



Научная статья

УДК 94(571.65).084.9+351.814.263(571.65)(09)
<https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.57.73>

Выпускники Иркутского военно-авиационного и авиационно-технического училищ – специалисты магаданской авиации (1950–1990-е гг.)

М. В. Третьяков*

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

Аннотация. На основе ранее не опубликованных источников Государственного архива Магаданской области рассматривается кадровый состав воздушного транспорта северо-востока СССР от авиагруппы Дальстроя до подразделений Магаданского управления гражданской авиации, сформированный в данном случае выпускниками авиационных учебных заведений г. Иркутска. Отмечается, что, несмотря на то что период их работы на Севере и профессиональный путь сложился различно, можно справедливо утверждать, что все они в целом внесли свой немалый вклад в развитие авиации самого отдаленного региона нашей страны.

Ключевые слова: Иркутск, авиация, училище, пилот, бортмеханик, северо-восток, Дальстрой, Магадан.

Благодарности. Автор благодарит за помощь в предоставлении материалов начальников отделов использования и публикации архивных документов ОГКУ «ГАМО» Веркину Тамару Васильевну, обеспечения сохранности документов по личному составу и исполнения социально-правовых запросов Потапову Викторину Викторовну и ведущего архивиста отдела использования и публикации архивных документов Грищук Ольгу Эдуардовну.

Для цитирования: Третьяков М. В. Выпускники Иркутского военно-авиационного и авиационно-технического училищ – специалисты магаданской авиации (1950–1990-е гг. // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2026. Т. 57. С. 73–87. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.57.73>

Original article

Graduates of Irkutsk Military Aviation and Aviation Technical Schools are Specialists of Magadan Aviation (1950–1990s)

M. V. Tretyakov*

*North-Eastern Complex Research Institute named after N. A. Shilo FEB RAS, Magadan,
Russian Federation*

Abstract. Based on previously unpublished sources from the State Archive of the Magadan Region, the article examines the personnel of air transport in the north-east of the USSR from the Dalstroy aviation group to the divisions of the Magadan Civil Aviation Administration, formed in this case by graduates of aviation educational institutions in Irkutsk. Despite the fact that the period of their work in the North

and their professional path have developed differently, it is fair to say that they have all made a significant contribution to the development of aviation in the most remote region of our country.

Keywords: Irkutsk, aviation, school, pilot, flight mechanic, north-east, Dalstroy, Magadan.

For citation: Tretyakov M.V. Graduates of Irkutsk Military Aviation and Aviation Technical Schools are Specialists of Magadan aviation (1950–1990s). *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2026, vol. 57, pp. 73–87. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.57.73> (in Russian)

Вопросам подготовки кадров в различных авиационных учебных заведениях России и странах СНГ, как в исторической ретроспективе, так и на современном этапе, в отечественной историографии уделено большое внимание [2; 7–9; 13; 16; 20; 21; 23; 24, 26]. Среди объема литературы имеются также статьи об истории и современности Иркутского военно-авиационного и авиационного технического училищ [1; 3–5; 14–15; 19; 22]. Несмотря на то что авторы, наши коллеги, привели сведения о процессе обучения, преподавателях, выпускниках, подготовке кадров, в том числе и из Монголии, вопросы распределения специалистов на северо-восток и выявление тех, кто пусть и недолго, работал в авиационных подразделениях на Колыме, подробно рассмотрены не были. Предлагаемая статья, написанная на основе ранее не опубликованных архивных источников, частично восполняет имеющийся пробел.

Прежде чем переходить к основному содержанию, предложим читателю краткий исторический экскурс. Становление авиации на северо-востоке СССР относится к началу 1930-х гг. и всецело связано с трестом «Дальстрой» (с 4 марта 1938 г. – Главным управлением строительства Дальнего Севера НКВД СССР)¹. Первоначально эпизодические авиаперевозки выполнялись ГВФ и Полярной авиацией, но в конце 1934 г. на пароходе «Совет» в бухту Нагаева прибыли первые четыре самолета П-5 и С-1, с которых началось формирование авиаотряда Дальстроя. Особый статус и закрытость территории на долгие годы определили принцип набора вольнонаемных кадров, что в подавляющем большинстве случаев осуществлялось на договорной основе, в том числе и в авиацию. Специалист, желавший работать на Севере, обращался в представительство Дальстроя в Москве, Ленинграде, Киеве и иных крупных городах и столицах союзных республик для заключения договора. В случае отсутствия компрометирующих материалов, он получал направление, аванс и собирался в путь, обязуясь прибыть в Магадан к определенному числу. Направление в Дальстрой по приказу на любой участок работы относилось только к высшему командному и офицерскому составу.

Здесь мы сделаем очень важное пояснение. В авиации Дальстроя, равно как и в остальных сферах его обширного хозяйства, применялся принудительный труд заключенных², не относившийся к должностям, занятым подготовкой и выполнением полетов. Но с 10.07.1950 все осужденные (первоначально как бы временно) были переведены на иные объекты³ и более в авиа-

¹ История Дальстроя и г. Магадана весьма подробно освещена в трудах известных исследователей региона А. Г. Козлова, И. Д. Бацаева, А. С. Навасардова, А. И. Широкова [6; 10–12; 17; 25].

² См., например: ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1576. Л. 12-12об.

³ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 5. Л. 165.

ции не использовались. Поэтому, говоря о пилотах, бортмеханиках и авиатехниках, мы имеем в виду только вольнонаемных. Большой приток договорников, в основном пилотов из числа демобилизованных фронтовиков, пришелся на конец 1940-х – начало 1950-х гг. Возможно, основной мотивацией был заработок до 2000 руб. в месяц, а также пайковое и вещевое довольствие, которое, правда, в этот период предоставлялось все же с определенными оговорками, тогда как рассчитывать на комфортное жилье и иные бытовые удобства не приходилось. Но, кроме летчиков, в Дальстрой также прибывал и технический персонал, в том числе и выпускники Иркутского военного авиационного училища, имевшего в 1931–1949 гг. иные наименования⁴.

Источниковой базой статьи выступили материалы фондов Государственного архива Магаданской области Л-668 «Северо-Восточное управление госавианадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта», Л-432 «Открытое акционерное общество “Колыма-авиа”», Л-433 «Государственное предприятие “Северо-Восточные грузовые авиалинии”» (далее – СВГАЛ), Л-434 «Открытое акционерное общество “Магаданавиализинг”», Л-439 «Авиакомпания “Магаданские авиалинии”» (далее – Мавиал), содержащие в своем составе в совокупности около трех тысяч личных дел за период с 1930-х по 2008 г. Кроме того, нами были изучены дела по кадровому составу в фонде Р-27 «Управление воздушного транспорта Дальстроя» [18, с. 194], из которых следует, что общее количество документально подтвержденных выпускников иркутских авиационных учебных заведений, работавших в авиации Дальстроя не позднее 1953 г., составляло 14 чел. В фонде Л-668 нам удалось обнаружить дела и личные карточки 13 таких специалистов, которые будут представлены далее.

Андреев Николай Дмитриевич, 1911 г. р., выпускник 4 ВШАТ 1936 г., после участия в Великой Отечественной войне и разгроме милитаристской Японии, за что был удостоен орденов и медалей, работал старшим инженером челябинского аэропорта. С 05.11.1950 был принят в 1-й АО авиагруппы Дальстроя в той же должности. В 1953 г. награжден Похвальным листом Специального главного управления МВД СССР и Дальстроя, представлялся к нагрудному знаку «Отличник социалистического соревнования золотоплатиновой промышленности»⁵. Спустя почти 7 лет повышен до зам. командира 185-го ОАО по инженерно-авиационной службе. С 27.01.1960 уволен.

Беличенко Михаил Максимович. Родился в 1926 г. в с. Калач Карасукского р-на Новосибирской области. Русский, из крестьян. Получил общее образование 7 классов, после чего два года отучился в Иркутской авиатехнической школе, бортмеханик. Работал по специальности с 1945 г. До Дальстроя работал в подразделении УПА (г. Игарка). На Колыму выехал из Москвы, прибыв в Нагаево на п/х «Чукотка» 23.06.1953 на должность авиатехника (1200 руб.⁶). Согласно записи в карточке, с 24.06.1953 принят авиа-

⁴ В 1931–1938 гг. – 4-я Иркутская военная школа авиационных техников (4 ВШАТ); 1938–1941 гг. – Иркутское военное авиационно-техническое училище (ИВАТУ); 1941–1949 гг. – Иркутская военная авиационная школа авиационных механиков (ИВАШАМ) [14, с. 94].

⁵ Факт награждения подтвердить документально пока не удалось.

⁶ Если не указано иное, здесь и далее в скобках указан месячный оклад согласно договору.

техником в 3-й АТО УВТ, но, предположительно, со следующего дня перешел в бортмеханики в том же отряде (1400 руб.), летал на Ли-2 и Ан-2. Отмечен благодарностями за участие в выполнении производственного плана полевой партии полевого сезона 1953 г. и за «отличное выполнение задания». Уволен по ст. 47 п. «а» КЗоТ с 26.04.1955.

Бердышев Михаил Александрович, 1915 г. р., выпускник 4 ВШАТ 1937 г., до 1949 г. служил в ВВС, награжден медалями. Затем до 1951 г. работал мастером на авиазаводе в Новосибирске, откуда выехал в Дальстрой по договору. Принят авиатехником, затем перевелся бортмехаником Ли-2, дослужился до старшего техника отряда. В сентябре 1963 г. ушел с летной работы в отдел материально-технического снабжения. С 18.06.1965 уволился по собственному желанию.

Большаков Владимир Андреевич, 1920 г. р., выпускник ИВАТУ 1940 г., воентехник II ранга. В годы Великой Отечественной войны – на штабной работе, не позднее 1943 г. был контужен и переведен адъютантом командира 7-й запасной авиабригады (ст. Белая Иркутской области), затем служил военным представителем завода № 153 (г. Новосибирск). В Дальстрое с 1949 г., с 1953 г. – в УВТ, все время был на кадровой работе. С 30.12.1956 по 01.11.1958 – начальник аэропорта Омсукчан. Капитан гражданской авиации. Затем работал начальником штаба 194-го ОАО МОАГ, с 15.11.1960 уволен по окончании срока договора.

Галегов Александр Георгиевич. Родился в 1914 г. в г. Пензе. Русский, из служащих. Окончил 9 классов и ИВАТУ, техник по эксплуатации самолетов и моторов, капитан АТС. По состоянию на 1950 г. по специальности отработал 13 лет. До Дальстроя работал в Ташкенте на заводе им. Чкалова в отделе эксплуатации и ремонта, откуда и выехал на Колыму. В Нагаево прибыл на п/х «Чукотка» 03.09.1950 на должность техника по эксплуатации (1200 руб.). С 06.09.1950 приступил к работе авиамехаником, либо авиатехником 2-го АТО с окладом 1250 руб. С 20.03.1952 переведен в 4-й отряд в той же должности. С 20.06.1952 – бортмеханик⁷ в 4-м АТО (1400 руб.). Дважды отмечался благодарностями – 05.11.1950 – за достигнутые производственные показатели в предоктябрьском соцсоревновании, 12.02.1953 – за своевременное добросовестное выполнение обязанностей. С 10.01.1955 предоставлен отпуск с последующим увольнением по ст. 44 п. «Б» КЗоТа. Предположительно, согласно записи в иной карточке, насовсем Колыму не покинул, устроившись с 27.01.1956 слесарем в УАТ. Дальнейшей информации нет.

Галинский Николай Григорьевич, 1920 г. р., выпускник ИВАТУ 1939 г. Первоначально служил воентехником в Ленинградском ВО, в 1940–1942 гг. выучился на пилота в Бирмской военной школе летчиков, воевал на различных фронтах, имел награды. Работу в авиагруппе Дальстроя начал в 1950 г. вторым пилотом, позже стал командиром Ан-2, также летал на Ли-2 и вертолете Ми-4. В мае 1957 г. совершил аварию вертолета, был

⁷ В упомянутом нами выше контрольном списке специалистов его должность ошибочно указана как «пилот» (ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 20. Л. 11), что сведениями из карточки не подтверждается.

снят с летной работы и переведен диспетчером. В 1958 г. планировал перевестись в Хабаровск, но более подробных сведений нет. С 10.06.1959 уволен.

Совсем короткий период работы в Дальстрое был у **Дымова Николая Ильича (1913–1952)**, выпускника ИВАТУ 1938 г. Участник Великой Отечественной войны, лично обслужил 4 тыс. боевых вылетов, а еще более тысячи подготовили под его руководством. После Победы – гвардии техник-лейтенант, имел награды. В Дальстрой прибыл авиатехником 11.10.1951, а не позже 28.06.1952 умер.

Среди выпускников ИАТУ, прибывших в Дальстрой одними из первых, был **Кинжалов Георгий Семёнович**, родившийся в 1919 г. в г. Иркутск-2. Русский, из служащих. Окончил ИАТУ в 1943 г. и 3-го курса госуниверситета, авиатехник, инженер-технолог холодной обработки металлов. По состоянию на 1946 г. общий стаж работы по найму и основной специальности был 5,5 года. Последнее место работы до Дальстроя – дважды орденоносный завод № 39 им. Сталина (г. Иркутск-2). В Нагаево прибыл на п/х «Бородино» 18.08.1946 на должность начальника механических мастерских (1700 руб.). На следующий день принят в ИГПУ начальником механического цеха, с 24.06.1948 перешел в авиаотряд в той же должности. С 01.07.1950 – авиатехник транспортного отряда (1250 руб.). С 10.08.1950 – бортмеханик 1-го АТО (1400 руб.). С 15.12.1951 – начальник снабжения авиагруппы (1900 руб.), с 16.11.1954 – начальник цеха АРМ. Награжден медалью «За доблестный труд»⁸, а также 29.04.1950 в честь 1-го мая присвоено звание «Ударник». После 16.11.1954 сведений нет.

Коссов Евгений Семёнович. Родился в 1911 г. в д. Акуличи Людиновского р-на Брянской (по иным данным – Смоленской) области. Русский, из рабочих, выучился на авиатехника, старший техник-лейтенант запаса. По состоянию на 1950 г. по специальности отработал 12 лет. До Дальстроя работал в авиаотряде № 1 Центральной авиагруппы Мингеологии СССР (г. Красноярск). В Нагаево прибыл с женой и 4 детьми на п/х «Феликс Дзержинский» 06.11.1948 на должность авиатехника (1250 руб.). Но по неизвестной причине с 11.11.1948 направлен в ЮЗГПУ, а спустя месяц – инспектором в Колымснаб, где работал до 30.06.1950, и только после этого перешел в Авиагруппу начальником механического цеха (1900 руб.). С 01.01.1955 – инженер 1-го АТО в аэропорту Магадан-13 км с тем же окладом. Приказом начальника Дальстроя № 190 от 10.04.1954 награжден значком «Отличник соцсоревнования золото-платиновой промышленности» за «*отличные производственные показатели в работе*». Затем вновь работал начальником механического цеха АРМ УВТ ДС до 10.06.1955, после чего был уволен в связи с реорганизацией.

По-иному сложилась судьба у **Непрокина Николая Георгиевича, 1923 г. р.**, ушедшего добровольцем в РККА в 1941 г. и направленного в ИВАТУ, которое окончил ускоренным курсом не позже апреля 1942 г. До 1944 г. служил борттехником на Западном фронте, а затем обучался в спец-

⁸ Более точно название награды установить пока не удалось, но скорее всего, вернее считать, что речь идет о медали «За трудовую доблесть».

школе МГБ, воевал разведчиком, имел награды. В Дальстрое с 1948 г., с июля 1949 г. – в авиагруппе, дежурный аэропорта Магадан. В дальнейшем рос по службе, занимал должности помощника командира эскадрильи, начальника штаба УТО-23 МУГА. Последняя запись в деле – с 16.10.1980 – начальник штаба 2-го МОАО. Награжден знаком «Отличник Аэрофлота», медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», имел звание «Ветеран труда Магаданской области». В 1968 г. представлялся к Почетной грамоте МГА⁹.

Еще один выпускник ИВАШАМ 1945 г., окончивший ее с отличием – **Симонов Иван Борисович, 1924 г. р.**, участник войны с Японией. В Дальстрой прибыл 22.08.1950 авиатехником по приборам цеха спецоборудования авиагруппы. Но по каким-то причинам захотел сменить профессию и стать журналистом. Обратившись в ноябре 1951 г. к руководству с просьбой о переводе в газету «Советская Колыма», получил отказ. Отработав срок договора, в июне 1953 г. уволился и выехал в Москву с намерением поступить на журфак МГУ им. М. В. Ломоносова.

Страдц Жан Иванович (Янович), 1915 г. р., латыш, выпускник 4 ВШАТ 1937 г., воентехник II ранга. Служил в АОН (г. Курск), в июле 1938 г. демобилизован, устроился авиатехником в аэроклуб Новгорода. С началом Великой Отечественной войны аэроклуб был приписан к штабу 1-го авиакорпуса (аэродром Кедрово) как эскадрилья связи. При налете фашистской авиации был ранен и попал в госпиталь, еще не успев оформить все документы как военнослужащий. После излечения распределен в 101-ю эскадрилью ГВФ, в которой находился до 1944 г. В феврале того же года направлен в ШВЛП в Ташкент, где был оставлен работать бортмехаником-инструктором до 1946 г., имел награды. В 1946 г. был переведен в Ленинград в 19-й АТО, из которого вскоре выделили 28-й отряд, где он продолжил работу. С 1947 г. – инженер Ленинградского аэропорта. С декабря 1948 г. учился на курсах ШВЛП, затем перешел бортмехаником 2-го класса, работал до сокращения в феврале 1951 г. 16.04.1951 заключил договор с Дальстроем на работу авиатехником по эксплуатации и прибыл в авиагруппу. После 01.02.1954 сведений нет.

Вхождение в январе 1955 г. УВТ Дальстроя в Дальневосточное управление ГВФ в статусе Магаданской авиагруппы (с 15.02.1966 – Магаданского управления гражданской авиации (МУГА)) изменило весь механизм работы отрасли вплоть до 1991 г.¹⁰, в том числе и набор кадров. Помимо специалистов, переводившихся в Магадан, Анадырь, либо иные – Сеймчанский, Чаунский Билибинский, Шмидтовский ОАО из других авиапредприятий СССР по собственному желанию, начался приток сотрудников по распреде-

⁹ Факт награждения подтвердить документально пока не удалось.

¹⁰ В 1991 г. после распада СССР и ликвидации союзного МГА МУГА было преобразовано в Магаданский авиационный концерн (МАК), просуществовавший до 1993 г. Но его управленческие полномочия во многом были номинальными, поскольку образовавшиеся авиакомпании «Полет» (на его базе в 1994 г. создали «Мавиал»), а также «СВГАЛ», «Колыма-авиа», «Магаданаэрогруз», «Магаданавиализинг» объявили себя независимыми предприятиями, сотрудники в них были как бы переведены из авиаотрядов, юридически прекративших существование в прежнем статусе.

лению из учебных заведений ГВФ. Основной поток молодых пилотов состоял из выпускников Бугурусланского, Кременчугского либо Сасовского летных училищ. География учебы технических специалистов была обширной – от Иркутска до Риги – кадры для авиации Магаданской области готовили почти по всей стране, что было предметом внимания руководства ГВФ. В фонде Р-27 нам удалось найти записку¹¹ на имя командира МОАГ Н. И. Крылова от зам. начальника ГУ ГВФ Н. Очнева от 16.11.1962, в которой говорилось о проведении специального заседания по вопросам комплектования кадрами авиационных подразделений Крайнего Севера, в том числе и в Магадане. В связи с этим к 10.12.1962 требовалось подать в Москву сведения о наличии существующих и требуемых специалистах с указанием причин текучести персонала в 1961 и 1962 гг. Тем ценнее выделить сохранившиеся сведения о выпускниках авиационных учебных заведений «форпоста Восточной Сибири», внесших свой пусть даже скромный вклад в развитие отрасли на Севере.

Завершая повествование о выпускниках Иркутского ВВАИУ, но прибывших уже в Магаданскую авиагруппу ДВУ ГВФ, а не Дальстроя, мы приведем еще три биографии. Один из них, **Никонов Фёдор Павлович, 1921 г. р.**, проработавший с 1955 по 1979 г. и дослужившийся до начальника Политотдела МУГА, начал свой путь в авиацию выпускником ИВАТУ 1940 г. Воевал авиатехником в разных полках, до 1947 г. служил в Германии, затем работал старшим дежурным аэропорта Адлер. В августе 1950 г. учился в партшколе Политуправления ГВФ и был направлен в Ашхабад. Спустя 3 года продолжил обучение там же, после выпуска распределен в Магадан. В 1968 г. был в Нью-Йорке в составе делегации Аэрофлота. Имел много наград, в том числе ордена Октябрьской революции и «Знак Почета». Персональный пенсионер союзного значения.

Другой специалист, **Нестеров Орест Николаевич, 1921 г.**, родился в Иркутске и окончил ИВАТУ в 1941 г., авиамеханик, сержант технической службы. Направлен в Баку, участник Великой Отечественной войны с первого дня, воевал на Закавказском, 3-м, 2-м и 1-м украинском фронтах, награжден медалями. В августе 1946 г. демобилизовался и до 1958 г. работал в отрядах ВСУ ГВФ. С 14.01.1959 устроился в 185-й ОАО Магаданской ОАГ бортмехаником 2-го класса, с 11.09.1963 стал инструктором, позже летал на Ил-14. Налетал не менее 13 тыс. ч, за что в 1966 г. удостоился сменной планки. С 18.03.1967 был снят с летной работы по личной просьбе, дальнейших сведений пока найти не удалось.

В свою очередь, **Басистый Василий Михайлович, 1927 г. р.**, свой путь в авиацию начал в ИВАШАМ, выпускник 1946 г. До 1951 г. служил в Австрии, затем в Чите. В 1952 г. уволился в запас и спустя год поступил в Бугурусланское ЛУ ГВФ, которое окончил в 1955 г. Работал пилотом Ан-2 в авиаотрядах Киева, налетал не менее 500 тыс. км, за что в 1962 г. удостоен соответствующего знака. С 1967 г. по состоянию здоровья был снят с летной работы и переведен старшим инженером научно-технической информации

¹¹ ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 86. Л. 140.

Украинского УГА. В Чаунский ОАО МУГА принят с 04.06.1970 начальником отдела перевозок, с 1972 г. – начальник штаба ГО, с 01.09.1973 – инструктор тренажера Ан-2. В апреле 1966 г. представлялся к знаку «За налет» с планкой 5 тыс. ч, но отметки о награждении, равно как и дальнейших сведений, нет.

Говоря о выпускниках Иркутского авиационно-технического училища ГВФ (ГА), начавших свою работу на северо-востоке, стоит отметить важное обстоятельство, осложнившее наше исследование. Во время изучения в фонде Р-27 дел отдела кадров, стало ясно, что с 1960-х гг. форма статистической отчетности изменилась, и в подаваемых сведениях учебное заведение, за исключением ВАУ ГА и КИИГА, которые учитывались отдельно, не указывалось. Помимо цифр количества находящихся либо вновь прибывших специалистов со среднетехническим образованием в конкретный ОАО, аэропорт или иное подразделение МОАГ (МУГА), иной информации нет. Исходя из этого, прояснить вопрос о количестве выпускников ИАТУ нам удалось лишь частично, только с опорой на сохранившиеся личные дела. Поэтому приведенные коллегой сведения, что в 1965 г. в МОАГ прибыло 20 выпускников [22, с. 143], мы не подвергаем сомнению. К тому же, возможно, что не все документы сохранились в архиве по тем или иным причинам, либо сотрудник мог, не отработав договор, выехать с Севера под любым предлогом и не вернуться (такие случаи были).

Предположительно, что одним из первых выпускников, распределенных в 194-й (позже – Сеймчанский) ОАО МАГ в 1954 г., был **Горохов Евгений Степанович, 1931 г. р.** Начав работать техником-механиком, в 1959 г. после переобучения в УТО-23 стал бортмехаником Ли-2. Но из-за болезни с апреля 1961 г. был снят с летной работы, что могло стать причиной увольнения, поскольку дальнейшие сведения отсутствуют.

В 1955–1956 гг. в МАГ после выпуска прибыло 4 специалиста – М. Е. Курундаев (1926–1969)¹², В. А. Коновалов (1932–1960), В. А. Бургачев, Д. Г. Литвинцев, а в 1959 г. – В. Г. Деменюк (1939–1966). Еще столько же – М. Н. Гагаркин (выпуск 1950 г.), Кузнецов Н. В. (1949 г.), А. А. Милишенко (1935–1963) и В. В. Соколов (оба – выпуск 1956 г.) перевелись в нее по собственному желанию, заключив договор.

В 1960-е гг. в МОАГ (МУГА) из ИАТУ было направлено не менее 18 человек (Н. Д. Колпаков, В. С. Кретов, А. Д. Милинцов¹³, Н. В. Буньков, П. А. Гордеев, Ю. В. Имамудинов, В. Т. Казазаев, В. А. Антонюк, Н. П. Макаров, Г. Ф. Сапыряев, А. Н. Горбатюк (1942–2002), А. И. Ерженнин, Н. И. Лазарев, Г. Н. Лалетин, А. И. Поряднов, А. И. Прудников, Ю. И. Сергеев, И. А. Тополенько), а еще один выпускник 1963 г. М. В. Меньшов перешел в МОАО с 01.12.1973 бортмехаником Ил-14 из Карагандинского ОАО Казахского УГА. В следующее десятилетие число документально подтвержденных распределенных специалистов не изменилось. Ими были: В. С. Герасимов, А. Н. Зыков, В. Н. Жуков, Н. А. Калинин, А. А. Евдокимов, В. Н. Ерохин, К. А. Ерошин, А. Г. Кучеренко, Ю. М. Массаров, А. В. Муренко (1951–2006),

¹² Если не указано иное, здесь и далее в скобках приведены годы жизни (при наличии таких сведений).

¹³ В период учебы был удостоен чести сфотографироваться у развернутого знамени училища, фото с благодарственной надписью выслали матери (его отец погиб на фронте в Великой Отечественной войне).

В. И. Пономарёв, А. Г. Радюк, Н. Н. Сиротинцев, В. М. Стешов, А. В. Суворов, А. Я. Шерстобитов, а также Н. В. Кошель, Л. М. Шкедов и Н. П. Черных, окончившие училище с отличием. Подавляющее большинство из них в дальнейшем регулярно повышало свою квалификацию, получило 1-й класс специалиста, многие окончили КИИГА, ОЛА ГА, впоследствии занимали руководящие должности.

1960-е, а особенно 1970-е гг. были эпохой расцвета магаданской авиации. Созданное на базе авиагруппы Управление быстро стало одним из крупных в Аэрофлоте, авиапарк регулярно пополнялся новой авиатехникой, дотируемость перевозок и авиаотрядов из-за заведомой убыточности не создавала трудностей. Имевшиеся проблемы с жильем, характерные почти для всей страны, в отдаленных районах Магаданской области и на Чукотке ощущались острее, но многих это не останавливало. Потребность в кадрах была большой, и помимо распределения работать в МУГА хотели многие. В ряде случаев главным было добиться разрешения на перевод с прежнего места работы, что получалось не всегда, или желающий обращался с соответствующими документами неоднократно.

Напротив, говоря о 1980–1991 гг., стоит отметить, что в это время приток кадров в целом резко снизился, поскольку в МУГА стали сокращаться объемы работ, особенно выполняемые по договорам. Возможно, что из-за отсутствия вакансий в АТБ отрядов руководство могло не подавать разнарядку на требуемых специалистов в Управление учебных заведений МГА. На сегодняшний день нам удалось установить лишь троих человек, распределенных в МУГА – Брацевича О. А., Беломестных С. Г. и Истомина И. А., выпуск 1982, 1984 и 1991 гг. соответственно. Еще об одном – Декало Михаиле Ивановиче – стоит сказать отдельно. Он поступил в ИАТУ в 1986 г., но после первого курса был призван на срочную службу и вскоре оказался в Афганистане. За выполнение воинского долга был награжден медалями «70 лет Вооруженным Силам СССР» и «Воину-интернационалисту от благодарного афганского народа». После демобилизации в 1989 г. в училище не вернулся, устроился бортпроводником в МОАО. В 1991 г. недолго проработал в авиакомпаниях «Полет», а с 01.03.1992 перешел бортоператором Ан-12 в СВГАЛ, откуда с 15.04.1997 уволился по собственному желанию.

В завершение статьи нами приведена таблица выпускников ИАТУ, удостоенных наград за работу в авиации Магаданской области.

Таким образом, стоит отметить, что вклад иркутских учебных заведений как военной, так и гражданской авиации в подготовку кадров для «крылатой отрасли» северо-востока был достаточно весомым. Будучи распределенными в Магаданскую авиагруппу (Управление ГА) или переведясь по собственному желанию, авиатехники и бортмеханики ежедневно готовили самолеты к рейсам, обеспечивая безопасность полетов. Да, многие специалисты в дальнейшем получили высшее образование в ведущих авиационных вузах СССР, стали инженерами, переучивались на более современную технику, что во многом обеспечило им карьерный рост. Но все же первый шаг в профессию ими был сделан именно в стенах ИВВАУ и ИАТУ, открывших для них дорогу в небо.

Таблица

Выпускники Иркутского авиационно-технического училища, удостоенные государственных
и ведомственных наград за вклад в развитие магаданской авиации

Ф. И. О.	Год выпуска	Период работы	Должность на момент увольнения с летной работы	Награды
Антонюк Виктор Антонович	1965	1965–1997	Бортинженер-инструктор Ил-76 а/к «СВГАЛ»	Знак «Отличник Аэрофлота» (1991)
Брацевич Олег Арнольдович	1982	1982 – не ранее 2000-х гг.	Начальник а/п «Омсукчан» (ООО “AD REM”)	Знак «Отличник Аэрофлота»
Буньков Николай Васильевич	1966	1966–1971, 1974–1996	Бортмеханик 1-го класса а/к «СВГАЛ»	Звания «Ветеран труда», «Ветеран труда Магаданской области», знак «За налет» ¹ с планкой «11 тыс. ч»
Герасимов Владимир Семёнович	1976	1976–1999	Инструктор парашютной службы 1-го класса а/к «СВГАЛ»	Серебряная медаль ВДНХ (1989 г.), знаки ЦК ВЛКСМ (1973), им. А. П. Гайдара (1985), «За налет» с планкой «7 тыс. ч»
Гордеев Пётр Алексеевич	1969	1969–2000	Бортмеханик 1-го класса а/к «Колыма-авиа»	Звание «Ветеран труда Магаданской области», памятная юбилейная медаль в честь 75-летия ГА, знак «За налет» с планкой «7 тыс. ч»
Имамутдинов Юрий Владимирович	1965	1965–1999	Старший бортмеханик (1-го класса) а/к «Колыма-авиа»	Знак «Отличник воздушного транспорта» (1994), звания «Ветеран труда», «Ветеран труда Магаданской области», знак «За налет» с планкой «14 тыс. ч»
Казазаев Виктор Терентьевич	1966	1966–1996	Бортмеханик 1-го класса а/к «Колыма-авиа»	Юбилейная медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», звания «Ветеран труда», «Ветеран труда Магаданской области», знак «За налет» с планкой «7 тыс. ч» (1987)
Кошель Николай Васильевич	1971	1971–2000	Бортмеханик-инструктор а/к «Колыма-авиа»	Знак «Отличник воздушного транспорта» (1998), знак «За налет» с планкой «9 тыс. ч» (1996)
Ерохин Валентин Никитович	1970	1970–2007	Советник по безопасности полетов а/к «Мавиал»	Знак «Отличник воздушного транспорта» (1997), звания «Ветеран труда», «Ветеран труда Магаданской области», знак «За налет» с планкой «12 тыс. ч» (2001)

¹ Так в личных делах указан нагрудный знак отличия «За безаварийный налет часов».

Окончание табл.

Ф. И. О.	Год выпуска	Период работы	Должность на момент увольнения с летной работы	Награды
Лазарев Николай Иннокентьевич	1967	1967 – не ранее 1990	Инженер по ТО АТ (Пид) Ан-12, Ил-76	Юбилейная медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», звание «Ветеран труда Магаданской области»
Лалетин Григорий Николаевич	1967	1967 – не ранее 1994	Авиатехник 5-го разряда по Пид МОАО	Юбилейная медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», знак «Ударник XI пятилетки», звание «Ветеран труда Магаданской области»
Литвинцев Дмитрий Григорьевич	1956	1956–1988	Бортмеханик Ил-18	Орден «Знак Почета», медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», знак «За налет» с планками «1 млн км» и «15 тыс. ч» (1984), а также именные часы от начальника МУГА «за высокое летное мастерство в аварийной ситуации» (1968)
Милинцов Анатолий Дмитриевич	1964	1964–1994	Ведущий бортинженер Ту-154 а/к «Мавиал»	Отличник Аэрофлота (1990), звание «Ветеран труда Магаданской области», знак «За налет» с планкой «10 тыс. ч»
Порядных Александр Иванович	1968	1968–2006	Бортинженер-инструктор Ту-154 а/к «Мавиал»	Орден «Знак Почета» (1974), знаки «Отличник воздушного транспорта» (2000), «За налет» с планкой «7 тыс. ч», звания «Ветеран труда», «Ветеран труда Магаданской области»
Прудников Александр Иванович	1967	1967–2007	Бортинженер 1-го класса Ту-154 а/к «Мавиал»	Юбилейная медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», звания «Ветеран труда», «Ветеран труда Магаданской области», знак «За налет» с планкой «14 тыс. ч» (2002)
Сергеев Юрий Ильич	1966	1966–2006	Бортинженер 1-го класса Ту-154 а/к «Мавиал»	Знак «Отличник воздушного транспорта» (1998), звания «Ветеран труда», «Ветеран труда Магаданской области», знак «За налет» с планкой «13 тыс. ч», заносился в Галерею трудовой славы МУГА (1986)
Тополенко Игорь Андреевич	1966	1966–2006	Бортинженер-инструктор ЛО а/к «Мавиал»	Юбилейная медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», знак «Ударник XI пятилетки» (1986), знак «Отличник воздушного транспорта» (1996), медаль «Ветеран труда», звание «Ветеран труда Магаданской области», знак «За налет» с планкой «10 тыс. ч» (1989)
Шерстобитов Александр Яковлевич	1971	1971–2007	Инженер 1-й категории ТОиТР а/к «Мавиал»	Почетная грамота ФАС России (1997)

Список литературы

1. *Астраханцев О. Н.* Подготовка кадров в Иркутской военной авиационной школе техников накануне Великой Отечественной войны // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2014. № 5(43), ч. 3. С. 16–19.
2. *Астраханцев О. Н.* Организация и порядок комплектования военно-учебных заведений ВВС СССР в 30-е годы XX века // Актуальные проблемы гуманитарных наук. 2016. № 2-6. С. 26–29.
3. *Астраханцев О. Н.* О распределении выпускников Иркутской военной авиационной школе техников в 1930-е годы // Актуальные вопросы в науке и практике : сб. ст. по материалам V Междунар. научн.-практ. конф. / отв. ред. А. Р. Халиков. Уфа, 2018. С. 176–180.
4. *Астраханцев О. Н.* Подготовка монгольских авиационных кадров в Иркутском авиационном техническом училище в 1960-е гг. // Приграничное сотрудничество: исторические события и современные реалии : материалы Междунар. научн.-практ. конф., посвящ. 70-летию высш. языкового образования в Забайкал. крае. Чита, 2022. С. 165–167.
5. *Астраханцев О. Н., Горбачёв О. А.* К 100-летию отечественной гражданской авиации. Страницы истории авиации и авиационного образования в Иркутске // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык. 2023. № 1 (36). С. 6–26.
6. *Бацаев И. Д., Козлов А. Г.* Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД СССР в цифрах и документах : в 2 ч. Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002. Ч. 1 : 1931–1941. 381 с. ; Ч. 2 : 1941–1945. 428 с.
7. *Бобров М. А., Сороштанов Г. Н.* Совершенствование подготовки авиационных кадров в 1945–1990 гг. // Военно-исторический журнал. 2013. № 2. С. 3–9.
8. *Борисов В. А.* Кузница кадров морской авиации // Вестник РУДН. 2014. № 4. С. 110–117.
9. *Ипатов А. М., Тишин М. А.* Очерки истории Ставропольского высшего военного авиационного училища летчиков и штурманов имени маршала авиации В. А. Судца (1965–2010) // Проблемы социальных и гуманитарных наук. 2019. № 1. С. 44–51.
10. *Козлов А. Г.* Магадан: история возникновения и развития (1929–1939). Ч. 1. Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002. 349 с.
11. *Козлов А. Г.* Магадан: предвоенное и военное время (1939–1945). Ч. 2. Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002. 477 с.
12. *Козлов А. Г.* Магадан: возникновение, становление и развитие административного центра Дальстроя (1929–1945). Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2007. 306 с.
13. *Кузнецов Ю. В.* Проблемы и перспективы высшего авиационного образования в России // Вестник Чувашского университета. 2013. № 1. С. 115–118.
14. *Кустов Н. Ф.* Иркутское ВВАИУ. Память жива... // Крылья Родины. 2022. № 3–4. С. 94–105.
15. *Кустов Н. Ф.* Иркутское военное училище: из прошлого в будущее // Крылья Родины. 2023. № 11–12. С. 30–37.
16. *Матвеев А.* Феномен МАИ (к 70-летию вуза) // Высшее образование в России. 2000. № 5. С. 120–130.
17. *Навасардов А. С.* Освоение Северо-Востока СССР в 30-е гг. XX в. (историко-демографический аспект). Магадан : СВНЦ ДВО РАН, 2004. 211 с.
18. Путеводитель по фондам Государственного архива Магаданской области. В 2 т. Т. 1 / сост. Н. П. Брянская, Н. А. Варава. Магадан : Охотник, 2020. 422 с.
19. *Семёнов В. Г.* Иркутскому авиационному техникуму – 75 лет // Среднее профессиональное образование. 2010. № 11. С. 42–43.
20. *Тарбецкая Д. Е.* Клименко Пётр Павлович – первый начальник Минского авиационного технического училища гражданской авиации // The aviation herald (Авиационный вестник Белорусской государственной академии авиации). 2022. № 6. С. 4–6.
21. *Хаертдинов И. М., Отверченко Л. Ф.* Организационно-педагогические особенности подготовки диспетчеров управления воздушным движением гражданской авиации СССР (1930-е гг. – 1973 г.) // Военно-правовые и гуманитарные науки Сибири. 2024. № 3. С. 96–106.

22. Хороших В. А. История создания и значение Иркутского авиационного технического училища гражданской авиации в системе подготовки кадров среднего звена для Гражданского воздушного флота СССР в 1934–1964 гг. // Известия ИГЭА. 2014. № 1 (93). С. 136–144.

23. Хороших В. А. Рыльские гражданские авиаторы – наследники воинской славы древнерусского города // Национальная ассоциация ученых (НАУ). Исторические науки. 2015. № 4 (9). С. 73–76.

24. Шегидевич А. А. Белорусская государственная академия авиации: на крыльях времени (1974–2019) // Высшая школа: наукова-метадычны і публіцыстычны часопіс. 2019. № 5. С. 8–13.

25. Широков А. И. Дальстрой в социально-экономическом развитии Северо-Востока СССР (1930–1950-е гг.). М.: РОССПЭН, 2014. 654 с.

26. Ярсковская А. Е. Подготовка кадров гражданской авиации в СССР в 1950–1960-е гг. (на материалах Курской области) // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2025. № 3. С. 75–80.

References

1. Astrahancev O.N. Podgotovka kadrov v Irkutskoj voennoj aviacionnoj shkole tekhnikov nakanune Velikoj Otechestvennoj vojny [Personnel training at the Irkutsk Military Aviation School of Technicians on the eve of the Great Patriotic War]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kulturologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki* [Historical, Philosophical, Political and Law Sciences, Culturology and Study of Art. Issues of Theory and Practice], 2014, no. 5(43), vol. 3, pp. 16-19. (in Russian)

2. Astrahancev O.N. Organizaciya i poryadok komplektovaniya voenno-uchebnyh zavedenij VVS SSSR v 30-e gody XX veka [Organization and Procedure for Recruiting Military Educational Institutions of the USSR Air Force in the 1930s]. *Aktualnye problemy gumanitarnykh nauk* [Actual Problems of the Humanities], 2016, no. 2-6, pp. 26-29. (in Russian)

3. Astrahancev O.N. O raspredelenii vypusknikov Irkutskoj voennoj aviacionnoj shkoly tekhnikov v 1930-e gody. *Aktualnye voprosy v nauke i praktike* [Current issues in science and practice]. Proceedings of the 5th International Scientific and Practical Conference. Ed. by Halikov A.R. Ufa, Dendra Publ., 2018. pp. 176-180. (in Russian)

4. Astrahancev O.N. Podgotovka mongolskih aviacionnyh kadrov v Irkutskom aviacionnom tekhnicheskom uchilishche v 1960-e gg. *Prigranichnoe sotrudnichestvo: istoricheskie sobytiya i sovremennye realii* [Cross-Border Cooperation: Historical Events and Modern Realities]. Proceedings of the International Scientific and Practical Conference. Chita, 2022, pp. 165-167. (in Russian)

5. Astrahancev O.N., Gorbachyov O.A. K 100-letiyu otechestvennoj grazhdanskoj aviacii. Stranicy istorii aviatsii i aviacionnogo obrazovaniya v Irkutske [On the 100th Anniversary of Russian Civil Aviation. Pages of Aviation History and Aviation Education in Irkutsk]. *Crede Experto: transport, obshchestvo, obrazovanie, yazyk* [Crede Experto: transport, society, education, language], 2023, no. 1 (36), pp. 6-26. (in Russian)

6. Batsaev I.D., Kozlov A.G. *Dalstroy i Sevvostlag OGPU-NKVD SSSR v cifrah i dokumentah. In 2 vols.* [Dalstroy and Sevvostlag OGPU-NKVD USSR in numbers and documents]. Magadan, NEISRI FEB RAS Publ., 2002, vol. 1. (1931–1941), 381 p., vol. 2. (1941–1945), 428 p. (in Russian)

7. Bobrov M.A., Seroshtanov G.N. Sovershenstvovanie podgotovki aviacionnyh kadrov v 1945–1990 gg. [Improving the Training of Aviation Personnel in 1945–1990]. *Voyenno-istorichesky zhurnal* [Military Historical Journal], 2013, no. 2, pp. 3-9. (in Russian)

8. Borisov V.A. Kuznica kadrov morskoy aviatsii [The forge of naval aviation personnel]. *Vestnik RUDN, ser. Istoriya Rossii* [RUDN Journal of Russian History], 2014, no. 4, pp. 110-117. (in Russian)

9. Ipatov A.M., Tishin M.A. Ocherki istorii Stavropolskogo vysshego voennogo aviacionnogo uchilishcha lyotchikov i shturmanov imeni marshala aviatsii V.A. Sudca (1965–2010) [Essays on the History of the Stavropol Higher Military Aviation School of Pilots and Navigators named after Marshal of Aviation V. A. Sudets (1965–2010)]. *Problemy socialnykh i gumanitarnykh nauk* [Problems of social and humanitarian sciences], 2019, no. 1, pp. 44-51. (in Russian)

10. Kozlov A.G. *Magadan: istoriya vozniknoveniya i razvitiya (1929–1939). T. 1* [Magadan: history of origin and development. Vol. 1]. Magadan, NEISRI FEB RAS Publ., 2002, 349 p. (in Russian)

11. Kozlov A.G. *Magadan: predvoennoe i voennoe vremya (1939-1945). T. 2* [Magadan: pre-war and wartime (1939-1945). Vol. 2]. Magadan, NEISRI FEB RAS Publ., 2002, 477 p. (in Russian)
12. Kozlov A.G. *Magadan: vzniknovenie, stanovlenie i razvitiye administrativnogo centra Dalstroya (1929-1945)* [Magadan: Emergence, Formation, and Development of the Administrative Center of Dalstroy (1929-1945). Magadan, NEISRI FEB RAS Publ., 2007, 306 p. (in Russian)
13. Kuznecov Yu.V. Problemy i perspektivy vysshego aviacionnogo obrazovaniya v Rossii [Problems and Prospects of Higher Aviation Education in Russia]. *Vestnik Chuvashskogo universiteta* [Bulletin of the Chuvash University], 2013, no. 1, pp. 115-118. (in Russian)
14. Kustov N.F. Irkutskoe VVAIU. Pamyat zhiva... [IHMAES: the memory is alive...]. *Krylya Rodiny* [Wings of Motherland Magazine], 2022, no. 3-4, pp. 94-105. (in Russian)
15. Kustov N.F. Irkutskoe voennoe uchilishche: iz proshlogo v budushchee [Irkutsk Military School: From the Past to the Future]. *Krylya Rodiny* [Wings of Motherland Magazine], 2023, no. 11-12, pp. 30-37. (in Russian)
16. Navasardov A.S. *Osvoenie Severo-Vostoka SSSR v 30-e gg. XX v. (istoriko-demograficheskij aspekt)* [Development of the North-East of the USSR in 1930s (historical and demographic aspect)]. Magadan, NESR FEB RAS Publ., 2004, 211 p. (in Russian)
17. Matveenko A. et al. Fenomen MAI (k 70-letiyu vuza) [The Phenomenon of the Moscow Aviation Institute (on the 70th Anniversary of the University)]. *Vysshee obrazovanie v Rossii* [Higher education in Russia], 2000, no. 5, pp. 120-130. (in Russian)
18. *Putevoditel po fondam Gosudarstvennogo arhiva Magadanskoj oblasti. T. 1* [Guide to the Funds of the State Archives of the Magadan Region. Vol. 1]. Compl. by Bryanskaya N.P., Varava N.A. Magadan, Ohotnik Publ., 2020, 422 p. (in Russian)
19. Semyonov V.G. Irkutskomu aviacionnomu tekhnikumu – 75 let [Irkutsk Aviation College Celebrates Its 75th Anniversary]. *Srednee professionalnoe obrazovanie* [Journal of Secondary Vocational Education], 2010, no. 11, pp. 42-43. (in Russian)
20. Tarbeckaya D.E. Klimenko Pyotr Pavlovich – pervyj nachalnik Minskogo aviacionnogo tekhnicheskogo uchilishcha grazhdanskoj aviatsii [Klimenko Pyotr Pavlovich was the first head of the Minsk Aviation Technical School of Civil Aviation]. *The aviation herald (Aviacionnyy vestnik Belorusskoj gosudarstvennoj akademii aviatsii)* [The aviation herald], 2022, no. 6, pp. 4-6. (in Russian)
21. Haertdinov I.M., Otverchenko L.F. Organizacionno-pedagogicheskie osobennosti podgotovki dispetcherov upravleniya vozdušnym dvizheniem grazhdanskoj aviatsii SSSR (1930-e gg. – 1973 g.) [Organizational and Pedagogical Features of Training Air Traffic Controllers in the USSR Civil Aviation (1930s – 1973)]. *Voенно-pravovye i gumanitarnye nauki Sibiri* [Military-Legal and Humanitarian Sciences of Siberia], 2024, no. 3, pp. 96-106. (in Russian)
22. Horoshih V.A. Istoriya sozdaniya i znachenie Irkutskogo aviacionnogo tekhnicheskogo uchilishcha grazhdanskoj aviatsii v sisteme podgotovki kadrov srednego zvena dlya Grazhdanskogo vozdušnogo flota SSSR v 1934-1964 gg. [The history of the creation and significance of the Irkutsk Aviation Technical School of Civil Aviation in the system of training middle-level personnel for the Civil Air Fleet of the USSR in 1934–1964]. *Izvestiya IGEA* [Izvestiya of Irkutsk state economic academy], 2014, no. 1 (93), pp. 136-144. (in Russian)
23. Horoshih V.A. Rylskie grazhdanskije aviatory – nasledniki voinskoj slavy drevnerusskogo goroda [Rylsk Civil Aviators – Heirs of the Military Glory of an Ancient Russian City]. *Nacionalnaya associaciya uchyonyh (NAU). Istoricheskie nauki* [National Association of Scientists (NAS). Historical Sciences Journal]. 2015, no. 4 (9), pp. 73-76. (in Russian)
24. Shegidevich A.A. Belorusskaya gosudarstvennaya akademiya aviatsii: na krylyah vremeni (1974-2019) [Belarusian State Academy of Aviation: On the Wings of Time (1974-2019)]. *Vyshejschaya shkola: navukova-metadychny i publicystychny chasopis* [Higher School: scientific, methodological and journalistic journal], 2019, no. 5, pp. 8-13. (in Russian)
25. Shirokov A.I. *Dalstroy v socialno-ekonomicheskom razvitiі Severo-Vostoka SSSR (1930-1950-e gg.)*. [Dalstroy in the socioeconomic development of the northeast of the USSR (1930s-1950s)]. Moscow, ROSSPEN Publ., 2014, 654 p. (in Russian)
26. Yarekovskaya A.E. Podgotovka kadrov grazhdanskoj aviatsii v SSSR v 1950-1960-e gg. (na materialah Kurskoj oblasti) [Training of Civil Aviation Personnel in the USSR in the 1950–1960s (Based on the Kursk Region)]. *Uchyonye zapiski. Elektronnyj nauchnyj zhurnal Kurskogo gosudarstvennogo universiteta* [Scientific Notes. Electronic Scientific Journal of Kursk State University], 2025, no. 3, pp. 75-80. (in Russian)

Список сокращений

АОН – авиация общего назначения
АТО – авиатранспортный отряд
ВАУ (ОЛА) ГА – Высшее авиационное училище
(Ордена Ленина Академия) гражданской авиации.
ВО – военный округ
ВСУ – Восточно-Сибирское управление (ГВФ)
ИГПУ – Индигирское горнопромышленное
управление
КИИГА – Киевский институт инженеров
гражданской авиации
ЛО – летный отряд
(2) МОАО – (2) Магаданский ОАО

ОАГ – отдельная авиагруппа
ОАО – объединенный авиаотряд
ТО АТ ПиД – технического обслуживания
авиационной техники (по) планеру и двигателям
ТОиТР – (Цех) технического обслуживания и
трудоемких регламентов
УАТ – Управление автомобильного транспорта
УТО – учебно-тренировочный отряд (№ 23)
ШВЛП – Школа высшей летной подготовки
ЮЗГПУ – Юго-Западное горнопромышленное
управление

Сведения об авторе

Третьяков Максим Викторович

кандидат исторических наук,
научный сотрудник лаборатории истории
и экономики

Северо-Восточный комплексный
научно-исследовательский институт
им. Н. А. Шило ДВО РАН
Российская Федерация, 685017, г. Магадан,
ул. Портовая, 16
e-mail: maximmgn@mail.ru

Information about the author

Tretyakov Maxim Viktorovich

Candidate of Science (History), Scientific
Researcher of History and Economic
Department

North-Eastern Complex Research Institute
named after N. A. Shilo FEB RAS
16, Portovaya st., Magadan, 685017,
Russian Federation
maximmgn@mail.ru