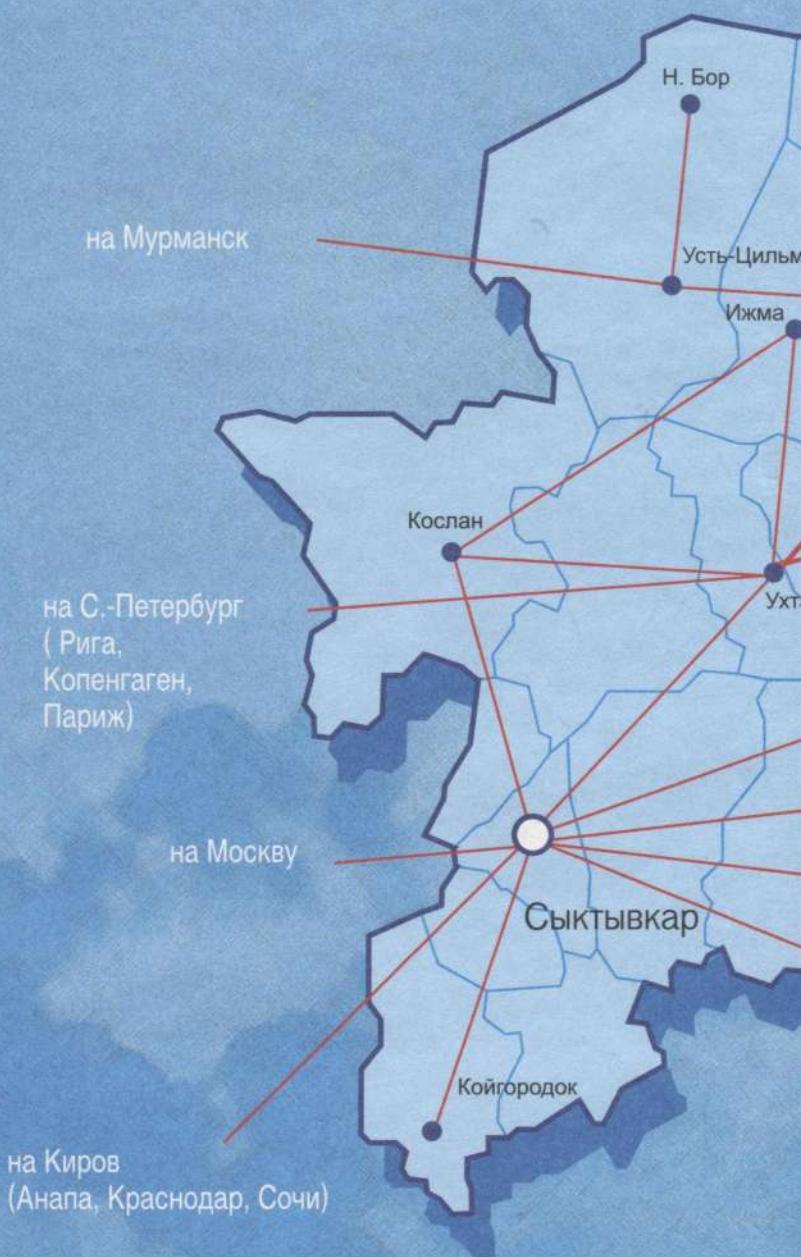


КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА
КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗДНЕЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

Колич. пред. выдач.

г. Печора, типография Зак. № 1050

(Лондон, Стокгольм,
Осло, Хельсинки)





К39.5
193

Библиотека Коми республики

11

Сборник научно-практических

статьев, посвященных вопросам промышленной, гражданской и гражданской
авиации, а также вопросам изучения и использования аэрокосмического пространства. И. Н. Борисов

Издательство Университета

Н.Н. Борисов

ЛЮДИ СЕВЕРНОГО НЕБА

ЛЮДИ (СЕВЕРНОГО НЕБА)



Развитие
гражданской авиации
в Республике Коми

Часть 2

ЦЕНТРАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ
гор. Печора.

Сыктывкар – 2006

Печорская
ЦБС

- 101323 - ✓

Редакционная коллегия:

- Ещенко Андрей Васильевич – председатель общественной редакции
Макаренков В. К. – заместитель председателя редакции, руководитель рабочей группы
Вьюхин В.Н. – ответственный секретарь редакции

Члены редакции

Кулагин Н. В., Сесько С. К., Грошева Н. К., Масютин Э. Н., Шульгин В. М.

Составители

Вьюхин В.Н., Кулагин Н. В., Макаренков В. К., Масютин Э. Н., Сесько С. К.,
Шульгин В. М.

В книге использовались архивные материалы аэропортов Сыктывкара, Ухты, Печоры, Воркуты и Коми УГА, а также материалы из книг: А. Томова «Крылья республики» и «Гражданская авиация СССР».

Большую помощь оказали отделы кадров и начальники аэропортов Сыктывкара, Ухты, Печоры и Воркуты.

Мы приносим извинения, что у некоторых фамилий нет инициалов, ввиду отсутствия их в архивных материалах.

ISBN 5-7934-0124-5

© Кomi региональный центр
подготовки авиаперсонала, 2006
© Кomi республиканский общественный
благотворительный фонд
им. Н.К. Барабана, 2006

**«Люди Северного неба»
Развитие гражданской авиации
в Республике Коми**

Часть 2

Историко-информационное издание

Подписано в печать 28.07.06 г. Формат 84×108/16. Бумага офсетная 70 г/м².
Печать офсетная. Гарнитура «Peterburg». Усл. печ. л. 31,08.
Тираж 1300. Заказ № 8642.

Отпечатано в ОАО «Коми республиканская типография».
167982, г. Сыктывкар, ул. Первомайская, 70.

АЭРОПОРТ ПЕЧОРА

По инициативе Коми ОК КПСС и правительства республики было создано Печорское авиапредприятие. Официальной датой образования АП считается день 1 апреля 1949 г., подписан приказ начальником ГУ ГВФ при Совете Министров СССР. Была определена территория, в состав вошли следующие районы Коми АССР: Усть-Цилемский, Ижемский, Ухтинский, Кожвинский (Печорский), Воркутинский и Интинский. Местом базирования было определено с. Усть-Цильма. Местом базирования диктовалось тем, что геологические экспедиции Тимана нуждались в авиации, а географическое – обеспечивало с наименьшими затратами работу авиации. Много геологических др. партий и отрядов имели свои базы в Усть-Цильме. Основным воздушным извозчиком являлся самолет По-2. Для обеспечения воздушным транспортом Кожвинского (Печорского) района использовался аэродром, находящийся у д. Кожва на левом берегу р. Печора, где уже в 1933 г. выполнялись разовые полеты на гидросамолетах. В 1946 г. аэропорт Кожва переходит в ведение СОАО ГВФ с присвоением ему третьего класса, начальником аэропорта был Липунов. С марта 1951 г. начальником аэропорта Кожва назначается Н.А. Бычков, который с мая по октябрь 1952 г. руководил строительством аэродрома и объектов аэропорта Печора (на сегодняшнем месте).

На правом берегу реки Печора росли и развивались два рабочих поселка – Печора и Канин. 18 января 1949 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР, рабочие поселки Печора и Канин были преобразованы в г. Печору. Аэродром Кожва и пассажиры несли неудобства в период ледохода весной и ледостава осенью. Очень трудно и долго было добираться из города в аэропорт и обратно.

…12 мая 1951 г. исполнком Кожвинского райсовета принимает решение об отводе земельного участка под строительство нового аэродрома на правом берегу р. Печора, в непосредственной близости от города. В строительстве аэродрома принимало участие население города, выходя на субботники по раскорчевке леса по 550 человек. Экономия средств от сметной стоимости составляла до 25%.

✓ 6 ноября 1952 г. аэропорт полностью был перебазирован из Кожвы в Печору, второе звено постоянно уже базировалось в аэропорту Печора. Первоначально все службы размещались в деревянном шлакозасыпанном здании. Впоследствии там находился обменный почтовый пункт и диспетчерская грузовой службы аэропорта. Аэродром был построен, сдан в эксплуатацию. Но из-за песчаного грунта полеты летом были сложными. Борьба с сыпучим грунтом на ВПП велась покрытием шлака и обрабатывалась катками и гладилками.

Авиапредприятие росло, поступала новая техника. Авиаотряд продолжал находиться в Усть-Цильме. Все острее становился вопрос о преобразовании АО в г. Печору, ближе к железной дороге.

16 октября 1956 г. командиром авиаотряда Поповым И.М. был подписан приказ № 100, где значилось место пребывания предприятия г. Печора. Временно штаб АО размещался в помещении Управления треста «Печорлесосплав». На первом плане стоял вопрос строительства жилья и служебных зданий. Строительство жилья было принято трестом «Печорлесосплав» при помощи и поддержке Кирикова С.И. В итоге выросли «Черемушки» по ул. Чехова и Западной.

В августе 1952 г. аэропорт Печора принял первый самолет Ли-2. А в 1957 г. была организована АЭ самолетов Ли-2 с 11-ю членами экипажа, на пяти самолетах приступили к работе.

Трудностей было много. Автопарк аэропорта находился под открытым небом и исчислялся из двух единиц: автомашины и трактора. Техобслуживание авиационной техники производилось на открытом воздухе, а в зимнее время температура воздуха достигала до -50°C . Технических зданий и ангаров не было.

Служба движения постоянно испытывала нужду в кадрах. Контроль положения ВС в пространстве осуществлялся графическим методом и по докладам экипажей.

В 1967 г. вводится в эксплуатацию искусственная ВПП, лайнер Ан-10А начал выполнять рейсы на Москву. В эти годы ВПП аэропорта Воркута реконструировалась и рейсы на ВС Ан-10А, выполняемые на Воркуту, производили посадку в аэропорту Печора, далее пассажиры перевозились в Воркуту на самолетах Ил-14. Коллектив службы перевозок, в том же составе с честью справился с труднейшей дополнительной нагрузкой. В 1967 г. в аэропорт поступает новая авиационная техника, вертолеты Ми-2 и Ми-8. Уже в 1971 г. Печорское АП становится прибыльным. Объем отправок пассажиров ежегодно составлял 420–440 тыс. человек, такому объему перевозок способствовало: ввод в эксплуатацию

аэропорта Усинск, для приема самолетов Ан-24, Як-40, Ту-134А. Ввод комплекса аэропорта Ижма, реконструкции ВПП аэропорта Усть-Цильма, позволяющего принимать ВС Ан-24, Як-40, строительство ВПП и ввод нового здания аэровокзала в а/п Инта.

В 1976–2000 гг. реконструируются:

- склады ГСМ в аэропортах Усинск, Усть-Цильма, Ижма;
- в аэропорту Печора вводится здание грузовых перевозок с механизированным складом погрузки/разгрузки грузов и почты;
- гостиница в аэропорту Печора;
- вводится в эксплуатацию здание АТБ, 2 класс;
- вводится в эксплуатацию комплекс вертодрома «Возей-51»;
- с вводом в эксплуатацию здания перронных бригад, технического здания автобазы, боксов автобазы, технического здания службы ГСМ в аэропорту Печора решен вопрос обеспечения работников АТБ и наземных служб санитарно-бытовыми помещениями;
- в аэропорту Усинск организовывается АЭ вертолетов Ми-8, Ми-2;
- в аэропорту Печора организовываются два летных отряда: 338 (вертолеты Ми-6, Ми-8), 76 (самолеты Ан-2, вертолеты Ми-2);
- совершенствуется база АТБ: вводятся два дока-тепляка для обслуживания вертолетов Ми-8, Ми-2 оборудуются электропитанием места стоянок ВС, вводятся складские помещения для хранения ремфонда и запчастей.

Высококлассные специалисты: летный и технический состав Печорского ОАО на вертолетах Ми-8 выполняли работы:

- при ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС;
- под флагом ООН работали в Бангладеш, Никарагуа, Лаосе, Парагвае, Анголе, Югославии, Западной Сахаре, Сьерра-Леоне, Афганистане, Ираке, Папуа-Новой Гвинеи.

Значительный вклад в развитие аэропортов и авиапредприятий вносили командиры ЛО и руководство АП: Николаев С.В., Попов И.М., Жиганов К.Г., Молчанов С.Ф., Копылец В.И., Сенчилов И.С., Шевченко В.В., Савин В.Г., Ещенко А.В., Федоров В.А., Николаев В.А., Филатов Е.И.

Первопроходцами строительства аэропорта Печора (Кожва) являлись: командир подразделения Кузаков В.В., руководитель летной службы Разумилин А.Е., начальник штаба Чегодаев, руководитель службы движения Машников А.Н., руководитель ИАС Зиновьев А.С., начальник АП Ветренников В.Ф., старший штурман Дураков К.П., секретарь КО Попова П.Я.

...Городской автобус повернулся в аэропорт. Издалека уже виднеется здание аэровокзала и циферблат электронных часов. Небольшая, но уютная привокзальная площадь, где делают остановку автобусы, такси. Аэропорт предусмотрительно связан автобусами маршрутами с железнодорожным вокзалом, другой маршрут – «городское кольцо». В аэровокзале расположены основные службы, обеспечивающие прием и выпуск самолетов.

Обозревая короткий исторический путь, пройденный АП, мы по достоинству оцениваем все, что сделано, все что мы достигли, чем мы по праву гордимся. Это результат труда пилотов, инженеров и техников, всего коллектива печорских авиаторов, результат огромной работы, проводимой партийной и профсоюзной организациями.

Заслуженным уважением в авиапредприятии пользуются работники КРС: Чернобай М.М., Денисова С.М., Дятлова В.Я., Плотникова Н.И., Ковалева А.А., Бузина Б.А., Окунева С.А., Селина Н.Ф., Мишукова В.П., Гошко М.С., Генералова В.В., Заполина В.С., Самойлова А.И., Демидова Ю.Е., Ващенко Г.Т., Овчарова С.С.; инженерно-авиационной службы: Мирошниченко И.П., Саломатина В.Н., Торопова Д.И., Слизко И.Н., Иванова А.П., Худяева В.И.; наземных служб: Князева В.З., Анисимова Г.А., Серебрянникова Э.А., Холмового В.А., Воронина Н.С., Накорякова Н.В., Генрихса И.Я., Юдакова А.И., Чермошенцева А.И., Балакирева В., Кибардина И.Я., Соколовой Л.И., Угрюмова В.П., Богданович А.Ю., Бражникова В.И., Линт А.О., Кравцова Е.Д., Мусиенко С.П.; начальников аэропортов: Король Л.В., Мяндина В.П. (Ижма), Попова В.С. (Усть-Цильма) и многих, многих других, экспозиция которых находится в Музее Трудовой Славы Печорского и Сыктывкарского предприятия.

(Лондон, Стокгольм,
Осло, Хельсинки)

