаданского горисполкома зарегистрировано образование государственного предприятия «Аэропорт Магадан».



70 ЛЕТ АВИАЦИИ
СЕВЕРО-ВОСТОКА



Международный аэропорт «Магадан» сегодня

Федеральное государственное унитарное предприятие международный аэропорт «Магадан» – это многопрофильное предприятие, состоящее из 15-ти различных служб, направленных на выполнение основной функции аэропорта – предоставление услуг по обслуживанию пассажиров и рейсов авиакомпаний



Башлачев Александр Ермолаевич,
генеральный директор

Международный аэропорт «Магадан» предоставляет услуги авиационным компаниям и другим клиентам в авиационной и неавиационной сферах деятельности, обеспечивая регулярность и безопасность полетов. Сертифицированный аэродром класса А 1

категории ИКАО позволяет принимать воздушные суда Ил-18, -62, -76; Ту-134, -154, -204, -204-100, -214; Боинг-727; Ан-12, -72, -74, -24, -26 и другие ВС 3 и 4 классов, а также вертолеты всех типов.

Стратегическими целями аэропорта являются:

- Постоянное увеличение авиаперевозок через аэропорт.
- Стабильный рост перечня и качества услуг для авиапассажиров.
- Использование существующего

географического потенциала аэропорта на перспективных высокоэффективных международных маршрутах между государствами Северной Америки и государствами Азиатско-Тихоокеанского региона.

- Поддержание характеристик аэродрома для обеспечения обороноспособности и безопасности государства.

Указанные цели реализуются путем

- соблюдения требований регламентирующих документов в области авиационной безопаснос-

000103





Международный аэропорт «Магадан» сегодня

- ти и безопасности полетов, других регламентирующих и законодательных требований;
 - систематического анализа работы предприятия и постоянного улучшения на его основе эффективности всей хозяйственной и финансовой деятельности;
 - наиболее полного удовлетворения требований клиентов и реализации их потребностей;
 - соблюдения взятых на себя обязательств и требования выполнения соответствующих обязательств от своих партнеров;
 - обеспечения условий для постоянного обучения и профессионального роста работников
- предприятия;
 - сертификации и лицензирования аэропортовой деятельности;
 - осуществления руководства структурными подразделениями предприятия высококвалифицированными профессионалами – командой лидеров.

Перспектива и миссия аэропорта Мага-



потенциал
Магаданской
области.

Реализуя программы будущего и выполняя свою миссию, аэропорт определяет для себя систему ценностей и приоритетов:

- обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- отношение к авиакомпаниям,

дан состоит в том, чтобы стать транзитным и запасным аэропортом на кроссполарных воздушных трассах, обеспечивающим качественное обслуживание потока самолетов между Западной Европой, Азией и Америкой, и развивать экономический





70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

пассажирам, клиенту по принципу: «Клиент – всегда прав!»;

- отношение к персоналу. Важнейший и ценнейший капитал – это сотрудники аэропорта;
- человек – важнее всего. Высококачественный сервис – через личное развитие;
- в качестве – наш успех. Не останавливаться на достигнутом;
- обязательства руководства предприятия (при экономической поддержке государства и региона) – реализовать стратегические цели аэропорта, изложенные в бизнес-плане инвестиционного проекта «Реконструкция аэропорта Магадан» при достижении необходимых уровней качества, прибыльности, самофинансирования, маркетинга и положения аэропорта в экономике региона.

Господдержка проекта реконструкции реализуется федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России

(до 2010 года)». За период реконструкции планируется

- осуществить восстановление покрытий ИВПП;
- реконструировать пассажирский перрон на 7 воздушных судов;
- реконструировать рулежные дорожки РД-2 и РД-4;

- осуществить строительство новых мест стоянок, рулежных дорожек, перрона, дренажных систем, объектов охраны окружающей среды и обеспечения безопасности полетов.





Международный аэропорт «Магадан» сегодня

MAGADAN AIRLINES



В. С. Лясковский,
главный инженер
предприятия,
1-й заместитель



Р. Ш. Мулюкова,
заместитель директора
предприятия
по экономике



Г. Ф. Гаврыш,
зам. директора
по маркетингу



Д. А. Сиволобов,
заместитель
директора по АБ
начальник САБ



А. Г. Ефремова,
начальник ОК



Н. С. Медведев,
сменный заместитель
директора предприятия



М. А. Шубин,
начальник ЭСТОП



В. И. Шаповалов,
старший инспектор
по досмотру
и контролю ВС



С. В. Кривченко,
ведущий инженер
по охране труда



М. И. Пузанкова,
инженер
по организации труда



Б. Б. Паламарчук,
начальник ИВЦ



Л. А. Самофалова,
кладовщик
гостиничного
комплекса



Р. Ш. Аксанов,
старший штурман
аэропорта «Магадан»



С. Ф. Балашова,
инженер по ГСМ

Аэропорт гордится своими
ветеранами труда
и работниками,
добросовестно и длительно
работающими
в гражданской авиации

- сохранить и пополнить кадровый потенциал аэропорта.

М. А. Шубин – начальник службы с 1966. Почетный работник транспорта РФ, награжден медалью «Ветеран труда» и знаком «Отличник Аэрофлота», занесен в энциклопедическое издание «XX век. Гражданская авиация России в лицах».

В. П. Алтунин – начальник узла ЭТОП с 1974. Награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

Ю. И. Нечепоренко – начальник узла СТОП с 1969. Награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

М. А. Зайцев – инженер узла СТОП с 1968.

В. Н. Петренко – инженер узла СТОП с 1975.

А. Ф. Кузьменко – начальник службы с 1972. Награжден медалью «Ветеран труда» и знаком «Отличник Аэрофлота».

В. П. Семенов – водитель с 1968.

В. А. Симонов – водитель с 1973.

С. Г. Загорулько – водитель с 1978.

Н. Ф. Мацука – водитель с 1968. Награжден нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота».

Э. Л. Новик – ст. кладовщик с 1972. Награждена медалью «Ветеран труда».

Н. Р. Юзыпенко – инженер по организации движения спецтранспорта с 1970.

А. Н. Никофоров – инженер по ремонту с 1979. Награжден знаком «Отличник воздушного транспорта».

А. Г. Сидаш – начальник службы с 1974. Награжден знаком «Отличник «Аэрофлота».

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Р. М. Котлярова,
старший агент
по организации
международных
перевозок



Н. Ф. Мацука,
водитель ССТ



В. А. Дунаев,
начальник ОМТС



В. Г. Кузьменко,
экономист по труду



А. Ф. Кузьменко,
начальник ССТ



В. П. Сеник,
начальник отряда САБ



Г. И. Никуличева,
начальник 2-го отдела



В. А. Ерохин,
электромонтер
узла связи



Е. Г. Бойко,
уборщик
гостиничного
комплекса



В. Г. Пештибай,
начальник
службы ТИСТО



А. Е. Мартинец,
техник по труду СОП



Г. П. Шабунин,
столяр РСУ



В. П. Сосновская,
бухгалтер



Л. Н. Васильева,
бухгалтер

000107

Р. М. Котлярова – старший агент по организации международных перевозок с 1976. Награждена медалью «Ветеран труда».

В. Н. Массарова – техник по труду СОП с 1972.

А. Е. Мартинец – техник по труду с 1969. Награждена медалью «Ветеран труда» и знаком «Отличник воздушного транспорта».

Л. П. Матиевская – уборщик производственных помещений с 1968. Награждена медалью «Ветеран труда».

С. Ф. Балашова – инженер по ГСМ с 1965.

Награждена медалью «Ветеран труда».

Н. П. Кузьменко – дежурная по оформлению перевозочной документации с 1965. Награждена медалью «100-летие со дня рождения В. И. Ленина».

С. В. Замараев – начальник службы ГСМ с 1980. Награжден нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».

Н. Н. Голикова – оператор заправочных станций с 1966. Награждена медалью «Ветеран труда».

П. М. Третьяков – грузчик СОП с 1974.

Т. Е. Ныrkova – оператор товарный с 1974.

В. И. Шаповалов – старший инспектор по досмотру и контролю ВС с 1968. Награжден медалью «Ветеран труда».

Р. М. Шагинян – старший инспектор по досмотру и контролю ВС с 1968.

Л. М. Беломестнова – зав. хозяйством САБ с 1972. Награждена медалью «Ветеран труда».

Л. А. Карпова – заведующая хозяйством с 1970. Награждена медалью «Ветеран труда».

В. П. Сеник – начальник отряда ВОХР с 1975. Награжден нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».

А. А. Зернов – начальник СПАСОП с 1978. Награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

Н. Н. Колпаков – водитель пожарного автомобиля с 1966. Награжден медалью «За мужество, доблесть в республике Афганистан».

В. А. Дунаев – начальник службы ОМТС с 1967. Награжден знаком «Отличник воздушного транспорта».



Международный аэропорт «Магадан» сегодня

Е. Е. Браилова – техник ОМТС с 1970. Награждена медалью «Ветеран труда».

Т. А. Павлова – зав. складами с 1972. Награждена знаком «Отличник воздушного транспорта».

Р. И. Колпакова – директор гостиничного комплекса с 1993 года.

Л. А. Самофалова – кладовщик гостиничного комплекса с 1957 г., награждена медалью «Ветеран труда».

Е. Г. Бойко – уборщик с 1965 г., награждена медалью «Ветеран труда».

М. П. Гусев – инженер по связи с 1979 года.

В. А. Ерохин – электромеханик с 1963 г., награжден медалью «Ветеран труда».

Л. Г. Смирнова – техник по связи с 1970 г., награждена медалью «Ветеран труда».

А. И. Дерявко – машинист компрессорной установки с 1970 г., награждена медалью «Ветеран труда».

Г. П. Шабунин – столяр с 1974 г., награжден знаком «Отличник воздушного транспорта».

Р. Ш. Аксанов – старший штурман аэропорта с 1971 г., награжден знаком «Отличник воздушного транспорта».

Ю. А. Припахайло – дежурный штурман

с 1972 г., награжден медалью «Ветеран труда» и нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».

Б. Б. Паламарчук – начальник ИВЦ с 1986 года.

С. И. Башлачева – оператор ЭВМ с 1970.

Г. Н. Кашин – инженер-электроник с 1977.

Г. П. Ревякина – оператор ЭВМ с 1968 г., награждена медалью «Ветеран труда».

В. П. Патраков – сменный заместитель директора предприятия с 1969 г., награжден нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота».

Н. С. Медведев – сменный заместитель директора предприятия с 1973 года.

Л. А. Наумова – техник ПДС с 1979 г., награждена медалью «Ветеран труда».

Ф. А. Цырульников – уборщик производственных помещений аэродромной службы с 1965 г., награждена медалью «Ветеран труда».

В. Г. Пештибай – начальник ТИСТО с 1986 г., награжден нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».

Ю. С. Тимошенко – слесарь аварийно-восстановительных работ с 1969 года.

И. Б. Дунаева – техник по труду с 1972 г., награждена знаком «Отличник воздушного транспорта».

С. М. Подкорытов – начальник ОКС и ЗНС

с 1980 г., награжден нагрудным знаком «От-

В. П. Лясковская – инженер ОКС с 1974 г., награждена знаком «Отличник воздушного транспорта».

Т. А. Семенова – инженер ОКС с 1979 года.

А. Е. Башлачев – директор предприятия с 1970 года. Заслуженный работник транспорта РФ, награжден медалью «Ветеран труда» и знаком «Отличник Аэрофлота». Занесен в энциклопедическое издание «XX век. Гражданская авиация России в лицах».

В. С. Лясковский – главный инженер-первый заместитель директора предприятия с 1972 г., награжден знаком «Отличник воздушного транспорта».

Г. Ф. Гаврыш – заместитель директора по маркетингу с 1966 года. Почетный работник транспорта РФ, награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

Р. Ш. Мулюкова – заместитель директора по экономике-главный бухгалтер с 1973 г., награждена знаком «Отличник воздушного транспорта».

М. И. Пузанкова – инженер по организации труда с 1965 г., награждена медалью «Ветеран труда» и знаком «Отличник воздушного транспорта».

000108





70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

В. Г. Кузьменко – экономист по труду с 1974 г., награждена медалью «Ветеран труда».

С. В. Кривченко – ведущий инженер по охране труда с 1967 г., награжден знаком «Отличник воздушного транспорта»

В. А. Лелин – ведущий инженер технического отдела с 1972 г., награжден знаком «Отличник воздушного транспорта».

З. В. Мацука – секретарь руководителя с 1972 года.

А. Г. Ефремова – начальник ОК с 1969 г., награждена медалью «Ветеран труда» и знаком «Отличник воздушного транспорта»

Г. И. Никуличева – начальник 2 отдела с 1973 г., награждена медалью «Ветеран труда» и знаком «Отличник воздушного транспорта».

Л. Н. Васильева – бухгалтер с 1972 г., награждена медалью «Ветеран труда».

В. П. Сосновская – бухгалтер с 1968 г., награждена медалью «Ветеран труда» и нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».

З. Д. Норец – старший кладовщик АХО с 1973 г., награждена медалью «Ветеран труда».

Л. В. Покровская – архивариус с 1975 г.,

награждена медалью «Ветеран труда».

После 10-кратного спада объема авиаперевозок по отношению к 1990 году аэропорт Магадан по отправкам пассажиров вышел в 2003 году на рубеж 58,5 тысяч человек. Магаданских авиапассажиров обслуживают 6 авиакомпаний, выполняющих регулярные рейсы в города Анкоридж (США), Москву, Санкт-Петербург, Новосибирск, Хабаровск, Иркутск, Владивосток, Красноярск, Екатеринбург, Анадирь, Краснодар, Певек, Петропавловск-Камчатский, а также в районы Магаданской области. Регулярные рейсы выполняются авиакомпаниями «Ма-

гаданские авиалинии», «Домодедовские авиалинии», «Красноярские авиалинии», «Владивосток Авиа», «Дальавиа» и «Чукотавиа». Рейсы Н5 801, – 802 по маршруту Магадан – Петропавловск-Камчатский – Анкоридж – Петропавловск-Камчатский – Магадан выполняются самолетом Ту-154М авиакомпании «Мавиал» один раз в неделю.

На территории аэропорта Магадан базируются следующие авиакомпании: ФГУП «Авиакомпания «Мавиал», ООО «Восток», ООО «Икар», ГУП «СВБАОЛ». С этими и другими

000109





Международный аэропорт
«Магадан» сегодня



000110

авиакомпаниями аэропорт заключил договор на базирование и предоставление мест стоянок для воздушных судов.

Аэропорт предоставляет свыше 50 видов различных услуг, включая и неавиационные, такие как

- сдача в аренду помещений, тер-



риторий, оборудования, имущества;

- тепло- и электрообеспечение предприятий или их отдельных объектов, расположенных на территории аэропорта;
- передача трансформированной электроэнергии по кабельным

70 ЛЕТ АВИАЦИИ
СЕВЕРО-ВОСТОКА



сетям аэропорта на все объекты пос. Сокол;

- предоставление и обслуживание телефонных линий связи предприятий, а также линий связи пожарной и охранной сигнализации объектов предприятий;
- услуги по программному и компьютерному обеспечению предприятий;
- водоснабжение предприятий;
- транспортировка грузов юридических и частных лиц;
- тушение пожаров на объектах социальной и промышленной

сферы близлежащих поселков и другие услуги.

Для повышения качества услуг европейского уровня построен зал для обслуживания VIP-пассажиров и пассажиров бизнес-класса. Продолжается реконструкция зала-накопителя для авиапассажиров, прошедших предполетный досмотр и спецконтроль. В этом зале авиапассажирам предоставлены услуги современных видов связи – международный и междугородний телефон, Интернет, а также кафе и магазины по продаже сувениров и товаров в дорогу. Нали-



Аэропорт «Омсукчан»

В большой объем работ по перевозке пассажиров и грузов, который выполняется на территории Магаданской области, вносят свой вклад и работники Омсукчанского аэропорта. Строительство взлетно-посадочной полосы в Омсукчанском районе было начато осенью 1969 года. Создавалась она методом народной стройки



Гаврилова Наталья Владимировна,
руководитель ООО «AD REM»

Первые пробные рейсы в Магадан были выполнены в 1971 году. Тогда самолетами было перевезено 300 пассажиров. Регулярные же полеты открыты с 1972 года. В 1989 году был введен круглогодичный пассажирский рейс 101 – 102, что позволило пассажирам летать в Магадан на Ан-24 всего за 1 час 20 минут.



Брацевич Олег Арнольдович,
начальника аэропорта

С момента построения аэропорт «Омсукчан» был приписан к Сеймчанскому объединенному авиаотряду. Но в марте 1992 года в связи с ухудшением экономического положения Сеймчанского авиаотряда была проведена реорганизация, в результате которой создано новое предприятие – «Северные Крылья». Начальником аэропорта «Омсукчан» тогда был



Филимонова Марина Викторовна,
главный бухгалтер

Н. Н. Хлыстов. Тогда же была проведена реконструкция взлетно-посадочной полосы, в результате аэропорт стал принимать грузовые воздушные суда Ан-12, Ан-74, выполнявшие работу для Дукатского ГОКа и других заказчиков.

В 1995 году началось освоение месторождения Кубака, что поз-



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Новожилова Светлана Юрьевна,
агент службы организации перевозок

волило увеличить объем работ и помогло сохранить аэропорт в трудные годы экономических преобразований.

В 2001 году было создано новое предприятие ООО «AD REM». На данный момент в ООО «AD REM» работает небольшой, но слаженный коллектив, состоящий из восемнадцати человек. Это люди, знающие свое дело, любящие небо и самолеты, с большим опытом работы и квалификационными навыками. Руководит коллективом **Гаврилова Наталья Владимировна.**



Кругликов Андрей Игоревич,
инженер ГСМ

В 2004 году в Омсукчане вновь было открыто Агентство по продаже авиабилетов, что позволило людям беспрепятственно

покупать билеты на «материк» у кассира **Облат Ирины Георгиевны,** не выезжая в г. Магадан.

□ □ □





ФГУП РФ авиакомпания «Магаданские авиалинии» («Мавиал»)

Надежность, безопасность, высокое качество обслуживания

Сегодня
единственным
региональным
перевозчиком в
Магаданской области
является Федеральное
Государственное
предприятие РФ
авиакомпания
«Магаданские
авиалинии».
Авиакомпания
создана в 1994 году
путем слияния
нескольких
государственных
предприятий



Шуваев Александр Петрович,
генеральный директор



На сегодняшний день
«Мавиал» – это объединение не-
скольких структурных подразделе-
ний, деятельность которых направ-
лена непосредственно на обеспе-
чение авиаперевозок. Авиакомпа-
ния имеет в своем составе летный
отряд, сертифицированную базу

технического обслуживания (АНК),
которая на сегодняшний день, кро-
ме обслуживания по всем видам
регламента собственного парка,
Ту-154Б, Ту-154М, Ил-62М выполня-
ет техническое обслуживание са-
молетов Ил-76, Ан-12, Ан-24,
Ан-26, Ан-74, Як-40, Ан-28.

В состав авиакомпании также
входит сертифицированный авиа-
ционный учебный центр (АУЦ), ак-
кредитованное при ТКП агентство
по продаже перевозок, сертифици-
рованная служба грузовых пе-
ревозок, современный городской
аэровокзал в г. Магадане, служба



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

авиационной безопасности, медицинский центр «Авиамедицина», база материально-технического снабжения, гостиница, 9 филиалов-представительств, столовая с группой по обеспечению бортовым питанием собственных рейсов.

- Магадан – Иркутск – Екатеринбург – Санкт-Петербург – Екатеринбург – Иркутск – Магадан
- Магадан – Новосибирск – Красноярдар – Новосибирск – Магадан
- Магадан – Новосибирск – Магадан
- Магадан – Петропавловск-Кам-

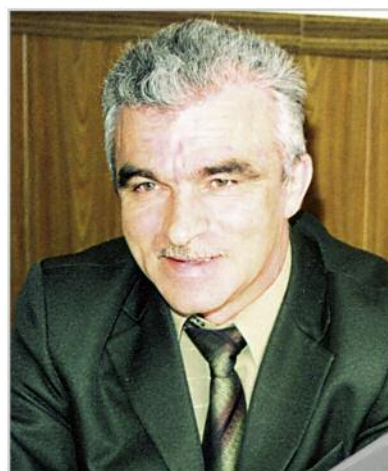
веро-Восток России с Северо-Западным побережьем США. Статистика полетов показала, что этим кратчайшим воздушным мостом пользуются в основном для развития деловых контактов и культурных связей. В этом смысле Анкоридж удобен тем, что связывает Западные центры США и Канады, а Магадан имеет регулярное сообщение со всеми центрами соседних районов – Сибири, Приморья, Камчатки. Именно поэтому в последние годы услугами авиакомпании «Мавиал» на этой воздушной линии пользуются сотни американских и российских бизнесменов,

через Берингов пролив в обе стороны летают школьники и студенты, музыканты и ученые.

«Магаданские авиалинии» – одна из немногих авиакомпаний России, обладающая правом полетов в США под собственным флагом. Авиакомпания регулярно выполняет чартерные рейсы в Китай, Тайвань, Индонезию,



В. В. Войтенков,
зам. генерального директора



В. И. Ключ,
зам. генерального директора.
Директор АНК

Авиакомпания традиционно осуществляет регулярные авиаперевозки по следующим маршрутам:

- Магадан – Москва – Магадан
- Магадан – Хабаровск – Магадан
- Магадан – Владивосток – Магадан

чатский – Анкоридж (США, штат Аляска) – Петропавловск-Камчатский – Магадан.

Последняя воздушная линия «Магаданских авиалиний» связала Се-





000116



Сингапур, Корею, Таиланд. Летный и инженерный состав выполняет работы с базированием в Чехии (Брно), Турции (Стамбул), Иране (Тегеран)

Основным видом деятельности авиакомпании являются авиаци-

онные перевозки (89,8% от общей суммы доходов). Из авиaperевозок основная доля приходится на пассажирские перевозки: 71,3% (по доходам – 86%). Авиакомпания ориентирована на пассажирские перевозки населения Магаданской области. 78% всех пасса-



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

жиров области пользуются услугами авиакомпании «Мавиал».

Авиакомпания перевозит львиную долю работников бюджетной сферы области. Благодаря совместной деятельности руководства компании, областной, городской и районных администраций, органов социальной защиты бюджетные пассажиры: пенсионеры, милиционеры, врачи, учителя, военные, – могут без проблем приобрести авиабилеты в любом направлении.

В 2001 году авиакомпания установила в своих кассах, впервые на Дальнем Востоке, новую систему



000117



бронирования и продажи авиабилетов «Сирена-3», которая через систему спутниковой связи соединена с единым центром в Москве. Теперь магаданский пассажир сразу получает билет на другую часть маршрута из пункта посадки, в том числе и на любые международные авиалинии, а также может заказать

гостиницу в пункте прибытия, вызвать такси.

Основными конкурентами авиакомпании на рынке пассажирских перевозок области являются ОАО Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» и ГТК «Россия» на авиалинии Магадан – Москва.

- ● ● **Т. Я. Позднякова**
заместитель генерального директора по экономике и финансам (в центре)
- ● ● **О. И. Елизаров**
заместитель генерального директора по экономике и финансам (справа)
- ● ● **Г. В. Петровская**
главный бухгалтер авиакомпании (слева)

- ● ● **С. И. Аношкин**
командир Ту-154

● ● ● **Группа работников АНК**

- ● ● **Б. Н. Соломоненко**
заместитель командира ЛО

- ● ● **А. И. Поряднов**
бортинженер-инструктор ЛО проводит занятия

- ● ● **В. Я. Сапрунов**
заслуженный пилот России



Общественное предприятие «Магаданские авиалинии» («Мавиал»)



На рынке авиационных услуг компания конкурирует с крупными российскими авиапредприятиями: ОАО а/к «Домодедовские авиалинии», ГП а/к «Дальавиа», ООО «ВладивостокАвиа» и др. Наличие конкуренции является стимулирующим фактором в борьбе за пассажира.

В 2001 году авиакомпания «Магаданские авиалинии» награждена дипломом Национальной премии «Крылья России-2001» – «За выживание среди акул»; почетным дипломом Российско-швейцарского бизнес-клуба и золотой медалью за безупречную деловую ре-



путацию – в сентябре 2002 года; почетным дипломом Высшего женеvского института бизнеса и управления – международная награда «Золотой слиток» для наиболее устойчиво развивающихся предприятий – в декабре 2002 года.

Авиакомпания вкладывает немалые средства в поддержании летной годности воздушных судов, подготовку авиационного персонала. Это приоритетные стратегические направления развития авиакомпании.

В а/к «Мавиал» сегодня трудятся 750 человек. Большая часть работ,





выполняемых в авиакомпании, требует высокой квалификации персонала. 98% летного состава и 100% инженерно-технического, занятых обслуживанием самолетов, имеют высшее или среднее специальное образование. 73% летных специалистов имеют 1 класс квалификации, 21% – 2 класс. Авиакомпания гордится своими специалистами.

Безопасность полетов зависит от надежности и исправности авиатехники. Не пройдя полной программы проверки и подготовки, ни один авиалайнер не выйдет в рейс. Такую проверку самолеты проходят в АНК.



000119



Несмотря на то, что авиация существует у нас в стране уже восемьдесят лет, и северные пассажиры чаще других пользуются услугами воздушного транспорта, полет, какой бы продолжительности он не был – всегда немного волнующая ситуация для пасса-

- ● ● Инструктор по штурманской подготовке В. П. Ходаковский проводит разбор полетов на тренажере
- ● ● Группа бортпроводников на занятиях по английскому языку. Преподаватель В. М. Орлова
- ● ● Коллектив цеха бортпитания авиакомпании «Мавиал»
- ● ● В. И. Ариничев, командир АУЦ
- ● ● Занятия в группе бортпроводников проводит инструктор Л. И. Волкова

жира. Задача службы бортпроводников – снять это напряжение, сделать полет приятным и непринужденным, наилучшим образом обслужить пассажиров в полете. Именно бортпроводники являются гарантом спокойствия и комфорта на борту самолета, оставляют незабываемое впечатление от полета своей предупредительностью, доброжелательностью, стремлением помочь каждому пассажиру в любой ситуации. В службу бортпроводников авиакомпании «Магаданские авиалинии», возглавляет которую с 1995 года **Валентина Ивановна Зубчук** (стаж работы в ГА – 32 года),



мечтают устроиться работать многие девушки и юноши, но не каждый может стать бортпроводником, так как требования, которые предъявляет авиакомпания сегодня к службе бортпроводников, очень высоки. Это профессиональные навыки обеспечения бе-

Сертифицированный АУЦ под руководством **Ариничева Виктора Ивановича** обеспечивает повышение квалификации, первоначальную подготовку, переподготовку авиационного персонала региона по всем основным направлениям работы ГА. АУЦ располагает необ-



зопасности и качества обслуживания, безупречное знание английского языка и человеческие качества – уверенность в себе, в своих силах, воля, терпение, воспитанность. Бортпроводницы «Мавиала» очень полюбились магаданским пассажирам.

ходимой учебной базой, квалифицированными преподавателями, библиотекой и спортивным залом.

Тренажерный комплекс, входящий в состав АУЦ, обеспечивает тренировку и обучение летного и инженерно-технического состава.





- **Г. Б. Петровская,**
главный бухгалтер авиакомпании

- **Коллектив бухгалтерии**

- **Коллектив участка лабораторных проверок и ремонта АиРЭО АНК**

- **В. В. Зубарев,**
инструктор тренажерного комплекса, заслуженный пилот России
- **В. Л. Калинин,**
старший штурман летного отряда, заслуженный штурман России
- **О. В. Лебедев,**
командир летного отряда, заслуженный пилот России
- **В. В. Шелехов,**
штурман-инструктор летного отряда
- **Е. В. Черный,**
пилот-инструктор летного отряда
- **В. Н. Ерохин,**
советник генерального директора по БП
- **И. А. Тополенко,**
старший бортинженер летного отряда

000121



На протяжении многих лет на базе АУЦ работают зональные приемные комиссии по набору абитуриентов в высшие и средние специальные учебные заведения ГА по очной и заочной форме обучения. Сотни юношей и девушек, не выезжая в ЦРС, получают возможность поступить в престижные учебные заведения ГА России.

Агентство по продаже авиаперевозок располагает значительной сетью касс. Все кассиры агентства отличаются высокой профессиональной грамотностью, чутким отношением к желаниям пассажиров.

Магаданский медицинский центр «Авиамедицина», входящий в со-

став авиакомпании, объединяет 101 врача и медицинского работника, обслуживающих не только служащих а/к и других авиационных предприятий области, но и население. «Авиамедицина» имеет полный комплект медицинского оборудования, необходимого для проведения качественной врачебно-медицинской экс-





000122

пертизы летного состава, диспетчеров, бортпроводников и кандидатов на обучение этим специальностям. Более двадцати лет заместителем директора ММЦ «Авиамедицина» по врачебно-летной экспертной комиссии

работала **Валентина Павловна Листопадская**. Медицинский центр имеет также отделение барокамерных, функциональных и электрокардиографических методов исследования, кабинет велоэргометрических проб



и РЭО-вазографии, стоматологическое и физиотерапевтическое отделения, стационар и поликлинику.

Высокий уровень квалификации врачей и медперсонала, их отношение к делу гарантируют профессиональное долголетие летного состава и других авиационных служб.

В настоящее время во всех конечных и промежуточных пунктах посадки наших авиалайнеров: Анкоридж (США), Москва, Санкт-Петербург, Краснодар, Новосибирск, Иркутск, Екатеринбург, Хаба-





70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

ровск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский открыты филиалы и представительства авиакомпании, в обязанность которых входит решение всех организационных вопросов грузопассажирских перевозок на местах. Наши представители, работающие в этих городах, помогают авиапассажирам, пользующимся услугами авиакомпании, решать довольно сложные вопросы.

На предприятии сегодня трудится второе и третье поколение авиаторов, продолжая славные традиции своих отцов и дедов. Представители трудовых династий

есть среди летного, инженерно-технического состава работают в других подразделениях предприятия. Это семьи **Истоминых, Греховых, Дрыгиных, Ерохиных, Карелиных, Кузьменко, Кривченко, Троян, Романовых, Ситниковых, Калашниковых, Петровских, Сенченко, Четвериковых, Матюхиных, Фомичевых, Муллахметовых, Колесниковых.**

Сегодня коллектив авиакомпании живет надеждой – надеждой на стабильное будущее, прогресс и развитие предприятия.



000123



●●● Рабочая смена городского аэровокзала

●●● Коллектив врачебно-летной экспертной комиссии

●●● Разбор полетов

Ю. И. Сергеев
бортинженер Ту-154

В. Л. Калинин
старший штурман ЛО

В. В. Захарин
бортинженер-инструктор ЛО

О. В. Лебедев
командир ЛО

2E 32 10A 25 E2 E3 CF D3 0D 0A25 50 44 46 2D 31 2E 32 10A 25 E2 E3 CF D3 0D 0A

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

48 89 A4 57 5B

49 94 48 53 A2

8B 34 41 03 E4

16 DB 3E E4 EF

0C E7 76 2E DF



Ветераны авиакомпаний, награжденные почетными званиями и наградами

Ладис Валентин Александрович

После окончания Иркутского медицинского института в 1970 г. зачислен в Магаданский объединенный авиаотряд. Проработал главным врачом СЭС, начальником медико-санитарной службы Магаданского управления ГА. С апреля 1996 по 1999 год работал в должности генерального директора ГП «Авиакомпания «Магаданские авиалинии». За заслуги в области здравоохранения в мае 1981 г. награжден значком «Отличник здравоохранения». В 1989 году представлен к званию «Заслуженный врач РСФСР», в 1998 году награжден нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».

Благодатский Юрий Васильевич

Работу в гражданской авиации начал пилотом Магаданского объединенного авиаотряда в 1960 году. За время работы освоил воздушные суда Ил-2, Ил-14, Ил-18, Ту-154 в качестве второго пилота, командира ВС, командира авиаэскадрилии. Дал путевку в небо 23 отлично подготовленным командирам. Награжден Орденом «Трудового Красного Знамени» в 1983 году.

Порядков Александр Иванович

В 1968 г. после окончания Иркутского авиационного училища начал трудовую деятельность в Магаданском объединенном авиаотряде авиатехником, в 1975 г. переучился на бортмеханика, 1990 г. закончил Киевский институт инженеров ГА. Освоил летную эксплуатацию воздушных судов Ил-18, Ту-154. В настоящее время работает инженером по летно-методической работе летного отряда. Награжден Орденом «Знак почета» в 1974 г.

Емельянов Евгений Петрович

Трудовую деятельность в гражданской авиации начал в 1965 г. в Магаданском объединенном авиаотряде, проработав в качестве авиатехника до апреля 1997 г. Награжден Орденом «Трудовой Славы II и III степени».

Морозов Анатолий Михайлович

Трудовую деятельность в ГА начал в Магаданском объединенном авиаотряде в 1965 г. после окончания Иркутского авиационного летного училища. Проработал авиатехником до августа 2001 г. Награжден Орденом «Трудовой Славы III степени».

Шулюкин Юрий Иванович

Трудовую деятельность начал в 1965 г. в Магаданском объединенном авиаотряде после окончания Иркутского авиационного летного училища. Проработал в должности авиатехника 30 лет. Награжден медалью «За трудовое отличие».

Новокшинов Семен Филиппович

1952 г. после окончания Троицкого авиационного училища был направлен в аэропорт Магадан. Проработал авиатехником на одном рабочем месте 45 лет. Награжден Орденом «Красного Знамени», Орденом «Дружбы народов».

Клюх Владимир Иванович

После окончания Рижского института ГА в 1976 г. направлен молодым специалистом в Магаданский объединенный авиаотряд, где проработал инженером смены, старшим инженером цеха, начальником цеха № 2 АТБ. В настоящее время работает заместителем генерального директора – директор авиационного наземного комплекса. Награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

Поспелова Татьяна Ивановна

Трудовую деятельность в начале в 1972 г. после окончания Новосибирского электромашиностроительного техникума. В гражданской авиации с января 1974 г. по март 2001 г.; летала в качестве бортпроводника – старшего бортпроводника в Магаданском объединенном авиаотряде и в ГП «Магаданские авиалинии». Награждена медалью «За трудовое отличие» в 1983 г.

Румянцев Василий Васильевич

В 1957 г. окончил Военно-морское авиационное училище, после окончания Ейского высшего авиационного училища летчиков с декабря 1960 г. по июнь 1998 г. работал в Магаданском объединенном авиаотряде, в ГП «Магаданские авиалинии». За время работы летал в качестве 2-го пилота, командира корабля Ан-2, Ил-14, Ту-154. В 1996 г. награжден нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».

Ариничев Виктор Иванович

В гражданской авиации с августа 1966 г. После окончания Бугурусланского летного училища трудовую деятельность начал вторым пилотом Барнаульского объединенного авиаотряда. На Крайнем Севере работает с июня 1968 г. по настоящее время. Летал в качестве 2-го пилота, командира корабля Ан-2, Ил-14, Як-40, Ту-154. Работал командир 151-го летного отряда Чаунского ОАО, заместитель командира Магаданского объединенного авиаотряда, заместитель генерального директора по организации летной работы ГП «Магаданские авиалинии». С октября 2001 г. по настоящее время командир авиационно-учебного центра авиакомпании. В 1997 г. присвоена планка «за безаварийный налет 11000 часов», в 2004 г. награжден нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».

Таран Николай Филиппович

Окончил в 1970 г. Киевский институт инженеров ГА и начал трудовую деятельность в Магаданском объединенном авиаотряде. За период работы проявил себя грамотным специалистом, прошел путь от рядового инженера до главного инженера авиационного наземного комплекса. Награжден нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



**Лебедев
Олег Васильевич**

В авиации с 1976 г. На Крайнем Севере в Магаданском объединенном авиаотряде – с июля 1977 г. Освоил летную эксплуатацию воздушных судов Ан-24, Ту-154, Ил-62. С апреля 1992 г. по настоящее время командир летного отряда. В 2004 г. присвоено Почетное звание «Заслуженный пилот РФ».



**Зубарев
Виктор Викторович**

Трудовую деятельность в гражданской авиации начал в Чаунском объединенном авиаотряде в 1966 году. Освоил в качестве командира воздушного судна самолеты Ан-2, Ил-14, Ан-12, Ту-154, Ил-62. В настоящее время работает старшим инструктором тренажера АУЦ авиакомпании. Присвоено Почетное звание «Заслуженный пилот РФ» в 1999 году.



**Лукьянов
Владимир Дмитриевич**

В Магаданском объединенном авиаотряде – с 1967 года. После окончания Академии ГА работал инженером МАО, зам. гл. инженера управления ГА, директором Магаданского Центра «Авиатехника», зам. генерального директора по эксплуатации авиационной техники а/к «Мавиал». Награжден медалью «За трудовую доблесть» в 1973 году.



**Ходаковский
Виктор Павлович**

Начал трудовую деятельность в гражданской авиации в 1960 году радиооператором в аэропорту Марково. Летал бортрадистом, штурманом на самолетах Ли-2, Ил-14, Ан-12. В настоящее время работает инструктором тренажера АУЦ. Присвоено Почетное звание «Заслуженный штурман РФ» в 1997 году.



**Кулешко
Александр Александрович**

В гражданской авиации с 1951 года. На Крайнем Севере – с 1955 года. Работал начальником штаба летного отряда МАО, замдиректора по производству, начальником производственно-диспетчерской службы а/к «Мавиал». Награжден нагрудным знаком «Заслуженный работник транспорта РФ», нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».



**Фурсов
Александр Петрович**

Авиатехник, в гражданской авиации с 1969 г. Начал трудовую деятельность в Магаданском объединенном авиаотряде. Награжден Орденом Трудовой Славы III степени в 1978 году.

000125



**Сапрунов
Владимир Яковлевич**

В гражданской авиации начинал 2-м пилотом в Сеймчанском объединенном авиаотряде в 1961 году. За годы работы освоил в качестве командира корабля самолеты Ли-2, Ил-14, Ил-18, Ту-154. Работал с января 2000 г. по август 2004 г. начальником штаба летного отряда. Присвоено Почетное звание «Заслуженный пилот» в 1997 году.



**Истомин
Анатолий Владимирович**

Трудовую деятельность в гражданской авиации начал в Магаданском объединенном авиаотряде в 1966 году авиатехником, кем и работает по настоящее время. Награжден Орденом «Знак Почета» в 1971 году.



**Калинин
Валерий Леонидович**

Начал трудовую деятельность в гражданской авиации в Магаданском Объединенном авиаотряде в 1971 г. штурманом. Освоил самолеты Ан-24, Ту-154, Ил-62. Работает старшим штурманом летного отряда. Присвоено Почетное звание «Заслуженный штурман РФ» в 2001 году.



**Позднякова
Тамара Яковлевна**

В гражданской авиации с 1967 года. Работала главным экономистом – начальником планово-экономического отдела МУГА, заместителем начальника управления по экономике – начальником отдела государственных программ развития, зам. начальника управления по экономике, зам. гендиректора по экономике и финансам. Награждена нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» в 1994 году.



**Коршунов
Вячеслав Михайлович**

Трудовую деятельность в гражданской авиации начал в Магаданском объединенном авиаотряде в 1966 году штурманом. За годы работы освоил самолеты Ил-14, Ил-18, Ту-154. Присвоено Почетное звание «Заслуженный штурман РФ» в 1999 году.



**Фурманчук
Иван Кузьмич**

Трудовую деятельность в гражданской авиации начал в Черкасском объединенном авиаотряде в 1965 году. На севере – с 1973 года. Освоил самолеты Ан-2, Ан-12, Ту-154, Ил-62 работает старшим пилотом-инструктором летного отряда. Награжден серебряной медалью ВДНХ в 1971 году.

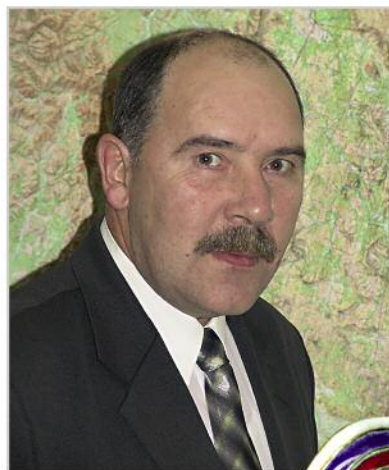


Авиакомпания «Икар»

Авиакомпания «Икар», зарегистрированная как предприятие в 1991 году, является одной из первых частных авиакомпаний России.

Свидетельство эксплуатации получено в 1992 году за № 36.

Производственные полеты начались с августа 1992 года при наличии одного арендованного вертолета Ми-8Т



Изиумов Сергей Васильевич,
генеральный директор

В 1993 – 1994 годах расширилась география полетов, увеличился объем авиационных услуг. Парк ВС состоял из одного собственного и двух



Ми-8 на дежурстве по ПСО



арендованных вертолетов Ми-8Т.

1995 – 2003 – годы окончательного становления авиакомпа-

нии, ее закрепления на рынке авиационных услуг с парком ВС, состоящим из четырех собственных вертолетов Ми-8Т. В этот период созданы и сертифицированы инженерно-авиационная служба и производственно-техническая база.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



В 2004 году с приобретением двух самолетов Ан-28 авиакомпания начала работы на рынке внутрирегиональных перевозок.

В настоящее время парк воздушных судов авиакомпании состоит из четырех вертолетов Ми-8Т и двух са-

молетов Ан-28. Имеется собственная производственная база. При непосредственном участии авиакомпании построена и сдана в эксплуатацию ВЛ-220 кВ Усть-Омчуг – Магадан (1992 – 1998 гг.), построен рудник «Кубака» (1994 – 1997гг.), выполнены сотни срочных санитарных



Экипаж вертолета во главе с летным директором Мальковым Геннадием Петровичем (справа)

000127





заданий, совершаются десятки вылетов на аварийно-спасательные работы, в том числе и в самых сложных метеоусловиях. Начиная с 1994 года авиакомпания несет круглосуточное дежурство на аэродроме Магадан (Сокол) по поисково-спасательному обеспечению полетов. В 2004 году на самолетах Ан-28 планируется осуществлять внутрирегиональные перевозки. По уровню подготовки летных экипажей и техническому состоянию воздушных судов авиакомпания назначена авиационными властями для VIP – перевозок.

Динамичное развитие, закрепление «Икара» на рынке авиационных услуг обеспечивается самоотверженной и дружной работой всего коллектива и особенно летного директора **Геннадия Петро-**

вича Малькова, шеф-пилота **Ивана Васильевича Огуреева**, технического директора **Николая Андреевича Гузева**, заместителя генерального директора **Виктора Григорьевича Шейкина**, авиатехников **Алексея Дмитриевича Руденко**, **Николая Григорьевича Шимова**.

Огромный вклад в организацию, обеспечение и контроль за авиационными работами, обеспечение безопасности полетов вносят высокопрофессиональные авиационные специалисты: **О. М. Лосенков**, **И. К. Ефимович**, **А. С. Пискунов**, **А. В. Лысюк**, **А. О. Данелян**, **В. Л. Лучак**, **В. П. Юшин**, **В. Т. Устинов** и другие.

□□□



Авиапредприятие «Поляр-Авиа»

Авиапредприятие ООО «Поляр-Авиа» было зарегистрировано 20 июля 1999 года. Его учредителями стали бывшие работники 2-го Магаданского ОАО – пилоты, инженеры, всего семь человек. На собрании учредителей был избран директор – Остапенко Юрий Владимирович, который и по сей день возглавляет «Поляр-Авиа»



Остапенко Юрий Владимирович,
директор ООО «Поляр-Авиа»

В создании предприятия активнейшее участие приняли **Ротар Виктор Михайлович** – 1-й заместитель директора и **Черемных Виктор Иванович** – технический директор «Поляр-Авиа». Материальной основой создания авиа-

предприятия стала возможность аренды вертолета Ми-8Т у 2-го МОАО (внешний управляющий **Бада Галина Михайловна**), а также финансовая помощь Омогонской золоторудной компании. Основным видом деятельности является перевозка пассажиров, грузов

и другое применение вертолета Ми-8 в отраслях экономики Магаданской области.

Первый производственный полет вертолета состоялся 29 мая 2000 года по маршруту Магадан – Кубака, выполнение которого было до-



Бухгалтерия

Слева направо: Е. А. Лисицкий – бухгалтер; Н. Н. Гончаренко – инспектор по кадрам; Н. А. Лисицкая – главный бухгалтер; В. И. Черемных – технический директор



верено первому на тот период времени экипажу под руководством командира вертолета **Шилов Владимира Васильевича**, второго пилота **Токина Александра Владимировича** и бортмеханика **Ротар Виктора Михайловича**. Готовили вертолет к вылету под руководством технического директора **Черемных Виктора Ивановича**, авиатехник **Копылов Анатолий Иннокентьевич**, инженер АирЭО **Шадрин Михаил Юрьевич**. Полет выполнялся для Оломонской золоторудной компании.

В настоящий момент в нашем предприятии работает 16 штатных сотрудников и 3 нештатных. Предприятие располагает 2 вертолетами Ми-8, аэродромной техникой и другим техническим имуществом, необходимым для обслуживания вертолетов. Вовремя выплачивается достойная заработная плата, работники полностью обеспечены социальными и семейными льготами в соответствии с действующим законодательством.

За прошедшие четыре года мы налетали 1550 физических часов, а к ок-

тябрю 2004 года – уже более 300 часов. Выполняются самая разнообразная работа: вывоз геологов на маршруты, перевозка продуктов питания, перевозка буровых статков на внешней подвеске, выполнение санитарных заданий и прочее.



В силу того, что при небольшом количестве воздушных судов не выдается Свидетельство эксплуатанта (сертификат), мы в 2000 году обратились в ФГУАП «ЧукотАвиа», в лице генерального директора **Байбородова Геннадия Александровича**, которое любезно предоста-



вило нам место в своем Свидетельстве эксплуатанта. Поэтому на борту наших вертолетов появилась надпись – «ЧукотАвиа».

В составе нашего малого предприятия, кроме упомянутых выше, работают высококвалифициро-

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

ванные авиаспециалисты: авиатехник Сид Бурчик Анатолий Иванович; бортмеханики Ми-8 Гуж Игорь Александрович, Зубков Алексей Игнатьевич; инженер Сид Бойчук Федор Николаевич; командир вертолета Ми-8 Черных Сергей Валентинович. Достаточно сказать, что из 11 человек основных работников 6 «Отличники Аэрофлота». Все авиаспециалисты имеют стаж работы в системе Гражданской авиации и на Колыме более 20 лет.

В будущее коллектив ООО «Поляр-Авиа» смотрит с оптимизмом. Основные отрасли экономики области переживают подъем. Значит, в обслуживающей сфере, в том числе и в региональной авиации, произойдет увеличение объема работ, возрастет благосостояние работников.

□□□



●●● Вертолет прилетел к местным жителям

●●● Бортмеханик И. А. Гуж со спасенным новорожденным после выполнения санитарного рейса

●●● Второй пилот А. В. Токин

●●● Подцепка внешней подвески на Марчеканской сопке

●●● Слева – направо: бортмеханик И. А. Гуж; авиатехник АирЭО А. А. Калугин; первый зам. директора В. М. Ротар; авиатехник А. И. Бурчик

●●● Слева – направо: первый зам. директора В. М. Ротар; технический директор В. И. Черемных; инженер Сид Ф. Н. Бойчук



000131





История становления и развития ФГУАП «ЧукотАвиа»

Чукотская ГА является практически ровесницей отечественной авиации. 3 ноября в селе Уэлен было создано Чукотское местное бюро общества друзей Воздушного Флота. Первый полет над территорией Чукотки был совершен 11 августа 1926 года, когда летчик Кальвица поднялся в воздух на самолете Ю-16 над островом Врангеля



Бойбородов Геннадий Александрович,
генеральный директор ФГУАП «ЧукотАвиа»

Отечественная ГА Чукотки прошла сложный путь своего развития. Она впитала в себя высшие достижения науки и техники, плоды многолетнего опыта и упорного труда всех поколений авиационных специалистов. Авиация принимала в свои ряды самых до-

стойных, требовала и требует от них больших знаний и умения, мужества, передавая как эстафету от старших младшим мастерство, навыки, традиции. На счету трудовых коллективов отрасли Чукотки немало славных, больших дел. Авиаторы в мирные и военные годы не раз прославляли свою страну и народ. Нам есть чем гордиться, что беречь и умножать. История ГА Чукотки – это яркие страницы истории нашего сурового северного края, его национальное достояние и гордость.

Большое значение для геологического, хозяйственного исследования Чукотки имели летные экспедиции известного ученого **С. В. Обручева** в 1932 – 33 гг., которые позволили изучить Чаунский район на предмет залежей олова и весь бассейн реки Анадырь, произвести визуальную съемку площади в 400 000 км² и составить миллионную карту большей части Чукотского округа.

В 30-х годах накапливался опыт по применению самолетов для ледовой разведке, что положило начало развитию воздушного транспорта в Чукотском регионе. Сюда в 1934 году главное управление Севморпути направило группу летчиков и техников. Первыми энтузиастами, прибывшими на Чукотку, были летчики **Катюхов, Масленников, Прокопов, Сургуев;** штурманы **Падалко, Рубинштейн;** бортмеханики **Грищенко, Панков, Соколов, Феденко,** инженер **Тараненко.** Возглавлял эту группу опытный летчик **И. Л. Павленко.** Начиная с апреля 1935 года летчики группы **Павленко** выполняли полеты ледовой разведки, обеспечивали доставку бензина в пункты, по которым совершал на севере свой первый перелет **М. В. Водопьянов,** обслуживали полярные станции. С начала 1936 года, помимо ледовой разведки и проводки судов, авиаторы доставляли продукты в отдаленные поселки, обслуживали геологов.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

В 1940 году Чукотское небо начали бороздить первые летчики-чукчи: **Д. Тымнетагин, Т. Елков, С. Шитиков, А. Кеутуври, В. Верещагин.** Летал в небе Чукотки и замечательный эскимосский поэт Юрий Анко. Война прервала их мирные полеты. Из славных сыновей чукотского народа остался в живых лишь **Д. Тымнетагин**, который награжден многими правительственными наградами. **Д. Тымнетагин** после войны трудился в 150-ом летном отделе (аэропорт «Анадырь»).

В годы войны за короткий срок в 10 месяцев была проложена воздушная трасса Уэлькаль – Красно-

ярск для перегонки на фронт боевых самолетов. В строительстве аэродромов участвовали сотни северян, показавших поистине героические подвиги и мужество. **И. Г. Мазурук, В. И. Шевелев** – это имена руководителей Дальстроя и перелетной авиационной группы навечно золотыми буквами вписаны в историю Победы в ВОВ.

В первые послевоенные годы объемы авиатransпортов значительно сократились в связи с тем, что большое количество самолетов авиации Дальстроя было списано, а Чукотская авиагруппа полярной авиации вообще не имела ни одного пригод-



- Здание Анадырского аэропорта после реконструкции

- Международный аэропорт «Анадырь»
Сентябрь 2004 года

ного для эксплуатации самолета. В июле 1947 года Дальневосточное управление ГВФ организовало Чукотское авиазвено с базированием в г. Анадыре и пос. Сеймчане. Его первым командиром был **Алексашин Михаил Иванович**. С 1948 года началось техническое переоснащение





История становления развития ФГУАП «ЧукотАвиа»



000134



Сегодня комфортабельный Ил-62 обеспечивает авиационную связь жителей Чукотки с «материком»

Отпуск, вынужденные полеты жителей региона во власти этого современного партнера. Хотя в условиях конкуренции с мая 2004 года полеты на самолетах Боинг-767 в аэропорт Анадырь осуществляет и авиакомпания «Трансаэро»



Экипаж самолета Ан-24 ФГУАП «ЧукотАвиа»

Слева направо: бортпроводник Ю. В. Матваев, командир М. Ф. Нигматулин, второй пилот Ю. Н. Бабий, штурман В. Василевский



Гордость авиаторов – вертолет Ми-8

Основной вид авиатранспорта при выполнении санитарных рейсов и других видов авиаработ по обеспечению нужд Чукотского автономного округа в авиaperевозках



авиации Чукотки. Были получены новые самолеты Ил-12, увеличилось количество Ли-2.

В 50-е годы значительно увеличилась роль воздушного транспорта на Чукотке. Отдельным постановлением правительства страны в мае 1954 года предусматривалось обеспечение пассажирских перевозок на северных линиях только на самолетах, имеющих отопление, а также установление регулярных полетов в пос. Эгвекинот, Лаврентия, Марково, Анюйск, Апапельгино.

3 декабря 1963 года Президиум Верховного Совета СССР принял поста-

новление об образовании Чукотского национального округа общей площадью 721 500 км². Улучшению транспортного обслуживания народного хозяйства и населения Чукотки было уделено большое внимание. С июля 1957 года Магаданская авиагруппа вместе с подразделениями Чукотки, а также аэропорты полярной авиации были переданы в ведение ГВФ. Воздушный транспорт на Чукотке превратился в один из главных факторов развития производительных сил края. Значительно увеличился объем перевозок пассажиров и грузов. Возрос налет авиации спецприменения. Это стало возможным благодаря коренной рекон-



рукции техники, внедрению самолетов с газотурбинными двигателями.

7 августа 1960 года была введена новая трансарктическая магистраль Анадырь – Москва. Летное время – 12 часов. Полеты выполнялись на самолетах Ил-18. В авгу-

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

сте 1960 года были организованы регулярные полеты на самолетах Ту-104 по маршруту Петропавловск-Камчатский – Анадырь. На территории Чукотки практически не осталось уголков, где не побывали бы наши самолеты Ан-2 и вертолеты. В 1965 году вместо устаревших самолетов Ли-2 были получены самолеты Ил-14, а еще через 5 лет, в 1970 году, в небе Чукотки появились комфортабельные Як-40. С октября 1978 года получили постоянную прописку в северном небе вертолеты Ми-8.

Наземные и технические комплексы аэропортов Певек, Кепервеем,

Шмидт, Анадырь постоянно совершенствуются. Взаимовыручка, постоянное сотрудничество с военными авиаторами также сказывается на положительных результатах труда авиаработников. С марта 1969 года Анадырское, а затем, с 1972 года, и Чаунское авиапредприятия эксплуатируют тяжелые вертолеты Ми-6. В январе 1980 года на смену самолету Ил-18 на рейсе Москва – Анадырь пришел комфортабельный самолет Ту-154, в этом же году открылся на данном типе самолетов рейс Москва – Певек. В 1985 году Чаунский ОАО получает шесть новых самолетов Ан-28. В вопросах переоснащения авиационной техники,

строительства наземных и технических комплексов нельзя не отметить роль администрации округа и районов, поселков Угольные Копи, Шахтерский, лично губернатора.

Налажены международные связи с США (штат Аляска), 14 июля 1988 года выполнен первый международный рейс Анадырь – Анкоридж – Анадырь на самолете А0А0 Ан-24. 15 сентября 1989 года с рабочим визитом в аэропорт Ана-

дырь прибыла делегация авиационной администрации США во главе с начальником Анкориджского центра УВД **Ф. Прайсом**. Со стороны ГА СССР присутствовал начальник службы движения МГА **В. Г. Шелковников**. В течение 3-х дней участники переговоров разработали соглашение о взаимодействии служб управления воздушным движением Анадырского ОАО и Анкориджского центра УВД. 16 февраля 1990 года



Аэропорт Анадырь. Подготовка к выполнению санитарного рейса в глубинку Анадырского района

Октябрь 1978 года

Вот так анадырские авиаторы боролись со стихией – вырубка льда толщиной до 10 см на взлетно-посадочной полосе

Ноябрь 1981 года

международные, воздушные линии Анадырь – Анкоридж и Провидения – Ном.

В 1996 году путем объединения всех авиапредприятий Чукотки на базе аэропорта Анадырь создано единое государственное унитар-



История становления развития ФГУАП «ЧукотАвиа»



000136



Международная выставка «Аэропорт – 2004», г. Москва

Г. А. Байбородов с представителями крупнейших стоительных фирм, осуществляющих реконструкцию аэропорта Анадырь

Лаборатория АиРЭ

Слева направо:
авиатехник АТБ А. Г. Алидионов,
авиатехник АТБ В. Г. Алидионов,
авиатехник АТБ В. Н. Шаховцев

Авиаторы ФГУАП «ЧукотАвиа»

Слева направо:
командир звена АЭ О. В. Ломоносов,
инспектор по БП Е. И. Гудков,
бортмеханик самолетов
АН-24, АН-26 Н. Н. Анпилов,
командир самолетов АН-24, АН-26
В. Г. Соловарь

Ветеран Севера

Главный инженер АТБ
С. И. Сосюра



ное авиационное предприятие «ЧукотАвиа», филиалами которого являются аэропорты Певек, Кеппеем, Омолон, Мыс Шмидта, Залив Креста, Марково, Провидения, Лаврентия, Беринговский.

Генеральным директором ФГУАП «ЧукотАвиа» назначен командир Чаунского объединенного авиаотряда **Байбородов Геннадий Александрович**, заслуженный работник транспорта РФ, «Отличник «Аэрофлота», «Почетный полярник», умелый руководитель, грамотный организатор.

Прошедший восьмилетний период становления и развития граждан-

ской авиации в Чукотском автономном округе был сложным, болезненным, так как связан с полной реорганизацией, совершенствованием инфраструктуры авиаперевозок, сокращением бесперспективных статей расходов. Реальная обстановка потребовала максимум усилий и энергии всех трудовых коллективов авиапредприятия. И авиаторы с честью выполнили поставленные перед ними задачи при поддержке и в тесном взаимодействии с руководством Северо-Восточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Министерства транспорта РФ, государственной службой гражданской авиации.

Особая роль в становлении и развитии авиации в Северо-Восточном регионе принадлежит Губернатору Чукотки **Абрамовичу Роману Аркадиевичу** и правительству Чукотского автономного округа, исполнительной власти в районах, которые оказывают повседневную практическую помощь ФГУАП «ЧукотАвиа».

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

Проектным институтом и научно – исследовательским институтом «Ленаэро-проект» подготовлено обоснование инвестиций по реконструкции аэродрома Анадырь. Выполнены работы по реконструкции ИВПП, устройству бетонного покрытия перрона аэропорта. Проводится ремонт здания аэровокзала в аэропорту Анадырь и гостиницы. Строятся пассажирский и грузовой терминалы, новые здания АТБ, гаражи. В 2001 – 2003 годах в ФГУАП «ЧукотАвиа» поступило 50 единиц новой специальной аэродромной техники. Освоены и введены в эксплуатацию новые типы воздушных судов – два самолета Ан-3. Экипажи авиапредприятия освоили самолет Ан-74.

В апреле 2002 года аэропорту Анадырь присвоен статус международного. Всегда отмечаем роль и значение наших ветеранов и передовиков производства. Чукотская авиация дала стране немало руководителей различного ранга:

Уманский Михаил Абрамович – руководитель СВ МТУ ВТ Минтранса России; начинал работу пилотом в Чаунском ОАО;

Трезубов Виктор Григорьевич – в недавнем прошлом начальник Магаданского УГА; начинал работу пилотом самолета Ли-2 в Чаунском ОАО;



Игнатов Валерий Иванович – бывший заместитель СВ МТУ ВТ Минтранса России; выходец из Анадырского ОАО;

Кузнецик Марат Устинович – выходец из наземных служб аэропорта Кемерове, затем командир предприятия, бывший заместитель начальника управления;

Шишкин Жорж Константинович – бывший заместитель Министра ГА;

Бородулин Иван Васильевич – бывший заместитель начальника МУ ГА; и другие.

Нельзя не отметить роль и значение ветеранов ФГУАП «ЧукотАвиа», находящихся на заслуженном от-

дыхе. Это **Перевалов Николай Герасимович, Шишов Владислав Михайлович, Бабаки Анатолий Михайлович** и **Тамара Григорьевна, Смольковы Владимир Иванович** и **Надежда Федоровна, Мазур Виктор Григорьевич, Пасечный Николай Федорович, Амбросов Николай Иванович, Осташко Виктор Григорьевич, Кармалыс Василий Петрович, Тимофеенко Виктор Иванович, Карпенко Валентина Дмитриевна** и многие другие, чьи имена авиаработники всегда помнят.

В настоящее время в авиапредприятии трудится немало ветеранов,

стаж работы которых измеряется тремя, четырьмя десятилетиями: **Гудков Евгений Иванович, Байбородовы Геннадий Александрович** и **Клара Ивановна, Грибова Людмила Егоровна, Тетушкин Владимир Васильевич, Насыпов Гуман Ахметович, Мовчан Юрий Андреев-**



вич и **Зинаида Николаевна, Галкин Николай Ефимович** и **Гала Андреевна, Ланцов Александр Васильевич, Потаповы Александр Степанович** и **Людмила Дионисовна**. Твердым фундаментом, на котором держится предприятие является абсолютное большинство работников, в сложных условиях севера приумножающих роль и значение гражданской авиации в развитии экономики России.

□□□



ОАО «Магаданский авиаремонтный завод № 73 Гражданской авиации»

Предприятие ОАО «Магаданский авиаремонтный завод № 73 гражданской авиации» начинало свою трудовую деятельность с авиаремонтных мастерских на берегу бухты Нагаево. Берег бухты был выбран неслучайно – авиация нашего региона начиналась с гидропланов, для которых посадочной площадкой являлась акватория Нагаевской бухты



Елисеев Борис Борисович,
генеральный директор



Шадрин Михаил Юрьевич,
технический директор



Ищенко Александр Васильевич,
зам. генерального директора

У истоков зарождения завода, дальнейшего его становления стояли такие руководители как: **Лапин Эрнест Оттович, Фартунова Александра Владимировна, Гомольский Исаак Григорьевич.** С именем завода связаны такие имена летчиков как **Шандор Ши-**

мич, И. П. Мазурук. В годы Великой Отечественной войны предприятие обеспечивало безопасность перелетов по ленд-лизу из Америки в Россию.

На базе авиаремонтных мастерских производился ремонт авиа-

ционной техники типа Пи-1, Пс-7, П-5, У-2, Ш-2, Ан-2, Ми-1, Ми-4.

В 1973 году освоен ремонт вертолетов типа Ми-8Т. 30 декабря 1974 года «Авиаремонтные мастерские» реорганизованы в «Авиаремонт-



70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

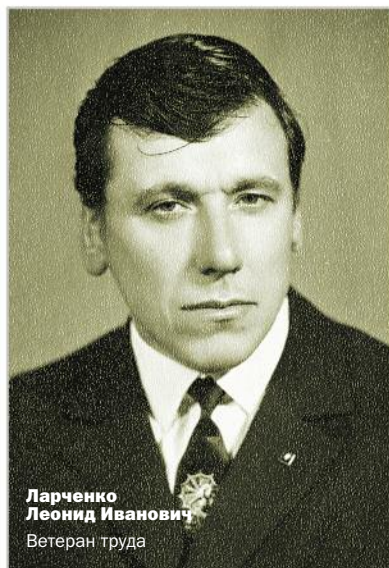
ный завод № 73 Гражданской авиации». В настоящий момент ОАО «Магаданский авиаремонтный завод № 73 ГА» – единственный в Восточно-Сибирском и Северо-восточном регионе, который занимается ремонтом вертолетов типа Ми-8Т, Ми-8 МТВ.

Мартемьянов Леонид Серафимович, Кянд Вайке Яновна, Ткаченко София Терентьевна, Товкун Екатерина Анатольевна, Ежова Нелли Александровна, Белоненко Галина Ивановна, Толоконников Владимир Александрович, Самохвалов Юрий Иванович,

Коллектив завода во время внепланового выпуска Ми-4 для БАМа
1974 год



000139



Ларченко Леонид Иванович
Ветеран труда



Мартемьянов Леонид Серафимович
Мастер ОТК

С 1973 года по декабрь 1997 года выпущено из ремонта 2113 вертолетов Ми-8 разных модификаций.

В Магадане до сих пор живут и работают ветераны завода: **Ларченко Леонид Иванович, Салиев Хусан,**

Иванов Андрей Леонидович, Пашековский Николай Трофимович, Малюкин Владимир Владимирович, Шкрядо Вадим Алексеевич.

□□□

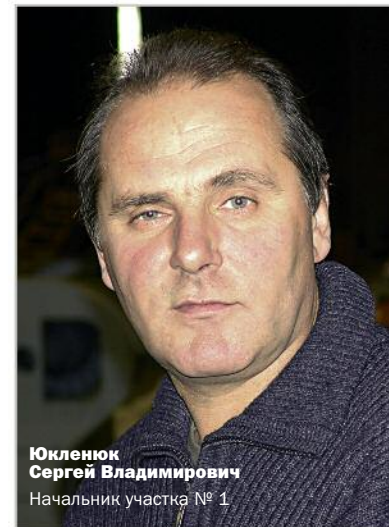




ОАО «Магаданский авиаремонтный завод № 73
Гражданской авиации»



**Толпехин
Гурий Иванович**
Начальник
энергомеханического участка



**Юкленюк
Сергей Владимирович**
Начальник участка № 1

000140



**Коллектив цеха
радиоприборного
оборудования**
2004 год



**Бурдовицын
Анатолий Захарович**
Рабочий агрегатного участка, ветеран
предприятия



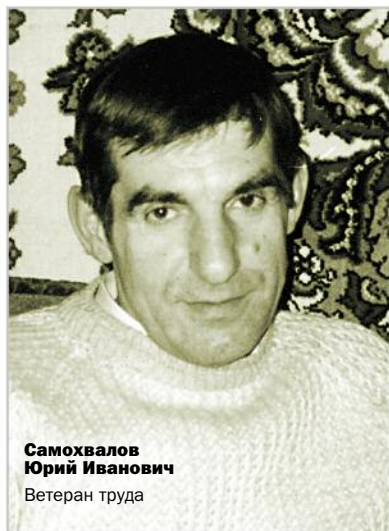
**Гомольский
Исаак Григорьевич**
Директор завода во второй
половине 1940 – 1960 годы



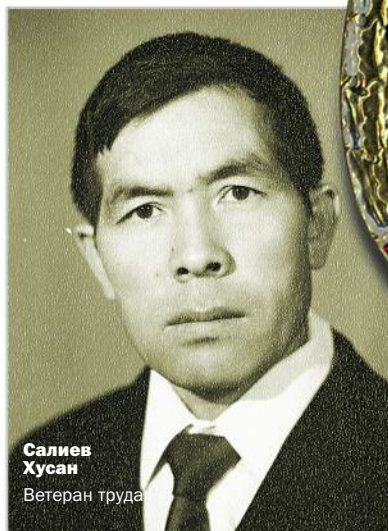
**Буторин
Филипп Романович**
Первый орденочный завода



**Сводная бригада
авиаремонтного
завода**
2004



**Самохвалов
Юрий Иванович**
Ветеран труда



**Салиев
Хусан**
Ветеран труда



Полевин Александр Савельевич
Авиатехник, ветеран завода

000141





ФГУП «Магаданская региональная поисково-спасательная база»

ФГУП «Магаданская региональная поисково-спасательная база» было создано в мае 1998 года в результате реорганизации государственного предприятия «Аэропорт Магадан». До этого штатная парашютно-десантная группа была включена в состав службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов «Объединенного магаданского авиаотряда ГА»



Янковой Александр Феодосьевич,
директор ФГУП «МРПСБ»



В функции магаданской РПСБ входит:

- выполнение поисковых и аварийно-спасательных работ по оказанию помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих бедствие;
- оказание помощи населению

- в чрезвычайных ситуациях на территории Магаданской области;
- проведение технического обслуживания бортовых, парашютных и аварийно-спасательных средств;
- проведение всех видов тренировок и учений с личным составом

предприятия при подготовке к выполнению поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, проведение совместных тренировок и учений с другими аварийно-спасательными организациями, службами и формированиями.

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА



Для обеспечения готовности предприятия к выполнению поисковых и аварийно-спасательных работ организовано круглосуточное дежурство инструкторов-парашютистов. ФГУП «МРПСБ» оснащен современными средствами доставки спасателей к месту авиапроисшествия транспортом высокой проходимости, а также комплектами медицинского и аварийно-спасательного имущества для оказания помощи пострадавшим. Для своевременного вылета по сигналу «Тревога» на аэродроме несет дежурство вертолет Ми-8 000 А/к «Икар» с экипажем, под-



готовленным для проведения поисково-спасательных работ.

Большинство работников базы имеют практический и теоретический опыт организации и проведения поисково-спасательных работ.

- Спасатели ПСБ после тренировочных занятий
- Администрация ПСБ



На предприятии регулярно проводятся теоретические занятия и практические тренировки, максимально приближенные к реальным условиям поиска и спасения.

Инструкторы-парашютисты совместно с 000 «Авиакомпания Икар»

выполняют работы по эвакуации членов экипажей морских судов, нуждающихся в срочной медицинской помощи. В среднем за год выполняется около 10 санрейсов.

Многие сотрудники РПСБ имеют правительственные награды, по-



четные звания и благодарности за многолетний самоотверженный труд.

Личный состав ФГУП «Магаданская региональная поисково-спасательная база» готов и дальше продолжать работу в лучших традициях авиации Северо-Востока России.

□□□



Северо-Восточная авиабаза

Северо-Восточная база авиационной охраны лесов и обслуживания лесного хозяйства была организована в 1962 году в порядке выделения из Дальневосточной авиабазы на основании приказа Главлесхоза РСФСР № 211 от 12.07.1962 и приказа Центральной авиабазы № 376 от 04.12.1962 с местом базирования в городе Магадане



Фролов Дмитрий Анатольевич,
начальник авиабазы



Отцевич Владимир Михайлович,
зам. начальника по летной службе



Коциба Андрей Емельянович,
командир отряда лесной авиации

Организация Северо-Восточной авиабазы была вызвана необходимостью усиления борьбы с пожарами в лесах и на оленьих пастбищах региона. Уничтожение лесной и тундровой растительности весьма отрицательно сказывалось на работе горнопромышлен-

ных предприятий из-за нарушения водорегулирования и других природных процессов в условиях мерзлоты. Проходившая тогда период становления новая отрасль сельского хозяйства – оленеводство, нуждалась в помощи авиалесоохраны.

Начальником Северо-Восточной авиабазы был назначен **М. Г. Червонный**, главным летчиком-наблюдателем – **Ю. А. Воскобой**, старшим летчиком-наблюдателем – **А. А. Валиков**, летчиками-наблюдателями – **В. В. Николаенко**, **В. П. Петряев**, **А. В. Савельев**,

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

старшим инструктором ППС авиабазы – **Е. Н. Федоров**. Вместе с ними у истоков базы стояли парашютисты-пожарные **И. В. Майоров, Н. В. Беленький, А. Н. Падерин, В. П. Сирин, Н. С. Палагин и В. А. Фокин**.

В год образования Северо-Восточной авиабазы работали два оперативных отделения – Сеймчанское и Оротуканское (впоследствии было переименовано в Ягоднинское). Авиалеесоохранные полеты выполнялись эпизодически и в основе своей имели пассивный характер. Цель – обнаружение и предоставление информации о действующих пожарах.

В 1963 году были открыты Сеймчанское, Берелехское, Магаданское, Тенькинское, Ороевское (Глухаринское), Омсукчанское, Северо-Эвенское, Ягоднинское отделения на территории Магаданской области и Мильковское, Козыревское, Петропавловское отделения на Камчатке. В первый год работы было ликвидировано 109 пожаров. В дальнейшем под авиационной охраной находилось 37 миллионов гектаров лесов государственного лесного фонда и 61 миллион гектаров оленьих пастбищ. Кроме оперативных отделений в Магаданской и Камчатской областях, для охраны оленьих пастбищ были организованы отделения в Чукот-

ском (Певекское, Билибинское, Омогонское, Анадырское, Вагское, Марковское, Усть-Бельское) и Корякском национальных округах (Оссора, Тигильское, Ачайваемское, Аянское, Манильское, Тиличское).

В 1987 году из состава Северо-Восточной базы авиационной охраны лесов выделили Камчатское авиазвено и на его базе организовали Камчатскую базу авиационной охраны лесов.

По состоянию на 1990 год охраняемая авиабазой площадь лесного фонда Магаданской области составляла 27 млн. гектаров и 11 млн. га



Парашютисты Сеймчанского авиаотделения перед вылетом на тушение пожара. 1970 – 80 гг.

Руководители Северо-Восточной авиабазы

Червонный Михаил Григорьевич	03.12.1962 – 04.01.1966 годы
Воскобой Юрий Лукич	22.01.1966 – 16.03.1978 годы
Селин Виктор Владимирович	07.04.1978 – 10.04. 1989 годы
Хобта Борис Васильевич	11.04.1989 – 06.01.1998 годы
Пронин Александр Георгиевич	07.07.1998 – 13.12. 1999 годы
Отцевич Владимир Михайлович	13.12.1999 – 25.05. 2003 годы
Фролов Дмитрий Анатольевич	12.05.2003 – по настоящее время

Главные летчики-наблюдатели, заместители начальника авиабазы

Воскобой Юрий Лукич	29.02.1963 – 22.01. 1996 годы
Добровольский Михаил Михайлович	23.02.1966 – 22.01. 1969 годы
Кичигин Виктор Никитович	13.05.1970 – 25.06. 1972 годы
Овчинников Виктор Кузьмич	25.12.1972 – 26.04. 1978 годы
Савин Юрий Николаевич	27.04.1978 – 15.07. 1987 годы
Пронин Александр Георгиевич	03.09.1987 – 31.03. 1998 годы
Черепенин Геннадий Федорович	01.04.1998 – 04.06. 2002 годы
Фролов Дмитрий Анатольевич	10.07.2002 – 11.05. 2003 годы
Отцевич Владимир Михайлович	26.05.2003 – по настоящее время

оленьих пастбищ. Служба ПДПС состояла из 262 человек, в том числе 81 парашютист-пожарный и 181 десантник-пожарный. А в 1994 году из состава авиабазы выделились авиазвенья, на базе которых была организована Чукотская база авиационной охраны лесов. С этого момента Северо-Восточная авиабаза осуществляет охрану лесов и оленьих пастбищ только на территории Магаданской области.

Авиационная охрана лесов с момента своей организации осуществлялась при тесном сотрудничестве с авиапредприятиями гражданской авиации. Для осуществления работ



арендовались воздушные суда на основе заключаемых договоров с авиаотрядами Магаданского управления ГА.

В первые годы работы (1963 – 1964 гг.) авиабазы использовали самолеты Ан-2, вертолеты

база, для десантирования парашютистов-пожарных и искусственного вызывания осадков, начала использовать самолеты Ан-26 Сеймчанского ОАО. Доставку авиа- ГСМ для авиалесоохранных работ на Омоленском авиаотделении неоднократно обеспечивали самолеты



Ми-1 и Ми-4. Воздушные суда арендовались во 2 Магаданском ОАО, Сеймчанском ОАО, а по мере расширения охраняемой территории были задействованы Анадырский ОАО, Билибинская отдельная авиаэскадрилья (впоследствии Билибинский ОАО) и Чаунский ОАО. Основная нагрузка ложилась на 2 Магаданский и Сеймчанский ОАО. Со временем парк ВС менялся. Были сняты с эксплуатации Ми-1 и Ми-4. Им на смену пришли вертолеты Ми-8Т, Ми-8МТВ. Авиа-



Летный состав авиабазы на посадочной площадке «13-й км»

Ан-12 1 МОАО. Тяжелая землеройная техника (бульдозеры Т-130) доставлялась на удаленные сложные пожары вертолетами Ми-6 Чаунского ОАО.

Работу 14 авиаотделений, осуществляющих авиационную охраны лесов и оленьих пастбищ Магаданского области и Чукотского автономного округа, обеспечивали воздушные суда 5 объединенных авиаотрядов Магаданского управления ГА.

К концу 1994 года на волне экономических преобразований объединенные авиаотряды Магаданского Управления ГА стали распадаться

на самостоятельные предприятия и самоликвидироваться. В особенности это коснулось отрядов «малой авиации», на воздушных судах которой осуществляла свою деятельность Северо-Восточная авиабаза. Самолеты Ан-2, как наименее рентабельные, оказались брошенными на произвол судьбы.

Благодаря настойчивости и дальновидности начальника авиабазы **Бориса Васильевича Хобты**, все самолеты Ан-2 2 МОАО вместе с летным и инженерно-техническим составом были зачислены **6 июня 1994 года** в штат авиабазы. Это событие стало вехой для

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

создания отряда «Лесной авиации», авиапарк которого в настоящее время насчитывает 11 самолетов Ан-2, два Ан-3, 8 вертолетов Ми-8Т, один Ми-8МТВ и три самолета Ан-26.

У колыбели рождения отряда «Ле-

энергии самолеты Ан-2 получили право вновь подняться в магаданское небо.

В 1995 году отряд «Лесавиа» пополнился вертолетами Ми-8 и самолетами Ан-26 бывшего Сеймчанского ОАО. Практически весь лет-



савиа» и в процессе его становления вместе с **Б. В. Хобтой** находились настоящие энтузиасты летного дела – пилоты, бывшие работники 2-го МОАО: **Ю. В. Остапенко, В. Л. Лучак, А. О. Данелян, О. А. Хоменко, А. С. Удальцов, В. А. Гребенюк.** Благодаря их

ный и инженерно-технический состав был принят на работу в авиабазу. Так в составе отряда «Лесавиа» появился базовый аэропорт «Сеймчан», имеющий многолетние авиационные традиции. Около 150 авиаторов поселка Сеймчан получили возможность вновь занимать-



Б. В. Хобта

Начальник авиабазы

ся своим любимым делом.

Авиабаза, имея в своем составе отряд «Лесной авиации», осуществляет авиационную охрану лесов от пожаров не только на территории Дальневосточного федерального округа, но и в других регионах России, а так же выполняет авиационные работы в интересах предприятий и населения Магаданской области, продолжая развитие «малой авиации». Так 2003 году авиабаза приняла на баланс два самолета Ан-3, которые в перспективе заменят традиционные «аннушки», и обеспечила их освоение в сложных условиях Магаданской области.

В этом же году под патронажем Губернатора Магаданской области начато выполнение Программы полетов в труднодоступные национальные села по перевозке пассажиров на самолетах Ан-2. Организацию и выполнение полетов ВС отряда «Лесавиа» обеспечивают



опытные специалисты, много лет отдавшие небу нашего северного края: **В. И. Сидоров, Ю. И. Борщевский, В. А. Попов, В. Т. Кречетов, В. Ф. Медведев, К. А. Енютин, В. А. Бухонин, С. А. Чепенко.**

Общая численность работников на 1 августа 2004 года составляет 312 человек, в том числе:

- пилотов, авиатехников, работников АТБ, прочего персонала отряда «Лесной авиации» – 130 чел.
- парашютистов-пожарных и десантников-пожарных – 80 чел.
- летчиков-наблюдателей – 9 чел.
- другие категории – 93 чел.



ЗАО «Авиатранспортное агентство Магадан»

Свидетельство об аккредитации при Транспортной Клиринговой Палате № D-0229

Сертификат Соответствия №ССВТ 2.А9.08.045-2000

Лицензия Государственной службы гражданской авиации Минтранса РФ серия ГСОП № 0015552

Ленина, 32 – этот адрес хорошо известен жителям г. Магадана. Здесь находится «Авиатранспортное агентство Магадан».

Предприятие, образованное в 1996 году, в 2003 году получило статус аккредитованного, что позволило ему самостоятельно работать со всеми авиакомпаниями России



Г. А. Онищенко,
зам. генерального директора

Ю. М. Ровнов,
консультант

А. М. Алтунина,
генеральный директор

Принятая руководством агентства программа развития ориентирована на обеспечение высокого качества обслуживания пассажиров с использованием современных технологий организации, постоянным повышением квалификации персонала в учебных центрах России.

Прекрасно понимая, как ценится каждая свободная минута, мы рады предложить своим клиентам комплекс услуг, избавив их тем самым от многих проблем, неоправданной потери времени:

- Заказ, бронирование и продажа авиабилетов на международные и внутренние рейсы российских и зарубежных авиакомпаний.
- Доставка авиа- и железнодорожных билетов по любому адресу в г. Магадане.
- Заказ такси из аэропорта Домодедово до г. Москвы по желанию клиента.



- Бронирование гостиниц в центральных районах страны.
- Постоянным и корпоративным клиентам предоставляются индивидуальные условия обслуживания.
- Не забыли мы и интересы людей, планирующих отдых. Наше туристическое агентство предлагает широкий спектр кругло-



годовых программ, которые удовлетворяют запросы самых взыскательных туристов.

ми и доступными. Надеемся, что все, кто обратится к нам хоть однажды, станут не только постоянными клиентами, но и добрыми друзьями.

Агентство динамично развивается, мы делаем все возможное, чтобы наши услуги были максимально разнообразными, удобны-

□□□

000149





Авиационное агентство «Старт»

Коллектив авиатранспортного агентства «Старт» успешно работает на рынке авиаперевозок северо-восточного региона уже более шести лет.

Агентство «Старт» расположено в центре города Магадана, что очень удобно для пассажиров и клиентов



Т. Ю. Антюфеева,
главный бухгалтер

Н. В. Пальчик,
генеральный директор

С. В. Мостовой,
зам. генерального директора



На сегодняшний день штат агентства укомплектован высококвалифицированными специалистами в области организации продажи и бронирования авиаперевозок.

Агентство заботится о поддержании высокого профессионального уровня сотрудников агентства. Мы

располагаем компьютерной и другой необходимой техникой, отвечающей установленным стандартам и требованиям времени.

Агентство предлагает организациям, предприятиям г. Магадана и области услуги по перевозке пассажиров на основе долгосрочных до-

говоров. Эта форма удобна для клиента, экономит его время и предполагает безналичную форму оплаты.

Авиатранспортное агентство «Старт» – всегда к услугам гостей и жителей региона.

□□□



Дальневосточное агентство авиационных компаний «Икар»

Магаданский филиал

ООО ДААК
«Икар» было
зарегистрировано
5 мая 1997 года.
Первая касса по
продаже авиабилетов
была открыта в ноябре
1997 года.
Начиная с марта 2000
года агентство
расширяет спектр
предоставляемых
услуг, в частности
открыты ряд
железнодорожных
касс.
С августа 2002 года
работает филиал
в г. Магадане



Белозер Валентин Федотович,
директор

Сегодня магаданский коллектив ДААК «Икар» состоит из 4 человек: агентов по продаже авиа- и железнодорожных билетов **Галины Борисовны Мухамедеевой, Азы Анатольевны Чередовой** и молодого специалиста **Наталии Янгуловой**. Возглавляет коллектив **Валентин Федотович Белозер**, работающий в «Аэрофлоте»



Чередова Аза Анатольевна,
агент по продаже билетов

с 1970 года. Именно он сумел в кратчайшие сроки организовать набор опытных работников, обеспечить их стажировку в г. Хабаровске, а также провести успешную рекламную кампанию.

На сегодняшний день ДААК «Икар» является аккредитованным и сертифицированным агентством, сотруд-



Мухамедеева Галина Борисовна,
агент по продаже билетов

ничающим с крупнейшими авиакомпаниями Дальнего Востока и России. В перспективе агентством планируется открытие туристического отдела, расширение сети субагентов, открытие собственных касс, укрепление долгосрочных отношений с авиакомпаниями.

□□□



Городское агентство авиационных предприятий



Козлов Анатолий Петрович,
директор



«Городское агентство авиационных предприятий» было образовано в 1999 году. На протяжении всего срока деятельности агентство активно работает на рынке предоставления авиауслуг, производя бронирование и продажу авиабилетов на договорных условиях и за

наличный расчет, сотрудничая с целым рядом госучреждений и предприятий. Агентство является активным перевозчиком пассажиров бюджетной сферы города Магадана.

Стабильный коллектив, состоящий из 12 человек, успешно работая,

осуществляет ежегодно объем продаж более миллиона рублей.

Основными партнерами ООО «ГА-АП» являются авиакомпании «Мавиал» и «ЧукотАвиа».

□□□





Авиакассы «Мета»



Обидин Василий Владимирович,
директор



000153

Авиакасса «Мета» основана в 2000 году. Политика, проводимая руководством, гарантирует высокое качество обслуживания пассажиров высококвалифицированными специалистами в области продажи и бронирования авиаперевозок с использо-

ванием современных средств организации работы.

ООО «Мета» предоставляет организациям, предприятиям Магадана и области разовые и долгосрочные договоры на обслуживание пассажиров, при этом по-

стоянные и корпоративные клиенты получают индивидуальные условия обслуживания. Каждый клиент получает подбор наиболее удобных рейсов и выгодных тарифов.

□□□





Агентство «РосАвиаСервис»

Сертификат соответствия № ССГА 2.А9.08.155-2002
Лицензия Серия ГСОП №002852

Агентство ООО «РОСАВИАСЕРВИС» образовано 6 июня 2000 г. Штат агентства составляют 22 сотрудника, 5 из них имеют стаж работы в авиации более 10 лет. Агентство является представительством авиакомпании ФГУП «Дальавиа» в г. Магадане



Зуров Петр Алексеевич,
генеральный директор



**Коллектив центрального офиса
магаданского агентства**

Агентство осуществляет бронирование и продажу авиационных перевозок за наличный расчет и на договорных условиях для предприятий и организаций г. Магадана и Магаданской области; кредитование пассажиров совместно с банком «Дальневосточное ОВК» под приобретение авиабилетов; производит продажу авиабилетов в Магадане, аэропорту Мага-

дан, пос. Эвенск, Ола (телефон справочной службы – 97408), а также выполнение заказных пассажирских и грузовых рейсов на основе договоров.

Агентство обеспечивает продажу авиабилетов по прямым договорам с авиакомпаниями ГТК «Россия», ФГУП «Дальавиа», ОАО «Авиакомпания Сибирь» и осуществляет авиа-

перевозки по всем направлениям. Для транзитных пассажиров «Дальавиа», следующих через аэропорт Хабаровск, применяются специальные «маршрутные» тарифы.

Большой вклад в развитие предприятия вносят бухгалтер по проверке отчетности **Л. К. Фирсова**, ведущий бухгалтер **А. А. Мирошниченко**, технолог **О. Н. Пронина**.

Действующая на предприятии система качества обеспечивает постоянное повышение квалификации персонала и внедрение современных технологий. В 2005 году агентство планирует увеличить количество пунктов продажи авиабилетов, начать продажу железнодорожных билетов и оформление туристических поездок.

□□□

ООО «Авиатранспортное агентство Чукотки»

Агентство было
зарегистрировано
29 января 1999 года
постановлением
главы администрации
муниципального
образования
Анадырского района
ЧАО за № 23.
Продажа авиабилетов
была открыта 09
февраля 1999 года
в пос. Угольные Копи,
аэропорту «Анадырь»,
аэровокзальном
комплексе



Продажа авиабилетов
производится в автоматизирован-
ной системе «Сирена» и в системе
продажи «Gabriel». Мы работаем
по прямым договорам с ОАО «Авиа-
компания Домодедовские авиали-
нии», ОАО «ВладивостокАВИА»,
ОАО «Авиакомпания «Трансаэро»,
ОАО «АэроБратск», «Спектр Авиа
Сервис» (г. Хабаровск).

Для удобства пассажиров открыты
авиационные кассы по адресу:

- Анадырь, ул. Полярная, 22.
- Певек, ул. Обручева, 27.
- Билибино, ул. Октябрьская, 2.

В 2003 году открыта касса прода-
жи железнодорожных билетов
в аэровокзальном комплексе.



Получен сертификат соответствия
агентства ССГА 2.А9.08.429-2003 г.
сроком до 16 июля 2005 года ООО
«Авиатранспортное агентство Чукот-
ки» прошло аккредитацию в Транс-
портной Клиринговой Палате и пере-
шло на самостоятельную работу под
кодом 02АНЫ, свидетельство
№ D-0271 от 6 июня 2004 года.

□□□

Авиаработники Магаданской области и Чукотского автономного округа, награжденные государственными наградами

Герой Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот»

Турбин А. Е......командир Ан-12

Орден Ленина

Гребенщиков А. Н......командир вертолета Ми-8 СОАО
Гришкин Г. И......зам. командира АЭ МОАО
Картамышев И. Д......авиатехник 185 ОАО
Коротичский Н. Ф......командир Ан-12 МОАО
Мазур В. Г......командир АЭ АОАО
Моисеев М. Ф......авиатехник МОАО
Партолин Н. И......командир ЛО СОАО
Перебаскин В. И......командир корабля Ли-2 185 ОАО
Прокопенко Н. Ф......командир 185 ЛО МОАО
Ташкевич М. С......командир авиаэскадрильи 150 ОАО
Турбин А. Е......Командир корабля Ан-12

Орден Октябрьской Революции

Борщевский Ю. И......командир АЭ СОАО
Кашин Н. И......авиатехник Магаданского ОАО
Курбатов М. Я......начальник штаба МОАО
Мазин И. С......начальник управления МУГА
Никонов Ф. П......начальник отдела ПВР управления
Новокшенов С. Ф......авиатехник МОАО
Погорелов В. С......командир МОАО
Самодуров С. И......начальник цеха МОАО
Шишов В. М......начальник АТБ АОАО

Орден Трудового Красного Знамени

Акимов А. Г......авиатехник ШОАО
Амбросов Н. И......командир ЧОАО
Аркатов В. А......командир 185ЛО 1 МОАО
Атанов П. И......инженер 194 ОАО
Базилевский В. С......командир корабля МОАО
Благодатский Ю. В......командира ВС Ил-18 МОАО
Болотов А. И......авиатехник СОАО
Борщевский Ю. И......командир корабля Ан-26 СОАО
Бычков А. И......авиатехник АТБ МОАО
Волков В. И......авиатехник-бригадир АОАО
Волокитин В. И......командир авиазвена
вертолетов ЧОАО
Горбунов П. И......директор АРМ -73
Гордеев В. Н......начальник АТБ МОАО
Горшков Н. В......командир авиаэскадрильи 2 МОАО
Горячев Б. А......зам. командира АЭ БОАО
Ефименко А. А......гл. инженер МУГА
Зуб В. И......зам. начальника а/п МОАО
Кабаков И. В......председатель теркома профсоюза
Калиночкин В. В......директор АРМ-73
Кармалыс В. П......командир авиационного
звена ЧОАО
Кармалыс В. П......командир вертолета Ми-8 ЧОАО
Карповский В. Л......КВС ЧОАО
Кирсанов Н. В......пилот-инструктор 23 УТО
Кондратенко С. И......сборщик-клепальщик МОАО
Кособоков В. П......командир корабля ЯК-40 АОАО
Кривоносов А. И......КВС МОАО
Крикалев Н. В......авиатехник ШОАЭ
Крупчан Б. А......командир корабля Ан-12 МОАО

Крылов Н. И......начальник управления МУГА
Кузьмин В. М......старший инженер ИАС МУГА
Куприянов Н. И......командир ОАО, нач. аэропорта
Мазин И. С......начальник управления МУГА
Наливайко А. П......пилот -инструктор СОАО
Никитин В. Е......командир Ил-14 СОАО
Новокшенов С. Ф......авиатехник-бригадир МОАО
Остапенко И. А......авиатехник АОАО
Панин Е. Б......командир авиазвена БОАО
Пашенко В. А......командир АЭ БОАО
Перевалов Н. Г......заместитель командира
по п/части ЧОАО
Пискунов А. С......командир АЭ вертолетов СОАО
Поддувалов В. А......заместитель командира АЭ
вертолетов 2МОАО
Полякова О. К......зам. начальника ИАС
Партолин Н. И......командир АЭ СОАО
Пресняков В. М......начальник АТБ МОАО
Ревуцкий М. А......командир 2 МОАО
Ротов В. П......командир звена 2 МОАО
Савченко Г. А......командир вертолета Ми-8 МОАО
Смирнов О. Н......командир звена 2 МОАО
Смирягин А. А......бортрадист 185 ОАО
Сторч А. К......заместитель командира
по ОАО МОАО
Строганов В. Н......командир вертолета Ми-6 АОАО
Теплов Н. В......командир авиаэскадрильи 150 ОАО
Троян Р. И......командир вертолета Ми-4 ВЧОАЭ
Федорков Ю. Д......слесарь АРМ-73
Ханков Ю. П......командир Ан-12 МОАО
Цыплаков Н. П......командир 194 ОАО
Шерстюк Т. А......бортмеханик 185 ОАО
Шуляков И. В......командир 181 ЛО МОАО

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

Орденом «Знак Почета»

Агальцов В. М......авиатехник ЧОАО
Агальцов В. М......авиатехник-бригадир ЧОАО
Алейников В. Д......авиатехник
Анищенко В. С......председатель профкома МОАО
Архипов И. С......инженер 185 ОАО
Балабкин В. И......авиатехник 2 МОАО
Беликов Л. И......авиатехник 2 МОАО
Бойков В. А......слесарь
Бондаренко С. С......радиотехник АРМ -73
Бондарчук А. Е......техник по спец. обор. МОАО
Буторин Ф. Р......клепальщик АРМ-73
Варламов И. Я......авиатехник АОАО
Воронов М. Ф......командир корабля Ил-14 ЧОАО
Гавриленко В. Г......бортмеханик
Глушко Н. М......командир ЛО 2МОАО
Горшунов П. Д......бортрадист 185 ОАО
Демагин Ю. А......авиатехник 2 МОАО
Елизаров Т. Н......командир корабля Ил-14 АОАО
Емельянов Е. П......авиатехник-бригадир МОАО
Ефименко А. А......начальник ЛЭРМ МОАО
Жаров В. М......зам. начальника МУГА
Зуев В. И......командир корабля Ан-12 МОАО
Иванов А. В......авиатехник СОАО
Иванов Ю. С......командир АЭ СОАО
Иващенко С. В......ст. диспетчер МОАО
Исаченко В. П......авиатехник СОАО
Истомин А. В......авиатехник МОАО
Каверин Н. А......ст. бортрадист самолетов
Ан-12 МОАО
Кадочников А. К......бортмеханик АОАО
Казьмин П. В......начальник ГСМ МУГА
Калинкина М. Ф......командир АОАО
Каменкина М. Ф......начальник аэродромной службы
МОАО
Козель В. М......пилот-инструктор вертолетов Ми-8
2 МОАО
Комаров М. Е......командир авиазвена СОАО
Комков Б. П......Командир звена АОАО
Конорезов Н. А......командир 2 МОАО
Корнышев Н. И......руководитель полетов МОАО
Краснянский П. М......штурман МОАО

Крючков В. П......пилот-инструктор БОАО
Кузнецик М. У......начальник а/п МОАО
Куприянов Н. И......командир АОАО
Куриленко Н. Д......начальник ОКС МУГА
Литвинцев Д. Г......бортмеханик-инструктор 23 УТО
Литвинцев С. Д......штурман МОАО
Локтев А. З......командир Ил-14 СОАО
Майоров В. И......начальник ИБП управления МУГА
Максютов З. А......КВС СОАО
Матвеев В. П......штурман-инспектор ЛШО МУГА
Матюхин В. Н......командир корабля Ил-18 МОАО
Медведев И. В......командир корабля Ан-24 МОАО
Микитюк В. Г......командир корабля ЧОАО
Мушич Б. Г......секретарь парткома МОАО
Назаров Н. А......штурман УТО-23
Никольский В. А......зам. командира АЭ ЧОАО
Никонов Ф. П......начальник политотдела
Новиков Н. Г......зам. командира АЭ 2 МОАО
Нусупова З. И......кладовщик ГСМ СОАО
Овчаренко Т. И......2 пилот самолета Ил-18 МОАО
Павлюков Б. К......электромонтер
Порядных А. И......авиатехник МОАО
Прозоров В. В......секретарь ГК КПСС
Путинцев И. И......водитель автомашины АОАО
Радаев М. Д......электросварщик АОАО
Радионых А. Ш......авиатехник, Певек
Руденко В. В......заместитель командира ЛО СОАО
Руппо Ш. М......главный инженер управления
Самохвалов Ю. И......электромеханник АРЗ-73
Сиденко Н. С......авиатехник АТБ АОАО
Сикорский В. В......авиатехник АОАО
Соловьев А. В......бортмеханик-инструктор
Степанченко В. Е......бортинженер Ту-154 МОАО
Табаков В. С......авиатехник БОАО
Терентьев В. Н......зам. председателя исполкома
СНД ЧАО
Токмачев М. А......техник-бригадир МОАО
Трезубов В. Г......пилот-инструктор Ан-12 МОАО
Усков В. Я......начальник ОК АОАО
Фадеев Г. А......командир корабля Ил-18 МОАО
Фарматов А. А......автотехник АОАО
Фролков А. Д......командир вертолетов Ми-6 ЧОАО

Хаперский Е. М......начальник цеха АТБ МОАО
Хомутов В. И......командир корабля Ил-14 АОАО
Хохлов М. М......авиатехник 2 МОАО
Чабанов Б. С......бортмеханик Ми-8 2 МОАО
Чеботарев П. З......радиооператор БОАЭ
Чернышов П. Г......слесарь-механик
Шерстяных Б. В......командир вертолета БОАО
Шлема А. Ф......начальник службы ТИСТО МОАО
Шмин А. Г......бортмеханик Ми-4 ШОАО
Ярошук И. С......зам. главного инженера
управления МУГА
Ясько А. П......зам. командира по ОЛР МОАО

Орден «Дружбы народов»

Бородулин И. В......зам. начальника управления МУГА
Картушинский Т. М......ст. пилот-инструктор МУГА
Комков Б. П......командир звена ШОАО
Куликов Н. К......секретарь парткома ЧОАО
Матюхин В. Н......командир ВС Ил-18 МОАО
Новицкий Э. П......командир АЭ АОАО
Пимошенко П. С......зам. командира АЭ вертолетов
АОАО
Пискоху В. М......командир АЭ самолетов ЧОАО
Прокопенко Н. Ф......командир МОАО
Соболев Р. С......начальник цеха МОАО
Тереняю А. К......командир корабля Ил-18 МОАО
Уманский М. А......пилот-инспектор инспекции МУГА

Орден Трудовой Славы 3 степени

Аверкин С. А......штурман самолета Ан-12 МОАО
Аверкиев С. Ф......бортмеханик вертолета Ми-4 БОАО
Андреев А. В......авиатехник АТБ СОАО
Аситов М. С......командир вертолета Ми-8 БОАО
Биденко Г. М......аккумуляторщица АТБ АОАО
Буймов Ю. А......авиатехник МОАО
Бычков А. И......бортмеханик МОАО
Великанов В. М......электромонтажник АРМ-73
Гармотько А. Е......авиатехник МОАО
Гильдиев Г. К......командир корабля Ан-24 МОАО
Грунин С. Н......командир вертолета Ми-4 ШОАО
Гуменный В. З......командир самолета Як-40 ЧОАО

Гусейнов И. М.командир корабля Як-40 АОО
Демин О. Г.командир самолета Ан-12 МОО
Добродеев В. И.электромонтер АОО
Дороднов С. Д.авиатехник ЧОО
Емельянов Е. П.авиатехник МОО
Заика В. М.авиатехник АТБ АОО
Иванов А. П.летчик-испытатель АРЗ-73
Иванов В. И.командир вертолета Ми-8 СОО
Калынов В. А.бортрадист СОО
Карипов К. М.командир корабля Як-40 ЧОО
Карпов А. М.бортмеханик самолета Ил-14 АОО
Колесников С. В.авиатехник ЧОО
Кондратенко А. Ф.бортмеханик самолета Ил-14 СОО
Коптев О. И.авиатехник 2МОО
Косолапов А. П.бортмеханик вертолета Ми-4 БОА
Красноперов В. И.командир корабля Ил-18 МОО
Крылов Е. Н.командир корабля Ил-18 МОО
Кузмин В. Л.командир вертолета Ми-8 2 МОО
Лановенко А. И.бортмеханик АОО
Лукомский В. Г.командир вертолета Ми-4 СОО
Маеров А. М.бортмеханик Ан-12 МОО
Манухин К. Т.электросварщик БОА
Мельников А. А.авиатехник-бригадир АОО
Морозов А. М.авиатехник АТБ МОО
Мотин Е. И.авиатехник АТБ ЧОО
Нейерди Э. А.авиатехник АОО
Никифоров В. Я.авиатехник АТБ ЧОО
Охмек П. И.авиатехник МОО
Павленко В. В.командир вертолета ШОО
Перекрест Н. А.пилот-инструктор Ан-12 МОО
Петриков А. И.командир самолета Ил-18 МОО
Петров А. И.водитель автомобиля МОО
Пивкин Н. Н.авиатехник 2 МОО
Решетов Н. С.командир корабля Ан-12 МОО
Рогатовский Б. П.командир вертолета Ми-8 АОО
Руденко В. Л.командир вертолета Ми-8 СОО
Рябченко В. П.командир вертолета Ми-8 СОО
Салиев Х.слесарь-клепальщик АРЗ- 73
Сапаев Ю. Ф.КВС Ан-24 МОО
Смутило М-Г. В.водитель автомобиля МОО
Солодкова Л. П.мойщица летательных аппаратов
2 МОО

Степанов С. А.КВС Ан-12 МОО
Трухачев В. В.бортмеханик БОА
Фурсов А. П.авиатехник АТБ МОО
Чащин Б. Н.командир вертолета Ми-8 2 МОО
Чуфистов А. А.бортмеханик ЧОО

Орден Трудовой Славы 2 степени

Аверкин С. А.штурман ВС Ан-12 МОО
Крылов Е. Н.КВС
Маеров А. М.бортмеханик
Никифоров В. Я.авиатехник АТБ ЧОО
Петриков А. И.командир ВС Ил-18 МОО

Орден «За личное мужество»

Лучак В. Л.пилот-инструктор УТЦ МУГА

Медаль «За отвагу»

Ивашова Т. А.ст. бортпроводника МУГА

Медаль «Серп и молот»

Турбин А. Е.командир корабля Ан-12

Медаль ордена «За заслуги перед отечеством» 2 степени

Голев И. А.авиатехник ГАП ЧукотАВИА
Гудков Е. И.пилот-инструктор ЧукотАвиа
Либов В. М.гендиректор ГУДП «Аэронавигация
Северо-Востока»

Медаль «За трудовую доблесть»

Абайтолина А. Н.радиооператор 185 ОА
Аристов Н. В.авиатехник
Бабяк А. Л.ст. штурман АОО
Баранов В. Д.пилот-инструктор Ан-24 МОО
Белоусов В. В.командир самолета Ан-2 2 МОО
Богомолов А. С.зам. нач. а/п Магадан 13 км
Бондаренко Г. Т.командира ВС Ан-2 ЧОО

Бородин А. Г.авиатехник
Вяткин В. Н.ст. пилот-инспектор ЛШО МУГА
Галанский Л. А.водитель автомобиля СОО
Голубовский Л. М.начальник узла МОО
Димов В. Г.авиатехник-бригадир СОО
Драчук В. Т.начальник а/п Марково МУГА
Ермаков В. Е.авиатехник АОО
Журавлев Ф. В.пилот-инструктор 23 УТО
Журкина Л. Д.радиооператор АОО
Зайцев В. И.слесарь- сантехник 2 МОО
Замиралов П. Ф.командир Ан-2 2 МОО
Зефилов Г. В.водитель автомобиля МОО
Иванов В. В.шофер
Израильянко В. И.шофер МОО
Кабанов П. Е.авиатехник ЧОО
Канащук С. И.секретарь Ком. ВЛКСМ ЧОО
Карпунин В. И.командир корабля самолета Як-40
Клименко И. Н.бортмеханик Ил-14 СОО
Клименко И. Н.бортмеханик СОО
Клинских В. Д.авиатехник БОА
Коваленко С. М.командир вертолета
Ковтун Д. Н.водитель автомобиля 1 МОО
Коломенцев П. И.водитель автомобиля МУГА
Костин А. А.командир вертолета Ми-4 ВЧ ОАЭ
Костин Т. И.грузчик ОП МОО
Кравчук Г. Т.авиамеханик а/п Берелех
Куницын А. Р.авиатехник МОО
Куцый С. А.бортпроводник МУГА
Локтев А. З.пилот-инструктор самолетов
Як-40 ЧОО
Лукьянов В. Д.авиатехник
Людкевич Е. Б.шофер спецавтотранспорта
2 МОО
Малюкина А. М.уборщица ОМТС
Мартынец А. Е.начальник смены МОО
Мельникова А. В.диспетчер ЦАВС
Мишин В. И.водитель автомобиля 2 МОО
Мишагин С. И.авиатехник МОО
Молостов Н. В.грузчик ЧОО
Нахайчук М. Н.секретарь парткома МОО
Нечаев В. В.командир АОО
Новиков В. Н.авиатехник-бригадир ЧОО

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА

Новиков Н. Г.командир АЭ 2МАО
Новокшенов С. Ф.авиатехник 185 ОАО
Охмач Г. Г.телеграфист МАО
Петков Г. И.автотехник 2 МАО
Петренко В. Н.электромеханик МАО
Полевода Д. В.машинист бульдозера 2 МАО
Приданов В. В.авиатехник АТБ ЧОАО
Приданов Н. В.плотник ЧОАО
Раков А. М.авиатехник БОАО
Рамазанов Р. Ш.слесарь-сантехник 2 МАО
Ревенко М. Ф.бортмеханик МАО
Румянцев С. А.старший мастер службы МАО
Рыбалкин С. В.диспетчер службы движения МУГА
Сафронов А. Н.машинист бульдозера 2 МАО
Семичев О. Н.командир Ан-2 2 МАО
Солопов В. А.КВС АОО
Спичка В. В.авиатехник АОО
Сумароков В. М.электромонтер-кабельщик МАО
Фесюн Г. П.бортмеханик 2 МАО
Фомин А. И.авиатехник СОАО
Циганкова Н. Г.уборщица 2 МАО
Цырульникова Ф. А.аэродромная рабочая МАО
Чернопятов А. М.штурман МАО
Чумаченко И. В.командир авиационного звена
БОАО
Шабалин А. Г.авиатехник АОО
Широков Е. А.начальник ОНС МУГА
Щеглов Ю. Н.бортрадист МУГА
Щегорцов М. И.грузчик СОП МАО

Медаль «За трудовое отличие»

Агальцов В. М.авиатехник ЧОАО
Астрахова А. А.радиооператор СОАО
Бурова Т. И.кассир ЦАВС
Бокк Т. В.приемосдатчица груза и багажа
МАО
Бугаев П. П.второй пилот Ил-14 АОО
Бурлаков Г. А.авиатехник-бригадир ЧОАО
Бурчик А. И.авиатехник АТБ 2 МАО
Гаврилов И. И.командир корабля МАО
Гаврин А. И.авиатехник
Гапанович А. А.авиатехник

Гилевская Г. М.телеграфистка СОАО
Гладич Е. И.электромеханик связи МАО
Годенков А. М.авиатехник СОАО
Годзь М. В.авиатехник АТБ МАО
Горбов Г. К.шофер АОО
Грец Г. З.столяр
Грохотнева Т. С.дежурная отдела перевозок
2 МАО
Гурьев Г. К.машинист электростанции а/п
Провидение
Данелян А. А.КВС 2 МАО
Дерявко А. И.плотник РСУ МАО
Дучак Т. Е.кассир ЦАВС
Елисеев Н. П.командир самолета Ан-2 ШОАЭ
Есауленко В. В.грузчик ОП МАО
Жариков И. В.пилот-инструктор МАО
Жихарев В. К.бортрадист инструктор
учебно-тренировочного отряда
Кабаков И. В.техник МАО
Косенков Ф. Т.радиооператор СОАО
Ковалев Ю. А.бортмеханик ЧОАО
Кончаева П. А.зам. начальника ОПВР управления
Костин Т. И.грузчик МАО
Крась В. В.столяр стройгруппы 2 МАО
Кресников Ю. И.авиатехник ШОАО
Крупчанов А. А.плотник СОАО
Кузнецов Ю. В.шофер БОАО
Кузьменко Т. И.начальник аэровокзала МАО
Кулиян В. А.кладовщик ОМТС МУГА
Лаптев В. М.ст. мастер АРМ-73
Личман В. М.командир самолета ШОАО
Мамистова А. И.радиооператор ЧОАО
Мельников В. М.авиатехник-бригадир МАО
Меньшиков А. Е.авиатехник а/п Чайбуха
Милюшин В. И.шофер 2 МАО
Митракова Г. С.кассир ЦАВС
Михеев Г. М.авиатехник-бригадир ЧОАО
Николаев М. К.грузчик МАО
Ничипоренко Ю. А.председатель теркома профсоюза
Ногин М. И.шофер, Берелех
Одноочко В. Н.шофер ЧОАО
Орлов П. А.бортмеханик самолета Ан-12 МАО
Плетнев А. И.плотник АОО

Поздняков В. Г.водитель МАО
Полевин С. А.мастер АРЗ-73
Полтавцева М. Г.маляр АРМ-73
Поспелова Т. И.бортпроводница МАО
Потапова Г. А.радиооператор АОО
Потехин Г. И.авиатехник АОО
Припепишев А. Е.командир корабля Ил-14 СОАО
Ракецкая Л. Н.радиооператор ЧОАО
Рассоха А. И.авиатехник МАО
Репенков Г. С.штурман Ан-12 МАО
Романенко В. И.радиооператор 2 МАО
Рябов А. А.авиатехник СОАО
Сараев В. Н.авиатехник МАО
Сверидова Т. В.мойщица летательных аппаратов
МАО
Соболев С. Н.авиатехник АОО
Степанов В. Я.командир самолета Ан-2 БОАО
Струков А. И.шофер спецавтотранспорта МАО
Ткаченко В. И.монтажник АРМ-73
Топехин Г. И.авиатехник АОО
Торбов Г. К.шофер АОО
Трунов Г. П.командир Ан-2 БОАЭ
Тымнетагин Д. К.командир Ан-2 АОО
Удовиченко Л. Е.кладовщик склада 2 МАО
Ужжурас Е. И.дежурная служба организации
перевозок АОО
Фабричникова А. М.мойщица с-в 2 МАО
Филиппов Е. В.командир вертолета Ми-6 ЧОАО
Фролов А. Б.КВС Ан-24 МАО
Хаперская Н. П.ст. телеграфистка МАО
Хегай В. В.авиатехник СОАО
Хламков А. А.авиатехник МАО
Чекменев А. М.командир ВОХР
Чуб А. М.авиатехник 2 МАО
Чубов А. В.командир вертолета БОАО
Шалатонов И. Б.шофер ЧОАО
Шестопалова В. Ф.заправщица ГСМ МАО
Шипулин Г. Л.бортмеханик 2 МАО
Шохин В. С.авиатехник СОАО
Шулюкин Ю. И.авиатехник МАО
Юдинцев В. В.водитель ЧОАО
Юшин В. П.авиатехник-бригадир БОАО

Содержание

Защита интересов северян	10
Рождение авиации Северо-Востока России	12
Авиация Северо-Востока России в 1935 – 1941 годах	18
Авиация Северо-Востока России в годы Великой Отечественной войны	34
Воздушный транспорт Колымы и Чукотки в 1946 – 1980 годах	42
Авиация Северо-Востока России в 1980 – 2003 годы	56
Гордость магаданской авиации	64
Этапы развития Северо-Восточного межрегионального территориального управления Минтранса России	66
Филиал «Аэронавигация Северо-Востока» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	78
Филиал «Чукотазэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	86
История образования и развития аэропорта «Магадан-56»	96
Международный аэропорт «Магадан» сегодня	103
Аэропорт «Омсукчан»	112
ФГУП РФ авиакомпания «Магаданские авиалинии» («Мавиал»)	114
Авиакомпания «Икар»	126
Авиапредприятие «Поляр-Авиа»	129
История становления и развития ФГУАП «ЧукотАвиа»	132
ОАО «Магаданский авиаремонтный завод № 73 Гражданской авиации»	138
ФГУП «Магаданская региональная поисково-спасательная база»	142
Северо-Восточная авиабаза	144
ЗАО «Авиатранспортное агентство Магадан»	148
Авиационное агентство «Старт»	150
Дальневосточное агентство авиационных компаний «Икар»	151
Городское агентство авиационных предприятий	152
Авиакассы «Мета»	153
Агентство «РосАвиаСервис»	154
ООО «Авиатранспортное агентство Чукотки»	155
Авиарботники Магаданской области и Чукотского автономного округа, награжденные государственными наградами	156

ББК Кр.395я6
С 309

**70 лет авиации
Северо-Востока России**

Издательство «Охотник»

Директор Жданов Павел Юрьевич.

Адрес: ул. Транспортная, 19.

Телефон: (41322) 6-50-06. Факс: 3-18-15, 2-17-10.

Под общей редакцией

руководителя Северо-Восточного МТУ ВТ Минтранса
России Уманского Михаила Абрамовича.

Корректор

Колесникова Елена.

Отпечатано в типографии

ООО «Издательство «Синус-Пи»

195112, г. Санкт-Петербург,

Красногвардейская площадь, дом 2, литера «А».

Заказ № *****, Тираж 1500 экземпляров.

Группа авторов-составителей:

Райзман Давид Семенович,

Нахайчук Михаил Николаевич,

Жданов Павел Юрьевич,

Новосардов Александр Сергеевич.

Научные консультанты проекта

А. С. Новосардов – научный сотрудник Магаданского
краеведческого музея, кандидат исторических наук.

Оригинал-макет

© ООО «Афина», Пилипенко Андрей.

Допечатная подготовка

Осипов Андрей.

Специальная фотосъемка

Месягутов Расул.

В книге использованы фотографии

Р. Месягутова, В. Острикова, В. Лелина, а также из
фотоархивов Д. С. Райзмана, аэропорта «Магадан»,
авиакомпаний «Мавиал», Магаданского областного
краеведческого музея, Государственного архива
Магаданской области.

Издательство особо благодарит за помощь в подготовке
материалов Иванову Татьяну Ивановну (Магаданская
областная библиотека имени А. С. Пушкина).



Уманский
Михаил Абрамович

Руководитель
Северо-Восточного
МТУ ВТ Минтранса
России

Уважаемые коллеги, ветераны гражданской авиации, жители Колымы и Чукотки! Вам представлена книга об истории гражданской авиации, изданная к 70-летию юбилею воздушного транспорта Магаданской области и Чукотского автономного округа.

Эта книга – результат большой и напряженной работы ее составителей, всех тех кто связал свою жизнь с гражданской авиацией. Именно эти люди создали и продолжают создавать летопись гражданской авиации Северо-Востока России, тесно связанную с историей развития Магаданской области и Чукотского автономного округа и отраженную на страницах этого юбилейного издания...

70 ЛЕТ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

