

Краткий исторический очерк развития гражданской авиации на Дальнем Востоке России

История гражданской авиации на Дальнем Востоке России берёт своё начало с открытия 9 января 1930 года первой регулярной воздушной линии Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Оха (Сахалин) – Александровск-Сахалинский протяженностью 1130 км. на четырёхместном самолёте «Юнкерс Ф-13» с бортовым номером СССР-127, принадлежащем организации «Добролет». Экипаж самолёта состоял из пилота М. Водопьянова и бортмеханика Н. Аникина. В первом полёте приняли участие начальник Дальневосточных воздушных линий Ривадин, секретарь Крайсовета Осоавиахима Захаров, корреспондент Волынский.

Дата 9 января 1930 года официально стала Днем рождения гражданской авиации на Дальнем Востоке России.

Линия, которая была открыта досрочно (планировалась к введению она только на 1931/32 годы), связала центр Дальневосточного края город Хабаровск с Сахалинскими рыбным и нефтяным промыслами, дала толчок к ускоренному развитию авиации в крае, показала мастерство первых летчиков. Уже к 1937 году линия имела столь огромную популярность у дальневосточного населения, что введенных емкостей не хватало для перевозки пассажиров, почты, грузов. Пришлось на авиалинию Хабаровск - Николаевск -Сахалин поставить десять самолётов П-5, сняв их с магистральной линии Хабаровск - Чита.

Среди линий, намечавшихся к открытию в 1931-32 годах, именно эта стала первой, а остальные были открыты гораздо позже. Среди них:

· **Москва - Иркутск - Владивосток - Токио.** При этом участок Москва - Иркутск уже функционировал, и необходимо было продлевать трассу от Иркутска, а на участке Владивосток - Токио планировалось участие японских летательных аппаратов и летного состава, что обуславливало необходимость соответствующих предварительных договоренностей с Японией.

· **Иркутск - Урга - Пекин - Шанхай.** Причем до Пекина планировалось движение круглые сутки в течение года. Конфликт на КВЖД был уже пройденным делом, и поэтому считалось, что договоренности с китайцами достичь будет просто.

· **Николаевск-на-Амуре - побережье Охотского моря - Петропавловск-Камчатский - Уэллен.** Для данной линии на 1930 год планировались изыскательские работы.

В том же 1930 году, 16 января из краевого исполнительного комитета следует запрос по соответствующим управлениям, которым предписывается подать свои предложения для включения в пятилетний план по развитию гражданской авиации на Дальнем Востоке.

Первым подает свои предложения крайплан, где сообщает следующее:

«Основной базой стоянки воздушного флота, очевидно, должен стать краевой центр - г. Хабаровск. Хабаровск должен быть обеспечен ангаром и центральными мастерскими для ремонта летательных аппаратов. Проектирование воздушной линии должно проводиться в двух направлениях - восточной и западной части, причем частота намечаемых линий должна определяться исключительно из расчета движения на восток по причине того, что восточная часть имеет исключительно слабые средства связи и небезопасна в политическом отношении».

Среди предложений крайплана были указаны к открытию такие линии, как:

· **Хабаровск - Кизи - Де Кастри – Оха - Александровск,** которая могла бы связать центр добычи нефти Оху, угольное месторождение Сахалина г. Александровск и центр будущей бумажно-целлюлозной промышленности Кизи-Де Кастри с краевым центром, городом Хабаровском;

· **Хабаровск - Николаевск - Охотск – Усть-Большерецк - Петропавловск-Камчатский,** которая могла бы обслуживать крупные рыбопромысловые пункты и побережье Охотского моря;

· **Хабаровск - Владивосток** с остановками в Имане и Никольске;

· **Хабаровск - Благовещенск - Сретенск - Чита.**

В 1932 году Далькрайплан рапортует крайисполкому и крайкому партии о создании и освоении авиалиний в первой пятилетке: «К началу 1933 года край имеет 5 регулярно эксплуатируемых линий:

· Хабаровск - Оха;

- Хабаровск - Александровск-на-Сахалине;
- Владивосток - Могоча (или Рухлово) - Москва;
- Александровск - Оха;
- Бочкарево – Благовещенск.

При этом отмечалось, что участок Владивосток - Рухлово является частью магистрали Москва - Владивосток, поэтому к этой линии предъявляются повышенные требования. По этой линии совершались как дневные, так и ночные полеты, так как она была оборудована вращающимися прожекторами - маяками, служащими для указания направления полета и месторасположения аэродрома. Указывалось, что перелет Владивосток - Москва длится всего 44 часа или 2 суток.

В 1932 году по всем линиям перевезено:

- пассажиров - 1024 человека против 520 в 1930 году;
- почты - 23,3 тонны (в 1930 году в 9 раз меньше);
- грузов - 16,7 тонн (в 1930 году в 5 раз меньше).

1933 год стал годом десятилетия гражданской авиации в России. Первый юбилей широко отмечался и оповещался в средствах массовой информации, а в крайисполкоме 7 февраля вышло первое постановление под названием «О 10-ти летнем юбилее гражданского Воздушного Флота». Данным постановлением были определены первые ударники производства в отрасли на Дальнем Востоке, которые были премированы ценными подарками. Среди них: пилот Мазурук, инженер Дробыщевский, начальник аэропорта Николаевск-на-Амуре Черненко, начальник партии по изысканию воздушной линии Капридов, бортмеханик Субботин, моторист Клеминас. Кроме того, на празднование 10-ти летнего юбилея гражданской авиации выделялось 5000 рублей по линии крайисполкома и крайфинуправления. Это говорило о том, что гражданская авиация в Дальневосточном крае признана и получила высокую оценку местных властей.

Наряду с открытием воздушных линий краевое руководство заботилось и об аэродромах. С 1929 года в краевом центре в районе нынешней улицы Запарина существовал гидропорт, который обеспечивал эксплуатацию гидросамолетов в г. Хабаровске. Но уже к 1931 году сооружений существующего порта стало не хватать: необходимо было подыскивать место для нового аэродрома. Так, в протоколе заседания Дальневосточного краевого исполнительного комитета Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов отмечалось: «Намеченное ДВ управлением ГВФ новое место для аэродрома, расположенное в пределах городской черты, к востоку как от полосы отчуждения Уссурийской железной дороги, так и от южной части участка, занимаемого Хабаровским гарнизонным стрельбищем, на стрелке слияния ручья Дементьевского с Большой Черной речкой на участке совхоза «Улон», в связи со строительством промышленного городка в Хабаровске и рельефа местности, признать единственным, отвечающим требованиям развивающейся авиации». Так было положено начало освоения новых площадей под нынешние Хабаровские аэропорты.

1934 год принес новые победы авиации и авиаторам. Это был год высвобождения «челюскинцев» из арктических льдов. Неувядаемой славой покрыты имена пилотов: Водопьянова, Каманина, Молокова, Слепнева, Ляпидевского, Леваневского, Гальшева, Пивенштейна, Фариха. Семерым из них за проявленное мужество было присвоено высокое звание «Героя Советского Союза», впервые учрежденное в том же 1934 году.

Среди первой семёрки героев есть два наших дальневосточных летчика: Ляпидевский и Водопьянов. А пилоту М. Водопьянову принадлежит еще один рекорд: 21 мая 1937 года самолет под его управлением впервые в мире произвел посадку на Северном полюсе.

Нельзя обойти молчанием и мастерство другого дальневосточного летчика того периода, за которое он также впоследствии был удостоен звания «Героя Советского Союза». Это Илья Мазурук, который впервые в мире осуществил посадку группы четырех тяжелых самолетов ГВФ в районе дрейфующей станции СП-1, а в период с 1938 по 1941 год возглавлял Полярную авиацию. В суровые годы войны пилот И. Мазурук руководил авиадивизией, которая осуществляла перегон военной авиатехники по международной авиалинии Уэлькаль - Красноярск протяженностью 5 тыс. км. За три года войны по этой трассе перегнали из США в СССР около 8000 самолетов, в том

числе 2095 бомбардировщиков и 5069 истребителей. И. Мазурук также уникален тем, что ему пришлось летать на 49 типах самолетов, на которых он провел в небе двадцать тысяч часов.

Великая Отечественная война притормозила развитие гражданской авиации, в том числе и на Дальнем Востоке, но зато дала новые имена героев-дальневосточников, которые вписаны в летопись золотыми буквами. Это пилоты Симонов, Сумцов, Вихорев, Кочнев, Борисов, Опалев, Цыганков, и многие, многие другие. Их летные подвиги помнят Москва и Курск, Ленинград и Одесса, Севастополь и Кенигсберг, небо Восточной Пруссии и Польши.

А после войны - снова бурный рост гражданской авиации. В 1947 году поступают в эксплуатацию новые самолеты Ил-12, выполненные чисто в пассажирском варианте: с отоплением, звукоизоляцией и вентиляцией. В то же время парк Дальневосточного управления ГВФ пополняется 30-ю самолетами типа С-2 для внутриобластного авиасообщения. Тогда же намечается строительство в Хабаровске аэропорта 1 класса; под эти цели, а также для строительства по краю посадочных площадок, выделяется 500 тыс. рублей внелимитных капиталовложений и 1000 кубометров делового леса. И уже к 1953 году действуют аэропорты: Хабаровск (вне класса), Николаевск (1 класса), Сеймчан, Магадан, Анадырь, Охотск, Халактырка (3 класса), Совгавань, Елизово, Аян, Уэлькаль, бухта Провидения, Мильково, Усть-Камчатск, Усть-Хайрюзово, Усть-Большерецк, Нижне-Тамбовское (4 класса) и масса неклассифицированных аэродромов и посадочных площадок, наиболее известные из которых: Кукан, Новокуровка, Троицкое, Мариинское, Богородское, им. Полины Осипенко, о. Байдуков, Петровская Коса, Чумикан, Палана, Тилички, Оссора, Гижига, Каменское, Херпучи.

К 1950 году открываются линии государственного значения Хабаровск - Москва и Хабаровск - Анадырь, а к 1960 году функционируют первые пассажирские вертолетные авиалинии на Ми-4П по направлениям: Хабаровск - Обор - Дурмин, Хабаровск - Святогорье - Бичевая, Комсомольск - Дуки.

1957 год стал новой вехой для гражданской авиации Дальнего Востока - наступила эра реактивной техники. Первенцем для дальневосточников стал самолет Ту-104, который намного сократил летное время при перелетах на дальние расстояния. Первыми летчиками на этих машинах стали Сапожников А.П., Барабаш М.М., Калашников Б.М., Урубков Ф.С., Караманов И.Ф.

В эти годы среди авиаторов появляется новое звание: «пилот-миллионер», его условно присуждают тем, кто налетал свыше миллиона километров. К 1956 году таких пилотов в Хабаровском крае насчитывается свыше 40 человек, а супер-миллионерами признаются командиры Троянский и Шелепаев, бортмеханик Мороков, бортрадист Елсуков - на их счету более 3,5 млн. километров налета. Количественно наращивать свой налет пилотам помогают такие типы ВС, как: Ан-10, Ил-18, Ту-104, Ли-2, Ил-14, Ил-12, Ан-24.

В феврале 1960 года с Хабаровского аэродрома в небо взмыл первый Ан-10А с компоновкой на 104 кресла, принадлежащий Дальневосточному управлению ГВФ. Он совершил опытный перелет по маршруту Хабаровск - Магадан - Хабаровск. Пилотируемый дальневосточным авиатором Павлом Полтавцом, самолет покрыл расстояние между Хабаровском и Магаданом за 2 часа 20 минут. «Поезд преодолевает равноценное расстояние более чем за сутки, а пароходу, чтобы преодолеть такой путь, требуется свыше 60 часов», - так писали в ту пору краевые газеты.

Самолеты Ту-104, Ан-10 и Ил-18 были только первыми ласточками среди реактивной техники. После них были разработаны и поступили на эксплуатацию в авиаотряды Дальнего Востока Ту-154 и Ил-62. Они и по сей день бороздят небесные просторы России и зарубежья, а Ил-62 признан одним из самых безопасных реактивных самолетов в мировой авиационной промышленности. С появлением этих новых машин дальневосточные авиаторы в 80-90 годы XXI века открыли не только города России, но и зарубежные порты: Анкоридж, Сан-Франциско, Сиэтл, Лос-Анжелес, Сингапур, Хошимин, Сеул, Бангкок, Тель-Авив, Ниигата, Токио, Хакодате, Харбин, Шеньян.

Говоря о 50-х годах, нельзя обойти имя известного человека для всех авиаторов Дальнего Востока - Бориса Григорьевича Езерского, который 20 лет, с 1953 по 1973 годы, возглавлял Дальневосточное территориальное управление ГВФ и много сделал для развития авиации в регионе. Это при нем были сданы в эксплуатацию новый аэровокзальный комплекс и новый ангар, заложен командно-диспетчерский пункт и построена бетонная взлетно-посадочная полоса

Хабаровского аэропорта, стали эксплуатироваться новые типы авиатехники, в том числе и реактивные.

К 1980 году авиапредприятиями Дальневосточного УГА преодолен рубеж ежегодных отправок пассажиров свыше 4-х миллионов человек.

Широко входят в нашу жизнь вертолетные перевозки, которые становятся незаменимым видом транспорта при аварийно-спасательных и сельскохозяйственных работах, геолого- и рыбозабразке, строительстве линий электропередач и монтажных работах. В авиаотряды Дальневосточного управления в 1974 году поступает новая техника: первые вертолеты Ка-26 достаются Владивостокскому ОАО, авиаторы которого успешно начинают её осваивать, а сегодня им нет равных среди дальневосточных предприятий при выполнении вертолетных работ за рубежом.

Другая страница вертолетной летописи - это стройки БАМ и ЛЭП-500. В историю строительства этих сооружений вписаны имена дальневосточных авиаторов: В. Алексеева, А. Скорикова, А. Петрухина, А. Кудряшова, В. Сапарова, О. Хвостова, П. Цымбалюка, Б. Знамеровского и других. **Командиру подразделения вертолетов Музыке В.В., особо отличившегося на строительстве ЛЭП-500, было присвоено звание Героя Социалистического Труда.**

Но вернемся в 60-е годы, годы расширения сети аэропортов местных воздушных линий. В те годы планом предписывается увеличить число таких аэропортов с 35 в 1965 году до 41 к концу 1970 года с тем, чтобы соединить разбросанные населенные пункты края в единую авиационную схему. Выделяются капиталовложения на реконструкцию и строительство местных аэропортов и посадочных площадок.

Короткой строкой перечислим некоторые другие достижения того периода, которые вплоть до сегодняшнего дня играют важную роль в обеспечении безопасности полетов и наращивании объема и сервиса авиаперевозок:

- открывается во Владивостоке капитальный аэровокзал со всеми удобствами с пропускной способностью 200 пассажиров в час (1961 г.);
- происходит открытие городского аэровокзала в г. Николаевске-на-Амуре (1968 г.);
- сдаются в строй аэровокзалы в Южно-Сахалинске и Благовещенске (1965 г.);
- начинается строительство аэропорта Комсомольск-на-Амуре;
- организуется в г. Хабаровске Дальневосточный филиал государственного проектно-исследовательского и научно-исследовательского института гражданской авиации «Дальаэропроект»;
- создается Центральное агентство воздушных сообщений ДВУ ГА в г. Хабаровске (1968 г.);
- начинается освоение, внедрение и монтаж центральной заправочной системы сразу в нескольких аэропортах дальневосточной зоны, в результате чего становится возможной подача авиатоплива со склада ГСМ в аэропорту до раздаточных колонок на перроне;
- вводятся в эксплуатацию радиомаячные посадочные системы отечественного производства «СП» и английского «ILS» в аэропортах Хабаровск, Южно-Сахалинск, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск, Владивосток, Николаевск-на-Амуре, Петропавловск-Камчатский, Тилички и заканчивается внедрение радиотехнических средств УВД: достигнуто полное перекрытие радиолокационной и УКВ связью дальневосточного участка транссибирской международной авиатрассы Москва - Токио – Москва;
- реконструируется коммерческий склад в аэропорту Хабаровск, в результате чего камера хранения увеличивается до 500 мест;
- вводятся новые методики определения минимумов погоды аэродромов и воздушных трасс; методики определения дефектов моторов разных типов;
- разрабатывается и внедряется метод ускоренной выдачи багажа;
- организуется бронирование мест по запросу с борта самолета;
- выполняется первый международный рейс из аэропорта Хабаровск в японский город Осака: самолет везет участников выставки ЭКСПО-70. Пилотирует самолет экипаж в составе командира корабля А.В. Гана, второго пилота Ю.С. Колесникова, штурмана А.В. Петрунова, бортмеханика И.К. Цыновника, бортрадиста С.И. Стаценко.

С 1975 года дальневосточными авиаторами, сначала на самолетах Ил-18, а затем и других типах, вводится новый прогрессивный метод работы экипажей - метод совмещенных эстафет, который заключался в рациональном использовании авиатехники на магистральных линиях большой протяженности и улучшении условий труда и отдыха экипажей в портах смены эстафет. Приказом начальника Дальневосточного управления Н.Е. Лаптева от 12.01.1976г. № 9 пятнадцать работников, активно принявших участие в разработке и внедрении этого метода, были награждены существенными денежными премиями.

Следующий этап в освоении воздушного пространства авиаторами Дальнего Востока приходится на 80-е и 90-е годы нашего столетия. Эта страница писалась уже нашими современниками, которые с честью продолжали славные традиции прежних лет.

До сентября 1988 года экипажи Хабаровского ОАО выполняли международные полеты на самолете Ту-154 на нерегулярной и чартерной основе в аэропорты Ниигата, Нагоя, Фукуока, Тояма, Сендай, Хакодате (Япония) и Пхеньян (Северная Корея). Ил-62 вышел на международные трассы позднее, в конце 80-х, начале 90-х годов.

От экипажей требовалась филигранная техника пилотирования, так как во многих портах Японии посадочные полосы имели длину 2000 метров, что для самолета Ту-154 не совсем подходило. Первые командиры, освоившие новые международные аэропорты на самолетах Ту-154: Дымнов А.М., Барабаш М.М., Степенев А.Д., Писерец Г.С., Колесников Ю.С., Колесник А.А. Сложности и особенности международной навигации первыми решили штурманы: Шандоров В.И., Белкин Ю.А., Жидяев Ю.С., Куликовский В.И., Бебякин М.И. Особенности обслуживания воздушных судов в зарубежных аэропортах осваивали Скляр В.П., Селихов Ю.М., Свистунов И.Л., Фуре И.В., Скопцов А.Г.

15 сентября 1988 года впервые в истории международных отношений между СССР и Южной Кореей установлен воздушный мост между Хабаровском и Сеулом. На самолете Ту-154 были доставлены советские спортсмены-участники Олимпиады-88.

В декабре этого же года хабаровские экипажи на грузовых самолетах Ту-154 «прорубили окно в Европу», когда 8 декабря выполнили чартерный рейс Пхеньян - Хабаровск - Биллунд (Дания). Эта дата стала точкой отсчета многочисленных рейсов в аэропорты Югославии, Германии, Венгрии, Болгарии, Польши, Голландии, Румынии. До сорока рейсов в год из Пхеньяна через Хабаровск в Европу выполняли экипажи Хабаровского ОАО. Столь значительные объемы международных авиаперевозок стали возможны благодаря активной деятельности помощника начальника Дальневосточного управления Денисенко А.М., назначенного впоследствии представителем Аэрофлота в Пхеньяне. С 22 сентября 1989 года начинаются регулярные полеты на международной авиалинии Хабаровск - Харбин на самолетах Ту-154 с частотой один раз в неделю. Открывается представительство Аэрофлота в Харбине, возглавляет которое дальневосточник Чигвинцев А.И..

На 80-е годы приходятся такие события, как Олимпиада в Москве 1980 года и Всемирный фестиваль молодежи и студентов в Пхеньяне (1989 год), которые стали крупными международными событиями для авиаторов-дальневосточников. Выполняя работы по перевозке участников и гостей данных фестивалей, мы учились международному сервису как на борту, так и на земле при оформлении рейсов для столь почетной миссии. Организационную задачу данных перевозок, куда входили вопросы от пролета трасс до укомплектования бортов разовыми стаканчиками, успешно решали сегодняшние наши сподвижники: Марычев Л.В., Добровольский В.Д., Баклин В.П., Кобец Г.Г., Будник В.П., Черноног И.А., Мартынов Г.И., Севастьянов П.И., Сайбель В.А.. Велась вся работа под руководством начальника Дальневосточного управления ГА Скрыпника В.И.. Были реализованы не только рутинные плановые мероприятия, но и инициативные предложения с выходом на МГА и авиационные власти Китая, Кореи, о спрямлении трассы Владивосток - Пхеньян с учетом пролета точки Мыс Гамова. Это позволило сократить расстояние маршрута с 1820 до 741 км., что дало соответствующий экономический результат. Прделанная многосторонняя работа разных авиационных служб Управления позволила свершиться знаменательному факту: 23 июня 1989 года впервые в аэропорту Сунан г. Пхеньяна произвел посадку хабаровский Ил-62, который доставил гостей и участников молодежного форума. Этот памятный рейс открыли пилоты Ундалов Н.С., Шапошников В.Н.,

штурманы Петров П.К. и Кондратьев Ю.П., бортинженер Пантелеев А.А., а исключительными небесными хозяйками международного класса себя показали стюардессы Голубева Е.А., Воронина О.В., Серикова Ж.Ж., Бондаренко С.М. В связи с данным событием интересен тот факт, что наши дальневосточные воздушные суда возили в те дни на фестиваль иностранных пассажиров из портов Вьетнама, Сейшельских островов, Китая, то есть на тот короткий промежуток времени в один месяц мы фактически имели коммерческие права по типу «седьмой свободы».

Все эти полеты явились хорошей школой освоения регулярных международных полетов для экипажей Хабаровского ОАО в 90-х годах на самолетах Ил-62. Эти славные дела совершали летчики Ундалов Н.С., Шапошников В.Н., Некрасов В.В., Волчков А.Н., штурманы Кондратьев Ю.П., Самойлов В.А., Кабанов В.А., бортинженеры Берестовой К.И., Червоткин Г.Н., Гафиатуллин В.А., бортрадисты Князев Н.М., Дронов Д.П., Харьков М.А. и другие. Большую инженерно-техническую работу подготовки воздушных судов к полетам проводили старшие инженеры летных отрядов: Чак Э.З., Кучер С.В., Фисенко В.К., Щербак Г.Я., Гончаренко А.П.

В Дальневосточном регионе РФ уже не первый год осваиваются международные маршруты со странами ЮВА, Северной Америки, Китая, Республики Корея, которые выполняются на регулярной основе.

Наряду с трассами, введенными в эксплуатацию в 70-80-е годы и хорошо себя зарекомендовавшими среди пассажиров, открываются новые:

- 1991 год: Хабаровск – Анкоридж – Сан-Франциско, Хабаровск – Сеул;
- 1993 год: Хабаровск – Сингапур, Владивосток – Ниигата;
- 1994 год: Хабаровск – Сиэтл, Южно-Сахалинск – Хакодате;
- 1995 год: Хабаровск – Шеньян (КНР), Хабаровск – Лос-Анджелес, Хабаровск – Тель-Авив.

С середины 90-х годов ведущие авиакомпании управления «Дальавиа», «Владивосток авиа» и «Сахалинские авиатрассы» выполняют международные полеты под собственными флагами.

В 90-е годы были налажены связи и сотрудничество с Управлением Федеральной авиационной администрации на Аляске, Национальным Комитетом по безопасности на транспорте США, органами гражданской авиации Австралии, Индонезии, Южной Кореи, Папуа новой Гвинеи, Малайзии, Сингапура. Это было связано с выходом наших судов на зарубежный рынок как для контрактных работ, так и в соответствии с межправительственными соглашениями в области воздушных перевозок.

90-е годы - это также и развитие новых видов аэропортовой деятельности. Так, например, аэропорт Хабаровск становится важным пунктом для промежуточных посадок для американских лайнеров, следующих из стран Юго-Восточной Азии на американский континент. Аэропорту Хабаровск отводится важная роль в обслуживании чартерных рейсов из Америки американских воздушных судов авиакомпаний «Эвергрин Интернэшнл Эрлайнз», «Американ Интернэшнл Эрлайнз», «Эр Рутинг», «Поляр Эр Карго» и др.

Это направление деятельности Хабаровского аэропорта было организовано в соответствии с коммерческими договорами между авиакомпаниями и аэропортом и существенно повлияло на показатель дохода аэропорта.

С июня 1993 г. на регулярной основе в Хабаровск и Владивосток летают самолеты американской авиакомпании «Аляска Эрлайнз». И в этот же год в Хабаровск впервые за всю историю существования авиации на Дальнем Востоке с официальным визитом прибывает региональный администратор ФАА США на Аляске госпожа Жаклин Смит, которая отмечает значимость дальневосточного края для успешного освоения кратчайших трансконтинентальных маршрутов.

В 90-е годы на Дальнем Востоке прошла череда бедствий: землетрясения на Курилах и в Нефтегорске, наводнения в Приморском крае, пожары в тайге, тайфуны в прибрежной зоне. В ликвидации последствий стихийных бедствий принимали активное участие пилоты-вертолетчики **Захаров О.С., Сапаров В.И., Старостин В.А., Филатов В.М.,** командир экипажа Ил-76 **Юдин В.И.**

Командир вертолета Ми-8 авиакомпании «Восток» **Веревкин С.Н.** был первым в России награжден медалью Нестерова за особые заслуги при выполнении поисково-спасательных работ. Не раз пилоты-дальневосточники проявляли мужество и незаурядное летное мастерство, спасая жизни пассажиров и воздушные суда от катастроф. Приведем всего два примера.

16 августа 1991 года. При выполнении рейса Москва – Южно-Сахалинск на самолете Ил-62 под управлением командира корабля **Будника А.М.**, при взлете в аэропорту Домодедово на высоте 120 метров произошло разрушение турбины двигателя, осколками турбины был поврежден соседний двигатель и в нескольких местах пробит фюзеляж воздушного судна. На обоих двигателях возник интенсивный пожар. Командир и экипаж, проявив мужество и хладнокровие, четкими, грамотными и единственно правильными решениями в данной ситуации сумели благополучно посадить самолет в аэропорту вылета, сохранив воздушное судно и жизни 174 пассажиров, находящихся в самолете. Все члены экипажа в составе: **командир Будник А.М., второй пилот Черенков А.Т., штурман Францев А.В., бортиженер Казанцев О.Т., бортрадист Евдокимов В.С.** награждены орденами «За личное мужество». Командир воздушного судна **Будник А.М.**, ныне Заслуженный пилот Российской Федерации, кроме этого, был награжден «**Дипломом Международного фонда авиационной безопасности**».

15 октября 1997 года. Экипаж вертолета Ми-6 под управлением кавалера ордена «Трудового Красного Знамени», ныне Заслуженного пилота Российской Федерации **Цымбалюка П.Я.** выполнял обычный рейс по маршруту Аян – Хабаровск с посадкой для дозаправки в аэропорту поселка имени Полины Осипенко. При подлете к г. Комсомольск-на-Амуре на высоте 1800 метров из-за разрушения редуктора отказали оба двигателя. Проявив незаурядное летное мастерство, Цымбалюк П.Я. сумел приземлить вертолет. Никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал. За эту посадку **Цымбалюк П.Я.** награжден «**Дипломом Международного фонда авиационной безопасности**». В Дипломе написано: «За героизм, мужество и находчивость, что позволило спасти жизни людей и авиационную технику».

Администратор официального сайта
Дальневосточного МТУ ВТ Росавиации



А. В. Стемплевский