АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд»

Ненецкий национальный округ, суровая земля на северо-востоке Европейской части вдоль Баренцева моря. Заполярье, край бесконечной тундры, озер, рек, незаходящего летом солнца и долгой полярной ночи. Край северных оленей, белой куропатки, знаменитой Печорской наваги и семги. Край, оленеводов, рыбаков и охотников.

Сюда в Белощелье (Нарьян-Мар) в 1933 году командировали Привалова Михаила Павловича для создания аэродрома и обеспечения приема самолетов. Как только была оборудована простейшая маслогрейка, получено горючее и на льду реки Печора вехами было обозначено летное поле, так начали прибывать самолеты. Их вели летчики-северяне Вершинский, Голубев, Горелов, Муреев, Смирнов и многие другие. Временами на ледовом аэродроме скапливалось до 10-12 самолетов «Сталь-2», которые доставляли почту и вывозили в Архангельск пушнину и рыбу.

Началом развития авиации в округе можно считать решение председателя окрисполкома Выучейского Ивана Павловича, по инициативе которого в сентябре 1935 года при Ненецком Окрисполкоме была создана местная «исполкомовская» авиация. Первыми летчиками, которым довелось осваивать воздушные трассы округа на двух самолетах По-2, были Виталий Владимирович Сушинский и Самуил Яковлевич Клебанрв.

Сейчас трудно представить в каких сложных условиях им приходилось летать. Самолеты в те годы, по меткому выражению Героя Советского Союза Михаила Васильевича Водопьянова, были «глухонемыми», на них не было рации и в случае вынужденной посадки летчики не могли сообщить, что с ними, где они находятся.

Первая попытка проложить воздушную трассу протяженностью 260 км из Нарьян- Мара до села Нижняя Пеша, бывшего тогда районным центром Канино-Тиманья, (не удалась. Сушинский вылетел первым, но вынужден был вернуться из-за плохих метеоусловий, а на самолет Клебанова обрушился снежный шквал. Только через четверо суток утихла пурга и к концу недели пропавших летчика и техника нашел самолет Сушинского. Но, не смотря на это, в первый зимний сезон 1935-1936 года в округе были освоены восемь воздушных трасс, связавшие Нарьян-Мар с Архангельском, Амдермой, со всеми районами, побережьем и тундрой общей протяженностью в 2470 км. Полет но Архангельска длился около 8 часов, но на своих крыльях первые самолеты несли в округ новую жизнь, оставляя в сознании тружеников тундры неизгладимую связь с болыиЬй Родиной.

В 1936 году начинается строительство ангара, жилого дома, склада топлива. Округ получает специально оборудованный санитарный самолет По-2 Пришли новые пилоты, техники. Преодолевая трудности, авиация округа продолжала летать и развиваться.

В декабре 1937 года начался новый этап развития авиации. На облет воздушной трассы Архангельск - Нарьян-Мар вышли тяжелые четырех моторные самолеты Г-2. В 1937-1938 годах на лед реки Печора перед штурмом арктического неба садились самолеты высокоширотных экспедиций Папанина и Шмидта. Начались полеты самолетов Ли-2.

До Великой Отечественной войны самолеты совершали посадку на лед реки Печоры, в Кармановской курье и на Казенном озере, а летом на пастбище возле деревень Куя и Никитцы. В годы Великой Отечественной войны под руководством Прокопия Васильевича Хатанзейского при участии всего населения города недалеко от Нарьян-Мара была построена грунтовая взлетно-посадочная полоса длинной 900 м., которая эксплуатировалась вплоть до 1985 года.

Приказом Северного Территориального управления Гражданского Воздушного флота 30 сентября 1946 года в Нарьян-Маре образован 228-й авиаотряд. С этой даты и ведет свое летоисчисление Нарьян-Марское авиапредприятие.

В Нарьян-Мар прибыло шесть самолетов По-2, три бензозаправщика и два трактора Одновременно началось строительство радиоцентра и телефонного коммутатора. Для диспетчеров было построено отдельное здание, служившее

одновременно и пассажирской комнатой. Технический персонал размещался в землянках. Начали поступать самолеты Як-12, а позже Як-14.

Первыми командирами авиаотряда были Циганков А.И, Степанов В.М, а с 1994 по 1953 годы Сафронов Александр Иванович. Он был строгим начальником и умелым командиром, именно при нем авиация становиться надежным помощником хозяйству Ненецкого округа и его жителям.

30 августа 1952 года 228 авиаотряд был переименован в 73 авиаотряд, объединенный с аэропортом Нарьян-Мар. В это время в аэропорту было построено здание отдела перевозок, гостиница, технические домики. Авиаотряд эксплуатировал самолеты По-2, Як-12, Як-14. Пилоты в отряде были в основном молодые, бывшие фронтовые летчики,. Они с большим желанием включились в мирную жизнь, они хотели и любили летать, поэтому трудная и опасная работа в небе Заполярья оказалась им по плечу. В небе округа летали, возили пассажиров, почту и груз И. Меньшаков, С. Балашов, И. Цыганков,

В. Константинов, В. Сапунов, В. Бородатов, П. Никулин, С. Березин, А. Силуянов, М. Ланцов, П. Зенин, А. Сенерич, А. Ушинский, И. Погожий, М. Мысочка, А. Финкельберт и многие другие. Хоть и не велик груз брали самолеты, всего по несколько мешков с рыбой, но при хорошей погоде они летали с утра до вечера, и как пчелы - каждый по малу, а перевозили десятки и сотни тонн рыбы. Сотни жизней спасли летчики, выполняя санитарные задания. Самолеты были хорошими помощниками и оленеводам, облетывая оленьи пастбища в поисках отбившихся стад, отстреливая свирепых полярных волков и обеспечивая пастухов продуктами питания в долгую полярную ночь.

Первый самолет Ан-2 приземлился в Нарьян-Маре в декабре 1953 года, тогда это был современный самолет как нельзя лучше подходивший к северным условиям. Позже авиаотряд получил самолеты АН-2 в гидроварианте, что значительно упростило воздушную связь с небольшими деревнями и рыболовецкими участками не имеющим посадочных площадок, но расположенных по берегам рек и озер.

С появлением самолетов Ан-2 авиация прочно стала основным видом транспорта в Ненецком округе, резко возросли объемы перевозок пассажиров и грузов. Эти самолеты и по сей день работают в авиапредприятии, связывая регулярными пассажирскими рейсами город Нарьян-Мар с селами и деревнями округа.

В феврале I960 года авиаотряд получил первый вертолет Ми-4. Эти вертолеты обслуживали геологов первопроходцев, начавших в те годы-изыскания нефти и газа на территории Ненецкого автономного округа. Вертолеты выполнили тысячи рейсов по оказанию экстренной медицинской помощи населению отдаленных поселков и деревень, не раз спасали рыбаков, унесенных на льдинах в море. Первыми пилотами, освоившими вертолет Ми-4, были Наумов, Рябов и Руденко. За ними последовали Кардяшев, Кыркалов, Озеранский, Кудрявцев, Поздеев, Полубояров и другие. Среди них был' и первый пилот ненец Семен Николаевич Явтысый, погибший с экипажем в авиационной катастрофе, но проложивший дорогу не только в небе округа, но и в сознании ненецкого народа. В его память в г. Нарьян-Маре названа улица, улица С. Явтысого.

28 июня 1963 года приказом Главного управления гражданского зоздушного флота СССР 73 авиаотряд был переименован в Нарьян-Марский объединенный авиаотряд.

В 1968 году в авиапредприятие поступил первый вертолет Ми-8, командиром которого были. Поздеев В.Н. В конце шестидесятых, начале семидесятых годов начинается стремительное развитие и расширение геологоразведочных работ на территории округа. Весь имеющийся парк самолетов и вертолетов используется с максимальной нагрузкой, поступают новые первоклассные вертолеты Ми-8.

Резкое увеличение объемов работ ставит перед предприятием задачи по развитию наземной базы. Строятся здания авиационно-технической базы, док-ангар, гаражи службы спецавтотранспорта, вводятся в строй новые объекты радионавигации и связи. Много усилий пришлось приложить работникам предприятия, много трудностей преодолеть и большая заслуга в этом Самохина Н.А., Панина B.C., Булгакова P.M., Мяндкна Ф.И., Дядюхина Г.И., Поздеева А.Н., Бибика Г.Н., Ануфриева Б.Ф., Попова Г.И., Воробьева

В.А., Филиппова А.Н., Истомина Н.М., Тихомирова Л.М., Полубоярова Н.В., Дорошенко В.П., Сыровенко Б.Г., Присяжного И.С., руководителей служб Рогова С.Е., Разливского

1. В., Васильева И.М. и многих, многих других. Этот список можно продолжать, т.к. из более 7 тысяч работников, проработавших к этому времени на авиапредприятии трудно выбирать самых достойных, все внесли свой вклад в развитие авиации. Они прокладывали первые воздушные трассы, обслуживали самолеты и вертолеты, наземную технику, обеспечивали связь и руководили воздушным движением, их добрые поступки и дела надолго останутся в памяти работников авиапредприятия и жителей округа.

Много сделали для развития авиапредприятия командиры Кравец А.И., Свиряев

1. Ф., Шкода Г.Н., Замышляев В.Л., Комаровский А.В., Соловьев Н.А., Клименко В.Г. но именно при Соловьеве Николае Алексеевиче было начато строительство новсрго аэропорта, были сданы в эксплуатацию док-ангар для обслуживания самолетов и вертолетов, служебно-пассажирское здание, здания штаба, летного отряда, дизельная электростанция, котельная, велось строительство современного здания аэровокзала.

И конечно событием огромной важности явилось окончательное перебазирование авиапредприятия в 1985 году в новый аэропорт. Предприятие получило возможность принимать и обслуживать транзитные самолеты Ту-134, Як-40, Ан-24, Ан-26. Улучшились условия базирования собственного парка самолетов и вертолетов, а с введением в эксплуатацию нового здания аэровокзала значительно улучшилось обслуживание пассажиров.

В 1966 году после открытия на территории округа первого газоконденсатного месторождения началось стремительное развитие геологоразведочных работ. С 1971 по 1980 годы было открыто 14 месторождений нефти и газа, из которых десять характеризуются как крупные. Только разведанные запасы нефти округа превышают 1,1 мрд. т., а оценочные 4-5 млд.т. Огромная нагрузка по авиационному обслуживанию геологов легла на Нарьян-Марское авиапредприятие, особенно на вертолетах Ми-8. Ежегодно вертолеты вырабатывали до 2/3 межремонтного ресурса. В напряженной работе росло мастерство пилотов, инженеров и техников, коллектива авиапредприятия. В начале девяностых авиапредприятие достигла пика авиационных работ.

Начиная с 1992 года, когда были отпущены цены на потребляемые ресурсы в условиях сверхвысокой инфляции и резкого увеличения тарифов, стал падать спрос на авиационные перевозки. Транспортная работа в округе при полетах на внутренних воздушных линиях с 1991 по 1996 год сократилась в четыре раза.

Практически прекратилось финансирование геологоразведки. Авиапредприятие стало резко терять объемы авиационных работ. С 1991 года продолжалось снижение налета часов на вертолетах Ми-8 и к 1999 году снизились в 8 раза, на самолетах Ан-2 в 500 раз!

Не имея, из-за неплатежей, средств на гашение кредитов и процентов за пользованием ими, был наложен арест на половику парка вертолетов, здание аэровокзала, топливо, емкости и другие объекты авиапредприятия. В условиях падения объемов работ • авиапредприятие попало в тяжелейшее финансовое положение, увеличивалась задолженность по заработной плате, задолженность по налоговым платежам и пени, задолженность по полученным кредитам, в 1994 году авиапредприятие было признано неплатежеспособным, а в 1996 году попало под арбитражное управление.

Внешним управляющим был назначен Варанкин В.В., а позднее арбитражным судом управляющим был назначен Афанасьев В.П. Именно Афанасьеву В.П. пришлось оптимизировать эксплуатационные расходы, численность персонала, реализовывать! и консервировать излишнее имущество, передавать жилой фонд в муниципальную собственность, заниматься взысканием дебиторской задолженности и т.д. Уже в июне 1999 года предприятие было признано платежеспособным и по итогам года была получена небольшая прибыль в сумме 257 тыс.руб.

Не смотря на вынужденное сокращение численности, в авиапредприятии удалось сохранить опытных специалистов, инженеров, пилотов и техников.

Большую ценность составляет сам коллектив авиапредприятия, особенно коллектив летного отряда, который имеет огромный опыт полетов в условиях Крайнего Севера, в сложных метеоусловиях полярной ночи, в безориентирной местности над голой тундрой, над водным пространством северных морей. Примером высокого мастерства пилотов может служить спасение экипажа теплохода «Яхрома». В 1994 году ночью в сложных метеоусловиях и при девяти бальном шторме экипаж вертолета Ми-8, пилотируемый командиром летного отряда Афанасьевым В.П. поднял на борт вертолета моряков тонущего теплохода. За это экипаж и работники авиапредприятия, проводившие аварийно-спасательные работы были награждены правительственными наградами.

Начиная с 1997 года в округе стабилизировались объемы транспортной работы, а в 1999-2002 годах началось увеличение объемов отправок пассажиров почты и грузов на воздушных линиях. Это связано со стабилизацией экономического положения и повышения жизненного уровня жителей округа.

Активизация работы нефтяных компаний по разработке в округе месторождении нефти сразу сказалась на увеличении объема авиационных работ на вертолетах Ми-ST и Ми-8МТВ. Только за 1999-2002 годы объем авиационных работ возрос почти вдвое.

В настоящее время Нарьян-Марский ОАО обладает большими потенциальными возможностями. Аэропорт Нарьян-Мар принимает самолеты посадочной массой до 80 тонн, такие как Ту-134, Як-42, Ан-24, Ан-26, Як-40. Ограничения на прием других воздушных судов введены из-за необходимости капитального ремонта взлетно- посадочной полосы и ее реконструкции. Органы государственной власти Ненецкого автономного округа обеспечивают поддержку авиапредприятию и выделяют средства окружного бюджета на реконструкцию взлетно-посадочной полосы.

Авиапредприятие эксплуатирует вертолеты Ми-8Т, Ми-ЗП, Ми-8 МТВ и самолеты

Ан-2.

В 2003 году исполниться 50 лет, как первый самолет Ан-2 приземлился в Ненецком автономном округе и бессменно обслуживает перевозки пассажиров почты и грузов на внутренних линиях округа. Самолет Ан-2 заслуженно называют ветеранов авиации, и конечно ему требуется замена. Полноценной заменой ветерану будет самолет Ан-3, который планируется закупить в будущем с помощью бюджетных средств Ненецкого автономного округа. Традиции «исполкомовской» авиации продолжаются, ,и население округа не останется без привычного и надежного самолета Ан-2, «Аннушки». }

Пока Нарьян-Марский ОАО обеспечивает потребности округа в авиационных работах на вертолетах Ми-8, но планируемое пятикратное увеличение объемов добычи нефти в ближайшие 5-8 лет потребуют увеличения парка вертолетов. Уже сейчас на рынке авиационных работ требуется вертолеты грузоподъемностью до 1000 кг. с целью выполнения санитарных, лесопатрульных, аэросъемочных, поисково-спасательных р других видов полетов. Эксплуатация вертолетов класса Ми-8 на этих видах работ экономически не оправдана.

Авиапредприятие с надеждой смотрит на авиационную промышленность, ца ■ новые вертолеты МИ-38 и «АНСАТ» Казанского авиазавода. Приобретение вертолетов АНСАТ, Ми-38 и модернизация вертолетов Ми-8Т потребует колоссальных денежных средств на инвестиции в капитальные вложения и планируемая прибыль предприятия, полученная в 2002-2005 годах, не позволит произвести эти вложения. Необходимо привлечение инвестиций коммерческих организаций, работающих в округе и в первую очередь нефтедобывающих компаний.

Не смотря на трудности, Нарьян-Марский ОАО уверенно смотрит в будущее и надеется остаться надежным авиационным помощником оленеводам, геологам, нефтяникам, и конечно населению округа.