



УДК 656.7 (571.65) (09)

DOI <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2020.31.91>

К истории МУГА начала 1980-х гг. (на материалах Государственного архива Магаданской области)

М. В. Третьяков

*Северо-Восточный комплексный научно-исследовательский институт
им. Н. А. Шило ДВО РАН, г. Магадан, Россия*

Аннотация. Для Магаданской области с учетом ее географических особенностей и отсутствия железных дорог воздушный транспорт имел и имеет сейчас очень важное значение. Исходя из этого, изучение его истории является актуальным и неотъемлемым для формирования целостной картины в исследовании различных сфер жизни региона в советский период. Цель статьи – на основе ранее не опубликованных и представляющих научную новизну архивных материалов Государственного архива Магаданской области рассмотреть работу Магаданского управления гражданской авиации в начале 1980-х гг., которое обеспечивало потребность населения и предприятий Колымы и Чукотки в воздушном сообщении. При подготовке статьи нами проведена систематизация и анализ изученных архивных источников, а также сопоставление полученных сведений с учетом принципа объективности. Результатом исследования является вывод о том, что в первой половине 1980-х г. МУГА, состоявшее из пяти авиаотрядов, авиаремонтного завода № 73, отдела материально-технического снабжения, Центрального агентства воздушных сообщений, было стабильно работающим предприятием, полностью обеспечивающим потребность населения и промышленности в авиаперевозках.

Ключевые слова: авиация, полёт, самолёт, аэропорт, северо-восток, Магаданская область.

Для цитирования: Третьяков М. В. К истории МУГА начала 1980-х гг. (на материалах Государственного архива Магаданской области) // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2020. Т. 31. С. 91–100. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2020.31.91>

В 1980 г., как и в более ранний период, Магаданское управление гражданской авиации (МУГА) по-прежнему выполняло задачи по перевозке пассажиров, почты и грузов, имея необходимый авиапарк и штат авиационных специалистов. В начале года авиаторы досрочно выполнили все договорные социалистические обязательства по помощи в строительстве ЛЭП 110 и 220 кВт, начавшееся в 1977 г. Вертолёты Ми-6 Чаунского ОАО налетали более 2 тыс. лётных часов, доставили сотни металлических опор, что ускорило ввод в эксплуатацию ЛЭП Оротукан – Стрелка – Омсукчан, Ягодное –

Колымская ГЭС – Оротукан и др.¹. Помимо этого, в соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 25.12.1979 № 2839Р авиация перевезла 7,5 тыс. т грузов из Певека для геологических предприятий, работавших в Билибинском и Чаунском районах. Эту работу координировал штаб в составе представителей объединения «Северовостокзолото» (Б. Д. Плотников), Северо-Восточного территориального управления Госснаба СССР (В. Т. Шакиров) и МУГА (В. М. Жаров)². За участие в работе многие сотрудники были поощрены.

Руководство территории и Управления расширяло и увеличивало частоту внутриобластных перевозок. Планировалось реконструировать аэропорт Усть-Омчуг для приёма Ан-24 и Як-40, начать полёты из Магадана и расширить эксплуатацию Ан-2 в Тенькинском районе. Немногим позже в связи с обеспечением проводки караванов морских судов самолётами ледовой разведки на круглосуточную работу перевели аэропорт Шмидт³. В январе установили единый регламент работы аэропортов МУГА. Местные воздушные линии первой категории Магадан – Сеймчан – Омолон – Кеperвеем – Певек – Шмидт, Магадан – Чайбуха – Анадырь – Шмидт, Чайбуха – Омолон (и обратно), Магадан – Омсукчан – Омолон – Магадан, Анадырь – Кеperвеем – Анадырь, Кеperвеем – Черский – Кеperвеем, Певек – Черский – Певек перевели на круглосуточный режим. В аэропортах Магадан-56, Чайбуха, Кеperвеем, Певек, Шмидт и Анадырь была налажена круглосуточная работа служб по обеспечению полетов. Иные аэропорты работали по установленному графику, а Омолон и Марково находились в постоянной готовности к пролету самолетов.

В начале 1980-х гг. Управление готовилось к приему Ту-154, а немногим позднее – и Ил-62, которые, как типы воздушных судов, прослужили в северном небе почти до конца 2000-х гг. В феврале 1980 г. решался вопрос о начале регулярных полетов Ту-154 в Анадырь, тогда как в Магадан он прибыл 7 октября 1981 г. экипажем в составе командира 185-го летного отряда Г. И. Нефёдова, второго пилота А. Д. Руденко, штурмана В. М. Коршунова и бортиженера В. С. Степанченко⁴. Пассажирские беспосадочные рейсы на Ил-62 из Москвы (Домодедово) (экипажами Московского транспортного управления ГА) по трассе Вологда – Шенкурск – Нарьян-Мар – Амдерма – Диксон – Усть-Тарей – Батагай – Оймякон – Магадан (Сокол) и обратно в Москву начались 22 декабря 1980 г.⁵

Итоги первого квартала были следующими. В управлении произошло 27 задержек рейсов – 12 по центральному и 15 по местному расписанию, регулярность вылетов составила 78,2 и 85 %, а рейсов – 87,6 и 89,5 % соответственно. Их количество, зависящее от служб ГА, в расчете на 1000 отправок составило 26,9 % по центральному расписанию и 1,9 – по мест-

¹ Государственный архив Магаданской области (ГАМО). Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 340. Л. 137.

² Там же. Л. 170.

³ Там же. Д. 341. Т. 2. Л. 68.

⁴ Там же. Д. 359. Т. 4. ЛЛ. 82–83.

⁵ Там же. Д. 339. Л. 4.

ному. По сравнению с тем же периодом предыдущего года регулярность повысилась на 9,1 %, но увеличилось количество задержек по вине служб – как лётной, так и организации перевозок (по 2 случая), что требовалось устранить. По ряду причин во втором квартале этот показатель увеличился до 37 % (18 по центральному расписанию и 19 – по местному), но статистика регулярности отправления самолётов и выполнения рейсов практически не изменилась (70,1 и 86,4, а также 86,6 и 89,3 % соответственно)¹. Существенно снизился показатель задержки рейсов на 1000 отправок – до 11 % по центральному и 1,7 по местному расписанию.

На основании положительного опыта полетов Ил-18 по трассам Управления без бортрадистов с 15 мая такой способ ввели на все рейсы (кроме полётов на Ил-18Г за пределы Управления, что требовало более тщательной подготовки). В мае руководство МУГА издало приказ, регламентирующий применение авиации в народном хозяйстве (ПАНХ), создав штаб под председательством В. Г. Трезубова². В его задачи входило: содействие организации и выполнению полётов, охрана воздушных судов, отбор экипажей, метеобеспечение и диспетчерские вопросы, заправка топливом и т. д. Особого внимания заслуживали вопросы технической подготовки самолетов при выполнении поисково-съёмочных полетов, сооружении ЛЭП, авиационно-химических и лесопатрульных работ. Аналогичные штабы появились при авиаотрядах, обеспечив постоянный контроль за полетами прикомандированных экипажей. Также в 1980 г. был принят ряд мер по упорядочению нахождения лиц в пограничной зоне и аэропортах, входящих в неё. Это относилось ко всем предприятиям и службам Управления, куда запрещалось принимать на работу людей без прописки.

На сезон 1980 г. для выполнения «фруктовых» рейсов по плану предполагалось 10 самолетов, хотя реально работало только 4–6, что вызвало недовольство И. С. Мазина, потребовавшего улучшить перевозку плодоовощей с соблюдением всех требований руководящих документов³. Также отмечались недостатки в бронировании мест на рейсы, продаже авиабилетов, особенно в летний период, и обслуживании пассажиров на борту самолета. Рост жалоб наблюдался в Чаунском, Анадырском, Магаданском ОАО и в Центральном агентстве воздушных сообщений. В августе 1980 г. резко снизилась регулярность полетов (произошло 20 задержек по центральному расписанию и 28 по местному), намного превысив прошлогодние значения.

Управление подготовилось к осенне-зимней навигации. Практика свидетельствовала, что в осенне-зимний период происходило наибольшее количество лётных происшествий из-за ошибок экипажа и некачественных предполетных осмотров. Между руководящим составом были распределены сферы ответственности за подготовку служб: лётной (В. Г. Трезубов), инженерно-авиационной (И. С. Ярощук), наземной (И. В. Бородулин), организации перевозок (В. Л. Костомаров), средств радионавигации и связи

¹ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 342. Т. 3. Л. 109.

² Там же. Д. 340. Л. 164.

³ Там же. Д. 342. Т. 3. Л. 93.

(Ю. А. Янюшкин), движения (А. И. Вакуленко). Приказом И. С. Мазина от 5 ноября все предприятия были допущены к работе в осенне-зимний период 1980–1981 гг.¹ Ледовая разведка выполнялась ЧОАО, часть пилотов этого отряда прошла переподготовку на Ан-24 и была готова к вводу в строй.

Аэродромное хозяйство в данный период также модернизировалось. Решением замминистра ГА Л. С. Свечникова от 01.10.1980 была назначена комиссия по приёмке 2-го пускового комплекса реконструкции аэропорта Магадан-56 под председательством И. С. Мазина, в которую, помимо специалистов МУГА, вошли представители ряда организаций, областной конторы «Стройбанка» СССР, Госпознадзора и др.² Ввод объекта в эксплуатацию позволил на два года раньше начать полеты Ту-154 и Ил-62, за что многие сотрудники были премированы.

Во Всесоюзном социалистическом соревновании за третий квартал МУГА заняло первое место, получив переходящее Красное знамя МГА и первую денежную премию в сумме 48 875 руб.³ Согласно указаниям МГА, специалисты составили «Предложения по основным направлениям экономического и социального развития Магаданского УГА на 1981–1985 гг. и на период до 1990 г.»⁴, которые получили высокую оценку партийных и хозяйственных органов. Отдельно задачи на 1981 г. и на XI пятилетку перед Аэрофлотом в целом были поставлены министром ГА Б. П. Бугаевым. Основными из них были: совершенствование организации перевозочного процесса и управление им, снижение транспортных издержек, ускорение введения новой техники (в том числе аэродромной механизации), значительное улучшение культуры обслуживания пассажиров, повышение безопасности воздушного движения и др. Главной целью являлись рост эффективности производства и превращение Аэрофлота в эталон транспортной отрасли. На 1981 г. перед Аэрофлотом руководство СССР установило выполнение следующих показателей: пассажирооборот – 168 млрд пасс/км, прибыль от основной деятельности – 1620,8 млн руб., общий объем капитальных вложений (в том числе в строительство) – 223,6 млн руб.

С 20 по 27 октября 1981 г. комиссия ГУЭРАТ МГА провела плановую проверку инженерно-авиационной службы МУГА, выявив ряд недостатков. Производственно-техническая база авиаотрядов (кроме Магаданского) не соответствовала уровню эксплуатируемой авиационной техники, отставало качество обслуживания воздушных судов. Плохое состояние бетонного покрытия перронов и рулежных дорожек приводило к поломкам самолётов, снижая регулярность полётов. Отмечались случаи применения некачественного инструмента, во время проверки от обслуживания самолетов были от-

¹ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 343. Т. 4. Л. 47.

² Там же. Л. 10.

³ Там же. Д. 339. Л. 27 (об.)-28.

⁴ Там же. Д. 341. Т. 2. Л. 68; Д. 354. Т. 1. Л. 38–39.

странены 4 спецавтомшины¹. 15 января 1982 г. в аэропорту Магадан-56 км было задержано 4 рейса центрального расписания (8504, 4127, 62 и 3266) и 2 – местных линий (130, 15) из-за отсутствия на перроне автотранспорта для подготовки самолётов к вылетам. Причина столь массовой задержки – попустительство наземных служб аэропорта, что нашло отражение в приказе по управлению, изданного после расследования². По итогам года Центральной конкурсной комиссией МГА присуждено Управлению первое место за содержание самолетов Ил-18 и второе – за содержание Ан-12 и вертолетов Ми-8, за успехи в работе поощрение получили старшие инженеры В. В. Демшин и В. В. Энгельштейн, иным специалистам была объявлена благодарность.

Ежегодные подведения итогов различных конкурсов и награждение победителей порой не отражало истинного положения дел. Работа МУГА в этот период была неоднородна. Как авиапредприятие, оно удовлетворяло потребность населения области в авиаперевозках, имея разветвлённую маршрутную сеть. В регионе применялась современная авиатехника, позволявшая максимально сократить время в пути между городами. Но в то же время Управление имело проблемы в развитии наземной базы, количество рейсов не всегда соответствовало качеству услуг, вызывая жалобы населения. Изучив архивные материалы, мы предположили, что рост объемов перевозок через магаданский аэропорт не сопровождался одновременным развитием обслуживающих структур, исходя из чего регулярность полётов была выше на периферии по причине их меньшей интенсивности. Обилие различных соцсоревнований общесоюзного и регионального уровня скрывало факты нередко недобросовестного отношения к исполнению обязанностей либо недостаточного внимания к насущным проблемам, которые Управление своими силами решить не могло. Возможно, причины этого были в недостаточном финансировании статей расходов на наземное обслуживание воздушных судов, несвоевременном обновлении автопарка, общем отставании в развитии аэродромной базы, хотя требования и уровень авиатехники повышались.

С 1 января 1982 г. приказом МГА введен Перечень горных аэродромов для полетов самолетов 1–3-х классов. В МУГА к ним относились: Анадырь, Бараниха, Беринговский, Залив Лаврентия, Бухта Провидения, Иультин, Кеппереем, Магадан (Сокол), Мыс Шмидта, Омолон, Омсукчан, Певек, Сеймчан, Синегорье, Сусуман, Чайбуха, Эгвекиног. 9 февраля приказом по Управлению для самолетов 3–4-го классов и вертолетов в Перечень включены аэродромы: Магадан-13, Северо-Эвенск, Балаганное, Ваеги, Весенний, Глухариное, Иннах, Усть-Омчуг³. Иные горные площадки подлежали доку-

¹ Также негативным фактором были поломки самолетов автомобильной техникой, и для минимизации подобных случаев с 1.01.1981 проводился соответствующий смотр-конкурс, продленный до 31.12.1985 (ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 356. Т. 1. Л. 17).

² Там же. Д. 367. Л. 56–57.

³ Там же. Д. 366. ЛЛ. 139–141. Одновременно была упорядочена категоричность и классность авиаотрядов и аэропортов (Там же. Д. 376. Л. 26, 29, 34 и др.).

ментированию приказами командиров ОАО. Немногим позже руководство Управления установило новый регламент работы аэропортов. На круглосуточную работу служб по обеспечению полётов переведен Магадан-56, Чайбуха, Певек, Анадырь, Кепервеем и Шмидт (график работы – с 22 до 16 часов). Все они, а также Сеймчан, находились в постоянной готовности к приёму Ил-18, Ан-12 и более лёгких самолётов, Марково и Омолон считались запасными к приёму Ан-12 в зимнее время при наличии снежного покрова. Работа других аэропортов Управления представлена в таблице.

Таблица

Регламент работы аэропортов МУГА¹

Аэропорты	Время работы
Магадан-13, Омсукчан ² , Омолон	23.00–13.00
Северо-Эвенск, Усть-Омчуг	00.00–12.30
Синегорье	01.00–10.00
Сеймчан, Кепервеем, Шмидт ³	22.00–16.00
Бараниха	23.00–11.00
Марково	20.00–12.00
Беринговский, Иульгин	22.00–10.00
Провидения, Лаврентия	20.00–11.00

С 15 марта был введен в действие перечень местных воздушных линий управления 1-й и 2-й категорий, исходя из чего все другие полеты, не входившие в воздушные трассы СССР, считались внетрассовыми. Также на линии Магадан – Чайбуха с 8 февраля разрешены полеты в сокращенном составе экипажа (командир, второй пилот, бортмеханик). Велась подготовка штурманов Ан-24 Чаунского ОАО к полетам без бортрадистов.

В это время в аэропорту Омолон закончилось горючее, что остановило авиаобслуживание района. Для оказания помощи было доставлено 600 т топлива ТС-1 самолетом Ан-12, который делал в день два полета с 9 т на борту в каждый рейс. Немногим позже аналогичная ситуация произошла в Кепервееме, куда горючее в объеме 2 тыс. т доставлялось самолетом Ан-12 бесплатно⁴. Также без оплаты согласно приказу начальника МУГА перевозились служебные грузы для Управления, которые принимались на борт как догрузка рейсовых либо для которых использовался свободный тоннаж на заказных или арендованных самолетах. Регулярность движения в первом полугодии несколько снизилась по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 61,8 % по центральному расписанию и 87,0 – по местному. На местных воздушных линиях зафиксировано 129 задержек, а из общего количества по Управлению 83 произошли по вине авиационных

¹ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 367. Л. 19–20.

² С 8 июня 1983 г. регламент аэропорта Омсукчан изменили на время с 0 до 12 часов (Там же. Д. 382. Т. 2. Л. 200).

³ С мая 1982 г.

⁴ В 1983 г. в обеспечении топливом аэропорта Беринговский (Лаврентия) имелись трудности из-за отсутствия тары (металлобочек), исходя из чего требовалось отгрузить 13 тыс. металлобочек в Находку для заполнения их топливом и возврата на Чукотку.

служб. В четвертом квартале их было 66: 39 – по центральному и 27 – по местному расписанию, исходя из чего регулярность отправок составила 59 и 83,2 % соответственно¹.

В августе 1982 г. в МУГА был утвержден летно-методический совет под председательством В. Г. Трезубова в составе секций: организации летной работы и подготовки летных кадров; управления воздушным движением и метеорологического обеспечения полетов; летно-технической эксплуатации авиационной техники².

В целом итоги 1982 г. были неплохими. Так, ЧОАО выполнил план по всем показателям, кроме производительности полетов (Ил-14 и Ми-4); 2 МОАО недовыполнил план только по общим отправлениям пассажиров, а выполнение иных показателей (пассажирообороту, ПАНХ) было разным в течение года. Из достижений стоит отметить победу в социалистическом соревновании в честь 60-летия СССР и присвоение званий «Лучшая бригада по техническому обслуживанию авиационной техники гражданской авиации 1982 г.» бригаде АТБ МОАО (бригадир – Халиулин Р. З.) и «Лучший авиационный техник гражданской авиации 1982 г.» (Беляков В. Н., АОАО)³.

В 1983 г. Б. П. Бугаев возложил персональную ответственность на своего первого заместителя Б. Е. Панюкова за развитие авиации в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, что надлежало согласовывать с Советом Министров и Госпланом РСФСР. В МУГА стали постепенно снижаться объемы работ, лётный состав был распределён неравномерно, и прием специалистов на работу из других управлений и ведомств прекращен. В августе под руководством командира МОАО Н. Ф. Прокопенко шла подготовка к прилёту Ил-76, в состав экипажа которого включили ведущего специалиста М. А. Уманского, отвечавшего за безопасность полета⁴. Управление поставило задачу организовать круглогодичные зимние рейсы Ил-76 в Певек, Чайбуху, Омолон и Марково, так как один Ил-76 по грузоподъемности заменял до четырех Ан-12. Но, несмотря на достаточное количество высокопрофессиональных экипажей, в достижении этой цели имелись проблемы: не были обеспечены контроль и доставка необходимого инструмента для обслуживания и ремонта самолетов, из-за чего их исправность была ниже установленной МГА нормы, несвоевременно велась загрузка и разгрузка по причине нехватки и низкого технического состояния средств комплектования и транспортировки грузов⁵. Ввиду этого требовалось выполнить комплекс мероприятий по исправлению недостатков, распределить их между командирами ОАО и другими должностными лицами, а именно:

¹ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 381. Т. 1. Л. 6.

² Там же. Д. 369. Т. 3. Л. 102–105.

³ Там же. Д. 381. Т. 1. Л. 27.

⁴ Получение самолета состоялось в октябре 1983 г. Кроме М. А. Уманского, в экипаж вошли командир корабля А. А. Кавунов, второй пилот В. П. Бруяка, бортиженер Е. Н. Мак, штурман Е. Н. Есин (Восточный форпост. 2003. № 2 (27). С. 23).

⁵ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 395. Т. 1. Л. 1.

1. До 25 января 1984 г. подготовить заснеженные полосы аэропортов Марково и Омолон к техническому рейсу Ил-76¹.

2. В I квартале заменить эксплуатируемые поддоны и контейнеры на специальные для данного типа самолетов.

3. Установить минимальную коммерческую загрузку при вылете по каждому направлению отдельно, определить постоянных заказчиков и внедрить в практику предварительное комплектование груза в контейнеры силами заказчика.

4. Вести учет и контроль загрузки в прямом и обратном направлениях, а также выполнение полетов в соответствии с суточным планом². Такая частота полетов и повышенное внимание к перевозкам свидетельствовали о потребности доставки в Магаданскую область большого объема грузов различным отраслям промышленности и для народного потребления. В 1983 году авиатопливо в Омолон вновь доставляли на Ан-12 – 500 т из Певека и 350 т из Кемервема.

Пассажирские перевозки выполнялись неоднородно. Главная проблема – задержки вылетов и предоставление при необходимости резервных самолетов, ухудшение показателя регулярности по сравнению с 1982 г., но это не повлияло на подведение итогов конкурса «За обеспечение высокой регулярности полетов». Решением комиссии по группе I (рейсы центрального расписания) первое место заняло АТБ ЧОАО, по группе II (без центральных рейсов) – АТБ БОАО. В конкурсе «За образцовое содержание самолетов и вертолетов ГА» в четвертом квартале 1983 г. победителями стали: за Ил-18 – АТБ МОАО, Ми-8 – АТБ СОАО, Ан-2 АТБ БОАО, а по итогам года – АТБ МОАО за Ил-18 (№ 74255) и Ан-12 (№ 11021); АТБ АОАО за Ми-8 (№ 22831)³. Документы на поощрение предоставили в МГА. Тем не менее имелись случаи нарушения пропускного режима, не оформлялись заявки на полет накануне дня вылета, в выходные дни не назначались ответственные дежурные из лиц начальствующего состава, в ряде случаев инженерно-авиационные службы не имели необходимого технического имущества для качественного обслуживания воздушного судна. Несмотря на регулярные проверки, руководство Управления признавало, что устранение недостатков велось медленно и не по всем аспектам, особенно не относившимся к безопасности полетов, что было негативным фактором.

Таким образом, работа МУГА в начале 1980-х гг. в целом отвечала запросам и потребностям Магаданской области в авиатранспортных услугах. Применялась современная авиатехника, позволяющая выполнять перевозки на качественно новом уровне. Но в то же время стоит признать, что развитие наземной базы и смежных составляющих по обслуживанию самолетов от-

¹ Решением комиссии рейс назначили на 10 февраля (ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 395. Т. 1. Л. 77).

² Там же. Л. 3.

³ Там же. Л. 62. Кроме этого, МОАО был удостоен 3-й премии во Всесоюзном соцсоревновании коллективов предприятий ГА за III кв. 1983 г. (Там же. Д. 380. Л. 9–9об.). Соревнования внутри Управления (в том числе среди коллективов ведущих служб) также были ежеквартальными (Там же. Д. 383. Т. 3. Л. 128, и ряд др.).

ставало, в ряде случаев подготовка велась не очень тщательно, что становилось причиной задержек вылетов рейсов. МУГА требовалось реформирование, поскольку при массовости перевозок не были решены вопросы качества предоставляемых пассажирам услуг, обновления парка аэродромной механизации и иного оборудования и т. д. Подведение итогов различных соцсравнений с вручением грамот и дипломов в данный период уже мало отражали истинное положение дел, становясь в чем-то обязательным. Повышение контроля могло привести к выправлению ситуации и усилению ответственности за конкретный участок работы, но только при финансовой помощи, закупках необходимого оборудования и создании соответствующей базы для дальнейшего развития предприятия. Из этого следует, что МУГА нуждалось в более конкретных мерах поддержки со стороны руководства, но в данный период качественного улучшения ситуации не наблюдалось.

Список литературы

1. 70 лет авиации Северо-Востока России / под общ. ред. М. А. Уманского. Магадан, Охотник, 2005. 160 с.

On the History of the Magadan Decline of Civil Aviation in the Early 1980s (on the Materials of the State Archive of the Magadan Region)

M. V. Tretyakov

Shilo Northeast Interdisciplinary Science Research Institute DVO RAS, Magadan, Russian Federation

Abstract. The area-specific geography and inavailability of railroads in the territory of Magadan Region have been a prerequisite for a key importance of air transportation services here. In order to get an all-round understanding of the socioeconomic situation in Magadan Region during the Soviet period, a researcher shall analyze the development of aviation activities in these northern areas as an integral part of the regional history at that time. In 1980–1985, the regional aviation was under the aegis of the USSR Aeroflot Company, but still air transportation business in the northern areas had its own peculiarities. Air aviation activities were efficient in this region as modern aircrafts were exploited including the passenger Tu-154, Il-18, An-2, An-24, An-26, Yak-40, and cargo An-12 and Il-76 crafts, also helicopters Mi-4, Mi-8 and Mi-6, which were used on a contract base to meet the requirements of geological teams, reindeer herders and many other economic entities. Availability of air aviation services has been a social factor of life support there and to the greatest extent in remote settlements and communities. Proceeding from this information, we determine as the goal of our article to study unpublished archives dealing with the Magadan Civil Aviation activities, which included passenger and cargo transportation services in Kolyma and Chukotka in the early 1980s. We have systematized and thoroughly examined the archive documents from unbiased viewpoints. We use the obtained results as a basis to conclude that the Magadan Civil Aviation Department has been a steadily functioning enterprise and provided to the full extent with the air transportation services for the population and regional industries. The regional aviation facilities included a sufficient number of airplanes and helicopters, maintenance and repair depots and airports. Regular air routes were established in interior Kolyma and Chukotka, and between Magadan Region and the rest of the country. Safety of flights especially passenger transportations was at a high level, there were just few air incidents.

Keywords: aviation, flight, aircraft, airport, the North-East, Magadan Region.

For citation: Tretyakov M.V. On the History of the Magadan Decline of Civil Aviation in the Early 1980s (on the Materials of the State Archive of the Magadan Region). *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2020, vol. 31, pp. 91-100. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2020.31.91> (in Russian)

References

1. Umanskii M.A. (ed.) *Semdesyat let aviatsii Severo-Vostoka Rossii* [Seventy years of aviation activities in Northeast Russia]. Magadan, Okhotnik Publ., 2005, 160 p. (in Russian)

Третьяков Максим Викторович

*кандидат исторических наук,
и. о. научного сотрудника, лаборатория
истории и экономики
Северо-Восточный комплексный
научно-исследовательский институт
им. Н. А. Шило ДВО РАН
Россия, 685000, г. Магадан, ул. Портовая, 16
e-mail: maximmgn@mail.ru*

Tretyakov Maxim Viktorovich

*Candidate of Sciences (History), Acting as
the Researcher, Laboratory of History and
Economy
Shilo Northeast Interdisciplinary Science
Research Institute DVO RAS
16, Portovaya, Magadan, 685000,
Russian Federation,
e-mail: maximmgn@mail.ru*