

9 ФЕВРАЛЯ – ДЕНЬ РАБОТНИКА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Удариться головой о... крыло

В 2023 году исполняется сто лет гражданской авиации России. История ярославской гражданской авиации лишь на десять лет моложе российской. Но многие ли знают об этом? А ведь всего несколько десятилетий назад долететь на самолете до отдаленного населенного пункта было таким же обычным делом, как в XXI веке доехать на машине. Сегодня возрождение истории авиации – дело энтузиастов, членов клуба «Ярославский авиатор». О работе клуба мы беседуем с его секретарем Андреем Серовым (на фото).



■ Ольга СКРОБИНА

Забываемая история

– Андрей, Ярославль и авиация – это не самое очевидное сочетание. Что любителей авиации сподвигло организоваться в клуб?

– Ярославль и авиация очень даже связаны. У нас богатейшая история. Впервые полет над Ярославлем был совершен 6 июля 1911 года. А активно авиация стала развиваться в 30-е годы. Тогда стране срочно потребовалось 150 тысяч летчиков. И один из первых аэроклубов появился именно у нас, в Ярославле, это 1933 год.

Далее Великая Отечественная война. Практически весь летный и технический состав Ярославского аэроклуба в 1942 году ушел на фронт. 15 летчиков аэроклуба были удостоены звания Героя Советского Союза – настолько качественно они были здесь подготовлены. Оборона Ярославля в годы Великой Отечественной войны средствами ПВО и авиации велась с аэродромов в Туношине, в Дядькове, там базировалась военная авиация вплоть до 1960 года. Сейчас, наверное, мало кто помнит, но именно на этом месте располагался один из первых в стране отрядов реактивной авиации. А в самом городе – штаб авиационной дивизии. Аэропорт Туношна был военным с 1941 года до 1998-го. В 1953 году туда пришли полки, вернувшиеся еще с одного военного конфликта, засекреченного до 2000-х годов. Речь идет о противостоянии Северной и Южной Кореи.

1960 – 1980 годы – это расцвет гражданской авиации, и связан он опять же с аэродромом в Дядькове. А с 1980-го до 2000-го главными воздушными воротами Ярославля становится аэродром Левцово.

– А сколько в Ярославской области было самолетов лет 30 – 40 назад?

– Давайте посчитаем. Военный аэродром Туношна – порядка 25 – 30 реактивных самолетов, бороздящих небо над Ярославлем во время учебных полетов и боевых дежурств. Аэродром Дядьково, а после 1980 года аэродром Левцово – порядка 70 единиц воздушной техники. Авиационный учебный центр, один из пяти крупнейших в России на то время, был оснащен вертолетами и самолетами Ан-2. Соседний с нами Рыбинск – порядка 15 самолетов Як-52 для первоначального обучения летчиков и



еще несколько самолетов Ан-2. То есть в общей сложности у нас было более 150 воздушных судов! До 1990 года в нашей стране летали только на отечественных самолетах – Ту, Ил, Як. Работали несколько КБ, была огромная авиационная промышленность. Только у нас в Ярославской области числилось более 30 сельских аэродромов.

По цене «Наполеона»

– Из Ярославля в Брейтово или Некоуз можно было добраться самолетом?

– Да, в крупные или удаленные населенные пункты, куда дороги еще не было, ежедневно летали самолеты. Самый, наверное, распространенный маршрут из Ярославля был до Иваново. Туда летали самолеты каждый день, делали по пять-шесть рейсов. Сейчас через Гаврилов-Ям можно доехать до Иваново в течение часа. Тогда этой дороги еще не было. Ездили только через Кострому, автобус шел семь с половиной часов!

Билет в Рыбинск или Иваново на самолете стоил три рубля. Для сравнения: билет на автобус до того же Иваново – 2 рубля 80 копеек. Самолет летит 35 минут, на автобусе – 7,5 часа. Разница ощутимая! Поэтому многие летали самолетами, и это было нормально. Кстати, торт «Наполеон» в советское время стоил три рубля. Столько же – два комплексных обеда в столовой.

– Не так и дорого, позволить это мог себе каждый...

– Строс на авиационные перевозки был огромным! Летно-технический состав Ярославского объединенного авиаотряда (ОАО) неоднократно был командирован за рубеж – в ГДР, Чехословакию, Индию. Выполняли работы в Таджикистане, Узбекистане на своих самолетах и вертолетах. Коллектив ярославского авиапредприятия был большой – около 700

человек. Чуть-чуть не дотянули до открытия в Левцове большого аэропорта всеобщего значения. К сожалению, перестройка подкосила отрасль, а планы были грандиозные. Хотели увеличить взлетно-посадочную полосу аэропорта до трех километров и принимать самолеты Ту-134. Вот это была бы история!

Немного не успели

– И тогда авиаобращение между Ярославлем и другими городами было бы иным...

– Вы правы. Планировалось построить в Левцове достаточно крупный аэропорт, который со временем мог бы стать международным. Он таким и задумывался: огромные территории, более 75 аэропортовых объектов уже было построено. Планировались мастерские, гостиница на 200 человек, аэровокзал с возможностью обслуживания до 600 пассажиров в день, свой ресторан и цеха для производства и хранения бортового питания – большой аэропортовый комплекс. Ярославль вообще мог бы быть авиационной столицей нашей страны. Наш моторный завод, который был построен инженером и предпринимателем Владимиром Лебедевым, изначально должен был быть авиационным. Еще один завод планировалось построить на берегу реки Волги, где сейчас поселок Сокол. Он должен был выпускать авиационные лодки, тогда это было очень модно.

– Что такое авиационная лодка?

– Это самолет-амфибия, который садится не на землю, а на воду. Можно на Волгу сесть, на озеро – делать взлетно-посадочную полосу или готовить специальное поле для взлета и посадки таких воздушных судов не нужно. Такие летающие лодки были очень востребованы.

Достоинны музея

– Как вы возрождаете историю ярославской авиации?

– У нас есть мечта – создать областной музей ярославской авиации. В Ярославле живет шестикратный чемпион мира по вертолетному спорту, легенда мировой вертолетной авиации Валерий Александрович Смирнов, он член нашего клуба, активно помогает в сборе информации. Есть ветераны, которые в небе провели по 15 – 20 тысяч часов. Есть военные летчики из полка, который базировался до 1994 года на аэродроме Туношна. Тогда они летали над городом на одном из самых передовых в мире самолетов – МиГ-23, с заменяемой формой крыла в полете.

Можно гордиться не только Валентиной Владимировной Терешковой – нашим ярославским космонавтом, но и Борисом Валентиновичем Волюновым. Он почти четыре года служил на аэродроме Дядьково, учился здесь летать на самолете МиГ-17 и практически отсюда пошел в первый отряд космонавтов. Борис Валентинович прекрасно помнит Ярославль. Так что это еще один человек из Ярославля, связанный с авиацией и космонавтикой. И об этом, конечно, молодежь должна знать.

Жил у нас в городе и герой Первой мировой войны Леонид Ефимов, известный летчик, четырехкратный кавалер ордена Георгиевского креста – трех солдатских, одного офицерского.

Прийти и остаться

– Кто основной костяк клуба?

– Клуб был организован 19 декабря 2019 года. У нас есть и любители авиации, и ветераны, и действующие пилоты. Кто-то трудоустроен в авиакомпаниях. Мы держим руку на пульсе, знаем, что сегодня происходит в отрасли. В клубе порядка 140 человек, включая и тех, кто еще только заполнил анкеты на участие в клубной деятельности. В основном, конечно, это жители города Ярославля, но есть и из других городов – Рыбинска, Переславля, Углича.

– Расскажите о вашем пути в клуб и авиацию?

– Однажды, будучи журналистом, пришел брать интервью у Михаила Владимировича Скворцова, руководителя авиационно-технического комплекса «Левцово», председателя клуба «Ярославский авиатор». Че-

« Когда человек в первый раз садится в самолет и совершает полет, то после приземления он всегда улыбается. Есть такое понятие «заболел авиацией» – постоянное желание летать возникает после первого полета. Ты хочешь все время в небо...»

ловека, который решил сохранять историю авиации нашего края и развивать аэродром Левцово. Мне настолько понравилась эта идея, что решил поменять профессию и уйти в авиацию. Здесь главное – «удариться о крыло головой». Это летчики так шутят. Если ударишься, останешься точно. Большинство из тех, кто приходит в эту отрасль, остаются.

– Почему не каждый?

– Кто-то боится высоты, у кого-то есть страх перед техникой. Ведь одно дело, когда мы летим на пассажирском самолете и смотрим в иллюминатор, другое – когда сидишь в кабине и управляешь самолетом или вертолетом. Это совершенно другая ответственность, другое мироощущение. Здесь не каждый может психологически справиться.

Как реализовать мечту

– Скажите, молодежь интересуется небом?

– Да. Для молодежи сейчас важно все потрогать руками, посмотреть живую, поэтому у нас на аэродроме Левцово есть несколько экспозиций, посвященных военной и гражданской авиации, куда можно прийти на экскурсию, посмотреть, как устроен аэродром, каким был аэропорт, познакомиться с его инфраструктурой, авиационными профессиями. Можно даже сесть за штурвал самолета или вертолета. Это дорогого стоит, в глазах искорка появляется – возможно, для кого-то это первый шаг в небо.

– И как же реализовать эту мечту?

– Если молодой человек хочет стать настоящим гражданским или военным летчиком, он обучается в высших учебных заведениях. Если же частным пилотом, то можно учиться в частных учебных заведениях. Около 40 часов пилот должен налетать вместе с инструктором, а потом пройти теоретическую наземную подготовку на авиатренажерах. После сдачи экзаменов выдается удостоверение частного пилота. ■

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА АНДРЕЯ СЕРОВА