

Начало.

30-е годы прошлого столетия. Это были годы бурного развития авиации (аэрофикации, как тогда говорили). Кольский полуостров не был исключением. Но на Кольской земле были свои трудности. Безлюдье и бездорожье. Населенные пункты возникали непосредственно у ветки железной дороги, связавшей Ленинград с Мурманском. Несколько обжитыми были северное и южное побережье полуострова. Ландшафт с непроходимым рельефом, да суровая, продолжительная зима довершали краткую характеристику края. Край изобиловал природными ресурсами. Богатая была природа на дичь и рыбные запасы. Требовались очень большие усилия для освоения этого края.

Развитие авиации на Кольской земле как военной, так и гражданской берет начало с 1936 года. Военная авиация располагалась около Мурманска, а гражданская на 20 лет расположилась на берегах озера Имандра, в заливе Тик-Губа. Как военная, так и гражданская авиация начиналась с гидросамолетов. Сухопутные аэродромы предстояло построить и оборудовать.

Мурманский авиаотряд, получил название с перебазированием Апатитского авиаотряда в Мурмаши в октябре 1956 года. Уместно пояснить. С начала возникновения авиационных образований, строились они на коммерческой, кооперативной основе. Так как летные отряды (названия они переняли от военных формирований времен I империалистической войны) производственной деятельностью не занимались, они вынуждены были объединяться с аэропортами. Так возникли объединенные авиаотряды, К середине 80-х годов крупные авиаотряды стали называть авиапредприятиями. Итак, 70-й летный отряд, объединившись с аэропортом Мурмаши, стал называться Мурманским объединенным авиаотрядом (МОАО). Летные отряды страны имели единую нумерацию, а авиаотряды получали названия по названиям административных центров страны, вблизи которых они базировались.

Середина 50-х годов. Гражданская авиация переходит на реактивную технику. Гражданских аэродромов под реактивную технику на Кольском полуострове не было. Военные – есть военные. Совместного базирования, за редким исключением, не допускали. Таким исключением стал аэродром Килп-Явр. В годы войны он был аэродромом подскока. С 1963 по 1976 год основной поток авиапассажиров Мурманской области шел через Килп-Явр.

На аэродром Килп-Явр стали выполнять рейсы, кроме Москвы и Ленинграда, из других аэропортов Европейской части страны. Ил-18 доставлял пассажиров в Симферополь, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар. Летом 1964 года на смену Ил-18 пришли Ту-124, а затем Ту-134. Из года в год росли перевозки пассажиров, почты, груза. Так в 1970 году перевезено груза 3,5 тыс. тонн, в 1975 году 5,3 тыс. тонн. Пассажиров перевезено 630 тыс. человек.

До 1972 года принимали пассажиров на самолетах Ил-14 в Мурмашах.

После перебазирования Мурманского авиаотряда в Мурмаши, стал вопрос строительства производственных помещений, а также жилья. Наследство, доставшееся от авиаполка, было исключительно деревянные строения.

Для местного парка летного отряда аэродром Мурмаши вполне подходил. Стали развивать вертолетную технику. Работы вертолетчикам хватало. И, не столько по объемам, сколько разнообразием работ. Поэтому летный состав требовался высокой квалификации. И с этой проблемой Мурманский авиаотряд справлялся успешно.

Штабу авиаотряда досталось строение, служившее штабом и авиаполку, Чтобы разместить все подразделения штаба, сделали пристройку к штабу. Летному отряду досталось помещение командно-диспетчерского пункта (КДП). Под этим названием оно и прослужило весь срок. Аэропортовые службы размещались, кто где, использовались целиком контейнеры из под вертолетов. Был в арсенале строений даже пассажирский железнодорожный вагон, пока в 1967 году не сгорел. Постепенно аэродром обустроивался, построено было здание техкласса, лабораторный корпус.

Летная полоса была ориентирована по розе ветров северо-восток на юго-запад. Так было и в авиаполку. Оборудование полосы также было устаревшим. А главное, по рельефу местности минимум аэродрома был высокий, 370 м высота нижней границы облаков. О скученности в помещениях отделов и служб говорить не приходится. Такая картина в былые годы была одинаковой для аэропортов местных воздушных линий страны в целом.

Глава 15. Мурманский авиаотряд

Автор: Administrator

22.12.2010 22:52 - Обновлено 23.11.2011 15:50



1956-1976 года в Мурманском авиаотряде служили следующие авиационные инженеры:

1. Борис Иванович Бородин, капитан, инженер-полковник, заслуженный инженер СССР, лауреат Государственной премии СССР, участник Великой Отечественной войны.

2. Александр Иванович Ткачев, капитан, инженер-полковник, заслуженный инженер СССР, участник Великой Отечественной войны.

3. Виктор Иванович Бородин, капитан, инженер-полковник, заслуженный инженер СССР, участник Великой Отечественной войны.

4. Александр Иванович Бородин, капитан, инженер-полковник, заслуженный инженер СССР, участник Великой Отечественной войны.

5. Михаил Иванович Вильямович, капитан, инженер-полковник, заслуженный инженер СССР, участник Великой Отечественной войны.

6. Александр Иванович Костомаров, капитан, инженер-полковник, заслуженный инженер СССР, участник Великой Отечественной войны.

7. Борис Иванович Бородин, капитан, инженер-полковник, заслуженный инженер СССР, участник Великой Отечественной войны.

