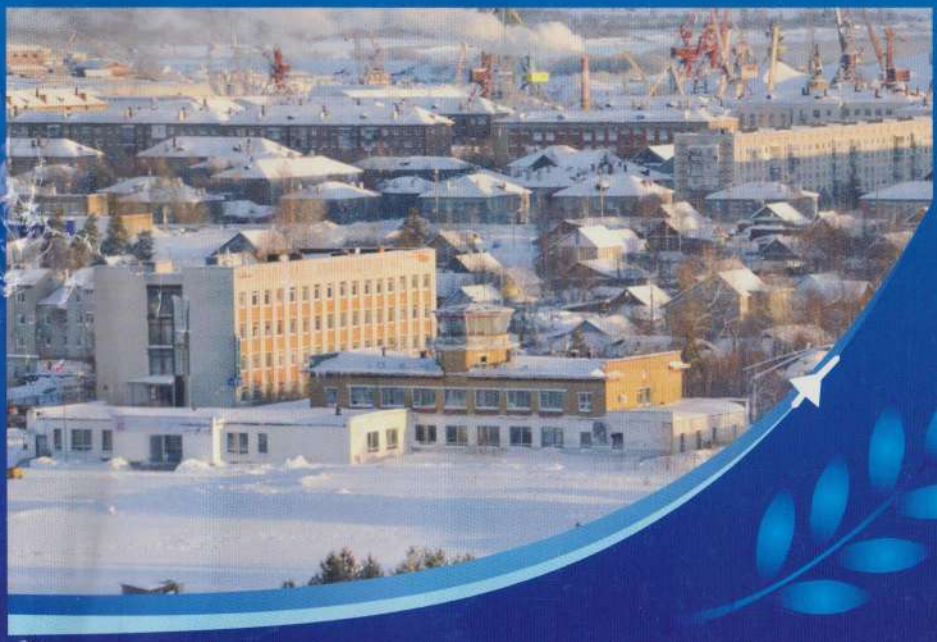
К 88.5
Ш 52-43

60 лет Печорской Авиации



В 40-х годах, когда - земля Коми еще не была освоена так, как сейчас, и автодорог еще толком не существовало, хотя о доступности многих районов и сейчас еще трудно говорить. Уже тогда, во время бурного развития геологоразведки в послевоенное время, когда начинающей восстановление стране были нужны уголь, нефть, руда, лес, возникла острая потребность в развитии воздушного транспорта. На тот момент на территории Коми АССР существовало только Сыктывкарское авиапредприятие, которое не могло обеспечить нужды севера региона. Поэтому в апреле 1949 года, было создано Печорское авиапредприятие. Оно должно было обеспечивать нужды Усть-Цилемского, Ижемского, Ухтинского, Кожвинского (позднее Печорского), Воркутинского, Интинского (с его образованием). Местом базирования нового предприятия было определено старинное припечорское село Усть-Цильма, расположенное на правом берегу реки Печоры, в том месте, где река меняет свое направление чуть ли не под девяносто градусов. На подступах к Усть-Цильме Печора течет на запад, после – катит свои волны строго на север. Географическое положение Усть-Цильмы таково, что оно обеспечивало работу авиации с наименьшими затратами. Много геологических партий, отрядов имели свои базы в Усть-Цильме. Водным путем сюда шли продовольствие, снаряжение, оборудование, которые и должны были доставлять дальше авиацией.

К39.5
Ш52-43

Первоначально аэродром Усть-Цильма находился на песчаной косе ниже по течению реки от районного центра Усть-Цильма. По своим размерам аэродром был невелик и с созданием авиаотряда перестал удовлетворять возросшему объему перевозок. Поэтому в 1950 году он был переведен на новое место. Силами коллектива в кратчайшие сроки были построены штаб, здание для службы перевозок, база ГСМ, столовая. Все это строилось на общественных началах.

Одновременно расширялась география полетов. Неутомимый По-2 нес свою службу в северном небе, открывались новые линии. Было открыто регулярное воздушное сообщение с Нарьян-Маром, Новым бором. Наряду с обслуживанием геологов, расширялись направления использования авиации. В зимнее время осуществлялась вывозка рыбы с Мыльских озер, Ям-озера, Косминского. Из глубинки вывозились дары северной тайги и тундры, добытые охотниками-промысловиками. Продукция замшевого завода доставлялась в Ухту, оттуда воздушным путем шла почта на Ижму, Усть-Цльму, завозились грузы для Усть-цилемского леспромхоза и его ОРСа.

Важной вехой в развитии авиапредприятия всегда является поступление в эксплуатацию новой техники, особенно когда ее приход совпадает с переходом на более высокий качественный уровень. 30 апреля 1951 года экипаж Кузакова пригнал в Усть-Цильму первый самолет Ан-2. Этот легендарный самолет, находящийся в эксплуатации более полувека, навсегда вошел в анналы истории авиации. Именно благодаря ему авиация стала массовым видом транспорта в прежде недоступных районах. Многие десятилетия этот самолет с успехом использовался на местных воздушных линиях, авиахимических работах, при патрулировании лесных пожаров, и лишь в последние два года в силу экономических факторов его применение несколько сократилось. Быстрое промышленное развитие районов, обслуживаемых авиаотрядом, создало трудности в обеспечении авиаперевозками особенно бурно развивавшегося Ухтинского района и города Ухты. Командованием отряда по согласованию с местными органами было принято решение о создании в Ухте авиазвена с подчинением его авиаотряду, находившемуся в Усть-Цильме.

Для обеспечения воздушным транспортом Кожвинского (позднее Печорского) района использовался аэродром, находившийся у деревни Кожвы на левом берегу Печоры. На правом берегу реки росли и развивались два поселка – Печора и Канин, которые 18 января 1949 года были преобразованы в город Печору.

Аэродром у деревни Кожвы не удовлетворял потребностей быстро растущего города. Особые неудобства пассажиры испытывали в период ледохода весной и ледостава осенью. Очень трудно и долго было добираться из города в аэропорт и обратно. И тогда 12 мая 1951 года исполком Кожвинского райсовета депутатов трудящихся принимает решение об отводе земельного участка под строительство нового аэродрома на правом берегу реки Печоры в непосредственной близости от города. В строительстве нового аэродрома принимало участие все население города, выходя на субботники по раскорчевке леса. Благодаря ударному труду работников аэропорта и жителей города уже 6 ноября 1952 года аэропорт был полностью перебазирован из Кожвы в Печору. Он был построен и сдан в эксплуатацию, однако постоянно шли работы по совершенствованию его базы. Для борьбы с сыпучим грунтом полоса была отсыпана шлаком и при необходимости обрабатывалась катками и гладилками. По этой причине большую роль в деятельности аэродрома играли самые незаметные труженики наземных служб. Только в апреле 1968 года была введена в эксплуатацию искусственная взлетно-посадочная полоса, печорский аэропорт стал принимать самолеты Ан-10 и Ан-12, были организованы прямые регулярные рейсы до Москвы. Но тогда, в начале 50-х, все еще только начиналось.

По приказу командира авиаотряда осенью 1952 года второе авиазвено уже постоянно работало в Печоре, однако основная база авиаотряда продолжала находиться в Усть-Цильме. С ростом объемов авиационных работ и перевозок появилась потребность в увеличении объемов авиационного топлива, масел, прочего авиа- и техимущества. Доставлять все это в Усть-Цильму, особенно в зимнее время, стало сложнее. Все острее становился вопрос о перебазировании авиаотряда ближе к железной дороге, в Печору. Нельзя сказать, что это было легко, однако в деловом обсуждении все-таки было принято решение о перебазировании. В Печору была направлена головная группа, которая занялась подготовкой жилья и административных помещений для авиаотряда. В работу включились все работники аэропорта и многие предприятия Печоры. Большое участие в создании базы будущего предприятия и жилых домов для авиаторов проявили тресты «Печорлесосплав» и «Печорстрой», Печорский лесокомбинат, лесозавод Печорского речного пароходства. Кстати, именно в нескольких комнатах на первом этаже треста «Печорлесосплав» временно располагался штаб авиаотряда. За короткое время были построены жилые дома по улицам Чехова и Западной, начали строиться первые рубленые дома по улице Портовой. За сравнительно короткий срок был увеличен прирельсовый склад ГСМ, установлены дополнительные емкости на Кожвинской нефтебазе. Шел интенсивный завоз нефтепродуктов в глубинные аэропорты Усть-

Уса, Ижма, Усть-Цильма, Нарьян-Мар.

16 октября 1956 года командиром авиаотряда Иваном Михайловичем Поповым был подписан приказ №100 по личному составу, где местом пребывания авиапредприятия была названа Печора. В это время продолжалось строительство наземной базы. Аэропорт благоустраивался, вводились новые здания и сооружения, однако строительство не всегда поспевало за потребностями. С началом полетов самолетов Ли-2 стали резко нарастать объемы авиационных перевозок. Доходило до того, что для перевозки свежемороженой рыбы из Нарьян-Мара приходилось привлекать самолеты других управлений ГВФ. Но все изменилось, когда предприятие получило собственные самолеты Ли-2. Эти хорошо зарекомендовавшие себя крылатые машины и раньше летали в небе Коми республики, именно благодаря им было организовано воздушное сообщение с Москвой, Горьким, Кировом, Сыктывкаром, Нарьян-Маром. С каждым годом возрастали объемы перевозок и налет часов. Вслед за ростом парка воздушных судов в авиапредприятие приходили новые люди, росла его численность. Именно в этот период начали свою трудовую деятельность многие из тех ветеранов, благодаря труду которых впоследствии наступил расцвет Печорского авиапредприятия.

В 1958 году в Печору поступили вертолеты Ми-1. С этих первых вертолетов и началась новая, «вертолетная» страница жизни авиапредприятия.

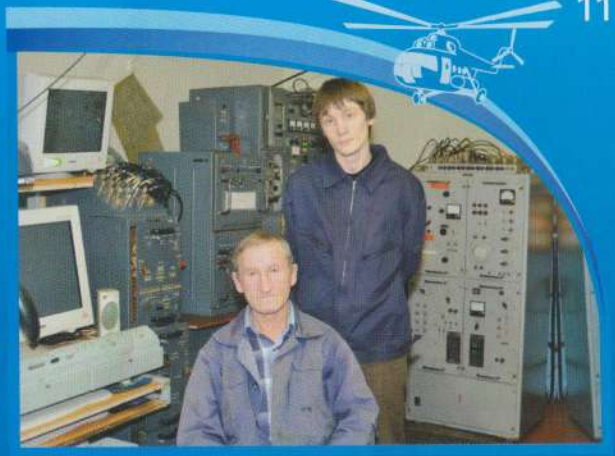
КОММАВИА

RA-2452B

В последующие годы придут новые винтокрылые машины, возрастет их количество, но именно в конце пятидесятых был сделан самый первый шаг по освоению новой техники. Если для самолетов требовались аэродромы, то вертолеты довольствовались малым: берегом реки, поляной, в лучшем случае – специально подготовленной площадкой. Вслед за Ми-1 придут Ми-4 (1963 г.), Ка-18 (в 1964 г.), Ми-2 (1967 г.), Ми-8 (1967 г.), Ми-6 (1970 г.). Эти прекрасные машины, плод технической мысли, сослужили хорошую службу в деле освоения бескрайних просторов Севера. Добрым словом «вертушки» вспоминают геологи, нефтяники, газовики, охотники, рыбаки, оленеводы. Вертолеты доставляли грузы и почту, пассажиров, врачей. Авиация становилась все более доступной людям, превратилась в насущную потребность.

Последующие десятилетия стали годами, когда в основном, и была сформирована база авиапредприятия в том ее виде, в каком она находится сейчас. Из временных зданий и сооружений службы и отделы постепенно переходили в более подходящие капитальные строения. Разрасталась инфраструктура аэропорта. Вводились новые места стоянок, совершенствовалась база ГСМ. В авиапредприятие поступала новая наземная специализированная техника. Многое делалось для улучшения условий труда работников. Строились боксы для автомобилей, ангары для обслуживания авиационной техники. Забота о людях в те годы

была приоритетом. Наряду с дальнейшим развитием производственной базы строились общежития, вводились новые благоустроенные жилые дома, свой детский сад. Свободное от работы время многие из работников предприятия проводили в клубе «Авиатор». Многогранна была жизнь предприятия в эти годы. Но главным все-таки были полеты, которых тогда было особенно много. Немалый вклад внесли печорские авиаторы в развитие Республики Коми. Именно из Печоры создавалась база аэропортов в Инте, Усинске и Ижме. Конечно же, первыми работниками данных аэропортов были печорцы.



Изменившаяся экономическая ситуация в России 90-х годов поставила перед предприятием множество новых проблем. Дефицитная в прежние годы авиация начала резко утрачивать былое величие. Поиски дополнительных объемов работ привели к тому, что стала значительно расширяться география полетов. Наряду с полетами в Республике Коми начались полеты на Ямале, в Тюменской области. Экипажи печорского авиапредприятия выполняли полеты под флагом Организации Объединенных Наций в Анголе, Югославии, Западной Сахаре, Таджикистане, Афганистане, Ираке, доставляя туда грузы гуманитарной помощи – медикаменты, продовольствие.

Отовсюду поступали самые хорошие отзывы о мастерстве печорских пилотов и высокой технической грамотности инженеров и техников. Особую миссию выполняли авиаторы в ликвидации послед ствий аварии на Чернобыльской АЭС.

42 печорца оказались в очаге бедствия одними из первых, когда сюда только начали собирать специалистов различных сфер со всего СССР. Многие из них впоследствии были отмечены орденами и медалями.

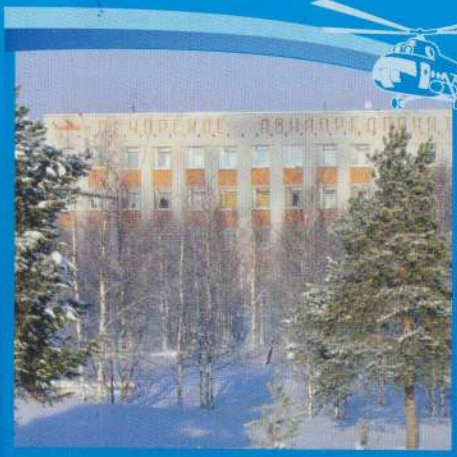
Вся 60 летняя история авиа предприятия собрана в его небольшом музее. С фотографий на стендах смотрят на нас люди, которые стояли у истоков создания предприятия. Какими они были? Смелыми и сильными, уверенными в завтрашнем дне. Авиация притягивала к себе целые семьи – и мужья, и жены, и дети работали бок о бок. Каждый год ряды авиаторов пополнялись полусотней молодых специалистов – и летчиков, и авиатехников и других. Среди них много было детей работников авиаотряда, и даже внуков тех, кто стоял у истоков предприятия. Так возникали династии.

Особую гордость представляет расположенная на самом почетном месте в музее стена Славы. Самая первая строка – заслуженный пилот СССР Дмитрий Лойко, за ним – заслуженные работники транспорта РСФСР, заслуженные работники народного хозяйства Коми АССР. Единственный со всей республики печорский авиатехник С.М. Полецков получил премию Ленинского Комсомола в 1984 г. Он отработал в Печоре 18 лет, а сейчас живет в Сыктывкаре и возглавляет Коми межрегиональное управление воздушного транспорта. В уже новой России заслуженными работниками Республики Коми стали —

Н.В. Струков, И.Н. Слезко, Н.А. Нефедовский, К.Ю. Анетько, Ю.Г. Грачев, звание заслуженного пилота России получил Ю.Е. Демидов. По всей России разъехались бывшие печорские авиаторы. Некоторые из них долгие годы находились на руководящих постах в Министерстве гражданской авиации СССР, некоторые продолжают работать в Федеральной авиационной службе России до настоящего времени. Большая плеяда печорцев работает в руководящих авиационных структурах Республики Коми.

Еще свежи в памяти работников годы «боевой славы» предприятия, воспоминания, когда перед составлением плана полетов на следующий день заказчики обрывали телефоны командира отряда, доказывая и обосновывая, что вертолет на завтра им нужен как воздух. Жизнь тогда была распланирована на несколько лет. За последние 15-20 лет изменилась структура предприятия, прошло несколько этапов сокращения численности работников. Когда-то объединенный авиаотряд насчитывал в своих рядах более двух с половиной тысяч человек, сейчас осталось около 450 работников. За годы существования предприятия Печорским авиаотрядом руководили 13 командиров, последние 10 лет его возглавляет Евгений Иванович Филатов. На его долю выпали самые трудные времена, когда первостепенной задачей стало сохранение предприятия. Сегодня политика республиканских властей и руководства ФУП

«Комиавиатранс» нацелена именно на это. Свое 60-летие коллектив аэропорта «Печора» встречает в достаточно непростое время, отмеченное общим экономическим кризисом в стране и мире. Уже было налаженный источник заработков – выполнение работ для нефте- и газопромыслов предприятий, осваивающих север Республики Коми, – уменьшился в объемах. Основная техника, стоящая на вооружении печорских авиаторов, – вертолеты Ми-8 и Ми-2 – сейчас выполняет полеты для строителей газопровода Ямал — Европа. Важное место в объемах работ предприятия занимают задачи социального значения. Это и дежурство по санавиации, и участие в поисково-спасательных работах, и обеспечение безопасности полетов воздушной магистрали, проходящей через Печору, облет нефте- и газопроводов, линий электропередачи и русла реки во время паводка и облет лесов в летний период, когда начинаются лесные пожары. Ведь как и прежде автомобильные дороги не решают проблем доступности многих районов Республики Коми, а что касается севера региона, с его бескрайними лесами и болотами, – так тут без авиации не обойтись. И главная задача печорских авиаторов – всегда быть готовыми, чтобы по первому требованию винтокрылая машина могла взлететь в небо. И для этого слаженно работают все подразде-



17 В 934

ления предприятия – летная служба, авиационно-техническая база, наземные службы. Техническая оснащенность позволяет обеспечивать безопасность полетов, которая находится под особым контролем, и поддерживать оборудование в исправном состоянии.

Последние десятилетия авиапредприятие держится в основном на людях – на тех, кто многие годы здесь отработал и не собирается уходить. Приходят и молодые специалисты – в 2008 году ряды авиаторов пополнились 15-ю выпускниками летного училища. Некоторые из них – продолжатели династий, дети и внуки тех, кто застал пик расцвета авиации. Заслуженный пилот СССР Дмитрий Ильич Лойко стал примером для своего сына Сергея Дмитриевича, работающего борт-механиком вертолета Ми-8, а затем и для внука – Дмитрия Сергеевича, который теперь трудится на том же Ми-8. В династии Давыдовых – тоже три поколения: на смену Анатолию Ивановичу пришли его сын Сергей Анатольевич, а теперь и внук Юрий Сергеевич. То же можно сказать и о других специалистах авиа предприятия. Общие черты, отличающие коллектив, – это профессионализм, высокая квалификация и большой практический опыт, являющиеся тем основанием, на котором стоит Печорское авиапредприятие вот уже 60 лет.

Белый ветер за висками развивается -
время молодости нашей - авиация.
Время честности, и чести, и содружества,
голубого, обжигающего мужества!