

ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ КОТЛАСА

В ПЯТИДЕСЯТИЕ годы все более весомым становится вклад аэропорта в перевозки. Растет число воздушных судов, которые базируются в Котласе. Одним из приказов в конце 1950 года котлашанам в оперативное руководство передают аэропорты Верхней Тоймы, Красноборска, Вельска, Черевкова и посадочную площадку Горка. После реорганизации в Северном территориальном управлении ВФ в Архангельске был создан 72-й авиаотряд, одну из его эскадрилий перебазировали в Котлас.

Первым командиром крупного летного подразделения здесь становится опытный летчик Н.И. Куфтов. Позднее, в 1955 году, 72-й авиаотряд расформировали, часть его переехала в Котлас, где создается 70-й авиаотряд, командир В.С. Разуминин. В связи с возросшей интенсивностью движения воздушных судов возникла необходимость создания службы движения, синоптической группы, радиобюро. Первыми диспетчерами управления воздушным движением аэропорта становятся бывшие пилоты Юзеф Людвикович Дудевич и Александр Иванович Бондаренко. Первыми инженерами-синоптиками стали Н.Г. Маковлев и Б.В. Подсекин, начальниками радиобюро - П.Д. Шошкин, В.М. Лахтионов.

В 1962 году после реорганизации службы движения, увеличение штатов Ю.Л. Дудевич назначается заместителем начальника аэропорта по движению. Образуются смены диспетчеров во главе с руководителями полетов, первым стал Виталий Петрович Волков. В 1964 году авиаотряд оснащается новой авиационной техникой - вертолетами МИ-1. Первым освоил МИ-1 и стал его командиром Борис Владимирович Ильчев. Впоследствии он освоил МИ-4 и стал одним из лучших вертолечиков летного отряда. Его наградили орденом Трудовой Славы III степени. Летное мастерство он щедро передал молодежи.

К концу 1965 года Котласская отдельная авиаэскадрилья насчитывала уже 22 единицы авиационной техники. Приказом министра гражданской авиации 19 февраля 1966 года она была объединена с обслуживающим персоналом аэропорта, предприятие получило статус Котласского объединенного авиаотряда. Аналогичные перемены произошли, кстати, во всех предприятиях Аэрофлота. Котласский ОАО возглавил командир В.Ф. Кирьян. Кроме аэропорта и авиаэскадрильи, в ОАО влились 19 приписных аэропортов и посадочных площадок местных воздушных линий.

В 1968 году командиром был назначен Юрий Алексеевич Юркин, первый руководитель с высшим летным образованием. Он зарекомендовал себя талантливым организатором, вдумчивым и прекрасным летчиком. Позже работал начальником Архангельского управления гражданской авиации (1973-1986), заместителем министра. Кандидат технических наук, ему присвоено звание «Заслуженный пилот СССР». В этот же период командиром летного отряда утверждается Виктор Борисович Романов - выпускник Ленинградской академии гражданской авиации (прибыл по направлению).

ОСОБЕННО знаменательным для авиапредприятия стал 1969 год. Введена в эксплуатацию искусственная взлетно-посадочная полоса длиной 1000 и шириной 30 метров,

Авиаторы снова предложили газете краеведческие изыскания по истории авиации в Котласе. Первая часть была опубликована 31 января. На этот раз автор - Виктор Борисович Романов



Василий Мазуров (крайний справа) поздравил с первым самостоятельным вылетом в Архангельск и обратно Сергея Дёмова, Александра Кочеткова и Геннадия Андреева (слева направо), 1969 год



Руководитель полетов В.П. Волков

в кирпичном исполнении построен аэровокзал, смещенный с командно-диспетчерским пунктом. Это позволило освоить технику нового поколения - самолеты ЯК-40 с турбореактивными двигателями и дальностью полета до полутора тысяч километров. Одновременно аэропорт мог принимать на новой полосе самолеты АН-24, ИЛ-14, ЛИ-2 из Архангельска.

Наступил стремительный и интенсивный этап развития авиации в Котласе. Новая авиационная техника, современные радиотехнические средства взлета и посадки, обеспечения полетов, открывшиеся возможности управления воздушным движением способствовали значительному расширению географии полетов. Из Котласа маршруты пролегли в Москву, Ленинград, Волгоград, Куйбышев, Казань, Пермь, Уфу, Челябинск, Сыктывкар, Мурманск и другие города. Стали выполнять чартерные рейсы в Краснодар, Минск, Херсон и Норвегию. Практически каждый котлашанин на комфортабельном самолете мог за 2,5 часа добраться до любого областного центра в радиусе 2 тысяч километров.

Для эффективного выполнения этих задач необходимы были высококвалифицированные кадры (летного состава, инженерно-технические, управления воздушным движением, радио-

технической, наземной служб). Поэтому начиная с 1970 года командование ОАО осуществляло программы интенсивной подготовки специалистов с высшим образованием как через очную, так и заочную формы обучения. Использовалось привлечение специалистов с высшим образованием по направлению из авиационных и технических вузов с предоставлением им жилья, хороших условий труда. За десятилетие в Котласе было построено для авиаторов 678 благоустроенных квартир, а также молодежных общежитие, детский комбинат «Искорка» на 280 мест. Построили ангары для вертолетов и самолетов АН-2, аэровокзал, тренажер, штаб, столовую, гаражи, агентство Аэрофлота. Общежитие стало подлинным культурным центром

Первыми руководителями служб с высшим образованием стали в летном отряде Анатолий Захарович Шербина, Владимир Павлович Синельников, Александр Флегонтович Клевакин, Виктор Михайлович Валева. Ремонтно-техническую базу возглавили Борис Васильевич Медведев, Сергей Михайлович Иванов, Вячеслав Иванович Дыкин, Владимир Семенович Цывунин. В наземные службы руководителями пришли Иван Иванович Смущенко, Юрий Александрович Смирнов, Эдуард Александрович Слотин, Евгений Николаевич Свинин, Владимир Алексеевич Смирнин. Первыми специалистами и руководителями в вузовской подготовке в базе эксплуатации радиотехнического оборудования стали Валерий Анатольевич Муравьев, Владимир Иванович Баранов, Владимир Павлович Шепетов. Наконец, в управлении воздушным движением также появились специалисты с вузовским дипломом: Станислав Павлович Рыбов и Сергей Витальевич Машихин.

Летный отряд комплектовался составом, способным обеспечить подготовку командиров воздушных судов с полной безопасностью полетов в сложных условиях Севера. Командиры авиаэскадрильи, их заместители - это ядро таких специалистов. В Котласском авиапредприятии это были Александр Анатольевич Беседин, Анатолий Иванович Большаков, Николай Александрович Холопов, Валерий Васильевич Докшин, Борис



Бригада молодых авиатехников: во втором ряду второй слева - бригадир, ветеран труда Аркадий Ярыгин, пятидесяте годы прошлого века

Иванович Петров, Лев Николаевич Виноградов, Виктор Серафимович Сергеев. **О**СОБУЮ ответственность приобретали авиаэскадрильи самолетов ЯК-40 и АН-2. Из летного состава этих авиаподразделений - неопытных выпускников летных училищ - предстояло вырастить командиров воздушных судов первого класса. Блестяще справлялся с этой задачей Александр Анатольевич Беседин - командир эскадрильи самолетов ЯК-40. Всегда подтянутый, дисциплинированный, четко знающий документы, регламентирующие



Первый экипаж ЯК-40, слева направо: командир воздушного судна Евгений Иванов, второй пилот Виктор Гончаров и бортмеханик Александр Тимофеев

летную работу, первоклассный летчик, он был образцом для подражания всем пилотам своего подразделения. В эскадрилье выросли многие первоклассные командиры воздушных судов. Особо следует отметить пилотов первого класса Бориса Павловича Заудалова и Александра Михайловича Колмогорова, лучших не только у нас, таковыми считались и в мире. В частности, в министрстве. А.М. Колмогоров, несомненно на пенсионный возраст, и сейчас летает командиром ЯК-40. Б.П. Заудалов уже на пенсии, но вырастил себе достойную замену - сына Евгения, командира ЯК-40. Так в Котласе появилась первая династия пилотов.

Прекрасно проявили себя командиры самолетов АН-2 Вячеслав Николаевич Гордеев, Александр Николаевич Кашников, многие другие. Александр Николаевич достойно участвовал во Всесоюзном конкурсе профессионального мастерства молодых командиров АН-2, посвященном XIX съезду ВЛКСМ. Среди нескольких десятков пилотов он показал прекрасную теоретическую подготовку, блестящую технику пилотирования и заслуженно занял первое место. Его наградили дипломом первой степени от министерства и Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ.

Несмотря на классность летчиков, беззащитной, грамотной подготовки самолета к полету нельзя надеяться на благополучный исход полета. Без авиационных техников и инженеров трудно решить эту задачу. И они никогда не подвели. Много добрых слов можно сказать о наших ветеранах - авиатехниках Сергее Александровиче Сметанине, Леониде Прокопьевиче Гошине, Павле Григорьевиче Корнелюке, Николае Борисовиче Попове, Аркадии Александровиче Ярыгине, инженерах Николае Александровиче Молокове, Владимире Николаевиче Смирнове. Эти специалисты в летнюю жару и зимнюю стужу надежно готовили самолеты и вертолеты к полетам, пилоты не сомневались в качестве их работы.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Материал был подготовлен к печати, когда автор-краевед Виталий Мичин рассказал о телефонном звонке из Москвы бывшего заместителя командира котласского летного отряда Василия Мазурова. Он один из талантливых летчиков-земляков. У него вся семья летная: жена - бортпроводница, сын - заступником АН-26. Уехав из нашего города в Москву, Василий летал на: «Бонгах». Сейчас - пилот аэробуса А-320 на международных рейсах, в частности, в Хельсинки. Через знакомых узнал Мазуров, что в Котласе коллеги готовят книгу, и заявил: «Один из рейсов посвящая этой затее!» Слово сдержал: уже прислал деньги - вклад в издание.