

**ПОДГОТОВКА КАДРОВ В ТЮМЕНСКОМ УПРАВЛЕНИИ  
МИНИСТЕРСТВА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР В 1967–1991 гг.**

Анализируется социально-историческая практика становления, функционирования и реформирования системы подготовки специалистов в области гражданской авиации, которая включала в себя учреждения высшего и среднего, а также дополнительного профессионального образования, развитие научно-технического, культурно-массового творчества и систему воспитания. Рассматривается деятельность Министерства гражданской авиации по подготовке кадров. На примере Тюменской области проанализирована система использования образовательных учреждений Министерства гражданской авиации, показано взаимодействие различных структур управления учебных заведений МГА, авиапредприятий Аэрофлота, местных органов власти и общественных организаций по подготовке авиационного персонала в отраслевых образовательных учреждениях. Выявлены особенности комплектования авиационных предприятий летным и техническим персоналом из местного населения.

*Ключевые слова:* Аэрофлот; Тюменское управление гражданской авиации; учебный тренировочный отряд; пилот; авиационный техник; диспетчер; инженер; Сибирь.

**V. A. Khoroshikh**

*PhD in Historical Sciences,*

*Rilski Aviation Technical College of Civil Aviation*

**STUFF TRAINING IN TYUMEN DIVISION  
OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION OF THE USSR IN 1967–1991**

The article analyzes socio-historical practice of formation, functioning and reformation of the specialists training system in the field of civil aviation which included institutions of higher and secondary education along with additional professional education institutions. The system presupposed development of scientific and technical facilities, mass cultural creation work and realization of educational functions as well. The paper also reviews the activities of the Ministry of Civil Aviation related to staff training. The system of application of educational institutions governed by the Ministry is analyzed on the example of Tyumen region, the procedure of interaction between management structures of educational institutions governed by the Ministry, aviation enterprises of Aeroflot, local authorities and public organizations operating in the aviation training sphere in educational institutions are described. The features of aviation enterprises staffing with local pilots and technicians are also considered.

*Keywords:* Aeroflot; Tyumen Civil Aviation Division; academic training squad; pilot; aircraft technician; flight operations officer; engineer; Siberia.

Развитие гражданской авиации Тюменского региона было востребовано самой жизнью, работа авиаторов вписалась в общий технологический процесс нефтегазового комплекса, соответственно, отрасль в крае развивалась очень и очень стремительно.

Приказом Министра гражданской авиации СССР от 7 февраля 1967 г. № 012 на базе Тюменской авиагруппы Уральского управления гражданской авиации было образовано Тюменское управление гражданской авиации (ГА),

наделенное функциями государственного регулирования использования воздушного пространства и деятельности в области гражданской авиации в Тюменском регионе. В состав управления вошли Тобольский, Сургутский, Ханты-Мансийский, Березовский, Салихардский объединенные авиаотряды, аэропорт «Тазовское», Тюменский военизированный отряд<sup>1</sup>.

Обслуживание огромной стройки Тюменского Севера осуществлялось легкими самолетами, которые использовались, в основном, в гидрварианте, и легкими вертолетами. Зимой для перевозки народнохозяйственных грузов привлекали самолеты военно-транспортной авиации. Строительство требовало разработки и внедрения в эксплуатацию новых типов воздушных судов, особенно вертолетов. В эти годы тюменские авиаторы активно участвовали в проведении государственных и эксплуатационных испытаний вертолетов Ми-8, -10К, самолета Ил-76Т. После испытаний эта техника сразу же поступала на предприятия Тюменского региона. Одновременно самолетомоторный парк Тюменского управления ГА пополнялся самолетами Ан-24, -26, -12; Як-40; Ту-134, -154, а в 80-х гг. XX вв. — вертолетами Ми-26Т и -8МТВ.

Для освоения поступающей авиатехники каждый год прибывали сотни молодых специалистов-выпускников высших и средних специальных учебных заведений гражданской авиации: летный, инженерно-технический персонал, диспетчеры по управлению воздушным движением. Всех нужно было разместить обучить и допустить к работе: летный состав — к полетам в сложных метеорологических условиях севера; инженерно-технический персонал — к эксплуатации самолетов и вертолетов и одновременному освоению их новых типов.

Для решения этой задачи в июне 1967 г. в Тюменском управлении ГА была образована учебно-тренировочная эскадрилья (УТЭ), изначально представлявшая собой небольшую группу из летно-инструкторского состава и преподавателей, в основном, внештатных<sup>2</sup>. Приказом начальника Тюменского управления ГА от 17 июня 1967 г. № 1 (по кадровым вопросам) были назначены: исполняющим обязанности командира УТЭ — Александр Андреевич Ионов; начальником штаба УТЭ — Иван Тимофеевич Симонов; бухгалтером УТЭ — Римма Васильевна Антропова (Лебедева). В период с июня по сентябрь 1967 г. в штат эскадрильи были зачислены: Владимир Артемьевич Биркин — пилотом-инструктором самолета Ан-2; Юрий Григорьевич Юрьев — пилотом-инструктором вертолетов Ми-1 и -4; Людмила Ивановна Ермакова — секретарем-машинисткой и библиотекарем; Татьяна Сергеевна Лыхина — заведующей хозяйством; Валентина Васильевна Пилигримова — преподавателем [2, с. 6].

В Государственном архиве Тюменской области (ГАТО) находится приказ начальника Тюменского управления ГА от 20 сентября 1967 г. № 246, который позволяет представить модель образовательного процесса тех времен. Так, командиру Тюменского авиапредприятия Г. В. Тарелкину предписывалось для проведения занятий УТЭ управления выделить помещение штурманской комнаты авиаотряда № 246 на 1 месяц с 18 сентября 1967 г.; и. о. командира УТ А. А. Ионову было разрешено привлекать частных преподавателей для чтения лекций по политической подготовке — А. А. Саргина; самолету АН-2 — В. Д. Путинцева и В. А. Меус; двигателю АИШ-62ИР — В. С. Задыхина; электрооборудованию самолета Ли-2 — В. Е. Дмитриева; применению горюче-смазочных материалов — В. М. Тимкина; техническому обслуживанию материальной части — Рассохина и А. М. Агапова; характеристикам летных

<sup>1</sup> Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 2053. Оп. 1. Предисл. Л. 1.

<sup>2</sup> Архив Тюменского центра подготовки персонала (АТЦПП). Историческая справка. Л. 1.

происшествий и предпосылок к ним, а так же обоснованию причин и мер предупреждения — А. М. Агапова. Все преподаватели были ознакомлены с нормативными документами по организации и проведению учебного процесса, они освобождались от основной работы согласно учебному расписанию в УТЭ с выплатой заработной платы<sup>1</sup>. В период с 13 сентября по 17 октября 1967 г. у всех преподавателей комиссией Тюменского управления ГА были приняты экзамены по конструкции и эксплуатации самолета Ли-2, его электроприборного оборудования и двигателя АШ 62 ИР<sup>2</sup>.

Штатный состав специалистов УТЭ постоянно пополнялся. Приказом начальника управления в 1968 г. командиром УТЭ был назначен Трофимов Николай Николаевич, его заместителем по учебной части — Виктор Тимофеевич Слепцов, проработавший в этой должности до 1976 г. Были приняты на работу преподавателями: Ксения Леонтьевна Варлахова, Геннадий Степанович Семенович, Владимир Иванович Калужняк, Станислав Серафимович Токарев, методистом учебного отдела — Елена Ивановна Константинова.

В первые годы занятия со слушателями проводили в основном внештатные преподаватели из наиболее опытного командно-летного и инженерно-технического состава, допущенные к этой работе приказом начальника Тюменского управления ГА. Так, в приказе за май 1968 г. внештатными преподавателями определены около 30 специалистов аппарата Тюменского управления ГА и Тюменского объединенного авиационного отряда.

Занятия проводились в штурманской комнате № 259 летного отряда аэропорта «Плеханово» и в школе № 34 г. Тюмени во второй половине дня с 14 до 20 ч. В апреле 1968 г. приказом начальника Тюменского управления ГА в новом здании цеха спецоборудования авиационных ремонтных мастерских (Завод № 26 ГА) для УТЭ был выделен третий этаж. В помещениях этажа оборудовали кабинеты для сотрудников УТЭ и пять учебных классов, в которых уже с 5 мая начались занятия со слушателями<sup>3</sup>.

Для размещения слушателей предоставили несколько комнат в гостинице аэропорта «Плеханово» — небольшом деревянном одноэтажном здании. В августе 1968 г. гостиница, которой руководила В. С. Авдеева полностью была передана в УТЭ. Из-за недостатка учебных классов несколько жилых комнат гостиницы переоборудовали в учебные классы, в одной из комнат разместили небольшую библиотеку.

В период становления УТЭ учебные курсы проводились по приказам начальника управления. Так, в сентябре 1967 г. в связи с производственной необходимостью организовали курсы по переучиванию бортмехаников самолета Ли-2; в январе 1968 г. — по подготовке бортпроводников и инженерно-технического состава по эксплуатации спецоборудования вертолета Ми-8; в марте 1968 г. — первые курсы повышения квалификации пилотов самолета Ан-2, а также занятия по переучиванию бортмехаников вертолета Ми-4 и инженерно-технического состава по эксплуатации вертолета Ми-8 и самолета Ан-2<sup>4</sup>.

В апреле 1968 г. планирование и организацию учебных курсов передали командиру УТЭ. Приказом № 1 командира УТЭ был приказ о проведении курсов повышения квалификации пилотов самолета Ан-2 и вертолета Ми-4 по 22-дневной программе. С этого времени проведение учебных курсов стало регулярным. Уже в первом учебном году было проведено 80 курсов с общим количеством слушателей 1 060 чел. В 1968 г. проведено переосвидетельствование летного

<sup>1</sup> ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 97. Л. 303.

<sup>2</sup> Там же. Л. 338.

<sup>3</sup> АТЦПП. Историческая справка. Л. 1.

<sup>4</sup> Там же. Л. 2.

состава гражданской авиации. Для реализации этого мероприятия в УТЭ также организовали курсы

Начиная с 1968 г. при УТЭ постоянно стала работать выездная комиссия по набору курсантов в средние, а затем и в высшие учебные заведения гражданской авиации. Вопросы подготовки кадров и повышения их квалификации рассматривались на различных совещаниях, партийных и комсомольских собраниях, заседаниях партхозактива, появлялись в отчетах руководителей, периодических публикациях вновь созданной газеты «Авиатор Тюмени»<sup>1</sup>. При подведении итогов исполнения обязательств Тюменского управления ГА к 50-летию Октябрьской революции выявлено, что фактически было повышено в классе 47 пилотов (57 по плану), 8 штурманов (6); 14 бортрадистов и бортмехаников (13); 16 авиатехников (20); 6 диспетчеров (6); 12 шоферов (10); 3 радиооператоров (5). В вузах, техникумах и школах рабочей молодежи обучалось 141 чел. (128 по плану)<sup>2</sup>. В первые месяцы существования Тюменского управления ГА были созданы: комиссия по отбору кандидатов, поступающих в высшее авиационное училище и институты ГА; рабочие места и определены ответственные специалисты для организации производственных практик курсантов, прибывающих сотнями из учебных заведений ГА; комиссии по проведению и принятию государственных экзаменов у выпускников авиационных технических училищ<sup>3</sup>.

Необходимо было принять дополнительные меры по сокращению текучести кадров и повышению дисциплины. За 1967 г. уволили 1 104 авиарботников, что составило 20 % работающих. Основной причиной увольнений, в том числе 52 чел. летного состава и 169 чел. инженерно-технического состава, было собственное желание и переводы в другие регионы из-за неустроенности и плохих бытовых условий. Работниками было совершено 1 001 нарушение дисциплины. За невыполнение руководящих документов, прогулы и появление на работе в нетрезвом виде, нарушение предполетного отдыха уволено 58 чел<sup>4</sup>.

Подводя итоги первого учебного года (1968–1969), начальник Тюменского управления ГА отметил большую организационную работу командира УТЭ Н. Н. Трофимова и его заместителя В. Т. Слепцова. Благодаря их инициативе кроме плановых курсов были организованы и проведены дополнительные курсы по переучиванию бортрадистов самолета Ли-2, подготовке пилотов самолета Ан-2 для авиационно-химических работ в сельском хозяйстве, курсы повышения квалификации летчиков-наблюдателей Уральской базы охраны лесов от пожаров. Также был отмечен и поощрен труд преподавателя О. Л. Варлаховой и бухгалтера Р. В. Лебедевой, старшего инженера 246-го летного отряда А. М. Агапова, впоследствии штатного преподавателя.

Первый учебный год был очень важным для работы учебно-тренировочной эскадрильи — это был год становления, ликвидации неустроенности, подготовки штатных преподавателей, развития материальной базы, формирования направлений дальнейшей работы развития. Следующий учебный год показал, что коллектив УТЭ стоит на правильном пути. Несмотря на ограниченные возможности имеющейся учебной базы, пока еще малочисленный состав, в 1969–1970 гг. коллективом УТЭ было проведено 82 курса с общей численностью слушателей 1 195 чел. Следует отметить, что недостаток подготовленных

<sup>1</sup> Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 1015. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–6.

<sup>2</sup> АТЦПШ. Ф. 999. Оп. 1. Д. 5. Л. 28–30.

<sup>3</sup> ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 3. Л. 85, 92, 162, 204–206.

<sup>4</sup> ГАСПИТО. Ф. 1015. Оп. 1. Д. 6. Л. 38, 47.

преподавателей, их малый опыт, слабая материальная база в начальном периоде работы сказались на уровне педагогической деятельности, методике преподавания, организации проведения занятий.

Нередко основным методом преподавания было устное изложение материала с использованием классной доски, сопровождавшееся, в лучшем случае, демонстрацией плакатов и схем, при полном отсутствии каких-либо технических средств обучения. Не случайно комиссия Тюменского управления ГА в марте 1969 г. при проверке качества подготовки авиационных специалистов в УТЭ выявила ряд серьезных недостатков, в их числе бесконтрольность работы частных преподавателей, планирование учебных занятий не на неделю, а только на один день, острый недостаток методической и учебной литературы, примитивное оборудование учебных классов наглядными пособиями, отсутствие систематической методической работы с преподавателями. По итогам проверки командованием УТЭ был принят ряд мер для улучшения учебного процесса. В 1969 г. в Тюменском управлении ГА рост количества руководящего состава инженеров и служащих составил 15 %, а рабочих кадров — 12 %<sup>1</sup>.

Приказом Министра гражданской авиации в январе 1970 г. УТЭ была преобразована в учебно-тренировочный отряд № 19 (УТО-19)<sup>2</sup>. Это позволило увеличить штаты специалистов и обслуживающего персонала. К 1970 г. работа в Тюменском управлении ГА по количественному и качественному комплектованию кадров в основном была решена. Значительно возросла доля дипломированных специалистов. Так, в сравнении с 1968 г. на предприятиях управления специалистов с высшим образованием увеличилось на 70 чел. и специалистов со средним специальным образованием на 313 чел.

Выполняя требования Министерства гражданской авиации (МГА), руководители предприятий стали больше уделять внимания подготовке и переподготовке кадров. В основном переподготовка проходила в учебно-тренировочных подразделениях на курсах усовершенствования при высшем авиационном училище, а также курсах школы высшей летной подготовки. Кроме того, проводилась техническая учеба в производственных условиях. За 1969 г. на всех курсах прошли переподготовку сотни работников. В 1970 г. обучалось без отрыва от производства в высших и средних специальных учебных заведениях 385 работников управления. В высшем авиационном училище обучалось 36 заочников, что было почти в 2 раза больше, чем в 1967 г. Со стороны руководителей и общественных организаций принимались меры к улучшению работы с заочниками. Положительный опыт был отмечен на Тобольском, Сургутском и Березовском авиапредприятиях, где смело доверяли заочникам инженерные и командные должности. Это были свои надежные кадры и с ними следовало обходиться бережно, давать вовремя простор их инициативе и деловым наклонностям.

Вместе с тем, в организации заочного обучения наблюдались серьезные упущения и недостатки. Успеваемость заочников находилась на низком уровне, многие из них не выполняли в срок контрольные работы и имели большую задолженность, за что их исключали или оставляли на повторный курс. Так в 1968 г. из числа слушателей высшего авиационного училища исключили 6 чел., на прежних курсах оставили 14 чел. Проверкой было установлено, что на предприятиях ГА недостаточно вовлекались в заочную учебу практики из числа инженерно-технического состава: в вузах обучалось 39 чел., а в техникумах и училищах — 21 чел.

<sup>1</sup> Авиатор Тюмени. 1970. 2 апр. С. 2.

<sup>2</sup> ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Предисл. Л. 4.

Важнейшей проблемой Тюменских авиапредприятий была подготовка и воспитание командиров и руководителей среднего звена. Выдвижение способных и перспективных работников нередко сдерживалось тем, что на должностях командно-руководящего состава находились недостаточно подготовленные люди, не отвечающие возросшим требованиям размаха производства и объемам работ того времени. Деятельность исполняющих обязанности начальников порой длилась по нескольку лет, такие факты можно привести по каждому предприятию. В результате этого ненормального положения, как правило, освобождали от должности за ошибки и просчеты, халатное отношение к служебным обязанностям, только за 1969 г. отстранили 11 руководителей.

К молодым специалистам на авиапредприятиях относились с должным вниманием, они, как правило, закреплялись за опытными работниками, быстро осваивались в коллективах и двигались на руководящие должности. Однако неоднократные проверки показали, что в работе с молодыми специалистами тоже имелись существенные недостатки. Молодым специалистам (особенно семейным) приходилось жить на частных квартирах, в общежитиях не хватало мест, мебелью, сушилками и бытовыми комнатами они были не оборудованы. Руководителям, политработникам, комсомольским организациям необходимо было посещать общежития, улучшать уют, уделять больше внимания и помощи тем, кто только начинал свою трудовую жизнь [1].

Потребность в кадрах Тюменского управления ГА продолжала возрастать в связи с ростом геологоразведочных работ и открытием новых аэропортов. В газете «Авиатор Тюмени» за 1970 г. постоянно уделялось внимание личностному фактору в работе и воспитанию авиационных специалистов. В четырех выпусках были размещены предложения по обучению авиарботников, разработанные управлением учебных заведений МГА.

В летные училища и школы гражданской авиации принимались граждане СССР мужского пола в возрасте от 17 до 22 лет, имеющие образование в объеме средней школы, годные по состоянию здоровья к летной работе в гражданской авиации. Лица, отслужившие срок службы в Советской Армии, а также окончившие первоначальное летное обучение в авиационных спортивных клубах ДОСААФ на самолетах и вертолетах, в порядке исключения принимались в летные училища и школы гражданской авиации в возрасте до 24 лет включительно.

До 1977 г. редакция газеты «Авиатор Тюмени» совместно с политическим отделом управления и кадровой службой вели созидательную работу по обучению кадров авиационных профессий, в том числе из местного населения (ненцев, ямалов, хантов, манси, зырян и других народностей). Для получения высшего образования были рекомендованы Киевский и Рижский институты гражданской авиации, а также Новосибирский учебно-консультационный пункт КИИГА<sup>1</sup>, Иркутский филиал КИИГА<sup>2</sup>, Московский институт инженеров ГА<sup>3</sup>. Технические профессии можно было получить в авиационно-технических училищах: Омское, Егорьевское, Выборгское, Славянское, Иркутское, Кирсановское, Троицкое; училищах спецслужб: Криворожское, Рижское, Рыльское<sup>4</sup>.

Основным образовательным учреждением в Тюменском управлении в эти годы продолжал оставаться УТО-19. В августе 1970 г. его возглавлял опытный пилот, выпускник Академии гражданской авиации Владимир Степано-

<sup>1</sup> Авиатор Тюмени. 1970. 3 дек. С. 4.

<sup>2</sup> Там же. 1971. 24 июня. С. 4.

<sup>3</sup> Там же. 1973. 29 нояб. С. 4.

<sup>4</sup> Там же. 1970. 18 июня. С. 4.

вич Краснов, который вскоре был назначен заместителем начальника управления по летной работе. В ноябре 1970 г. командиром УТО-19 был назначен Владимир Федорович Лизавин. На первое января 1971 г. в УТО трудилось 32 чел., включая 5 инженеров и 3 пилотов. Годовой фонд оплаты труда одного работника составлял около 1 500 р., включая доплату за классное руководство<sup>1</sup>. Приказом начальника Тюменского управления ГА от 3 июля 1974 г. № 50/Л командиром УТО-19 был назначен Юрий Николаевич Петров.

В числе первых в Аэрофлоте авиационные предприятия Тюменского управления начали освоение вертолета Ми-8, которые поступали так быстро и в таком количестве, что Кременчугское летное училище не успевало готовить летный состав. В 1975 г. министерством гражданской авиации УТО-19 было поручено подготовиться к проведению курсов переучивания летного состава на вертолет Ми-8. Преподаватели, уже имевшие значительный опыт проведения курсов повышения квалификации летного состава и курсов переучивания инженерно-технического состава на Ми-8, особых проблем при подготовке к занятиям не имели. Первые сборы по переучиванию показали, что учебное заведение успешно справилось с поставленной задачей.

Потребность региона в подготовке авиационных кадров росла, продолжал увеличиваться штат преподавателей, которые обеспечили выполнение сложных задач, связанных с развитием Тюменского нефтегазового комплекса. К этому времени на территории аэропорта «Роцино» построили новый современный комплекс УТО-19, включающий учебный корпус со спортивным залом, гостиницу, два здания для размещения комплексных тренажеров самолетов и вертолетов. В учебном корпусе находилось 44 класса, библиотека с читальным залом и актовый зал.

В 1976 г. на эксплуатацию в Тюменское управление ГА поступают новые грузовые самолеты Ил-76Т. Перед учебным заведением вновь поставлена задача — первыми из учебно-тренировочных отрядов организовать переучивание летного и инженерно-технического состава на эти воздушные суда. Специально для этой цели выделили и оборудовали классы для занятий по планеру, двигателю, авиационному и радиоэлектронному оборудованию, аэродинамике, установили кабину (процедурный тренажер), подготовили слайд-фильмы. Преподаватели, которым предстояло вести занятия (А. И. Панибратский, В. В. Тополев, В. И. Жердев, В. Г. Скалыга), прошли переподготовку на заводах-изготовителях авиационной техники. Кроме преподавателей УТО-19 в учебном процессе участвовали в качестве частных преподавателей из УТО-18 (Москва, Шереметьево), проводившие занятия по аэродинамике и радиооборудованию. Подготовку УТО-19 к проведению курсов курировал представитель МГА С. М. Падохин.

Первые курсы переучивания летного состава провели в 1977 г., первыми слушателями были экипажи Тюменского управления ГА и Центрального управления международных воздушных линий ГА. В этом же году организовали и первые курсы переучивания инженерно-технического персонала. Использовались и другие формы и методы профориентационной работы, в том числе рекомендованные методическим советом УУЗ МГА.

Тазовский аэропорт был создан 1943 г. в Уральском управлении ГВФ. В 1976 г. в Заполярном поселке проживало около 6 000 чел., было 2 школы, одна из которых интернат для детей местной народности (ненцев), которых к первому сентября собирали по всей тундре с использованием вертолетной техники. Ежегодно одним из вопросов на заседании комитета комсомольской

<sup>1</sup> Архив ОАО «ЮТэйр». Ф. 22. Оп. 2. Д. 83. Л. 29–29об.

организации с участием руководства аэропорта была разработка плана мероприятий по работе с обучающейся молодежью в шести школах Тазовского района для направления на учебу в учебные заведения ГА по 15–20 абитуриентов. В этой работе наиболее активными были инженеры авиационно-технической базы: М. Д. Бекмуханбетов, Ф. Ю. Карнацкий, Н. Е. Синельников, которые в дальнейшем составили руководящее ядро инженерно-авиационной службы авиакомпании «ЮТэйр». Руководил клубом юных авиаторов С. К. Попов — главный инженер АТБ, который также как и автор исследования, но годом ранее (1975), закончил Иркутский политехнический институт по специальности «Эксплуатация самолетов и двигателей». Авиамодельный кружок в школе-интернате возглавлял второй пилот А. Галузо и авиатехник В. Новицкий, который в будущем стал директором совхоза [3, с. 323–324]. Многие предложения комсомольской организации проводились приказом начальника аэропорта Ю. Н. Карасевым, затем А. Ф. Скорого с возложением исполнительных функций на отдел кадров и руководящий состав во главе И. В. Шляпникова (заместитель начальника по политчасти)<sup>1</sup>.

О проведенной работе все авиапредприятия ежеквартально информировали политотдел Тюменского управления ГА и ежегодно в августе–сентябре отчитывались на совещаниях. Поступающим оказывали помощь на подготовительных курсах, при сборе документов, следовании в учебно-тренировочный отряд 19, в котором согласно приказу МГА работала зональная приемная. Зачники-северяне имели право сдавать экзамены в учебно-консультационных пунктах на базе школ в своих районах и отправлять по почте документы в соответствующие училища по избранной профессии. Таким образом поступали и обучались сотни жителей труднодоступных северных регионов, в том числе И. А. Хороших — техник по учету 389-го летного отряда, обучалась в Ленинградском авиационном техническом училище ГА (1978–1982) по специальности техник-технолог по организации авиационных перевозок (диплом ГТ-1 от 30 мая 1982 г. № 209213)<sup>2</sup>. Для повышения квалификации и переучивания на новую технику десятки авиарботников ежемесячно обучались в УТО-19, а также в учебных центрах других региональных управлений. В личном архиве исследователя хранится свидетельство об окончании курса переучивания инженерно-технического состава на самолет Як-40 при УТО-14 Красноярского управления ГА в период с 4 января по 16 февраля 1977 г.

При активном участии И. В. Шляпникова, прибывшего в аэропорт из Ленинградской академии ГА с должности заведующего лабораторией социологических исследований, возросло количество летного и диспетчерского составов, обучающихся на командном факультете академии. Первыми из них были А. Г. Костылев — флаг-штурман летного отряда, который в последующем защитил кандидатскую диссертацию и работает сейчас на руководящих должностях в академии, и А. Г. Лялин — командир звена вертолетов Ми-8. В 1983 г. командный факультет закончил Г. Н. Зайцев — заместитель командира Салехардского Ямало-Ненецкого производственного объединения будущий директор Федеральной авиационной службы России<sup>3</sup> и многие другие видные деятели Аэрофлота. Десятки авиарботников заочно получали авиационное образование в высших учебных заведениях МГА.

Еще более плодотворно профориентационная работа проводилась в Тарко-салинском объединенном отряде, имеющим несколько приписных аэропортов и аэродромов в Пууровском районе, газовом и нефтяном крае, где интенсивно

<sup>1</sup> Архив ОАО «ЮТэйр». Ф. 22. Оп. 2. Д. 26. Л. 99–107.

<sup>2</sup> Личный архив автора.

<sup>3</sup> Академия ГА — 50 лет. История становления и развития. СПб. : Техн. кн., 2005. С. 522.

использовалась вертолетная техника для обслуживания геофизических и геологоразведочных экспедиций. Во вновь созданные Таркосалинское, Новоуренгойское, Надымское, Каголымское предприятия в год поступало по 50–100 молодых специалистов из учебных заведений МГА, при этом 20 % из них были выпускниками местных школ и не нуждались в дополнительных бытовых условиях и строительстве общежитий, решение которых на Тюменском Севере в те годы было очень сложным.

Отдельно следует выделить работу по первоначальной подготовке диспетчеров службы движения для местных воздушных линий Тюменского региона. К 1982 г. через воздушное пространство региона проходило несколько международных авиалиний. Диспетчерам службы движения, обслуживающим эти линии, требовалось знание фразеологии радиообмена между экипажем и диспетчером на английском языке. Учебных центров, где можно было приобрести эти знания, в стране было только четыре. Поэтому МГА приняло решение о возможности обучения диспетчеров службы движения профессиональному английскому языку в других центрах, в том числе и в УТО-19.

Приказом начальника Тюменского управления гражданской авиации от 27 февраля 1986 г. № 12/Л командиром УТО-19 был назначен Борис Васильевич Сельков, который пришел в авиацию с 1953 г. Начинал с аэроклуба в г. Кирове, в Тюмень перевелся из Якутска в 1965 г. командиром экипажа Ли-2. Вскоре переучился на Ан-24, летал и на Як-40, и на Ил-76. Большую часть жизни он на командной работе, с марта по октябрь 1990 г. был заместителем командира сводного отряда в Афганистане.

В конце 80-х–начале 90-х гг. XX в. авиапредприятия Тюменского управления ГА успешно освоили новый транспортный вертолет Ми-26Т. Как и прежде перед учебным центром была поставлена задача: организовать переучивание сначала инженерно-технического, а затем и летного состава. Первые курсы по переучиванию инженерно-технического состава провели в 1988 г., а летного — в 1992 г.<sup>1</sup> В 1992 г. организовали первые курсы для инженерно-технического и летного состава по переучиванию на вертолет Ми-8МТВ. Приказом командира УТО-19 от 4 ноября 1987 г. № 63/Л преподаватель Владимир Андреевич Капустин был переведен на должность заместителя командира по учебной подготовке. Приказом МГА от 29 июля 1988 г. № 66 учебно-тренировочные отряды реорганизованы в учебно-тренировочные центры. УТО-19 стал называться УТЦ Тюменского УГА.

По настоящей проблеме можно сделать следующие выводы:

1. Первые полеты реактивной техники для гражданских целей, переоборудование всей авиационной инфраструктуры для дальних и международных рейсов при обслуживании самолета Ту-104, вертолетной техники потребовали изменить систему подготовки летных кадров, разделив ее на первичную подготовку в авиашколах и училищах, и профессиональную на конкретный вид техники в учебно-тренировочных отрядах территориальных управлений ГВФ, в учебных центрах ГВФ, авиазаводах и научно-исследовательских институтах.

2. В учебный процесс по подготовке авиационных специалистов впервые вводятся следующие программы:

– новые виды авиационных работ, включая аэрофотосъемку, лесное и рыбное хозяйство, сельскохозяйственное применение, по которым работали научно-исследовательские институты;

– безопасность и регулярность полетов, повышение качества обслуживания пассажиров в аэропортах и на борту самолета;

<sup>1</sup> АТЦШ. Ф. 1. Оп. 1. Л. 21–23.

– освоение вновь принятых наставлений, инструкций по производству полетов и техническому обслуживанию воздушных судов применительно к различным специальностям и службам аэропортовой деятельности.

3. Правительство СССР с первых дней совместно с коллективами учебных заведений обеспечивали установку новой техники, организацию современных лабораторий и монтаж уникального радиолокационного светотехнического оборудования, создав предпосылки для превращения Аэрофлота и его образовательной системы в самую развитую в техническом отношении отрасль в транспортной системе страны.

4. На примере Тюменского управления ГА показано взаимодействие различных структур управления учебных заведений МГА, авиапредприятий Аэрофлота, местных органов власти и общественных организаций по подготовке авиационного персонала в отраслевых образовательных учреждениях.

#### Список использованной литературы

1. Балаба И. С. Кадрам — внимание и заботу / И. С. Балаба // Авиатор Тюмени. — 1970. — 12 февр. — С. 1–2.
2. Кулешов В. М. Центр подготовки персонала 1967–2006 гг. Вчера, сегодня, завтра... / В. М. Кулешов. — Тюмень, 2006. — 125 с.
3. Хороших В. А. Наследие Российского купца Шелехова / В. А. Хороших. — Курск : Изд-во Курск. гос. пед. ин-та, 2002. — 510 с.

#### References

1. Balaba I. S. Concern and care should be given to personnel. *Aviator Tyumeni – Tyumen Aviator*, 1970, Febr. 12, pp. 1–2 (in Russian).
2. Kuleshov V. M. *Tsentr podgotovki personala 1967–2006 gg. Vchera, segodnya, zavtra...* [Staff training centre in 1967–2006. Yesterday, today and tomorrow...]. Tyumen, 2006. 125 p.
3. Khoroshikh V. A. *Nasledie Rossiiskogo kuptsa Shelekhova* [The legacy of Russian merchant Shelekhov]. Kursk, Kursk State Pedagogical Institute Publ., 2002. 510 p.

#### Информация об авторе

*Хороших Владимир Алексеевич* — кандидат исторических наук, преподаватель, Рыльский авиационный технический колледж гражданской авиации, 307370, Курская область, г. Рыльск, ул. Дзержинского, 18, e-mail: vladimir.horoschih@yandex.ru.

#### Author

*Khoroshikh Vladimir Alekseevich* — PhD in Historical Sciences, lecturer, Rilski Aviation Technical College of Civil Aviation, 18 Dzerzhinsky St., 307370, Rilsk, Kursk Oblast, e-mail: vladimir.horoschih@yandex.ru.