

Деятельность Магаданской отдельной авиагруппы Гражданской авиации в 1963–1965 гг.

Статья посвящена выявлению процессов, происходивших в воздушном транспорте Магаданской области в 1963–1965 гг. Показано функционирование Магаданской авиагруппы, в частности плановые показатели и их выполнение, маршруты полетов, перевозки грузов и пассажиров, количественный состав авиапарка и состояние аэродромов. Сделан вывод о большом вкладе воздушного транспорта в доставку грузов в отдаленные пункты, в обеспечение строек промышленных предприятий и населения материалами и оборудованием, а также в перевозку пассажиров, как в Магаданской области, так и в центральные регионы страны.

Ключевые слова: авиагруппа, перевозки, самолет, полет, пассажиры, аэродром.

После образования в ноябре 1931 г. государственного треста «Дальстрой» для промышленного освоения Северо-Востока СССР, советское правительство уделяло особое внимание решению транспортного вопроса в регионе. Данная проблема вытекала из необходимости снабжения вновь создаваемых приисков, предприятий, доставки необходимых грузов, продовольствия и специалистов. Эту задачу в равной степени решал морской, речной и автомобильный транспорт. Но для оперативной связи между населенными пунктами и выполнения самых важных и срочных заданий требовалась авиация. Ее применение началось в 1932 г. и обуславливалось отдаленностью населенных пунктов Северо-Востока от центральных районов страны.

Вопросы истории становления и развития авиации в Магаданской области остались практически не затронутыми в отечественной историографии. Исключением являлись две книги заместителя начальника политотдела Магаданской авиагруппы (МОАГ) в 1960-х годах Е. В. Алтунина¹. Автор первым предпринял попытку обобщить сведения о работе регионального авиатранспорта в рассматриваемый период. Однако он уделил мало внимания важным аспектам функционирования авиагруппы – маршрутам полетов, состоянию аэродромного хозяйства, взаимоотношениям авиаторов с предприятиями Совнархоза. В книгах Е.В. Алтунина почти нет сведений о количественных результатах деятельности МОАГ. Следовательно, проблемы развития магаданской авиации нуждаются в более детальной разработке с учетом расширения источниковой базы в постсоветский период. Но в современной научно-исторической литературе

¹ *Алтунин Е.В.* Крылья над Магаданом. М., 1968; *Он же.* Крылья Севера. Магадан, 1970, 1976 (2-е изд.).

туре тема транспортного освоения Северо-Восточного региона получила фрагментарное освещение². Целью данного исследования является более полное выявление процессов, происходивших в авиатранспорте Магаданской области в 1963–1965 гг. Его хронологические рамки обусловлены активизацией работы МОАГ в этот период, сопровождавшейся открытием новых маршрутов, поступлением новой авиатехники, реконструкцией аэродромов и т.д.

Авиация г. Магадана берет начало с образования в 1934 г. авиаотряда Дальстроя и прибытия в бухту Нагаева первых самолетов и авиаспециалистов. В 1949 г. авиаотряд был реорганизован в авиагруппу Дальстроя, в 1952 г. – в Управление воздушного транспорта. В 1955 г. данная структура была выведена из подчинения Дальстрою и передана в Дальневосточное территориальное управление Гражданского воздушного флота (ГВФ). Дальнейшая работа авиаподразделения Магаданской области осуществлялась в системе ГВФ. В начале 1960-х годов авиагруппа эксплуатировала самолеты Ли-2, Ан-2, Ил-14, вертолеты Ми-1, Ми-4. В ее распоряжении имелась сеть аэродромов, авиаремонтный завод, необходимый штат летчиков, бортмехаников, диспетчеров и иных специалистов.

Согласно директиве Главного управления Гражданского воздушного флота (ГУГВФ), в 1963 г. МОАГ решала следующие задачи:

- 1) проведение мероприятий по улучшению работы аэропортов и обеспечению выполнения планов по всем показателям;
- 2) повышение эффективности использования авиапарка по налету часов и производительности полетов;
- 3) установление более строгого контроля за соблюдением штатной дисциплины, недопущением перерасхода фонда зарплаты;
- 4) улучшение организации труда и сокращение сверхурочных работ, допуская их с разрешения профорганизации.

Система плановой экономики в равной степени относилась и к работе Гражданской авиации. Руководство ГУГВФ установило строгий контроль за выполнением авиагруппой плановых показателей. С 1 января 1963 г. оно ввело форму телеграфной отчетности, имевшую как пятидневный (6, 11, 21 и 26 число текущего месяца), так и месячный (1-го числа следующего месяца) разрез. В отчет входили сведения о налете тонно-километров, тарифных тонно-кило-

² По данному вопросу см.: *Навасардов А.С.* Транспортное освоение Северо-Востока СССР в 1932–1937 гг. Магадан, 2002; *Бродкин М.С.* Снабжение Дальстроя водным транспортом в 1932–1957 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Магадан, 2008; *Поздняков А.Ф.* Дальстрой и развитие морских транспортных связей на севере Дальнего Востока СССР в 1930-х – 1940-х гг. // *Колымский гуманитарный альманах.* Магадан, 2008. Вып.2.; *Поздняков А. Ф.* Морское судоходство на Севере Дальнего Востока СССР в 20–50-х годах XX века: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Магадан, 2010; *Ярошенко А.А.* Становление и развитие гражданской авиации на Дальнем Востоке РСФСР (1929 – июнь 1941 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2010.

метров и пассажирообороте, количестве первоначально отправленных пассажиров и налете часов по спецприменению. Ежедневно все вылеты и прилеты самолетов на местных воздушных линиях отражались в журнале. В конце дня служба движения предоставляла сведения о невыполненных плановых рейсах с указанием причины (погодные условия, неисправность техники и др.)³. Решение поставленных задач предполагало увеличение производительности полетов и выработки с каждого самолета и вертолета, а также расширение аэродромной сети. Приказом командира авиагруппы № 28 от 26 января 1963 г. была создана комиссия по приемке аэродрома Кепервеем. С 26 февраля по 3 марта планировалось совершить технический рейс на Ан-12 Управления полярной авиации ГВФ (УПА ГВФ) по маршруту Москва – Амдерма – Тикси – Нижние Кресты – Кепервеем. В комиссию, имевшую задачу определить годность аэродрома к приему авиатехники такого класса в зимний период и составить инструкции по снижению и посадке, вошли два заместителя командира МОАГ – Т. М. Картушинский и Д. С. Гохберг. В конце января 1965 г. был выполнен еще один технический рейс Ан-12 с целью выяснения годности аэродрома к выполнению регулярных полетов. Возросший объем перевозок приводил к ротации самолетного парка и передаче техники из одних структур в другие. Так, в 63-ю объединенную авиаэскадрилью (ОАЭ) были переданы два Ли-2 и один Ан-2. Еще три Ли-2 поступили в 194-й, 150-й объединенные авиаотряды (ОАО) и 23-й учебно-тренировочный отряд (УТО) из 185-го отряда.

В начале 1960-х годов промышленное освоение Северо-Востока велось быстрыми темпами. Подразделения Совнархоза сооружали крупные объекты, велась добыча полезных ископаемых. В этих условиях ГУГВФ приняло меры по применению в регионе новой авиатехники. После проведения подготовительных мероприятий и установки необходимого оборудования руководство авиагруппы добилось разрешения на полеты самолетов Ан-10 и Ан-12 со строящегося аэродрома Магадан-56-й километр. После выполнения в середине апреля технического рейса и изучения полученных данных, начальник ГУГВФ Е. Ф. Логинов 4 мая 1963 г. разрешил выполнение полетов, хотя и с рядом ограничений. Вылеты осуществлялись только в светлое время суток с интервалом не менее двух часов. Аэропорт на 47-м км был закрыт. Все полеты с этого аэродрома переводились на 13-й км трассы. Ан-10 пилотировали наиболее опытные экипажи Дальневосточного территориального управления ГВФ, Ан-12 – УПА ГВФ. По приказу заместителя начальника ГУГВФ Г. С. Счетчикова с 13 по 15 июня выполнялся технический рейс Ил-18 Московского управления транспортной авиации с правом перевозки пассажиров в обратном направлении. С июля 1963 г. полеты Ил-18 стали регулярными, но пока их осуществляли экипажи Московского управления. Тем не менее, начало эксплуатации этих типов самолетов вывело авиацию региона на новый технический уровень.

³ Государственный архив Магаданской области (ГАМО). Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 100. Л. 172.

В 1963 г. увеличился также объем договорных работ по заявкам различных организаций. Образованное в марте в Магадане подразделение Северо-Восточной авиационной базы охраны лесов для предотвращения лесных пожаров и борьбы с ними поручило доставку парашютистов-пожарных 185-му и 194-му ОАО. Для подразделения выделялись три самолета Ан-2⁴. 63-я ОАЭ производила десантно-съемочные полеты для Чаунского районного геолого-разведочного управления на вертолетах Ми-4. Аналогично работал на Ан-2 в районе Билибино 194-й ОАО⁵. 185-й ОАО (Ил-14) или 23-й УТО (Ли-2) вели разведку рыбы. Особое внимание в полетах по спецприменению уделялось реализации санитарных заданий с оказанием медпомощи. Разрешалось совершать полет на основании личного погодного минимума пилота, а если полет являлся плановым, то по минимуму трассы. Экипажи проходили тренировку по улучшению практики пилотирования⁶. Руководство авиагруппы разрешило наиболее опытным пилотам (Атбашьяну, Еринову, Тамаровскому, Конорезову, Талалаеву и Пашкевич) полеты на Ан-2 в условиях полярных сумерек на аэродромы и посадочные площадки по всей Чукотке.

Авиагруппа участвовала в соцсоревновании, как с авиаторами иных регионов, так и внутри своих подразделений. За первый квартал 1963 г. производственный план по авиагруппе был реализован на 92,1 %, по общему тоннажу отправок – на 106,1 %, отправкам пассажиров – на 86,9 %, налету на собственном парке – на 75,3 %, по спецприменению – на 123,8 %. Невыполнение планов летными подразделениями обуславливалось малой коммерческой загрузкой самолетов (по Ил-14 – 64 %, по Ли-2 – 65,4 %), низкой исправностью авиатехники, невысокой регулярностью движения самолетов и их недостаточным использованием, повлекшим малый суточный налет (Ил-14 – 4,2 ч, Ли-2 – 2,2 ч.). Из аэропортов квартальное задание полностью выполнил только Северо-Эвенск, но в данном случае командование Красного знамени не присуждало, лишь отметив его хорошую работу. Этой награды коллектив аэропорта и Магаданский авиаотряд удостоились в третьем квартале 1963 г.

Во втором квартале 1963 г. регулярность полетов авиагруппы составила 55,75 %. В 185-м ОАО имелось 36 задержек и 25 отмен рейсов, в 150-м ОАО – 13 и пять. Общий процент регулярности движения в МОАГ за первое полугодие был равен 64,2 процентам⁷. Имели место отказы работы радиосредств, что угрожало безопасности полетов. Командование авиагруппы назначило ответственных в каждом подразделении для исправления данной ситуации.

В рассматриваемый период модернизировалось аэродромное хозяйство. Для приема-выпуска самолетов в ночное время был технически переос-

⁴ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 100. Л. 103.

⁵ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 101. Л. 50, 57.

⁶ Там же. Л. 71.

⁷ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 124. Л. 11об.

нашен аэродром на 13-м километре. До установки оборудования полеты выполнялись в сумерках за полчаса до рассвета и полчаса после захода солнца. В конце 1963 г. руководство авиагруппы создало комиссию по определению годности аэродромов к эксплуатации для их внесения в государственный реестр. Вследствие сложных погодных условий, разбросанности населенных пунктов и отсутствия иных видов сообщения командир авиагруппы Н.И. Крылов решил временную эксплуатацию посадочных площадок с ограниченными размерами для Ан-2 в зимний период с условием выполнения работ по их подготовке и оформления необходимых документов. Ряд посадочных площадок состоял на балансе и обслуживался за счет Магаданского совнархоза, райкомов КПСС, геологических организаций. Из-за плохой очистки полос и перрона от снега, ухода за водосточными канавами состояние аэродромов не было идеальным. Имелись случаи выкатки самолетов за пределы взлетно-посадочной полосы (ВПП), закрытия аэропортов от одного до трех дней (Билибино, Певек), что срывало регулярность рейсов. Наиболее проблемными являлись аэродромы Магаданского, Сеймчанского, Чаунского и Анадырского ОАО. Командование авиагруппы требовало принять меры по исправлению недостатков и ввело персональную ответственность командиров авиаотрядов и начальников аэропортов за их годность к эксплуатации⁸. Для более эффективного использования рабочего времени с 15 октября 1963 г. был установлен регламент работы аэропортов⁹: Магадан – с 22.30 до 16.00, Сеймчан, Гижига, Омолон, Певек, Билибино – с 00.00 до 16.00, Марково, Анадырь – с 22.30 до 14.30, Берелех – с 00.00 до 12.00. На круглосуточный режим работы аэропорт Магадан перевели с 30 мая 1964 г. Руководство области принимало меры к расширению аэродромной сети. Секретарь Магаданского обкома КПСС П.Я. Афанасьев обратился в ГУГВФ с просьбой о передаче аэропорта Мыс Шмидта в состав МОАГ. Он ссылаясь на то, что в этом районе строились горные предприятия, нуждавшихся в большом количестве грузов, перевозимых воздушным транспортом. Управление Полярной авиации полностью не справлялось с данным заданием. Но начальник ГУГВФ Е.Ф. Логинов в передаче аэропорта отказал, поскольку последний являлся основной базой ледовой разведки в Охотском море. По мнению Логинова, передача аэропорта в случае неудачи морской навигации по заводу топлива могла иметь тяжелые последствия для Магаданской области. В связи с этим он распорядился создать в аэропорту звено УПА для обеспечения нужд горных предприятий Северо-Восточного Совнархоза¹⁰.

Авиация спецприменения в 1963 г. работала лучше. Сеймчанский авиаотряд осуществил аэросъемку (Ан-2 и Ли-2) и лесопатрулирование (Ми-1), выполнив план на 121 %. Анадырский ОАО провел гравиметрическую съемку

⁸ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 100. Л. 64.

⁹ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 101. Л. 287. Здесь и далее указано московское время (разница с магаданским +8 ч).

¹⁰ ГАМО. Ф. П-21. Оп. 5. Д. 692. Л. 76–77.

(Ми-1, Ми-4). В полтора раза перевыполнили задание 185-й ОАО (Магадан) и 23-й УТО. Многие летчики, авиатехники и иные специалисты получили почетные грамоты и благодарности¹¹. По итогам соцсоревнования за четвертый квартал 1963 г. победу одержали Сеймчанский ОАО и аэропорт Северо-Эвенск (начальник П.В. Кисляк). Кроме того, была отмечена хорошая работа аэропорта Марково (начальник Б.Д. Фридман)¹².

В рамках пополнения самолетного парка авиагруппа получила по разнарядке ГУГВФ четыре Ан-2, поступившие в 151-й (две машины), 185-й и 194-й ОАО. В 1964 г. ожидалось прибытие восьми новых Ил-14. Вместо них авиагруппа отдавала семь Ли-2 (пять – Якутскому и два – Уральскому управлению), эксплуатация которых завершилась. В 1965 г. все самолеты этого типа были выведены из состава МОАГ.

На 1964 г. управление перевозок ГУГВФ установило для Магаданской отдельной авиагруппы плановые показатели по налету на Ил-14 в объеме 50 тыс. часов, Ли-2 – 10 тыс. и Ан-2 – 18 тыс. за год, по пассажирообороту – 690 млн. пасс./км, общий тонно-километраж – 53,3 млн. Первоначальные отправки пассажиров составляли 265 тыс. чел., почты – 3,8 тыс. тонн, груза – 34 тыс. тонн. Доходы авиагруппы оценивались в 26,4 млн рублей¹³. Во втором квартале 1964 г. планировалось получение прибыли в 1,2 млн руб. За год общий убыток изначально определялся в сумме 2,1 млн (по иным данным – 2,5 млн. руб.). Главной задачей работы авиагруппы являлось экономически неэффективное выполнение плана по установленным показателям. От авиагруппы требовалось соблюдение режима экономии горюче-смазочных материалов, повышение занятости пассажирских кресел в самолетах, обеспечение безопасности и регулярности полетов. Сроки предоставления отчетности в ГУГВФ несколько изменились. Основные сведения по налету и перевозкам, авиации спецприменения предоставлялись за первую декаду – 12-го числа, за 20 дней – 22-го числа, за месяц – третьего числа¹⁴.

Из 16 предприятий, подавших заявки на перевозку грузов, большинство приходилось на Магаданский Совнархоз, Северо-Восточное геологическое управление, управление бытового обслуживания, управление торговли и базу Облрыболовпотребсоюза. Основной поток грузов общей массой 6724 тонн шел из Магадана в Билибино (2441 тонн), Анадырь (1931 тонн), Певек (1374 тонн). По договору с Совнархозом в подведомственные ему организации надлежало доставить дополнительно 4460 тонн.

С 1 июля 1964 г. аэропорт четвертого класса Магадан – 13-й км, учебно-тренировочный отряд и четвертая авиаэскадрилья переводились на само-

¹¹ ГАМО. Ф.Р-27. Оп.1. Д. 110. Л. 3.

¹² ГАМО. Ф.Р-27. Оп. 1. Д. 110. Л. 92.

¹³ ГАМО. Ф.Р-27. Оп. 1. Д. 110. Л. 48. Отметим, что в деле также приведены иные данные: тонно-километраж – 57 млн (ГАМО. Ф.Р-27. Оп. 1. Д. 110. Л. 52).

¹⁴ ГАМО. Ф.Р-27. Оп.1. Д. 110. Л. 54.

стоятельный баланс с подчинением Магаданскому объединенному авиаотряду (МОАО). Во втором квартале 1964 г. регулярность полетов по трассам МОАО составила 74,3 %. Кроме метеорологических условий, план не был выполнен из-за слабой организации планирования полетов и контроля за выполнением рейсов по расписанию, недостаточная борьба за повышение регулярности полетов. Большой процент отмен и задержек произошел по вине личного состава.

В 1964 г. авиагруппа не выполнила задания по тарифному пассажирообороту и участковому тонно-километражу (92,5 %). Производительность полетов не достигла плановых показателей. Уровень коммерческой загрузки составил 61,0 %. Себестоимость 10 тонно-километров превысила план на 14 %. План по налету часов МОАО был реализован на 94,5 %, в том числе Чаунским авиаотрядом – на 65,1 %, Анадырским – на 82,2 %, Магаданским – на 96,3 %. Причины данного явления заключались в низкой исправности самолетно-моторного парка, нарушении регулярности полетов как по центральному расписанию (54,5 %), так и местному (66,0 %), и низкой коммерческой загрузке. Пассажирооборот по авиагруппе был выполнен на 93,7 %. Производительность полетов на Ил-14 составила 99,8 %, Ли-2 – 94,8 %, Ан-2 – 98,5 %. Более успешно проводилась работа санитарной авиации, что отразилось в приказе руководителя вновь созданного Министерства гражданской авиации Е.Ф. Логинова. Пилоты Н.В. Горшков, В.И. Майоров, М.Ф. Талалаев удостоились звания «Отличник Аэрофлота», В.Н. Земко и В.А. Иванов – Почетной грамоты Аэрофлота¹⁵. В целом в рамках МОАО авиация спецприменения в 1964 г. выполнила план на 112,0 %.

На 1965 г. перед авиагруппой были поставлены задачи по увеличению работы в аэропортах для привлечения пассажиров к полетам на дальних рейсах, повышению производительности полетов, обеспечению опережающего роста производительности труда по отношению к средней заработной плате¹⁶. В качестве дополнительных мер командование авиагруппы ввело в подразделениях ежедневный контроль и отчетность за ходом выполнения плана¹⁷. Показатели по использованию самолетного парка представлены в таблице 1.

По данным таблицы основная нагрузка по перевозкам приходилась на Ил-14 и Ан-2, тогда как Ан-12 использовался только для перевозок более крупного груза. Ли-2 постепенно выводились из эксплуатации. Планировалось передать в иные управления 12 самолетов данного типа. Уже в январе – феврале 1965 г. в Уральское управление и управления союзных республик в соответствии с приказом командира МОАО было отдано девять самолетов. Взамен них авиагруппа должна была получить один Ан-12, пять Ил-14 и 15 вертолетов Ми-4. В авиации спецприменения работали Ан-2 и Ми-4 (на год планировалось 17 500 и 19 000 ч соответственно). В эту категорию ра-

¹⁵ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 124. Л. 2–4об.

¹⁶ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 121. Л. 15.

¹⁷ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 125. Т. 1. Л. 228.

бот входили авиаохрана лесов, проводка судов, полеты по заявкам Главного управления гидрометеослужбы, санавиация, воздушные съемки, авиационно-химические работы.

Таблица 1

Использование самолетного парка МОАГ ГА в 1965 г.*

Показатель	Налет часов				Общий объем перевозок, млн. т/км	
	Транспортная авиация		Авиация спецприменения			
Тип самолета	на год	I кв.	на год	I кв.	на год	I кв.
Ан-12	4800 (3600)*	600 (300)			16800	1800
Ил-14	52000 (631)	10400 (616)	2200	1000	32800	6400
Ли-2	1700 (353)	1100 (318)			600	350
Ан-2	25000 (136)	6600 (1289)	17500	4300	3400	850
Ми-4			19000	1000		
Ми-1			1050	–		
Пассажирооборот эксл., млн ткм					260	35

* Составлено по: ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 118. Л. 109.

* В скобках приведены значения, вписанные в документ от руки.

В апреле 1965 г. продолжились полеты на Ил-14 без бортмеханика в составе экипажа в аэропорты Магадан, Берелех, Сеймчан, Марково, Гижига, Северо-Эвенск, Анадырь, Певек. Выполнение таких рейсов отслеживалось отдельно, и аэродромные службы имели ряд указаний по приему и выпуску бортов. Данное явление свидетельствовало о качественно новом уровне производства полетов и технической эксплуатации самолетов. Тем временем летному составу авиагруппы поручили проведение ледовой разведки в Японском, Охотском и Беринговом морях. Командование группы провело ряд мероприятий по внеочередному техническому обслуживанию самолетов, ускоренной их заправке горюче-смазочными материалами. Экипажам и гидрологам предоставлялись отдельные помещения для работы и отдыха. Из-за ограниченности светового дня вылет и прибытие самолетов Ил-14 в ледовом варианте определялись из расчета 30 мин. до рассвета и после захода солнца соответственно. Полеты над водой выполнялись на удалении 28 км от береговой черты сопредельных государств.

Аэродромное хозяйство авиагруппы также находилось в стадии реорганизации. Одним из первых мероприятий стала передача аэропорта Северо-Эвенск во второй Магаданский ОАО в целях наилучшего обслуживания ави-

ацией местных линий. В конце января – начале февраля 1965 г. планировался технический рейс в аэропорт Кепервеем для определения годности к приему Ан-12 и начала регулярных полетов. Аналогичные работы спустя два месяца провели на аэродроме Певек. Их наличие свидетельствовало о расширении промышленного освоения области и необходимости завоза различных грузов и материалов во все населенные пункты. Для выполнения плана Чаунским горнопромышленным управлением срочно требовалась доставка 20 бульдозеров и иной спецтехники. В аэропорту Певек силами Чукотского ОАО провели удлинение взлетно-посадочной полосы на 700 м, доведя ее до размеров 2000 X 700 м¹⁸. В августе 1965 г. создали комиссию для приемки и ввода в эксплуатацию аэропорта Ягодное, выполнения рейсов Сеймчан – Ягодное – Берелех¹⁹. Для экономии ресурсов техники полеты Ан-12 были ограничены территорией Магаданской области и Северо-Восточного совнархоза, а вылет в иные пункты разрешался с учетом цели полета и только в соответствии с планом.

Для улучшения показателей выполнения задания и повышения регулярности полетов на весенне-летний период был установлен следующий регламент приема-выпуска самолетов по аэропортам МОАГ: Гижига – 21.30 – 14.00, Марково и Анадырь – 22.00 – 14.00, Берелех – 22.00 – 15.00, Сеймчан – 21.30 – 16.00, Билибино – 00.00 – 16.00, Певек – 23.00 – 16.00, Магадан-13 км – 23.00 – 13.00, Магадан-56 км – круглосуточно.

В период подготовки к летней навигации была проведена проверка аэродромов на предмет их годности к эксплуатации. В результате проведенных мероприятий выяснилось, что состояние аэропортов Магадан-13 км, Лаврентия, Певек, ряда посадочных площадок не соответствовало техническим нормативам, что создавало угрозу безопасности полетов. В авиагруппе имелись аварии и поломки самолетов, долгое время находившихся в ремонте. Отдельной проблемой, требовавшей решения, являлось упорядочение строительства неавиационных объектов вблизи аэродромов. Все планируемые к строительству объекты нуждались в согласовании с руководством МОАГ. Если постройки угрожали безопасности полетов, они подлежали сносу²⁰. На территории аэродрома с учетом соблюдения техники безопасности разрешалось строительство домов только работникам гражданской авиации, имевшим трудовые заслуги.

Авиагруппа занималась обновлением самолетного парка. Вместо устаревших Ли-2 в ее состав поступили новые вертолеты Ми-4, самолеты Ил-14, Ан-12. В целях производственной необходимости производились внутренние перемещения авиатехники. Благодаря техническому перевооружению, по итогам соревнования за второй квартал 1965 г. коллектив Первого МОАО был удостоен второй премии в размере 4,5 тыс. рублей. За 1965 г. авиагруппа выполнила план по многим показателям, кроме отправок грузов.

¹⁸ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 125. Т. 1. Л. 255.

¹⁹ ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 126. Т. 2. Л. 244.

²⁰ Там же. Л. 74.

Таким образом, деятельность МОАГ характеризовалась поступательным развитием. Создание и последующее упразднение Совнархоза не оказало существенного влияния на работу авиации, так как авиагруппа не входила в сферу его компетенции. Руководство ГУГВФ и МГА, как по собственной инициативе, так и по настойчивым «просьбам» Магаданского обкома КПСС оказывало помощь региональному воздушному транспорту в снабжении самолетами, вертолетами и иной техникой. Основной задачей авиагруппы являлось осуществление транспортной связи как внутри Магаданской области, так и с другими районами СССР, что уменьшало проблему труднодоступности и географической отдаленности региона. Неоднозначность рассматриваемого периода выражалась в гонке за экономически неэффективным перевыполнением плановых показателей. Впрочем, данное обстоятельство больше относилось ко всей системе хозяйствования, в которой работала МОАГ.

В целом авиация играла важную роль в отправке грузов, прибывавших в Магаданский морской порт, в отдаленные населенные пункты региона, геологоразведчикам, в оленеводческие бригады. Равнозначной задачей воздушного транспорта была перевозка пассажиров как внутри области, так и в иные районы страны.

Библиография

- Алтунин Е.В.* Крылья над Магаданом. М., 1968. 90 с.
Алтунин Е.В. Крылья Севера. Магадан, 1970. 176 с.