

**ХАНТЫ-МАНСИЙСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ – ЮГРА
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРЫ
«СУРГУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

На правах рукописи

Исмагилов Артур Аскарович

Развитие гражданской авиации Тюменской области в 1964–1991 гг.

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель:
доктор исторических наук,
профессор А.И. Прищепа

Сургут – 2017

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1. Создание материально-технической базы гражданской авиации Тюменской области.....	18
1.1. Строительство аэропортов в Тюменской области.....	18
1.2. Оснащение авиапредприятий самолетно-моторным парком.....	47
Глава 2. Формирование кадрового состава и создание социально-бытовых условий его жизнедеятельности.....	64
2.1. Источники поступления кадров и их закрепление на местах.....	64
2.2. Социально-бытовые условия работников Тюменского авиапредприятия.....	89
Глава 3. Основные направления деятельности авиапредприятия и организация безопасности полетов.....	121
3.1. Использование авиации в народном хозяйстве области.....	121
3.2. Состояние и контроль обеспечения безопасности полетов.....	147
Заключение.....	175
Список использованных источников и литературы.....	182
Приложения.....	199

Введение

Актуальность исследования. Транспорт является одной из важнейших составных частей экономического потенциала страны. Особое место в его структуре занимает гражданская авиация, которая представляет собой самый скоростной, протяженный и комфортабельный вид передвижения.

Исторический анализ особенностей развития гражданской авиации представляет собой важный составной элемент исследований социально-экономических процессов в России. Изучение региональных исторических явлений на примере Тюменской области может позволить сформировать новые принципы и направления использования системы воздушного сообщения, способствовать решению стратегических задач интенсификации развития отечественной экономики.

Актуальность темы в значительной степени определяется также необходимостью исследования истории деятельности гражданской авиации на Крайнем Севере, имеющей важное значение для понимания проблем становления и своевременного развития крупнейшего в стране Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК).

Объектом исследования является гражданская авиация России как одна из важнейших отраслей народного хозяйства, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов.

Предмет исследования представляет собой процесс развития гражданской авиации в Тюменской области в период форсированного роста нефтегазового комплекса этого региона.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1964 г. по 1991 г. Нижняя граница связана с образованием Министерства гражданской авиации СССР (декабрь 1964 г.) и формированием региональных управлений гражданской авиации.

Верхняя граница хронологических рамок исследования очерчена 1991 г., ознаменовавшимся прекращением деятельности Министерства гражданской авиации СССР и реорганизацией Тюменского управления гражданской авиации.

Территориальные рамки очерчены пределами Тюменской области и соответствуют ее официальным границам. В них она оставалась на протяжении всего исследуемого периода.

Степень изученности темы. К настоящему времени отечественная историография гражданской авиации Западной Сибири невелика. Тем не менее накопление знаний по теме можно разделить на два этапа. Первый охватывает середину 1960-х – начало 1990-х гг., он совпадает с хронологическими рамками исследования. Исследования данного периода дают представление об основных тенденциях развития гражданской авиации, содержат богатый фактический материал, характеризующий народнохозяйственную ситуацию в авиационной отрасли страны в целом. Они подготовлены в основном специалистами и руководителями отрасли.

Особую информационную ценность несут в себе работы, написанные по случаю юбилейных дат «Аэрофлота». Они подчеркивают высокую роль авиатранспорта в развитии Севера и Дальнего Востока страны, где к концу десятой пятилетки авиапредприятиями выполнялась третья часть всех авиаперевозок и более половины работ по применению авиации в народном хозяйстве ¹.

Появляются работы и историков. Истории становления гражданской авиации Севера и Дальнего Востока страны посвящены научные труды исследователя Е.В. Алтунина, посвященные истории авиации Бурятии, в целом Восточной Сибири и Дальнего Востока². Автор основное внимание уделяет вопросам совершенствования авиации и основным направлениям её применения. Изучение авиатранспорта в контексте истории социально-экономического развития страны

¹ Бугаев Б.П. Аэрофлот от съезда к съезду. М., 1980.

² Алтунин Е.В. Из истории развития авиации Бурятии. Улан-Удэ, 1973; Алтунин Е.В. Крылья Севера. Магадан, 1976; Алтунин Е.В. Развитие гражданской авиации Восточной Сибири (1926–1986). Иркутск, 1986.

в 1960–1970-е гг. представлено в многотомном издании «История социалистической экономики СССР»³. В 7-м томе анализируется состояние материально-технической базы транспорта, подчеркивается возрастающая роль воздушного транспорта в жизни страны. В книге выделены новые достижения авиации, которая связывала самые отдаленные районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока с центром страны. Гражданская авиация рассматривается как единое целое всей транспортной системы страны.

Бурное строительство аэропортовых комплексов в 1960–1970-х гг. и появление реактивной техники стимулировали исследования, посвященные техническим аспектам строительства аэропортов и аэродромов. Основная группа таких трудов дает возможность понять историю технологических процессов строительства аэропортов. Среди первых научных работ следует отметить публикации «Современный уровень и основные направления аэропортов в связи с ростом перевозок и применения новой авиационной техники»⁴, «Проектирование, строительство, оборудование и эксплуатация аэропортов». Применительно к теме исследования данные издания имеют несомненный научный интерес для понимания особенностей формирования аэропортовых комплексов в условиях северных широт. Особенно актуальны работы, вышедшие во второй половине 1980-х гг., отражающие богатый накопленный опыт в строительстве аэропортов⁵. Однако характерной чертой этих работ является весьма обобщенный характер освещения формирования аэропортовых комплексов и отсутствие конкретных примеров строительства аэропортов на территории Крайнего Севера, что затрудняет оценку их эффективности и ограничивает возможности сравнительного анализа функционирования различных аэропортов.

³ История социалистической экономики СССР: В 7 т. М., 1980. Т. 7.

⁴ Современный уровень и основные направления развития аэропортов в связи с ростом перевозок и применения новой авиационной техники. М., 1968.

⁵ Аэропорты и воздушные трассы. М., 1984.; Аэропорты и их эксплуатация. Л., 1985; Сооружение и оборудование аэропортов. М., 1989; и др.

Наряду с этим экономисты уделяли большое внимание применению авиации в различных сферах народного хозяйства⁶. В этих изданиях подчеркивается большое значение авиационного транспорта для народного хозяйства страны, что позволяет обогатить исследование примерами использования тюменской авиации в сложных условиях Крайнего Севера.

Однако при этом следует подчеркнуть, что в работах, направленных на изучение истории применения гражданской авиации в различных отраслях народного хозяйства, специфическая деятельность авиаторов Тюменской области упоминается весьма фрагментарно, несмотря на тот факт, что авиация Тюменского Севера выполняла сложные и уникальные операции по монтажу радиовышек, перевозке различных грузов на внешней подвеске, установке опор ЛЭП и т.д.

В исследованиях второй половины 1980-х г. заметно возрастает внимание к актуальным вопросам укрепления материальной базы авиапредприятий, совершенствования авиационной техники и её надежности, все больше затрагиваются проблемы обеспечения безопасности полетов⁷. Научные публикации, изданные в 1960–1980-е гг., отражают проблемы развития и функционирования Тюменского управления гражданской авиации. Они подготовлены техническими специалистами, в них анализируется и систематизируется накопленный опыт развития советской авиации, формирование крупного транспортного предприятия в тяжелых условиях Крайнего Севера.

Второй период исследований представлен литературой, изданной с начала 1990-х гг. по настоящее время. Данный этап связан с радикальными изменениями в экономическом, социальном и политическом строе страны. Отказ от жестких

⁶ Саболин В.А. Гражданская авиация на службе народному хозяйству. М., 1981; Гражданская авиация СССР на службе народному хозяйству. М., 1981; и др.

⁷ Арлазоров М.С. Винт и крыло. Несколько страниц истории авиации. М., 1980; Авиация в России. К 100-летию отечественного самолетостроения. М., 1983; История авиационной науки и техники. М., 1985; Вопросы обеспечения безопасности полетов при УВД: Межвуз. тематич. сб. науч. трудов. Л., 1986; Зубков Б.В., Минаев Е.Р. Основы безопасности полетов. М., 1987; и др.

догматических норм в исторических исследованиях позволил расширить проблематику изучения авиации в СССР. Больше внимания авторы стали уделять кризисным явлениям в авиационном транспорте, недостаткам в его материальном обеспечении, кадровом формировании и управлении, состоянии аэродромов. Среди крупных работ этого периода выделяется «История отечественной гражданской авиации»⁸. Данный труд является продолжением «Истории гражданской авиации СССР», в котором расширены хронологические рамки до 1991 г., а материалы пополнены новыми приложениями документов и статистики. В 1998 г. вышло крупное коллективное научное издание сотрудников Московского технического университета гражданской авиации «Хроники гражданской авиации России (1986–1997 гг.)»⁹, в котором анализируется деятельность авиации всей страны и региональных управлений. Работа богата большим количеством статистических данных о применении авиации в народном хозяйстве.

На данном этапе появляются исторические работы о деятельности авиационных подразделений страны. Прежде всего это работы А.С. Шкурина «История развития гражданской авиации в Приморском крае»¹⁰, В.И. Пестерева «Хроника авиации Якутии»¹¹, «История гражданской авиации Приморья»¹². В них показаны особенности развития гражданской авиации в различных регионах.

История Западно-Сибирского управления гражданской авиации, соседствующего с Тюменским управлением и расположенного на территории юга Западной Сибири, представлена в содержательных статьях и монографии Т.А. Сычевой¹³. Эти труды отличаются всесторонним рассмотрением проблемы.

⁸ История отечественной гражданской авиации. М., 1996.

⁹ Хроники гражданской авиации России (1986–1997 гг.). М, 1998.

¹⁰ Шкурин А.С. История развития гражданской авиации в Приморском крае. Владивосток, 1994.

¹¹ Пестеров В.И. Хроника авиации Якутии. (1921–1987 гг.): В 3 ч. Новосибирск, 1997.

¹² Гражданская авиация Приморья из века в век. Владивосток, 2002.

¹³ Сычева Т.А. Развитие и применение гражданской авиации в народном хозяйстве Западной Сибири в сер. 1960-х – нач. 1990-х гг.: В 3 ч. Кемерово: Кемеров. гос. ун-т, 2011; Она же. Реорганизация Западно-Сибирского управления гражданской авиации в 1960 – 1990-е гг.: опыт и уроки // Вестник Томского государственного университета. История. 2014. № 1 (27). С. 51-55; Она же. Основные направления работы авиапредприятий Западной Сибири в условиях

Тем не менее слабо исследованным остались вопросы о строительстве аэропортовых комплексов, о функционировании аэропортов.

Характерной чертой историографии 1990-х – начала 2000-х гг. являлось то, что история развития авиационного транспорта стала вызывать значительно больший научный интерес у региональных исследователей. Это было связано с возрастанием роли транспорта в решении экономических и социальных задач страны. В работе уральских историков «Древний город на Оби. История Сургута» дана характеристика транспортных путей сообщения накануне и в ходе промышленного освоения края¹⁴. Существенно компенсируют недостаточное внимание историков к проблемам создания и развития авиационного транспорта в Среднем Приобье материалы исследований А.И. Прищепы¹⁵. В центре внимания автора находятся проблемы формирования авиационных отрядов и строительства аэропортов.

К юбилею Тюменского управления гражданской авиации авиакомпания «Ютэйр» подготовила ряд публикаций, среди которых наиболее интересными являются труды «Преодоление»¹⁶, «Все начиналось с Березово»¹⁷. Они посвящены созданию Тюменского управления гражданской авиации в условиях развития ЗСНГК: история объединенных авиаотрядов, основные направления применения авиационного транспорта, этапы строительства аэропортовых комплексов, трудовые подвиги работников авиации. Работы подготовлены на основе архивных документов, воспоминаний очевидцев и участников событий. Существенно снижает их научную ценность отсутствие научного аппарата.

перестройки: выполнение плановых показателей и безопасность полетов // Вестник Кемеровского государственного университета. 2013. № 2-3 (54). С. 252-257; и др.

¹⁴ Древний город на Оби: История Сургута. Екатеринбург, 1994.

¹⁵ Прищепа А.И. История Сургута второй половины XX века. Сургут, 2005; Он же. Первые транспортные траектории жизнедеятельности нефтяников // Вестник Сургутского государственного университета. 2015. № 4. С. 89-94 ; Он же. Страницы истории Сургутской авиации // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. № 9-5. С. 114-123.

¹⁶ Василишин А.В. Преодоление. М., 2010.

¹⁷ Куриков В.М. Все начиналось с Березово. Тюмень, 2008.

Проблема кадров авиапредприятий получила освещение в работах К.Н. Крикунова¹⁸, Т.А. Сычевой¹⁹, В.А. Хороших²⁰. Особенности комплектования Тюменского авиапредприятия летным и техническим составом, подготовка кадров непосредственно на авиапредприятии в учебно-тренировочном центре освещены в статье В.А. Хороших²¹.

Таким образом, на втором этапе развития историографии расширяется проблематика исторических исследований авиационной отрасли, большее внимание уделяется региональной авиации. Однако целостного представления о деятельности Тюменского управления гражданской авиации в историографии нет. Отсутствуют исследования о состоянии материально-технической базы авиапредприятий и аэропортов, нет работ об обеспечении безопасности полётов, не проанализированы особенности сложных природно-климатических и социально-бытовых условий края как основного фактора текучести кадров.

Следовательно, история развития авиационного транспорта лишь фрагментарно затрагивает становление и развитие авиации на севере Западной Сибири. Это актуализирует исследование истории гражданской авиации Тюменской области в условиях промышленного освоения региона.

Исходя из степени изученности проблемы, **целью исследования** является выявление основных тенденций и региональных особенностей развития гражданской авиации в Тюменской области. В ходе её достижения предполагается **решить следующие исследовательские задачи:**

¹⁸ Крикунов К.Н. К вопросу о проблемах подготовки пилотов гражданской авиации // Вестник ЮрГУ. 2013. Т. 5, № 1. С. 147-150.

¹⁹ Сычева Т.А. Решение вопроса кадрового обеспечения на авиапредприятиях Западно-Сибирского управления гражданской авиации в середине 1960-х – 1980-е гг. // Теория и практика общественного развития. 2011. № 7. С. 281-284; Она же. Решение кадрового вопроса обеспечения на авиапредприятиях Западно-Сибирского управления гражданской авиации (ЗСУ ГА) в годы перестройки // Теория и практика общественного развития. 2012. № 12. С. 361-364.

²⁰ Хороших В.А. История создания и значение Иркутского авиационного технического училища гражданской авиации в системе подготовки кадров среднего звена для гражданского воздушного флота СССР в 1934–1964 гг. // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 1. С. 136-146.

²¹ Хороших В.А. Подготовка кадров в Тюменском управлении Министерства гражданской авиации СССР в 1967–1991 гг. // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 1. С. 130-136.

1. Изучить процесс осуществления строительства аэропортовых комплексов в Тюменской области.
2. Дать оценку состояния материально-технической базы авиапредприятия и его самолетно-моторного парка.
3. Выявить источники кадрового комплектования летного и технического состава авиапредприятия и формы его профессиональной подготовки.
4. Показать особенности создания условий социально-бытового обеспечения и повседневной жизни трудовых коллективов Тюменского авиапредприятия.
5. Представить основные направления деятельности авиации в Тюменской области.
6. Проанализировать изменения в динамике объемов перевозок.
7. Охарактеризовать решение проблем обеспечения безопасности полетов.

Методология и методы исследования. В качестве теоретико-методологической основы исследования используется теория модернизации, являющаяся одной из востребованных сегодня в отечественной исторической науке. В рамках теории модернизации переход от традиционного к современному обществу рассматривается как протяженный, многовариантный, многосторонний, стадийный процесс. Изучение производственных и социальных переменных в русле модернизационной теории позволяет глубже понимать социально-экономические трансформации, технологический прогресс, социально-политическое развитие общества. Она дает возможность понять в целом процесс социальной эволюции, которая в высшей степени многогранна и охватывает трансформации всех сторон жизни общества и его социально-экономических структур²².

Современный модернизационный подход учитывает действие механизма специализации, проявлениями которого становятся процессы индустриализации, урбанизации, культурной революции и т.д.; воздействие институтов, созданных предшествующими поколениями, на дальнейший ход развития; взаимодействия

²² Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу: теоретико-методологические проблемы модернизации. М., 2006. С. 9.

между различными социальными стратами, оказывающие влияние на выбор тех или иных инструментов преобразований; роль заимствований извне²³.

Институциональный подход позволяет исследовать историю развития региональной гражданской авиации в комплексе с различными сдвигами общества в технологической, экономической, производственной сферах страны, что относится к числу важных модернизационных задач. Развитие транспорта способствовало росту производительности труда, системы расселения, образа жизни, повышения возможностей адаптации общества к окружающей среде. Учитывая природно-климатические условия страны и её большую территориальную протяженность, авиационный транспорт стал важным звеном в процессах экономической и социальной жизни. Использование авиации на территории Крайнего Севера Западной Сибири позволило существенно ускорить темпы формирования одного из крупнейших в мире нефтегазовых комплексов, выполняя различные технологические и грузопассажирские операции.

Исследование проводилось на основе принципов историзма, объективности и системности, что позволило комплексно изучить гражданскую авиацию Тюменской области в исторической ретроспективе. Кроме того, были применены общенаучные методы познания, такие как дедукция, индукция, анализ, синтез.

Основные тенденции в развитии авиационного транспорта и его специфические особенности позволили выявить конкретные исторические методы исследования. Так, историко-сравнительный метод исследования позволил сопоставить объемы грузо- и пассажироперевозок в регионе с другими видами транспорта, а также сравнить состояние безопасности полетов Тюменского управления гражданской авиации с другими региональными управлениями гражданской авиации СССР.

²³ Побережников И.В. Линейность VS многовекторность: реконцептуализация модернизаций // Цивилизация. Модернизация. Идентичность: материалы международного научного симпозиума (Москва, 27—28 ноября 2012 г.). М.: Издательский дом МЭИ, 2012. С. 42—52.

Общее последовательное построение исследования обеспечил проблемно-хронологический метод. Метод исторического описания применялся для воссоздания конкретных социально-бытовых условий авиаработников.

Источниковая база исследования. Вопрос изучения истории развития гражданской авиации Тюменской области не представляется возможным без анализа широкого круга исторических источников, которые позволяют не только всестороннее рассмотреть проблему исследования, но и сделать работу более репрезентативной. Для группировки исторических источников использована видовая классификация.

Первую группу составили **нормативно-правовые документы** центральных органов власти. К ним относятся постановления и указы Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР, решения высших органов партии – резолюции и решения съездов, конференций, пленумов ЦК КПСС. Также большую ценность для нашей работы представляют архивные документы директивного характера, принятые ЦК КПСС и Советом Министров СССР. В них отражена политика, проводимая государством в области авиационного транспорта, устанавливались цели и задачи отрасли. К этой же группе источников относится Воздушный кодекс СССР – единый законодательный акт, содержащий нормы права, регулировавшие деятельность авиации и её использование в воздушном пространстве СССР. Подавляющая часть этой группы источников опубликована.

Ко второй группе относится **делопроизводственная документация** – материалы Министерства гражданской авиации СССР и Тюменского управления гражданской авиации, хранящиеся в федеральных и областных архивах. Автором были исследованы дела из 26 фондов 7 государственных и ведомственных архивов: Российского государственного архива экономики, Государственного архива Тюменской области, Государственного архива социально-политической истории Тюменской области, Государственного архива Ханты-Мансийского автономного округа, Государственного архива Ямало-Ненецкого автономного

округа, Архивного отдела администрации города Сургута, Архивного отдела администрации города Нижневартовска.

Третью группу источников представляют **статистические материалы**, которые содержат важные данные о развитии народного хозяйства СССР и Тюменской области. Они отложились в Тюменском областном статистическом управлении, часть из них опубликована в статистических сборниках: «Народное хозяйство СССР», «Народное хозяйство СССР 1922–1982», «Народное хозяйство СССР за 70 лет: Юбилейный статистический ежегодник», «Народное хозяйство Тюменской области», «Экономика и культура ХМАО в годы девятой пятилетки (в цифрах)»²⁴.

Четвертую группу представляют **источники личного происхождения**. Мемуары и воспоминания позволяют глазами очевидцев «окунуться» в социальную и психологическую атмосферу, в которой развивался авиационный транспорт Сибири. Особенно характерны в этом отношении воспоминания непосредственных работников авиационной, нефтяной и газовой промышленности.

Можно выделить две группы опубликованных мемуаров, используемых в работе. Первая – это воспоминания руководителей советских и партийных органов, министерств и ведомств. К ним относятся мемуары первого секретаря Тюменского обкома КПСС Б.Е. Щербины «Рубежи нефтяного края»²⁵, первого секретаря Сургутского райкома партии В.В. Бахилова «Дорога к нефти»²⁶, начальника Главного Тюменского производственного геологического управления «Главтюменьгеология» Ю.Г. Эрвье «Сибирские горизонты»²⁷, первооткрывателя

²⁴ Народное хозяйство СССР в 1980 г. М., 1981; Народное хозяйство СССР в 1982 г. М., 1983; Народное хозяйство СССР в 1990 г. М., 1991; Народное хозяйство СССР. 1922–198. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1982; Народное хозяйство СССР за 70 лет: Юбилейный статистический ежегодник. М., 1987; Народное хозяйство Тюменской области. Омск, 1967; Народное хозяйство Тюменской области. Тюмень, 1981; Народное хозяйство Тюменской области. Тюмень, 1987; Экономика и культура ХМАО в годы девятой пятилетки (в цифрах). Ханты-Мансийск, 1974; и др.

²⁵ Щербина Б.Е. Рубежи нефтяного края. Свердловск, 1972.

²⁶ Бахилов В.В. Дорога к нефти. Свердловск, 1975.

²⁷ Эрвье Ю.Г. Сибирские горизонты. Свердловск, 1968.

нефти Сибири, заслуженного геолога Российской Федерации Ф.К. Салманова «Сибирь – судьба моя»²⁸, первого председателя исполкома Сургутского городского Совета депутатов трудящихся П.А. Мунарева «Так было, так начиналось»²⁹.

Вторая группа – это воспоминания работников гражданской авиации: начальника Тюменского управления гражданской авиации Г.П. Ласкина «Только самолетом можно долететь»³⁰ и работника Сургутского авиаотряда, председателя Сургутского городского совета ветеранов, ветерана Сургутского авиапредприятия, награжденного орденом Трудового Красного Знамени, Г.Ф. Пономарева «Краткая историческая справка о создании Сургутского объединенного авиаотряда»³¹. Особо следует выделить воспоминания летчиков-испытателей А.А. Лебедева и И.П. Мазурук «Над Арктикой и Антарктикой»³². Авторы демонстрируют всю сложность работы, с которой они столкнулись в 1950–1960-х гг., обслуживания ученых, геологов, местных жителей в условиях крайних северных широт.

Дополняют эту группу источников неопубликованные воспоминания Героя Социалистического Труда вертолётчика Ю.А. Южакова, в них в деталях описаны каждодневный труд и вклад сибирских вертолетчиков в создание ЗСНГК³³.

При этом автор учитывал особенности такого рода источников, для которых характерны определенная эмоциональность и субъективизм. В процессе их использования они подвергались научной критике, сравнивались с другими историческими источниками.

Портреты работников воздушного транспорта, эпизоды из жизни трудовых коллективов авиаторов представлены в публицистических произведениях

²⁸ Салманов Ф.К. Сибирь – судьба моя. Москва, 1988.

²⁹ Мунарев П.А. Так было, так начиналось (записки председателя). Сургут, 2008.

³⁰ Ласкин Г.П. Только самолетом можно долететь // Нефтегазостроители Западной Сибири. Кн. 2. С. 256.

³¹ Пономарев Г.Ф. Краткая историческая справка о создании СОАО. Сургут, 1999.

³² Лебедев А.А., Мазурук И.П. Над Арктикой и Антарктикой (полярная авиация). М., 1991.

³³ Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 1911.

«Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации»³⁴, «Сибирский характер»³⁵, «Utair – вехи истории»³⁶, «Пасынки отечества»³⁷, «Сургутские были»³⁸. Они написаны журналистами, очевидцами на основе многочисленных воспоминаний работников авиации, ветеранами Тюменской авиации. Обращение к ним помогло выявить некоторые важные для исследования детали, прояснить социально-психологический фон.

К пятой группе исторических источников относятся **периодические издания**, широко представленные как в общероссийских, так и в областных, окружных, городских и районных газетах и журналах. К ним относятся журналы «Гражданская авиация» и «Ютэйр», газетные издания «Авиатор Тюмени», «Известия», «Правда», «Тюменская правда», «Югра», «Сургутская трибуна», «Новый город», «К победе коммунизма», «Сургутские ведомости».

Современные технологии научного исследования позволили нам обратиться к информации, обнаруженной в Internet. Они представлены четырьмя сайтами: первый – <http://russianplanes.net/airline/> – содержит важные данные о количественном состоянии самолетно-моторного парка авиапредприятий СССР. Второй – <http://www.airdisaster.ru/> – представляет информацию об авиационных происшествиях, инцидентах и авиакатастрофах в СССР. Оценка состояния отечественной авиации в годы перестройки представлена сайтами <http://center-yf.ru/data/stat/Perestroika.php> и <http://www.avia.ru>.

Таким образом, источниковая база исследования достаточна и репрезентативна. Представленный комплекс исторических источников позволяет решить поставленные задачи и достичь цели исследования.

Научная новизна диссертационного исследования определяется тем, что в нем впервые изучена история гражданской авиации Тюменской области в

³⁴ Горбачев В.К., Князев В.А. Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации. Тюмень, 2007.

³⁵ Сибирский Характер. «Ютэйр». Тюмень, 2011.

³⁶ Utair – вехи истории. Тюмень, 2014.

³⁷ Василишин А.В. Пасынки отечества. Тюмень, 2007.

³⁸ Атаманенко А.Л., Атаманенко П.А., Атаманенко Т.Н. Сургутские были. Сургут, 2004.

условиях создания и функционирования крупнейшего в стране нефтегазового комплекса: строительство аэропортовых комплексов; состояние материально-технической базы Тюменского авиапредприятия и его самолетно-моторного парка; источники кадрового комплектования летного и технического состава, формы его профессиональной подготовки; условия социально-бытового обеспечения и повседневной жизни трудовых коллективов Тюменского авиапредприятия; основные направления деятельности авиации в регионе; изменения в динамике объемов перевозок; обеспечение безопасности полетов.

В научный оборот вовлечены многие ранее не использованные исторические источники.

Диссертация является первым комплексным системным исследованием истории гражданской авиации Тюменской области в период 1964–1991 гг.

Практическая значимость исследования состоит в том, что его материалы способствуют дальнейшему научному изучению проблем истории гражданской авиации Тюменской области. Они могут также быть использованы в ходе научного исследования истории развития гражданской авиации в других регионах и иных хронологических рамках.

Содержание работы может быть использовано в учебно-методической работе в процессе подготовки лекций и учебной литературы по курсам истории России и истории Сибири.

Апробация работы. Основные положения диссертационного исследования представлены в 15 научных статьях (общим объемом 5,38 п. л.), четыре из которых опубликованы в изданиях Перечня ВАК. Результаты исследования апробированы на трех конференциях с международным участием (Сургут, 2015; Белгород, 2016; Нижневартовск, 2016) четырех всероссийских (Сургут 2014, 2015, 2016) и двух региональных научно-практических конференциях (Сургут 2014, 2015).

Структура диссертационной работы. Диссертационная работа построена по проблемно-хронологическому принципу, состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемых источников и литературы, приложения.

Приложение включает в себя 32 таблицы, 6 фотодокументов, 4 диаграммы, 1 схема.

Глава 1. Создание материально-технической базы гражданской авиации Тюменской области

1.1. Строительство аэропортов в Тюменской области

В нач. 1960-х гг. Тюменская область представляла собой огромную малообжитую территорию со средней плотностью населения всего 0,4 человека на кв. км и общей численностью порядка 1 093 млн человек.³⁹

Транспортные возможности региона были крайне ограниченными, на территории свыше 1 млн км² отсутствовала круглогодичная связь. В области располагалась одна железнодорожная ветка Чум – Лабытнанги, возведенная еще в конце 1940-х гг., в стадии строительства находились: Ивдель – Обь, Тавда – Сотник⁴⁰. Автомобильные дороги имелись только на юге области от Тюмени до Тобольска и не отличались надежностью покрытия. В период осенне-весенней распутицы связь прерывалась. Речной транспорт по Оби и Иртышу протяженностью почти 3 тыс. км работал с короткой продолжительностью навигационного периода, который длился всего 3–4 месяца в году⁴¹.

Единственным транспортом круглогодичного действия здесь выступала авиация, которая осуществляла свою деятельность благодаря существующим гидропортам, многие из которых существовали с 1930-х гг., когда на территории Тюменской области функционировала «Обская воздушная линия», связывающая Тюмень, Тобольск, Самарово (Ханты-Мансийск), Березово, Обдорск (Салехард)⁴². Материальное и техническое состояние этих скромных аэропортовых сооружений не отвечало предъявляемым требованиям. Аэропорты не имели жилья, гостиниц для прилетающих и улетающих экипажей и пассажиров, которые в случае

³⁹ Население России за 100 лет (1897–1997): стат. сб. М., 1998. С. 52.

⁴⁰ Авимская М.А. Строительство железнодорожной магистрали Тюмень – Сургут – Нижневартовск – Уренгой и его социокультурное обеспечение (сер. 1960-х – сер. 1980-х гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Сургут, 2006. С. 27.

⁴¹ Сибирский Характер. Тюмень, 2011. С. 23.

⁴² Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 135. Оп. 1. Д. 1003. Л. 77.

нелетной погоды размещались в неприспособленных комнатухах⁴³. На территории всего севера Тюменской области повсеместно отсутствовали капитальные сухопутные взлетно-посадочные полосы круглогодичного действия, вследствие чего в период распутицы обслуживание районов Крайнего Севера прекращалось на три-четыре месяца, что создавало в северных округах лесной и рыбной промышленности дополнительные трудности в его промышленном и продовольственном обеспечении.

В 1960 г. в силу возникшей экономической необходимости расширения геологоразведки нефти и газа, в целях улучшения воздушного сообщения в Тюменской области были утверждены планы строительства аэропортов и аэродромов местных воздушных линий и проектно-изыскательские работы на строительство аэропортов и аэродромов на 1961–1965 гг.⁴⁴

Однако в процессе реализации данных планов краеугольным камнем встал вопрос финансирования. Тюменская авиагруппа ежегодно в 1959–1964 гг. ходатайствовала перед Тюменским Облисполкомом о выделении средств из местного бюджета на строительство аэродромов. Длительное время ходатайства авиагруппы при распределении бюджета области оставались неудовлетворенными. Только после неоднократных обращений Тюменский облисполком разрешил окружным, городским и районным исполкомам производить необходимые работы по оборудованию аэродромов, но только за счет выявленной экономии в округах, городах и районах. Выделяемые суммы осваивались полностью, однако не решали вопроса ввода новых объектов в строй Тюменской авиагруппы⁴⁵.

История его решения показывает, что до 1957 г. в Тюменской области имелся лишь один сухопутный аэродром Плеханово в областном центре⁴⁶. Но и он к началу 1960-х гг. не отвечал всем требованиям, в первую очередь – самому

⁴³ ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 127. Д. 144. Л. 1–2.

⁴⁴ ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 127. Д. 144. Л. 3–4.

⁴⁵ Там же. Д. 4446. Л. 133.

⁴⁶ Горбачев В.К., Князев В.А. Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации. Тюмень, 2007. С. 11.

главному – безопасности жителей города. Границы городской застройки вплотную примыкали к нему. Местные власти неоднократно обращались в Уральское территориальное управление гражданского воздушного флота и Главное управление гражданского воздушного флота с просьбой о переносе аэропорта на новое место, так как короткая грунтовая взлетно-посадочная полоса «Плеханово» была предназначена лишь для легких самолетов и вертолетов. К тому же она была расположена таким образом, что самолеты должны были идти на посадку над городом и по очень крутой и небезопасной траектории.

Кроме того, необходимо было учитывать интенсивный рост населения Тюмени. По данным Всесоюзной переписи населения 1959 г. в Тюмени насчитывалось 150 тыс. человек, на октябрь 1961 г. – уже 178 тыс. человек, а по прогнозу Института «Ленгипрогор» к 1980 г. население Тюмени должно было возрасти до 400 тыс. человек.⁴⁷

Еще одним аргументом в пользу переноса аэропорта служило его небезопасное для города противопожарное состояние в начале 1960-х гг., требующее незамедлительного решения. Бензосклад аэропорта объемом более 1500 м³ на границе летного поля находился в опасной близости к жилым кварталам города. По объему он превышал все допустимые нормы наземных хранилищ. В соответствии с нормами и правилами пожарной безопасности вблизи бензосклада предполагалось наличие противопожарных водоемов, но их не было⁴⁸.

Большую пожарную опасность представлял и хозяйственный двор аэропорта. На нём без соблюдения норм у дощатых складов хранились контейнеры, фанерные самолетные и вертолетные ящики с оборудованием, станки, моторы. Все они были разбросаны по полю в хаотичном порядке. Тут же рядом с этим оборудованием на площади более гектара находилось около 1000 м³

⁴⁷ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 45.

⁴⁸ Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 1810. Оп. 1. Д. 8. Л. 34.

полениц дров⁴⁹. Все это представляло беспрецедентную опасность для жителей города.

По этим причинам в 1961 г. была создана комиссия для выбора площадки под строительство аэропорта. Ее возглавил командир Тюменской авиагруппы Уральского территориального Управления гражданского воздушного флота Константин Алексеевич Лужецкий. Уже 21 октября 1961 г. в акте выбора участка для строительства аэропорта комиссия предоставила в Уральское управление гражданского воздушного флота и управление строительства гражданского воздушного флота четыре варианта решения проблемы.

Первый вариант заключался в реконструкции действующего порта с расширением его в сторону Московского тракта и переносе дороги на Свердловск в районе деревни Патрушево.

Оставшиеся три варианта предполагали строительство нового аэропорта, но в разных местах. Второй вариант – постройка аэропорта севернее деревни Утешево, которая располагалась в 20 км от города, третий вариант – на северо-западе от деревни Утешево, четвертый вариант – на северо-запад от деревни Гусево.

Исполком Тюменского областного Совета депутатов трудящихся 23 октября 1961 г. принял решение – удовлетворить ходатайство Тюменского горисполкома и одобрить план расположения участка для строительства нового аэропорта в районе деревни Утешево по варианту номер два с сохранением авиаремонтных мастерских в существующем аэропорту. Данный вариант имел преимущество в том, что это была самая высокая точка в окрестностях города, которую обходила туманность⁵⁰.

9 сентября 1964 г. Совет министров РСФСР издал распоряжение об отводе земельного участка площадью 537 гектаров из земель учебно-опытного хозяйства Тюменского сельхозинститута под строительство Тюменского аэропорта. В конце 1964 г. на базе аэропорта «Плеханово» была сформирована строительная

⁴⁹ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 1. Д. 8. Л. 35.

⁵⁰ ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5463. Л. 23–25.

дирекция объекта номер 41 для сооружения будущего аэропорта, который первое время называли «Утешево», а позже – «Рощино»⁵¹.

Начальником дирекции был назначен П.П. Вальховский. Строительством взлетно-посадочной полосы занимался «Тюменьдорстрой» (спецколонна 102), поселком рабочих и зданием аэровокзала – «Тюменьстройпуть» (СМП 280)⁵².

В 1966 г. была сдана первая взлетно-посадочная полоса длиной 2000 м и шириной 45 м, с покрытием из струнобетона – экспериментального материала, используемого только военными, в гражданской практике это было впервые. Как позже вспоминал бывший первый секретарь Тюменского горкома КПСС Ю.К. Меркулов, «рощинскую полосу» строили ускоренными темпами, весь предназначенный тротуар и фондируемый бетон города «ушел тогда в Рощино»⁵³.

30 апреля 1968 г. был создан второй Тюменский объединенный авиаотряд, в состав которого вошел и новый аэропорт Рощино. Из аэропорта Плеханово в соответствии с тем же приказом перебазировались летный отряд, авиационно-техническая база и службы движения пассажирских, грузовых и почтовых перевозок, горюче-смазочных материалов, автобаза и другие службы. Первым начальником аэропорта был назначен М.Х. Наумов, заместителем начальника аэропорта стал А.С. Мельников, главным инженером авиационно-технической базы – В.Н. Поляков, начальником службы перевозок – К.В. Шахов⁵⁴.

В 1968 г. из капитальных сооружений в «Рощино» было построено лишь здание диспетчерской. Обслуживание самолетов проходило под открытым небом. Лишь после суровой зимы 1968–1969 гг. обслуживание самолетов начало осуществляться в стационарных доках, в которых помещались только носовые части самолетов Ли-2 или Ан-24, а остальная часть самолета находилась снаружи⁵⁵.

⁵¹ Артерии Жизни. М., 2003. С. 63.

⁵² Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 48.

⁵³ Там же.

⁵⁴ Аэропорт. 40 лет ОАО «Аэропорт Рощино». Тюмень, 2008. С. 17–18.

⁵⁵ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 52.

Здание аэровокзала «Рошино», рассчитанное на 400 пассажиров, и привокзальная площадь были введены в эксплуатацию 21 февраля 1970 г., тогда же были построены и сданы в работу буфет, ресторан, здание гостиницы на 200 мест и авиационно-техническая база⁵⁶.

Таким образом, строительство первого в Тюменской области аэродрома с капитальной взлетно-посадочной полосой заняло шесть лет. Однако новый аэропорт имел слабую материальную базу: отсутствовали теплые ремонтные боксы, склады горюче-смазочных материалов, капитально отстроенные технические помещения. Недостаточно развитой была и производственная структура аэропорта. Имелись частые перебои с теплом и водой, особенно остро эта проблема была зимой в морозы. Выход из ситуации был найден благодаря аэродромным машинам МП-350, предназначенным для обогрева самолетов. Их подгоняли прямо к окнам зданий аэропорта и по рукавам подавали в окна теплый воздух. Также важно отметить, что проложенная взлетно-посадочная полоса, выполненная из струнобетона, при резких перепадах температуры рассыпалась и создавала угрозу для шасси самолетов. Кроме того, доминирующий ветер в районе аэропорта был юго-западного направления и представлял угрозу при посадке для легких самолетов Ан-24 и Як-40, летающих на местных авиалиниях. Это потребовало строительства второй взлетно-посадочной полосы, инициатором которого выступил начальник Тюменского управления гражданской авиации Г.П. Ласкин. Её возведение было завершено только в 1975 г. В результате общий срок строительства аэровокзала и двух взлетных полос составил 11 лет⁵⁷.

Тем не менее создание нового аэропорта в Тюмени стало крупным событием в истории развития авиационного транспорта в Западной Сибири. В 1960 г. суммарное число пассажиров аэропорта «Плеханово» составляло всего 175 тыс. пассажиров в год. В 1980 г. в новом аэропорту «Рошино» это число составило 1 млн 154 тыс. человек, что позволяло отнести его к числу крупнейших

⁵⁶ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 49. Л. 2.

⁵⁷ Аэропорт. 40 лет ОАО «Аэропорт Рошино». Тюмень, 2008. С. 23–24.

пассажирообразующих пунктов СССР наряду с аэропортами таких крупных городов, как Москва, Ленинград, Киев, Одесса, Сочи и некоторых других.

В зависимости от объема пассажирских перевозок система Аэрофлота делила все аэропорты на классы: первый, второй, третий, четвертый и пятый. К первому классу относились аэропорты с годовым объемом перевозок пассажиров от 4 до 7 млн человек (учитывался суммарный объем всех прилетающих и вылетающих пассажиров), ко второму классу – от 2 до 4 млн, к третьему – от 0,6 до 2,0 млн, к четвертому – от 150 до 600 тыс., к пятому – от 25 до 150 тыс. Аэропорты с годовым объемом перевозок более 7 млн человек относились к внеклассовым, а с объемом менее 25 тыс. человек – к неклассифицированным⁵⁸. Таким образом, аэропорт Рощино уже в 1980 г. являлся аэропортом III класса.

Для обеспечения круглогодичной работы авиатранспорта и увеличения объемов перевозок требовались надежные искусственные покрытия с продолжительной ремонтостойкостью. В конце 1960-х – начале 1970-х гг. на территории Тюменской области основным видом взлётно-посадочных полос оставались грунтовые, которые в период переувлажнения грунтов (весной, осенью и после летних затяжных дождей) имели, как правило, низкую прочность и не могли обеспечить нормальную работу авиации, особенно воздушных судов с большой массой. Попытки улучшения условий грунтовых аэродромов не приносили желаемых результатов и достигались за счет создания дерновых покрытий, организации поверхностного стока воды и устройства осушительных систем. Малоэффективность проводимых мероприятий объяснялась особенностью почв, которые по большей части были песчаными, а в аэропорту Самарово – глинистыми. В этих природных условиях продолжительность нелетного периода на грунтовых аэродромах севера области из-за распутиц была весьма значительной: для таких тяжелых самолетов, как Ан-24, Ан-12, Ил-76, она

⁵⁸ Гражданская авиация СССР на службе народному хозяйству. М., 1981. С. 23–24.

достигала 4–5 месяцев в году⁵⁹. В результате возникла острая необходимость создания искусственных покрытий круглогодичного действия.

Во второй половине 1960-х гг. существовали различные виды искусственных покрытий, различающиеся по типу жесткости и деформации. Однако в условиях Крайнего Севера существующие технологии оказались неподходящими из-за неустойчивости к резким температурным перепадам и длительности возведения (асфальтобетонные, монолитные и т.д.).

При первых попытках создания искусственного покрытия в Тюменской области за основу был взят струнобетон. Однако, как показала практика его применения в аэропорту Тюмени, он не справлялся с температурными колебаниями и рассыпался. Вторым видом покрытий, взятым также у военных, стал металл. Металлические взлетно-посадочные полосы возникли еще в период Второй мировой войны, их основой являлись разборные металлические плиты. Эта технология была позаимствована для аэропортов севера Тюменской области. Существенными плюсами металлической полосы были скорость возведения и способность выдерживать большой вес самолетов. Однако неблагоприятные климатические условия и весенние размывы грунтовой основы взлётной полосы приводили к тому, что металлические плиты лопались и требовали замены⁶⁰. В 1971 г. при строительстве аэропорта Сургут от данных технологий отказались в пользу железобетонного типа покрытий, главным преимуществом которых была более высокая надежность⁶¹.

Существенную сложность при сооружении взлётно-посадочных полос вызывал суровый климат Тюменской области. Большая протяженность территории с севера на юг включала сразу несколько климатических зон, сильно осложнявших строительство. Районы севера области – это арктический и субарктический климат. Центральные и южные районы области представляют зону резко-континентального климата с большими температурными колебаниями,

⁵⁹ Аэропорты и воздушные трассы. М., 1984. С. 92–93.

⁶⁰ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 337.

⁶¹ Там же. С. 48–49.

избыточным переувлажнением грунта и слабым испарением воды. Из-за высокого содержания влажности в грунтах снижалась прочность будущих взлётно-посадочных полос, увеличивая их деформацию при восприятии прилагаемых к ним нагрузок⁶².

Исходя из сложившихся климатических условий, с целью предотвращения переувлажнения грунтов в тюменских аэропортах в естественных основаниях покрытий устанавливались разветвленные водоотводные и дренажные системы.

Схемы устройства водоотводных и дренажных систем аэродромных покрытий были весьма разнообразны и применялись в зависимости от климатических, грунтовых, гидрогеологических и топографических условий расположения аэродромов. При этом выделялись различные принципиальные схемы устройства таких систем. Для условий севера Тюменской области оптимальным вариантом была наиболее сложная схема устройства. Согласно этой схеме собирающаяся на покрытии вода, благодаря поперечным уклонам, стекала в открытые лотки. Из лотков, имеющих продольные уклоны, через дождеприемные колодцы и наклонные перепуски вода попадала в смотровые колодцы, откуда по трубам коллекторов отводилась за пределы аэродрома.

Для юга Тюменской области использовалась другая схема устройства. Отличительной её особенностью, по сравнению с первой схемой, являлся отказ от устройства в покрытиях открытых лотков с дождеприемными колодцами. Вода с покрытий по обочинам поступала в грунтовые лотки, а затем через водоприемные колодцы и коллекторы отводилась за пределы аэродрома⁶³.

Помимо вышеизложенных технологических условий строительство взлётно-посадочных полос в Тюменской области имело ряд других особенностей. Таких, например, как длина полосы. Первоначально взлетно-посадочные полосы прокладывались длиной в 1,5 км под существующую авиационную технику. Впоследствии их приходилось удлинять до 2000 м, чтобы они могли принимать турбореактивные самолеты типа Ту-134, а с появлением Ту-154 и Ил-76 взлётно-

⁶² Аэродромы гражданской авиации. М., 1996. С. 119–121.

⁶³ Аэропорты и воздушные трассы. М., 1984. С. 96–98.

посадочные полосы удлинляли снова, до 2500 м. Такая ситуация наблюдалась даже при строительстве областного аэропорта «Рощино», в котором впоследствии проложили вторую взлетно-посадочную полосу⁶⁴. Возможная причина сложившейся ситуации объясняется тем, что не всегда учитывался фактор перспективы роста пассажиропотока, требующий увеличения пропускной способности взлетно-посадочных полос и аэродромов. Второй возможной причиной таких просчетов могла служить большая заболоченность территории, требовавшая больших материальных вложений для осушивания и отсыпки болот при отсутствии необходимых средств механизации и слабом финансировании⁶⁵.

Строительство взлетно-посадочной полосы, как правило, служило первым этапом на пути создания сухопутного аэропорта. После её возведения при ней сооружалось небольшое деревянное здание, в котором располагались авиадиспетчеры, устанавливался радиомаяк. Это здание начинало выполнять функции аэропорта. Вторым этапом было комплектование такого аэропорта небольшим коллективом специалистов-метеорологов, движенцев, инженерно-технических работников, работников наземных служб. В каждой такой службе нередко был всего один человек. Присылалось несколько единиц авиатехники на базировку, и аэропорт начинал функционировать, принимая на свою полосу самолеты Ан-24, Ли-2, Ан-12. Ярким примером такой этапности создания служит аэропорт Березово. Возникший еще в 1930-е гг. и принявший свой первый рейс по маршруту «Тюмень–Березово» в 1934 г., он являлся опорным пунктом Управления Полярной авиации Северного морского пути. Толчком к быстрому развитию авиации и всего п. Березово послужили открытые в 1953 г. запасы газа. В результате на окраине поселка была сооружена сухопутная взлётно-посадочная полоса длиной 600–800 м. В 1960-е гг. полосу несколько раз удлинляли так, что смогли принимать самолеты Ли-2. Гидропорт, функционирующий еще с 1930-х гг., работал параллельно и принимал самолеты Ан-2.

⁶⁴ Сибирский характер. Тюмень, 2011. С. 68.

⁶⁵ Проблемы развития транспорта СССР. Единая транспортная сеть. М., 1981. С. 132.

В 1967 г., согласно решению начальника Тюменского управления гражданской авиации, в Березово из Тобольска прибыли М.К. Шаповалов, командир объединенного авиаотряда, и Т.И. Кожевников, начальник авиационно-технической базы, опытные организаторы аэропортовой деятельности, благодаря чему строительство аэропорта Березово активизировалось. Также из Тюмени прибыли спецколонна № 102 и спецподрядные организации строительно-монтажного поезда № 232, 229 из Омска с целью строительства аэропортового комплекса. За два года их совместной деятельности были построены здание аэровокзала, административные здания, котельная, здание авиационно-технической базы, теплые гаражи, гостиницы, жилгородок с благоустроенными квартирами, началось строительство металлической взлетно-посадочной полосы. Аэропорт начал принимать Ан-24 и более тяжелые Ан-12⁶⁶.

В начале 1960-х гг. развернулось строительство окружного аэропорта в г. Ханты-Мансийске. В нём, как и во всех остальных городах Тюменской области, не существовало круглогодичного сухопутного аэропорта. Все полёты осуществлялись с гидропорта в акватории реки Иртыш⁶⁷.

До 1964 г. подъездных путей к гидропорту не имелось, что затрудняло движение пассажиров и доставку грузов особенно в ненастную погоду, здание гидроаэровокзала находилось в непригодном состоянии, с покосившимся потолком и прогнувшимися полами. Зал ожидания был очень мал, не имел отдельных комнат для пассажиров с детьми. Имели место случаи, когда дети спали на стульях по несколько человек.

У пилотов не было комнаты отдыха. Территория гидропорта была неблагоустроенной, склоны берега превращались в свалку, санитарные установки своевременно не очищались. Санитарно-эпидемиологическое состояние гидровокзала, с нарушением питьевого режима и антисанитарным состоянием помещений, были причиной крупных вспышек инфекционных заболеваний⁶⁸.

⁶⁶ Сибирский Характер. Тюмень, 2011. С. 82.

⁶⁷ Воспоминания Алексея Михайловича Романчука // Моя судьба в истории Югры: Сб. док. / Сост.: Е.М. Брагина, Л.В. Набокова. Тюмень, 2005. С. 292.

⁶⁸ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 1. Д. 8. Л. 170.

Для строительства первого сухопутного аэропорта в Ханты-Мансийске, в северной части города, было определено место, принадлежащее Ханты-Мансийскому лесхозу, общей площадью 300 га. По ходатайству авиаотряда перед Гослесфондом этот участок земли был получен и начал осваиваться с проведением вырубki леса и земляными работами для будущего строительства⁶⁹. К 1964 г. определилось несколько проектов расположения аэропорта на данной территории и в её окрестностях, в разной степени удаленности от города. После длительной работы комиссии по утверждению участков будущей застройки район изысканий ограничился возвышенной частью местности, прилегающей к г. Ханты-Мансийску с северо-востока и вытянутой в восточном направлении. Подробный анализ карт выбранной местности позволил определить под застройку проект участка земли в двух километрах от городской черты⁷⁰.

В 1967 г. для будущего аэропорта Ленинградский филиал ГПИ НИИ «Аэропроект» подготовил проектно-сметную документацию на строительство аэропорта. Документация была утверждена 5 апреля 1967 г. заместителем министра гражданской авиации Г.В. Желудовым⁷¹. Ввиду того, что основная часть взлётно-посадочной полосы выходила за пределы выделенного ранее землеотвода, возникла новая необходимость в расширении территории, которая была получена только в 1970 г. в размере 40 га⁷².

Передислокация с гидропорта основных служб аэровокзала происходила в 1970–1974 гг. Существенную трудность в строительстве аэропорта вызывало отсутствие в Ханты-Мансийске предприятий стройиндустрии и ровных площадей для будущей взлётно-посадочной полосы. Необходимые материалы для нового аэропорта завозились из Тюмени водным транспортом, что стало одной из главных причин длительного строительства аэропортового комплекса. Другой причиной стало расположение Ханты-Мансийска вдали от основных

⁶⁹ Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа (ГАЮ). Ф. 259. Оп. 1. Д. 108 А. Л. 1.

⁷⁰ ГАЮ. Ф. 259. Оп. 1. Д. 142. Л. 3.

⁷¹ ГАЮ. Ф. 259. Оп. 1. Д. 142. Л. 1.

⁷² Там же. Д. 108 А. Л. 12.

месторождений нефти и газа, что предопределило низкие темпы его строительства.

Открытие окружного аэропорта состоялось в 1973 г. Он был рассчитан всего на поток 50 пассажиров в час, но мог принимать все типы самолетов и вертолетов⁷³. Первоначально аэропорт имел только глиняную грунтовую взлетно-посадочную полосу, что не позволяло его использовать круглогодично и особенно в период осенне-весенних распутиц. Не существовало и какой-либо капитальной автомобильной дороги до аэропорта. Окончательная «доводка» аэропортового комплекса завершилась только в 1980 г., когда была сдана бетонная взлетно-посадочная полоса и оборудована капитальная автодорога к нему⁷⁴.

Наиболее крупным и быстро развивающимся авиапредприятием на территории Ханты-Мансийского автономного округа был Сургутский аэропорт. Историю своего развития аэропорт Сургута, как и все авиапредприятия севера Тюменской области, начинал с гидропорта. Дальнейшее его развитие предопределило удобное географическое местоположение вблизи р. Обь и найденные запасы нефти на территории Сургутского района: в 1961 г. – Усть-балыкское месторождение, в 1963 г. – Западно-Сургутское месторождение, в 1965 г. – Лянторское месторождение⁷⁵.

Первая в п. Сургут взлетно-посадочная полоса была построена в начале 1930-х гг. и располагалась в пойме р. Сайма. Просуществовала она недолго, так как здесь же находился выпас поселкового скота, и, хотя самолеты поднимались в воздух с воды, они постоянно подвергались угрозе столкновения с животными. Зимой взлётно-посадочная полоса для самолетов на лыжном шасси была оборудована на льду р. Оби. Это место тоже имело свои неудобства: надо было ждать, пока толщина льда на реке достигнет необходимого минимума.

В начале 1950-х гг. первое здание гидропорта начали строить в районе поселкового рыбозавода. Для первого Сургутского гидропорта не планировалось

⁷³ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 151.

⁷⁴ Сибирский Характер. Тюмень, 2011. С. 70–71.

⁷⁵ Байбаков Н.К. Дело жизни. Записки нефтяника. М., 1984. С. 64.

сооружения, капитальные ангары и боксы. Оперативное обслуживание прилетавших воздушных судов, а затем их частичное периодическое обслуживание проводилось на открытом воздухе. Рядом с акваторией и летной площадкой находилось небольшое административное здание аэродромной службы с кабинетом начальника гидропорта и метеостанцией. Начальником гидропорта был назначен участник ВОВ Иван Константинович Шагунов. А само здание аэровокзала стояло ближе к р. Оби. Однако уже тогда стоял вопрос о сносе аэровокзала, так как ежегодно во время весенних паводков подмывало берег, он осыпался, и было ясно, что аэровокзал уйдет под воду. Шли разговоры о переносе гидропорта в другое место⁷⁶.

25 апреля 1957 г. Сургутский гидропорт по решению Исполкома райсовета получил в постоянное пользование земельный участок Госземельфонда по берегу р. Черная площадью в 7 га⁷⁷. Учитывая угрозу смыва прибереговой части первого Сургутского аэродрома, после проведенной проверки с участием инженера наземных сооружений Уральского отделения авиагруппы технической пригодности участка для указанных целей, и то, что свободных земель Госземельфонда, пригодных для организации аэродрома с посадочной площадью 1600×1200 м не имелось, Исполком Райсовета решил предоставить Сургутскому аэропорту в постоянное пользование земельный участок с содержанием полос и полос подхода общей площадью в 114 га, из них 18 га общественных земель колхоза «Ленинский путь». Передаваемые земли были сняты с баланса колхоза, так как не использовались в течение 25 лет из-за чисто песчаной почвы. 96 га были списаны с земель Гослесфонда⁷⁸.

Местом новой дислокации гидропорта стало устье Чёрной реки. В летнее время здесь базировалось звено гидросамолетов, а сухопутную взлетно-посадочную полосу оборудовали в районе, застройку которого вели геологоразведчики: он так и стал называться – микрорайон геологов⁷⁹.

⁷⁶ Прищепа А.И. История Сургута второй половины XX века. Сургут, 2005. С. 61.

⁷⁷ ГАСПИТО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 126. Л. 1.

⁷⁸ Там же. Л. 15.

⁷⁹ Сургутская трибуна. 2008. 9 февраля. С. 6.

Аэродром, по предложению главного геолога Усть-Балыкской экспедиции Ф.К. Салманова, строился методом народной стройки, или, как тогда говорили, «хозспособом». «Строительство аэродрома поручено нам, но у нас нет людей. А больше этим вопросом никто не занимается», – апеллировал Ф.К. Салманов к городскому партийному комитету⁸⁰. Непосредственным руководителем строительства был назначен П.П. Коровин – тогда директор маломощной Сургутской дизельной электростанции, а позднее – первый заместитель начальника «Главтюменьнефтегаза». Вместе с Салмановым они попытались расширить возможности этой взлетной площадки для приема не только легкомоторных самолетов АН-2, но и более грузоподъемных за счет намыва ее водой в зимнее время. Однако комиссия Уральского управления гражданской авиации забраковала этот проект из-за чрезмерного уклона и расположения без учета «розы ветров». Вторую предложенную площадку в заливе Оби не отдали рыбаки. Неудача не остудила ни Коровина, ни Салманова. Они выступили с предложением начать «народную стройку» по подготовке капитального аэропорта. «Сделано было почти невозможное, вспоминал Л.Д. Черемных, – мы впервые почувствовали тогда, насколько выросли наши возможности и как стремительно надвигается будущее»⁸¹.

Весьма показательны, что после перевода Ф.К. Салманова из Сургута на другое место работы бюро Сургутского райкома КПСС в сентябре 1964 г. отмечало, что «работы по расширению аэропорта ведутся крайне медленно. Руководство аэропорта т. Бурковский и начальник Сургутской экспедиции т. Савельев, а также руководство СУ-2 и НПУ безответственно отнеслись к выполнению решения бюро обкома партии. До последнего времени работы по расширению аэропорта были поставлены на самотек, конкретно этими работами никто не руководил и контролировал...»⁸².

⁸⁰ Прищепа А.И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут, 2015. С. 33.

⁸¹ Там же.

⁸² Там же. С. 34.

В 1960 г. для растущего аэропорта отвели дополнительный земельный участок площадью 35 га в районе Черномысовской сельхозартели «Ленинский путь». Необходимо было срубить лес, чтобы расширить и удлинить взлетно-посадочную полосу. На воскресник вышло очень много людей, и за один день вырубил лес в необходимых размерах, а геологи своей техникой выкорчевали пни⁸³.

Несмотря на всю маломощность первого сухопутного аэропорта, в нем с каждым годом интенсивно увеличивались число воздушных судов, поток пассажиров и грузов (см. приложение 1). Кроме того, только в Сургуте на весь обширный район имелись более или менее развитые аэропортовые службы и постоянно базирующийся самолетно-моторный парк. Сургутское авиапредприятие было центром, вокруг которого и на базе которого сформировались авиапредприятия в центрах нефтедобычи – сначала в Нижневартовске, а затем в Ноябрьске и Когалыме.

В 1963 г. хозяйство аэропорта включало в себя: взлетно-посадочную полосу 1600×1200 м, аэровокзал с пропускной способностью 10 человек, моторную электростанцию, обеспечивающую связь аэропорта, одно здание водохранилища 25 м^2 , два временных бензосклада на 2650 м^3 , два временных щитовых ангара под вертолеты Ми-1 и самолеты Ан-2. Линейно-эксплуатационно-ремонтная мастерская представляла собой маленький бревенчатый домик, два четырехквартирных жилых дома, два одноквартирных жилых дома полезной площади 72 м^2 ⁸⁴.

Однако имеющихся технических сооружений в аэропорту было крайне недостаточно. Технический персонал составлял всего сорок человек. Начальнику технических служб А.И. Патрушеву приходилось принимать много усилий, чтобы своевременно и качественно готовить авиамашину к полетам⁸⁵.

⁸³ Мунарев П.А. Так было, так начиналось. Сургут, 1997. С. 84.

⁸⁴ ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 16. Д. 42. Л. 19.

⁸⁵ Сибирский характер. Тюмень, 2011. С. 43.

После открытия в 1961 г. Усть-Балыкского месторождения в Центральный Комитет КПСС была направлена записка, подписанная секретарём Тюменского обкома партии Б.Е. Щербиной, в которой он поставил вопрос о промышленном освоении Сургутского Приобья. Для широкомасштабного использования Усть-Балыкского месторождения требовалось создание надежной транспортной авиационной базы в районах освоения. В результате 19 апреля 1964 г. был издан приказ №18 начальника Уральского территориального управления гражданской авиации, в котором ставилась задача создания объединенного авиаотряда в Сургуте⁸⁶.

Сургутскому объединенному авиаотряду был присвоен III класс. В его состав вошли 121-й летный отряд, наземные аэропорты в тогда еще рабочих поселках Сургут и Нижневартовск, два гидроаэродрома, три площадки местных воздушных линий и линейно-эксплуатационные ремонтные мастерские объединенного авиаотряда, две авиаэскадрильи: одна – эскадрилья самолетов Ан-2, вторая эскадрилья основная – в составе вертолетов Ми-4 и Ми-1. Службы аэропорта включали в себя следующие отделы: движения, связи, отдел перевозок, отдел казенных служб, автогаражи, отдел снабжения, хозяйственная часть⁸⁷.

Сургут в этом плане сравнился со старыми центрами развития авиации в Тюмени, Березово и Салехарде, где также были образованы объединенные авиаотряды. Сургутский авиаотряд стал одним из крупнейших во всей Тюменской области⁸⁸.

Однако в имеющемся аэровокзале не было минимума удобств для пассажиров и летно-технического состава. Все пассажиры, а их насчитывалось в отдельные дни до 200 и более человек, среди которых были женщины с маленькими детьми, ютились в небольшой холодной комнате. Невозможно было купить свежую газету и послать телеграмму. Не было связи с Мегионом и Нефтеюганском, пассажирам приходилось ждать вертолета или добираться

⁸⁶ Пономарев Г.Ф. Краткая историческая справка о создании Сургутского авиаотряда. Сургут, 1999. С. 17.

⁸⁷ ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 16. Д. 74. Л. 46.

⁸⁸ Новый город. 2004. 21 августа.

катером. На линии Тюмень–Сургут ходили самолеты Ан-2, но в основном транспортные. Имелась возможность полностью заменить их быстроходными, более комфортабельными Ан-24, однако для этого не было подходящей посадочной площадки. Работы по расширению аэропорта велись крайне медленно. Строительство осуществляла Сургутская геологоразведочная экспедиция. А крайне заинтересованное в этом строительстве нефтепромысловое управление и СУ-9 слабо оказывали техническую поддержку⁸⁹.

Тем не менее 14 сентября 1964 г. воздушный мост был открыт, тогда неприхотливый Ан-24, рассчитанный на 40 пассажиров, совершил технический рейс из областного центра в Сургут. С 1 октября началось регулярное воздушное сообщение между двумя городами. Одновременно в Сургуте стал строиться аэропорт с капитальной взлетно-посадочной полосой, способный принимать реактивные тяжелые воздушные суда. Сезонность и низкая скорость доставки по Оби и зимнику обусловили широкое использование авиации в грузовом варианте.

25 июля 1965 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочий поселок Сургут Сургутского района Ханты-Мансийского национального округа Тюменской области был преобразован в город окружного подчинения, за которым сохранилось прежнее наименование⁹⁰.

Это способствовало развитию авиации в городе. Рост населения города шел большими темпами. Основные показатели развития авиаотряда, такие как перевозка грузов, почты, пассажиров, значительно возросли (прил. 1). Из прил. 1 видно, что в 1965 г., в сравнении с 1963–1964 гг., произошло существенное увеличение объемов работ, особенно пассажирских перевозок, – более 70%.

Нагрузка на организацию перевозок возрастала с каждым годом. Перед авиаотрядом ставились все более сложные задачи. Так, из докладной записки секретаря Сургутского РК КПСС В.В. Бахилова министру гражданской авиации Е.Ф. Логинову следует, что к концу 1965 г. авиаотряду необходимо было иметь личный состав в количестве 381 человека, парк самолетов Ан-2 в количестве 16

⁸⁹ ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 16. Д. 1. Л. 215.

⁹⁰ Архивный фонд администрации города Сургута (АОАГС). Ф. 217. Оп. 1. Д. 19. Л. 52.

единиц, вертолетов Ми-4 – 24 единицы, вертолетов Ми-1 – 15 единиц. В 1966–1967 гг. планировалось осуществить перевозку не менее 100–125 тыс. пассажиров, почты в объеме 450–500 т, груза – 3 000–4 000 т. Для выполнения этих задач требовалось построить вертодром с искусственным покрытием, обустроить места стоянок вертолетов с искусственным покрытием, разместить при существующей взлётной полосе с курсом 250 градусов поперечную полосу размером 650×200 м для самолетов Ан-2, удлинить существующую полосу до размеров 2100×300 м для осуществления полетов Ан-12 и Ан-24, построить в 1965–1966 гг. цех трудоемких работ для самолетов Ан-2, вертолетов Ми-4, вертолетов Ми-1, построить склад технического имущества, ускорить строительство склада горюче-смазочных материалов на 12 тыс. т и здание радиоцентра в Нижневартовске⁹¹.

К 1967 г. часть поставленных задач была реализована: взлетно-посадочную полосу в Сургуте удлиннили до 2600 м, построили кирпичное техническое здание, дальнюю приводную радиостанцию площадью 50 м², стартовый командный пункт полезной площадью 60 м². Однако при взлете турбовинтовых машин все поле и близлежащую территорию города затягивало тучей пыли и песка. Из-за этого раньше времени выходили из строя двигатели самолетов и вертолетов. Кроме того, выяснилось, что у аэропорта нет перспективы развития, так как он оказался в черте будущей городской застройки⁹².

Таким образом, слабая материально-техническая база, короткая грунтовая взлётно-посадочная полоса ограничивали возможности развития и второго по счету Сургутского аэропорта как крупного транспортного узла, хотя потребность в пассажирских и грузовых перевозках изначально здесь была очень большой, и она росла пропорционально темпам и объемам освоения и обустройства Нефтяного Приобья.

Исправить ситуацию могло только строительство нового аэропорта на более отдаленной территории от города. В результате 11 декабря 1969 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР принял постановление «О строительстве Сургутского

⁹¹ ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 16. Д. 74. Л. 48.

⁹² Прищепа А.И. История Сургута второй половины XX века. Сургут, 2005. С. 62.

аэропорта». Ленинградский проектный институт гражданского воздушного флота подготовил проектную документацию на строительство аэропорта в 13 км севернее города. Сметная стоимость строительства составила свыше 30 млн руб.⁹³ Строительство было поручено вновь созданной спецколонне № 53 треста «Тюменьдорстрой» во главе с Ж.Г. Евстафьевым⁹⁴. Недалеко от строящегося аэропорта они построили свой временный поселок. Начали с вырубki леса на очень большой территории и строительства дороги с твердым покрытием до города⁹⁵.

В январе 1970 г. Миннефтепром осуществил мониторинг ситуации в нефтяной промышленности Тюменской области, направив на предприятия «Главтюменьнефтегаза» комиссию министерства. В результате было выявлено, что Министерство гражданской авиации и Минтрансстрой допустили существенное отставание строительства аэродромов в 1969–1970 гг. Аэродром был построен только в Урае, а в Сургуте строительство не было завершено. Имелись лишь взлетно-посадочная полоса и вертолетная площадка. В Ханты-Мансийске, Нижневартовске, Игриме, Нефтеюганске работы по строительству аэродромов вообще не осуществлялись⁹⁶.

Для улучшения контроля над ходом строительства Сургутского аэропорта 27 августа 1970 г. было принято очень актуальное в этих условиях постановление бюро Сургутского горкома КПСС, согласно которому ответственным за строительство аэропорта был закреплен заведующий промышленно-транспортным отделом ГК КПСС Н.К. Молодьков. Он участвовал во всех оперативных совещаниях строителей и держал под постоянным контролем ход строительства, стремясь устранять возникающие трудности, подключая к их решению вышестоящие хозяйственные организации и партийные органы⁹⁷.

⁹³ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 3. Д. 303. Л. 25.

⁹⁴ ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 16. Д. 74. Л. 62.

⁹⁵ Мунарев П.А. Указ. соч. С. 84.

⁹⁶ Биография Великого подвига. С. 210.

⁹⁷ ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 5463. Л. 22.

Благодаря проделанной работе пусковой комплекс аэропорта был принят государственной комиссией. Новый аэропорт официально вступил в строй 15 апреля 1970 г. Одновременно велись работы по строительству аэровокзала и гостиницы⁹⁸. Ввод нового аэропорта в эксплуатацию имел огромное значение. Он способствовал росту культуры обслуживания пассажиров, позволил городу начать принимать современные типы самолетов, дал толчок развитию материально-технической базы современного авиапредприятия.

В 1971 г. руководство страны определило перспективы развития гражданской авиации СССР. К их числу относились: интенсификация производства, освоение новых комфортабельных, скоростных и более экономичных самолетов. Ставилась задача начать эксплуатацию сверхзвуковых пассажирских самолетов, большое место занимали задачи по расширению сети аэропортов на магистральных и местных воздушных линиях⁹⁹.

Выполняя эти решения, 4 апреля 1972 г. был совершен первый рейс на самолете Ту-134 по маршруту Сургут – Москва. Это событие стимулировало и без того впечатляющий рост пассажироперевозок. Так, в первый год работы нового Сургутского аэропорта через него прошли 447 тыс. пассажиров. Маршруты авиаперевозок стали пролегать далеко за пределы своего округа – до Надыма, Таркосале, Тобольска, Тюмени¹⁰⁰.

Новый аэровокзал был открыт 12 июня 1975 г. Он был намного вместительней прежнего, но, тем не менее, практически всегда (и летом, и зимой) оказывался переполненным пассажирами. Пассажиропоток за сутки составлял около двух тысяч человек¹⁰¹.

Вместе с Сургутским авиаотрядом развивались и другие авиапредприятия Западной Сибири. За годы X пятилетки особое внимание правительства было уделено развитию наземной материально-технической базы авиапредприятий,

⁹⁸ ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 23. Д. 17. Л. 12.

⁹⁹ Материалы XXIV съезда КПСС. М., 1971. С. 61.

¹⁰⁰ Югра. 1999. № 8. С. 12.

¹⁰¹ Аэропорт Сургут. История создания. URL: <http://airport-surgut.ru/about/history> (дата обращения: 11.04.2015).

находящихся за Уралом. В эти районы было направлено более одной трети общего объема капитальных вложений в строительно-монтажные работы, в первую очередь на развитие и реконструкцию аэродромной сети для приема тяжелых самолетов типа Ту-154, Ил-62 (см. приложение 2)¹⁰².

Из прил. 1 следует, что наиболее интенсивно строительство аэропортовых комплексов осуществлялось в годы VIII (1966–1970 гг.) и X пятилеток (1976–1980 гг.). За эти годы было построено 7 капитальных аэропортов: в Берёзово, Тюмени, Сургуте, Нижневартовске, Салехарде, Тазовском, Надыме. Наибольшие капиталовложения пришлось на период 1966–1970 гг., когда на строительство аэропортов было выделено и освоено свыше 50 млн руб. Построено и введено в эксплуатацию 6 взлетно-посадочных полос площадью 382 тыс. м², мест стоянок, перронов, рулежных дорожек площадью 150 тыс. м², подъездных и внутриаэропортовых дорог – более 30 км. Были построены служебно-пассажирские здания в Тюмени, Сургуте, Нефтеюганске, Кондинске, Игриме, Тазовском¹⁰³.

Однако, несмотря на высокие темпы строительства аэропортов в Тюменской области, строительные тресты, ведущие застройку аэропортового Крайнего Севера, часто не уделяли должного внимания своевременному вводу ряда важных коммунальных объектов аэропортов. Так, в январе 1973 г. Комитет народного контроля СССР отдела транспорта и связи провел анализ состояния строительства аэропортов гражданской авиации Тюменской области¹⁰⁴. Было выявлено, что строительно-монтажные работы аэропортов Тюменской области в целом выполняются успешно. В то же время в аэропортах Сургута, Урая, Березово, Салехарда, Нижневартовска имеются существенные отставания ввода важных аэропортовых объектов и их благоустройства. Так, в аэропорту г. Сургута и Березово не были введены объекты водоснабжения и канализации, отсутствовал кабель средств связи и энергоснабжения. Наиболее неудовлетворительно

¹⁰² История гражданской авиации. М., 1996. С. 446.

¹⁰³ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 3. Д. 303. Л. 24.

¹⁰⁴ Там же. Д. 467. Л. 20.

обстояли дела в Нижневартовском и Салехардском аэропортах, строительство в которых вели тресты «Ямалгазстрой» и «Мегионгазстрой». Они своевременно не ввели здание столовых и целый комплекс сооружений водоснабжения и канализации, котельной, складов горюче-смазочных материалов, срывали сроки выдачи документации на стройплощадках аэропортов. Ход строительства аэропортов г. Лабытнанги, п. Н.Уренгой, г. Салехарда, п. Пуровский значительно отставал¹⁰⁵.

Тем не менее, несмотря на отставание строительства ряда аэропортов, за годы XI пятилетки (1981–1986 гг.) предприятия Тюменского управления гражданской авиации вдвое увеличили объем перевозок пассажиров и грузов, а также налет часов по применению авиации в народном хозяйстве области. Кроме того, были осуществлены строительство и ввод в строй крупных авиационных подразделений: Таркосалинский ОАО (1979 г.), Надымский ОАО (1983 г.), Ново-Уренгойский ОАО (1983 г.), Ноябрьский ОАО (1986 г.).

Создание новых авиапредприятий на Крайнем Севере Тюменской области в 1960-1980-е гг. имело свои особенности, оно шло одновременно с освоением новых нефтегазоносных районов. Так, в Ямало-Ненецком автономном округе в процессе открытия гигантских по своим запасам газоконденсатных месторождений стали возникать новые авиапредприятия: Салехардское, Надымское, Тазовское, Тарко-Салинское, Новоуренгойское. Географическая особенность расположения месторождений характеризовалась значительной рассредоточенностью, что требовало иметь авиатранспорт непосредственно вблизи газовых месторождений. Кроме того, круглогодичное использование других видов транспорта здесь было практически невозможно из-за отсутствия капитальных дорог и железнодорожных путей.

Несмотря на высокую себестоимость авиатранспорта, только он мог обеспечить регулярное сообщение между населенными пунктами и месторождениями. Развитие газодобывающей отрасли приводило в свою очередь

¹⁰⁵ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 3. Д. 467. Л. 7–8, 22.

к увеличению числа воздушных судов, прежде всего вертолетов различной грузоподъемности, и необходимости создания здесь аэропортовых комплексов.

Наиболее крупным авиационным центром, на базе которого строились другие аэропорты Ямало-Ненецкого национального округа, было Салехардское авиационное предприятие. Образованное еще в 1930-е гг. для нужд полярной авиации, в 1969 г. оно начало принимать на свою временную металлическую полосу первые самолеты из областного центра. Руководителем её монтажа был начальник Салехардского ОАО П.М. Ерохин¹⁰⁶.

Несмотря на статус окружного авиапредприятия, аэропорт Салехарда не имел никаких капитальных сооружений. Аэровокзал располагался на территории старого двухэтажного гидропорта, что приносило дополнительные трудности для пассажиров и летного состава, которым приходилось постоянно перемещаться между новой взлётной полосой и старым зданием аэровокзала. Материальная база аэропорта была слабой, на его территории находилось только четыре здания. Два из них занимала служба отдела перевозок, в которую принимались и хранились товарно-материальные ценности пассажиров. Здания были дощатые, построенные в 1964 г. и имели низкое качество исполнения. В стенах и кровле имелись большие щели, через которые зимой в помещении попадал снег, а летом дождь. Воздействие атмосферных осадков приводило к порче хранящихся товаров в этих сооружениях. В двух других зданиях также в ненадлежащем состоянии хранилось оборудование, запасные части, различные материалы, принадлежащие аэропорту. Территория вокруг складов была сплошь завалена различным оборудованием и не отвечала требованиям противопожарной безопасности¹⁰⁷.

В 1975 г. произошла сдача нового сухопутного аэропорта. Однако он по-прежнему принимал авиамашины на старую металлическую полосу. Строительство новой постоянно действующей и более дорогой бетонной взлётно-посадочной полосы, которая должна была заменить временную металлическую, началось лишь в 1980 г. и продолжалось восемь лет. Причинами столь

¹⁰⁶ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 323.

¹⁰⁷ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 1. Д. 8. Л. 6.

длительного строительства стали дорогая отсыпка земли будущей полосы, которая находилась в районе вечной мерзлоты, и недостаточное финансирование Министерства гражданской авиации, ходатайство руководства на выделение средств из местного бюджета не нашло должной поддержки¹⁰⁸.

Открытие уникального по своим запасам газа месторождения «Медвежье» стимулировало создание Надымского авиапредприятия. Начальник Салехардского летного отряда Ф.И. Панов в 1967 г. определил его место на песчаном берегу озера вблизи п. Надым. Именно он установил примерную плотность песка и обозначил территорию посадочным знаком. После этого начались регулярные полеты из Тюмени.

Для улучшения качества обслуживания в п. Надым и Пангода стали образовываться временные аэропорты, оснащенные простейшими и необходимыми службами и оборудованием. В 1970 г. в п. Надым временная взлетно-посадочная полоса была удлинена для приема тяжелых самолетов Ан-12 и Ан-22. Первый рейс Ан-12 с необходимым продовольствием был выполнен 17 ноября 1970 г. непосредственно начальником Тюменского управления И.Т. Хохловым¹⁰⁹.

Аэропорты в п. Надым и Пангода были приписаны Салехардскому авиапредприятию, которое должно было организовывать их материально-техническое обеспечение. В целом, в нач. 1970-х гг. аэропортовый комплекс п. Надым представлял собой грунтовую взлетно-посадочную полосу, вдоль которой находились всего два вагончика, выполняющих функции аэровокзала и деревянного сооружения, в котором были все основные службы аэропорта.

С началом разработки месторождения в 1972 г. роль авиации возрастала, что требовало более надежной взлётно-посадочной полосы круглогодичного действия. В итоге в 1974 г. была введена новая взлётная полоса с искусственным покрытием – первая на Ямале. Как и во всех авиапредприятиях севера Тюменской области, первоначально в Надыме строилась взлетная полоса, которая оснащалась

¹⁰⁸ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 346.

¹⁰⁹ Рабочий Надыма. 1997. 15 июля.

минимумом необходимого оборудования, обеспечивающего прием и отправку воздушных судов, а строительство самого здания аэровокзала было завершено только в 1978 г.¹¹⁰

Ко второй половине 1970-х гг. на территории Ямало-Ненецкого автономного округа существовали уже три ОАО: Салехардское, Тазовское, Тарко-Салинское. Кроме того, активно развивались Надымское и Ново-Уренгойское авиапредприятия. Из-за большой удаленности Салехарда от Тюмени, в целях контроля и принятия стратегических решений в 1976 г. по инициативе начальника Тюменского управления И.Т. Хохлова была предложена идея создания Ямало-Ненецкого производственного объединения (ЯНПО) с центром в Салехарде.

В 1977 г. был подписан приказ о создании ЯНПО, его начальником назначили В.И. Васильева. В состав объединения входили все авиапредприятия на территории округа. Создание ЯНПО воспринималось неоднозначно, а в 1979 г. он был расформирован. Причиной этого стала смена руководства Тюменского управления. И.Т. Хохлов был переведен на работу в Министерство гражданской авиации на новую должность. Начальником Тюменского управления был назначен Г.П. Ласкин, который критически относился к эксперименту по созданию ЯНПО, который в 1979 г. он был окончательно расформирован. Подразделения, входившие в его состав (Мыс-Каменный, Надым и Новый Уренгой), были наделены в течение 1979–1983-х гг. статусом объединенных авиаотрядов¹¹¹.

Таким образом, анализ документов свидетельствует, что строительство аэропортовых комплексов в Тюменской области, ввиду сложных климатических условий и огромной территории, был достаточно трудоемким и дорогостоящим процессом, растянувшимся с конца 1960-х до начала 1980-х гг. Большое влияние на скорость строительства взлётно-посадочных полос и аэродромов оказывал ЗСНГК, который стимулировал рост городского населения, увеличение самолетно-моторного парка авиапредприятий и ввод большегрузной авиационной

¹¹⁰ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 376–378.

¹¹¹ Utair – вехи истории. Тюмень, 2014. С. 81–83.

техники, для применения которой требовались особые технические условия: более длинные взлётные полосы, наличие теплых боксов, увеличение складов горюче-смазочных материалов и т.д.

Как показало исследование, наиболее высокие темпы строительства и ввода в строй крупных производственных объектов – взлетно-посадочных полос с твердым покрытием, аэровокзалов и гостиниц, новых систем управления, ангаров и т.д. – прослеживаются в годы X и XI пятилеток (1976–1986 гг.)¹¹². Увеличение темпов их строительства стимулировалось проводимой политикой государства в Западной Сибири, которая предполагала дальнейшее развитие гражданской авиации в этом регионе, совершенствование пассажирских и грузовых перевозок, повышение качества авиационного обслуживания населения¹¹³.

Перспективы развития ЗСНГК руководство страны в значительной мере связывало с совершенствованием транспортной инфраструктуры Тюменской области, где решающую роль все в большей степени приобретало увеличение сети аэропортов и их технического перевооружения современной техникой¹¹⁴.

Во второй половине 1980-х гг. в развитии авиационной отрасли начинается последовательный спад, вызванный кризисом советской плановой системы, существенным снижением темпов экономического и промышленного роста. В целях преодоления этих негативных тенденций провозглашался новый социально-экономический курс страны, получивший название «ускорение».

Главная идея новой социально-экономической политики сводилась к быстрому подъему экономики за счет перераспределения финансовых потоков и новой структурной политики. Предлагалось прекратить затратное капитальное строительство, а высвободившиеся средства направить на техническое перевооружение и модернизацию предприятий страны.

Однако такие экономические расчеты вылились в ряд негативных последствий, главным образом сказавшихся на объемах и качестве строительства

¹¹² ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 222. Д. 1. Л. 90.

¹¹³ Материалы XXVI съезда КПСС. М., 1981. С. 39–40.

¹¹⁴ Там же. С. 173.

в авиационной отрасли. Так, за период 1985–1990 гг. объемы ввода искусственных взлетно-посадочных полос в стране сократились на 42% в сравнении с 1976–1980 гг. (прил. 3), в Тюменской области во второй половине 1980-х гг. не было сдано ни одного капитального аэропортового комплекса и новой искусственной взлетно-посадочных полосы¹¹⁵.

В условиях новой системы организации и оплаты труда курс на «социально-экономическое ускорение» не давал практических результатов. Для авиации страны он вылился в робкие попытки технологического перевооружения отрасли, снижение темпов капитального строительства и замедление обновления парка воздушных судов¹¹⁶.

Тем не менее на территории Тюменской области к началу 1990-х гг. функционировала крупная аэропортовая сеть, состоящая из шестнадцати капитальных аэропортов, двадцати малых местных аэропортов и около тридцати постоянно действующих посадочных площадок для вертолетов и гидросамолетов области¹¹⁷. То есть за исследуемый период времени число аэропортов выросло более чем в четыре раза. Наиболее интенсивно строительство аэропортовых комплексов осуществлялось в годы VIII (1966–1970 гг.) и X пятилеток (1976–1980 гг.) За эти годы было построено семь капитальных аэропортов: в Берёзово, Тюмени, Сургуте, Нижневартовске, Салехарде, Тазовском, Надыме. Наибольшие капиталовложения пришлось на период 1966–1970 гг., когда на строительство аэропортов было выделено и освоено свыше 50 млн руб. Построено и введено в эксплуатацию шесть взлетно-посадочных полос площадью 382 тыс. м², мест стоянок, перронов, рулежных дорожек площадью 150 тыс. м², подъездных и внутриаэропортовых дорог – более 30 км. Согласно источникам, на строительство наиболее крупных аэропортовых комплексов в г. Тюмень и Сургут с искусственными взлетно-посадочными полосами тратилось не менее 30 млн руб., а

¹¹⁵ Транспорт и связь РСФСР: стат. сб. М., 1991. С. 277.

¹¹⁶ Перестройка. URL: <http://center-yf.ru/data/stat/Perestroika.php> (дата обращения: 21.10.2016).

¹¹⁷ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 3. Д. 303. Л. 21–23.

на строительство одного среднеразмерного (аэропорт Нижневартовск) – 24 млн руб.¹¹⁸

Таким образом, в результате напряженной работы по изысканию средств для аэродромного строительства, эффективных проектно-изыскательских работ, учитывающих сложные природно-климатические условия Севера Западной Сибири, рационального выбора площадок для строительства, применения передовых методов и использования адекватных северному климату строительных материалов и экспериментальных аэродромных покрытий, пристальному вниманию к сооружению ремонтных боксов и технических помещений в Западной Сибири были созданы современные пассажиро- и грузообразующие пункты, способные обеспечить надежное функционирование транспортной инфраструктуры одного из крупнейших в мире нефтегазовых комплексов.

1.2. Оснащение авиапредприятий самолетно-моторным парком

В начале 1960-х гг. Тюменская авиация представляла собой небольшую авиагруппу и находилась под контролем Уральского территориального управления гражданского воздушного флота. В 1964 г. в результате проведенной реорганизации на базе Главного управления гражданского воздушного флота при Совете министров СССР образовалось общесоюзное Министерство гражданской авиации СССР¹¹⁹. Данный указ повлек за собой перераспределение основных функций и направлений Министерства гражданской авиации. Теперь все территориальные управления гражданского воздушного флота были переименованы в управления гражданской авиации. Тюменская авиагруппа вошла в состав Уральского управления гражданской авиации. На базе Тюменской авиагруппы сформировался 1-й Тюменский авиаотряд. В его составе числились

¹¹⁸ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 3. Д. 303. Л. 25.

¹¹⁹ Ведомости Верховного Совета СССР. 1964. № 31. С. 373.

два летных отряда: 246-й лётный отряд самолетов Ан-2, состоящий из трех эскадрилий, и 255-й лётный отряд вертолетов¹²⁰. Основным направлением Тюменской авиагруппы являлось комплексное обслуживание народного хозяйства Тюменской области.

В то время материально-техническая база Тюменской авиагруппы испытывала большие трудности в обеспечении даже минимальных потребностей народного хозяйства. Особое беспокойство вызывало техническое состояние авиамашин парка Тюменского авиаотряда. Так, из имеющихся 22 вертолетов Ми-1 пять машин простаивало в ремонте, а в ожидании ремонта находилось еще 5 вертолетов. Из оставшихся 12 вертолетов два были учебно-тренировочными, а из 10 машин 3 вертолета выработали свой летный ресурс. Таким образом, действующий парк вертолетов Ми-1, которые могли бы выполнять транспортно-связные работы по обслуживанию геологоразведочных экспедиций, лесопатрульные и санитарные полеты, составлял всего 7 единиц. Число востребованных вертолетов Ми-4 составляло всего 17 единиц. Из них в ремонте был 1 вертолет, без лопастей несущего винта простаивали 10 вертолетов. Исправных вертолетов Ми-4 в распоряжении авиагруппы оставалось только 6.

Причиной сложившейся ситуации являлись частые задержки поставок необходимых запчастей из Уральского управления гражданской авиации, в результате чего происходило отставание в графике ремонта вертолетов¹²¹.

Проблема несвоевременного предоставления запчастей Тюменской авиагруппе из Уральского управления гражданской авиации носила систематический характер. Так, согласно отчету начальника отдела механизации транспортных средств в июне 1964 г., положение в Тюменской авиагруппе было катастрофическим. За пять месяцев планировалось получить 154 авиадвигателя, но получили только 67. Вертолетам Ми-1 полагалось доставить 28 двигателей, а предоставили всего 13. В Тюмени простаивали 8 вертолетов Ми-1, в Березово – 1,

¹²⁰ Utair – вехи истории. Тюмень, 2014. С. 44–46.

¹²¹ ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 4465. Л. 65.

в Сургуте – 5 вертолетов. Самолеты Ан-2 северных подразделений нуждались в двигателях на зимний период, но их не было.

Крайне тяжелой проблемой являлось отсутствие лыж для эксплуатации в зимний период самолетов Ан-2. Из 120 комплектов, в которых остро нуждались северные аэродромы, не было получено ни одного. Вертолеты работали в условиях риска, когда отсутствовали запасные части лопастей, а имеющиеся не отвечали техническому состоянию¹²². Такое положение дел с обеспечением вертолетов запчастями в 1964 г. не давало возможности выполнить запланированные работы для геологоразведочных управлений согласно договорам.

Нехватка в вертолетном парке необходимого количества исправных машин нарушала работу не только геологоразведочных экспедиций, но и почты. К 1965 г. из-за нехватки свободной вертолетной техники неоднократно срывались планы доставки почты в национальные округа. Для обеспечения круглогодичной работы необходимо было как минимум 10 вертолетов Ми-4 и 5 вертолетов Ми-1¹²³.

В результате несвоевременной поставки запчастей и отсутствия необходимого количества вертолетов происходило нарушение выполнения плановых объемов работ. Например, Салехардский авиаотряд систематически не выполнял свои договорные обязательства по доставке труб различного диаметра, тампонажного цемента и других материалов. Кроме того, имели место перебои в торговле основными продуктами питания, которые, как правило, доставлялись авиатранспортом в авральном порядке¹²⁴.

Одновременно немаловажным вопросом оставалась доставка горюче-смазочных материалов для северных аэропортов Тюменской области. Так, по состоянию на 30 августа 1963 г. было завезено только 1500 т из необходимых 3500 т горюче-смазочных материалов. Неоднократное обращение в Уральское управление гражданской авиации не давало положительных результатов.

¹²² ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 3. Л. 78.

¹²³ ГАСПИТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2138. Л. 12–15.

¹²⁴ ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1183. Л. 34.

Вследствие этого была сорвана нормальная работа самолетно-моторного парка в зимний период 1963–1964 гг., когда были прекращены полеты в аэропорт Тюмень из северных национальных округов¹²⁵.

К осенней навигации 1964 г. и весенней навигации 1965 г. это положение было исправлено и планы завозов авиатоплива были перевыполнены. Тем не менее некоторые северные авиагруппы продолжали испытывать серьезные затруднения из-за нехватки топлива¹²⁶. Как оказалось, причиной «топливного кризиса» северных авиагрупп стало недостаточное количество резервуарных емкостей для хранения запасов горючего, нерациональные расходы выделенных лимитов, зачастую топливо, вследствие неудовлетворительного контроля хранения, становилось непригодным и использовалось для наземных целей. Выявлялись и факты его незаконного хищения и продажи некоторыми командирами подразделений¹²⁷. К следующей осенней навигации 1965 г. указанные проблемы удалось преодолеть путем увеличения емкостей хранения и усиления контроля использования авиакеросина.

Существенным стимулом для развития Тюменской авиации в середине 1960-х гг. стало создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, для нужд которого применялось всё большее количество авиационной техники. Одним из первых документов, регламентирующих вопросы использования и развития самолетно-моторного парка на начальном этапе создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, стало постановление Совета Министров СССР «О мерах по усилению геологоразведочных работ на нефть и газ в районах Западной Сибири», принятое в 1962 г. Оно обязывало Главное управление Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР предусмотреть увеличение численности вертолетов в районах проведения геологоразведочных работ в Западной Сибири до количества, обеспечивающего потребность Тюменского и Новосибирского геологического управления в авиатранспорте.

¹²⁵ ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 4465. Л. 123.

¹²⁶ ГАТО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 116. Л. 1.

¹²⁷ Там же. Л. 1а.

Кроме того, данным постановлением предусматривался целый ряд конкретных предписаний министерствам и ведомствам по улучшению транспортной и технической оснащенностью геологоразведочных организаций для создания необходимой инфраструктурной базы в районах проведения геологоразведочных работ нефти и газа в Западной Сибири¹²⁸.

В ходе его выполнения стали появляться объединенные авиаотряды, которые должны были в комплексе обеспечивать обслуживание объектов нефтегазовой отрасли. К середине 1960-х гг. в местах поиска и разработки месторождений нефти и газа были образованы первые четыре объединенных авиаотряда (Тюменский, Березовский, Сургутский, Салехардский) и одна авиаэскадрилья (Тобольская)¹²⁹. Тюменская авиагруппа Уральского управления гражданской авиации обеспечивала общее руководство, условия работы и контроль деятельности всех отрядов. Ввиду отсутствия капитальных аэропортовых комплексов в Тюменской области и искусственных взлетно-посадочных полос основной воздушный парк авиаотрядов составляли легкомоторные самолеты Ан-2 и Як-12, способные совершать посадку на водные поверхности. Позднее парк машин пополнили неприхотливые самолеты Ли-2. Но особую популярность, в силу способности совершать посадку практически на любой твердый участок земли, приобрели вертолеты, которые стали главными составляющими формирующегося самолетно-моторного парка Тюменской области. Из приложения 4 видно, что к 1964 г. вертолёты стали доминирующими машинами в парке авиаотрядов севера Тюменской области. К примеру, Березовский авиаотряд был полностью представлен вертолётами, а в Сургутском авиаотряде из имеющихся 35 единиц авиатехники 20 являлись вертолётами.

В целом, самолетно-вертолетный парк в северных объединенных авиаотрядах был немногочисленным. Общее число вертолетов в начале 1960-х гг. составляло всего 68 единиц, а число самолетов – 41¹³⁰.

¹²⁸ ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1249. Л. 76–77.

¹²⁹ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 49. Л. 44.

¹³⁰ Там же. Л. 46.

По мере расширения задач по созданию ЗСНГК в Тюменскую авиагруппу поступили вертолеты Ка-15 и Ка-18. Но они эксплуатировались в Тюменской области недолго, так как оказались маломощными, кроме того, частым явлением у них были отказы двигателей. Наиболее эффективными и надежными авиамашинами проявили себя вертолеты конструкторского бюро М.Л. Миля (Ми-2, Ми-4).

Для усиления производственных мощностей авиаотрядов в Тюменскую авиагруппу начали поступать более мощные и современные на тот момент вертолеты Ми-6, которые превосходили по своим техническим характеристикам предыдущее поколение Ми-4. Вертолет Ми-6, благодаря своим уникальным летным характеристикам, отвечал всем требованиям геологоразведчиков, нефтяников и строителей¹³¹.

В 1966 г. начинается глубокое бурение на новых газовых месторождениях области: Уренгойском – в Пуровском районе ЯННО, Русском – в Тазовском районе ЯННО, Медвежье – в Надымском районе ЯННО, Картопьянском – в Кондинском районе ХМНО¹³². Расширение буровых работ, в свою очередь, требовало увеличения самолетно-вертолетного парка. По имеющимся данным к 1966 г. Тюменская авиагруппа уже обладала авиапарком общей сложностью 190 ед. техники, включая технические парки, контролируемые авиаотрядами¹³³.

Существенный рост самолетно-моторного парка и необходимость его еще большего увеличения находилось под личным пристальным контролем Министра гражданской авиации Е.Ф. Логиновым, который посетил Тюменскую авиагруппу в 1967 г. В ходе осмотра авиагруппы им была поставлена задача увеличения самолетно-вертолетного парка и пополнение его более высокоэффективной техникой. В Тюменское авиапредприятие стал поступать вертолет Ми-10К, известный так же, как вертолет-кран в силу своих уникальных характеристик.

¹³¹ Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. Тюмень, 2005. Ч. 1. С. 58.

¹³² Нефть и газ Тюмени в документах. Свердловск, 1973. Т. 2. С. 52.

¹³³ Тюменское управление гражданской авиации. Общая информация о флоте. URL: <http://russianplanes.net/airline/1342> (дата обращения: 18.10.2015).

Существенно усилили возможности строителей и нефтяников Западной Сибири самолеты большой грузоподъемности Ан-12, Ан-24 и Ил-18 и вертолеты Ми-8¹³⁴.

Позитивные изменения численности авиационной техники в Тюменском регионе потребовали проведения соответствующих структурных изменений. 7 февраля 1967 г. приказом Министра гражданской авиации СССР, в связи с развернувшимися крупномасштабными работами по освоению нефтяных и газовых месторождений в Тюменской области, на базе местной авиагруппы Уральского управления гражданской авиации было образовано Тюменское управление гражданской авиации. В состав управления вошли объединенные авиаотряды (ОАО) и объединенные авиаэскадрильи (прил. 5)¹³⁵. Это решение было закономерным. Тюменская авиагруппа Уральского управления явно переросла свой первоначальный статус по наличию и квалификации кадрового состава и техническому оснащению. Авиагруппа вполне была готова к самостоятельному решению поставленных перед ней задач.

Из приложения 5 видно, что самым крупным объединенным авиаотрядом являлся Тюменский. Он включал в себя 3 аэропорта и 1 гидропорт. На севере области крупнейшими авиаотрядами были Сургутский и Березовский.

Самолетно-моторный парк Тюменского управления интенсивно пополнялся машинами из Уральского управления гражданской авиации, преимущественно вертолётами. Из 23 поступивших авиамашин 15 являлись вёртолетами, что подчеркивает их значительную роль в создании ЗСНГК (см. приложение 6)¹³⁶.

Всего авиапарк предприятия к концу 1967 г. насчитывал 297 летательных аппаратов. Данные представлены в прил. 7¹³⁷, из которого следует, что в структуре машинного парка авиапредприятия в 1967 г. более 50% занимали вертолеты (155 машин из 297 единиц техники). Самыми популярными моделями авиамашин стали самолеты Ан-2 в силу неприхотливости и способности взлетать с водных поверхностей, а также модели вертолётов Ми-4 и Ми-1.

¹³⁴ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 3. Л. 14.

¹³⁵ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 4. Л. 67–69.

¹³⁶ Там же.

¹³⁷ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 20.

Однако имеющегося самолётно-моторного парка не хватало для обслуживания нефтяных и газовых экспедиций. Учитывая экономическую и геополитическую важность Западно-Сибирской нефтегазовой провинции, в 1968 г. в очередной раз было осуществлено пополнение моторного парка Тюменского авиапредприятия за счет прикомандированных самолетов и вертолетов из других управлений Министерства гражданской авиации. Сведения об этом увеличении представлены в приложении 8¹³⁸.

Анализируя данные приложения 8, можно прийти к выводу о том, что наибольшее число машин было направлено в адрес Салехардского (18 единиц) и Сургутского (14 единиц) авиаотрядов. Это было связано с открытием месторождений нефти в Сургутском районе и начавшимися на Ямале активными геологоразведочными работами.

В 1967 г. линейно-ремонтные эксплуатационные мастерские были переименованы в авиационно-технические базы. Это было обусловлено тем, что количество самолётно-моторного парка значительно расширилось, что требовало увеличения технического контроля состояния качества. К тому же замена линейно-ремонтных мастерских на авиационно-технические базы предполагала расширение функций последних.

Теперь все самолеты и вертолеты в объединенных авиаотрядах были переданы в авиационно-технические базы, которые контролировали техническое обслуживание и ремонт техники. С 1 июня 1967 г. вводилась система перспективного планирования и использования самолётно-моторного парка на год и квартал. При этом любое изменение планов полетов авиационной техники без согласования работников авиационной базы запрещалось¹³⁹.

Первым начальником Тюменского управления стал К.А. Лужецкий. Первым его заместителем – опытный летчик В.М. Кулешов, вторым заместителем, ответственным за перевозки, – В.А. Горинов; ответственным руководителем по эксплуатации наземных сооружений и строительству – В.М. Морозкин. Под их

¹³⁸ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 3. Л. 79–80.

¹³⁹ Там же. Л. 149–150.

руководством осваивались и вводились в эксплуатацию самолеты Ан-12, Ан-24, вертолеты Ми-2, Ми-6, Ми-8¹⁴⁰.

Как мы уже отмечали, с начала 1960-х гг. и на протяжении всего периода исследования наиболее востребованными стали вертолёты, потребность в которых росла постоянно. В 1969 г. в парке авиапредприятия имелось двадцать восемь самых востребованных вертолетов Ми-6 и Ми-8, а в 1970 г. их число возросло до тридцати пяти вертолетов. Однако даже такие темпы роста их численности не соответствовали потребностям нефтяников и газовиков¹⁴¹.

Высокая роль вертолетного транспорта подтверждается тем, что одним из наиболее востребованных летных отрядов к кон. 1960-х гг. являлся 255-й вертолётный отряд 1-го Тюменского объединенного авиаотряда. В его составе находились наиболее грузоподъемные вертолеты серии Ми. Также на базе 255-го лётного отряда в 1967 г. проходил успешные государственные и эксплуатационные испытания вертолет Ми-8. Особенностью нового вертолета являлось наличие двух турбодвигателей, что значительно повышало надежность машины. В авиапарке предприятия Ми-8 заменял прежде всего устаревшие Ми-4. Новый вертолет превосходил Ми-4 по максимальной грузоподъемности в 2,5 раза, по скорости – в 1,5 раза, по производительности – в 3,75 раза¹⁴².

В 1968 г. в соответствии с приказом начальника Тюменского управления был образован 2-й Тюменский объединенный авиаотряд. С его созданием большая часть сотрудников и авиационной техники самолетов Ли-2, Ан-24, Ан-12 переводилась из 1-го Тюменского авиаотряда во 2-й. Грузовые самолеты Ан-12 были представлены только в этом авиаотряде.

В конце 1960-х – начале 1970-х гг. в связи с техническим прогрессом самолеты с поршневыми двигателями морально устарели и требовали замены. Известные во всем мире поршневые самолеты ДС-3 известной американской фирмы «Дуглас» повсеместно снимались с производства. Авиационная

¹⁴⁰ Ютэйр. 2014. Декабрь.

¹⁴¹ Ласкин Г.П. Только самолетом можно долететь // Нефтегазостроители Западной Сибири. Кн. 2. С. 256.

¹⁴² Михаил Миль. Школа воплощения идей. Казань, 2009. С. 87.

промышленность США прекратила их выпуск. Но замены им не нашла. Образовался своего рода вакуум¹⁴³.

В СССР местные авиалинии обслуживались самолетами Ли-2 (лицензия «Дуглас»), Ил-12, Ил-14 – все эти машины оснащались поршневыми двигателями и обладали низкими скоростями полетов. 21 октября 1966 г. произвел испытания новый советский реактивный самолет Як-40, который был призван заменить устаревшие самолеты на местных авиалиниях. Он получил название «крылатый автобус». Его крейсерская скорость 550–600 км/ч, что позволяло сократить время полета в 2–2,5 раза по сравнению с поршневыми самолетами.

Для эксплуатации этого самолета не требовалось сложного наземного аэродромного оборудования. Была упрощена процедура погрузки багажа: пассажиры при входе ставили свои чемоданы в багажное отделение и сами забирали их при выходе. Шум в салоне снижался до минимума, так как двигатели были расположены в хвостовой части фюзеляжа. Самолет не нуждался в аэродромных лестницах: в хвостовой части самолета для пассажиров имелся откидной посадочный трап.

Основной идеей конструкции самолета являлась простота. Самолет имел короткий разбег, крутой набор высоты. При посадке пробег машины составлял всего 400 м. Шасси с очень мягкой амортизацией и колесами большого диаметра позволяли совершать взлет с грунтовых аэродромов¹⁴⁴.

Для обеспечения резерва при постоянно растущих объемах перевозок на местных воздушных линиях в 1973–1974 гг. в Тюмени начали осваивать самолеты Як-40. С началом эксплуатации этого самолета Министерство гражданской авиации приняло решение об образовании в структуре 2-го Тюменского объединенного авиаотряда самостоятельной авиаэскадрильи для оперативного управления производственной деятельностью и целенаправленной организации летной работы. Первоначально авиаэскадрилья располагала тремя обычными пассажирскими самолетами, одним – повышенной комфортности и двумя –

¹⁴³ Яковлев А.С. Записки конструктора. М., 1979. С. 253.

¹⁴⁴ Там же. С. 255.

грузопассажирскими, и имела в своем составе 14 экипажей. Впоследствии число самолетов Як-40 возросло до 31 единицы, после чего было принято решение создать 2-й летный отряд, в состав которого вошли экипажи и самолеты Ан-24, Ан-26, Як-40. Его командиром стал Б.В. Сельков¹⁴⁵. Под его руководством с 1975 г. на самолетах Як-40 организовались регулярные рейсы Ханты-Мансийск – Москва¹⁴⁶.

Еще одним самолетом, предназначенным для линий малой и средней протяженности, появившийся в авиапарке Тюменского управления, стал турбовинтовой самолет Ан-24 (и их более поздняя модификация Ан-26). Главной особенностью этой авиамашины была возможность его эксплуатации на грунтовых взлётно-посадочных полосах, что было весьма актуально для северных аэропортов, где долгое время не существовало искусственных взлётно-посадочных полос. Основным полем деятельности этих самолетов стали аэропорты Урая, Игрима, Ханты-Мансийска, Советского, Красноселькупа, Харасавэйя. В состав первого экипажа 2-го Тюменского ОАО, освоившего самолет Ан-24 и Ан-26, вошли командир корабля Д.П. Турлаков, второй пилот В.И. Митин, штурман С.Н. Тибор, бортмеханик Ю.И. Соколов, бортрадист Б.А. Зубов. Была создана целая эскадрилья Ан-26 под командованием летчика Г.В. Черкасова¹⁴⁷.

Одновременно Тюменское управление испытывало потребность в большегрузных авиационных машинах. В начале 1976 г. на состоявшемся собрании партийно-хозяйственного актива авиапредприятия, в котором принял участие министр гражданской авиации Б.П. Бугаев, начальник «Главтюменьгеологии» Ю.Г. Эрвье попросил оснастить второй Тюменский ОАО новой большегрузной техникой и, в частности, самолетом Ил-76. В это время авиационная промышленность уже приступила к производству и серийному

¹⁴⁵ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 62.

¹⁴⁶ Гражданская авиация России – день за днем. М., 2008. С. 70.

¹⁴⁷ Артерии Жизни. М., 2003. С. 37.

выпуску этого самолета для вооруженных сил. В итоге летом 1976 г. просьба была удовлетворена и началась подготовка пилотов и техников¹⁴⁸.

Переучивание на новый тип самолета проходило непосредственно на самолетостроительном заводе. Данный самолет был неприхотлив в эксплуатации и располагал четырьмя надежными турбореактивными двигателями, высокой грузоподъемностью до 43 т и дальностью полета до 6000 км. Он мог работать на грунтовых и заснеженных взлётно-посадочных полосах севера Западной Сибири¹⁴⁹.

Этот самолет сыграл неоценимую роль в освоении природных богатств Западной Сибири. Высокая производительность самолета, способного принимать и перевозить с большой скоростью крупногабаритные тяжеловесные грузы, возможность быстро с помощью бортовых средств механизации выполнять погрузочно-разгрузочные работы позволяли значительно увеличить объемы перевозок важнейших грузов в самые отдаленные районы нефти и газодобычи севера Тюменской области.

В феврале 1977 г. был выполнен первый рейс из Тюмени в Надым на самолете Ил-76Т под управлением пилота первого класса Б.К. Кузнецова. Этот экипаж перевез за один рейс два большегрузных самосвала «Татра». В особых случаях, когда нужно было доставить еще большие крупногабаритные грузы, задействовали самолеты Ан-22 «Антей», которые прилетали из Киева на временную базировку¹⁵⁰. Тюменский север стал полигоном для испытания нового сверхмощного самолета¹⁵¹.

Рост авиационных работ на территории Западной Сибири в период второй половины 1970-х гг. привел к заметному увеличению концентрации авиационного транспорта. Так, с 1976 по 1980 г. Тюменское, Западно-Сибирское, а также Красноярское управления гражданской авиации получили до 80 процентов всех поступивших в гражданскую авиацию вертолетов Ми-6, Ми-8, Ми-10 и более

¹⁴⁸ Utair – вехи истории. Тюмень, 2014. С. 44.

¹⁴⁹ Марковский В.Ю. Ил-76. Герой «Кандагара». М., 2010. С. 11.

¹⁵⁰ Василишин А.В. Пасынки Отечества. М., 2007. С. 13.

¹⁵¹ Чирсков В.Г., Рунов В.А. Газовая промышленность Советского Союза. М., 2006. С. 326.

половины грузовых самолетов Ан-26, а также свыше 70 процентов самолетов большой грузоподъемности Ил-76. В Западную Сибирь была направлена третья часть таких авиалайнеров СССР, как Ил-62М, Ту-154 и Ту-134¹⁵². Грузооборот увеличился в 9,7 раза, перевозка пассажиров – в 12 раз, почты – в 6,7 раза, а авиационная обработка площадей возросла в 17,3 раза¹⁵³.

Новым импульсом в развитии Западно-Сибирских авиационных предприятий стала поездка генерального секретаря ЦК КПСС Л.И. Брежнева по территории Сибири и Дальнего Востока в 1978 г. По её результатам в Министерстве гражданской авиации СССР был сформирован комплексный план, предусматривающий дальнейшее укрепление материально-технической базы северных и восточных авиапредприятий, развитие жилищного и культурно-бытового строительства. В общей сложности было потрачено более 40 процентов всех средств, предусмотренных на эти цели¹⁵⁴.

Развитию Тюменского управления гражданской авиации способствовала, в числе всего прочего, и действующая тогда в Министерстве гражданской авиации система трехступенчатого управления. Непосредственный контроль над деятельностью территориальных управлений осуществляло Министерство гражданской авиации. Управлениями осуществлялось руководство объединенными авиаотрядами на подведомственных им территориях. Они были достаточно жестко «привязаны» к региональному центру: командиры объединенных отрядов находились в прямом подчинении начальника управления. Но вместе с тем обладали большой самостоятельностью в решении региональных задач. Они сами решали, как выполнять поставленные перед ними тактические задачи, и несли полную ответственность за свои действия.

Для увеличения самолётно-моторного парка и формирования новых авиационных баз на отдаленных северных территориях такой вариант стал наиболее оптимальным. География работ по освоению все новых и новых

¹⁵² Бугаев Б.П. Аэрофлот от съезда к съезду. М., 1981. С. 10.

¹⁵³ Авиатор Тюмени. 1977. 27 января.

¹⁵⁴ Бугаев Б.П. Указ.соч. С. 11.

месторождений углеводородного топлива с каждым годом расширялась. Контролировать эти новые районы из Тюмени и осуществлять их авиационное обслуживание из уже существующих на севере объединенных отрядов становилось все сложнее.

Поэтому после сооружения простейшего аэродрома и передислокации сюда для постоянной работы определенного количества авиационной техники в новых районах создавался очередной объединенный авиаотряд, решавший на месте все оперативные вопросы по организации авиационного обслуживания заявок геологов, нефтяников, газовиков и строителей и развития собственной материально-технической базы¹⁵⁵.

В результате предпринимаемых мер количество объединенных авиаотрядов (ОАО) увеличивалось вплоть до сер. 1980-х г. Но этот процесс шел неравномерно. В момент образования Тюменского управления гражданской авиации в его состав входили всего пять ОАО – Тюменский, Ханты-Мансийский, Березовский, Салехардский и Сургутский. За последующий десятилетний период (1967 по 1977 г.) было образовано еще пять ОАО, каждый из которых имел не менее одного летного отряда, аэропорт и авиационно-техническую базу. Но наиболее впечатляющие темпы роста ОАО происходят за 6 лет – с 1978 по 1983 г., когда было создано еще шесть ОАО (прил. 12). Темпы такого развития стали возможны благодаря открытию крупномасштабных газовых месторождений на территории Ямало-Ненецкого автономного округа, для обслуживания которых требовалось постоянное присутствие авиационной техники. Стоит обратить внимание на тот факт, что создание авиаотрядов на Севере требовало определенной организации управления на местах. Так, более крупные авиационные отряды руководили отрядами, меньшими по числу персонала и авиационной техники. Например, в подчинении у Сургутского авиаотряда находились Нефтеюганский и Нижневартовский.

Каждый представленный авиаотряд имел собственный парк самолетов и вертолетов, который составлял общую численность самолетно-моторного парка Тюменского управления гражданской авиации. Согласно проведенным

¹⁵⁵ Сибирский Характер. Тюмень, 2011. С. 43.

исследованиям, рост авиационного парка тюменских авиаторов продолжался на всем протяжении существования управления. Особенно динамичным он был в 1972–1980 гг. В это время было получено 428 единиц техники. Данные об общем увеличении авиационного парка представлены в приложении 11. По нашим подсчетам, суммарная численность самолетно-моторного парка к моменту прекращения деятельности Тюменского управления гражданской авиации была равна 882 единицам техники (см. приложение 10). Наиболее существенное место в этом парке занимали вертолеты большой грузоподъемности, число которых в разные годы составляло порядка 50–60% от общего числа всего парка.

Сведения о поступлении авиационной техники представлены на графике в приложении 9. Анализируя его, можно сделать вывод, что количественная прибавка вертолетов и самолетов была различной, если численность самолетов возрастала планомерно, в среднем в год около 15 единиц, то вертолётный транспорт отличался своим неравномерным приумножением. Особенно заметно такая тенденция прослеживается во второй половине 1970-х гг., когда шло активное освоение газовых месторождений на Ямале, для обслуживания которых требовалось значительное количество вертолетов. В этот период произошел скачкообразный рост числа вертолётов, а в нач. 1980-х гг. – резкий спад, вызванный тем, что авиапарки севера были достаточно укомплектованы вертолётной техникой и им уже не требовалось больших партий новых авиамашин.

С середины 1980-х гг. в Тюменском управлении наблюдаются снижение поступления новой авиатехники, обновление авиационного парка начинает замедляться. Причина данной тенденции скрывалась в уменьшении правительственных вложений в предприятия транспорта и связи¹⁵⁶. В результате авиастроение начинает переживать сокращение серийного выпуска гражданской авиатехники. Так, если в 1981 г. было создано 635 авиамашин, то в 1985 г. – 564, а в 1988 г. – 519. В среднем в год во второй половине 1980-х гг. выпускалось 175

¹⁵⁶ Гражданкин А.И., Кара-Мурза С.Г. Белая книга России. Строительство, перестройка и реформы: 1950–2013 гг. М., 2015. С. 709.

самолетов и 375 вертолетов, из них не более 60 самолетов и 160 вертолетов гражданского назначения¹⁵⁷, что составляло не многим более 40% от общего числа выпускаемой техники. Такая зависимость авиапрома от оборонно-промышленного комплекса поставила в дальнейшем гражданскую авиацию в крайне затруднительное положение. Глубокий экономический кризис, нараставший внешний долг, бюджетный дефицит и как следствие неизбежное уменьшение военных расходов привели к существенному понижению государственного оборонного заказа¹⁵⁸.

Предприятия авиапромышленности стали получать конверсионные задания на производство медицинской техники, товаров народного потребления, технологического оборудования для перерабатывающих отраслей агропромышленного комплекса, легкой промышленности, торговли и общественного питания. К примеру, ОКБ Сухого получало госзаказ и бюджетное финансирование на разработку технологического оборудования по переработке фруктов, расфасовке сахара и круп, а также стиральных машин. Предприятия отрасли динамично увеличивали долю такой продукции: с 30 до 45% за 1989–1991 гг.¹⁵⁹

В условиях конверсии разработка и внедрение новых типов самолетов Ту-204, Ил-96-300, Ил-114, Ан-70, Ан-74, легкомоторных самолетов и вертолетов стали безнадежно запаздывать. Аэрофлот вынужденно продлевал ресурс своей устаревшей авиатехники, а значит – снижал её надежность. Поставки ближнемагистральных серийных самолетов Як-42 обеспечивались лишь на 50% от плана пятилетки, а самолетов Ту-154М – только на 40%. К 1989 г. 80% перевозок осуществлялось на летательных аппаратах, сконструированных еще в 1960–1970-е гг. По многим параметрам, особенно по экономичности и комфортности, они значительно отстали от современных требований. Еще хуже

¹⁵⁷ Чуйко В.М. 70 лет со дня создания Минавиапрома СССР: структура, история, статистика. URL: www.avia.ru (дата обращения: 13.11.2016).

¹⁵⁸ Колпаков С.К. История авиационной промышленности России. URL: www.ru-90/node/1322.ru (дата обращения: 04.09.2016).

¹⁵⁹ Братухин А.Г., Куличков Е.Н., Калачанов В.Д. Конверсия авиакосмического комплекса России. М., 1995. С. 15.

обстояли дела с поставкой авиадвигателей, особенно НКВ-2У для самых массовых самолетов Ту-154Б, а это влекло за собой перерасход топлива до 400 тыс. т в год. По разным оценкам авиапромышленность гражданских авиалайнеров СССР в годы перестройки начала запаздывать от западных фирм на 7–8 лет¹⁶⁰.

Требование руководства Министерства гражданской авиации направить начавшуюся конверсию предприятий и объединений промышленности на создание высококачественной новой техники для Аэрофлота не нашло в то время должной поддержки у правительства. Поскольку руководство страны рассчитывало получить отдачу от конверсии как можно скорее, а в авиастроении циклы разработки и подготовки производства, испытаний и сертификации не укладывались в краткосрочные ориентиры, речь могла идти только о развертывании производства тех самолетов, разработка которых находилась в завершающей стадии. Нарушение межотраслевых связей повлекло за собой безответственность в выполнении заказов, разницей в ценах на технику. Задания по себестоимости продукции, услуг и эффективности не выполнялись. Стихийно возникла потребность искать и развивать горизонтальные связи. К тому же правительством затягивалась отработка положения о роли и функциях Министерства гражданской авиации в новом механизме, и оно оказалось практически бесправным. Вскоре возникла мощная волна необоснованного и бесконтрольного роста цен на авиатехнику, запчасти и оборудование, что заставило Аэрофлот повышать свои тарифы. Все это сильно отразилось на результатах деятельности авиапредприятий отрасли.

Вместе с тем, несмотря на негативные народнохозяйственные последствия периода перестройки середины 1980-х – начале 1990-х гг. в стране, на территории Западной Сибири в ходе решения задач по увеличению парка современными авиамашинами различной пассажиро- и грузоместимости, увеличения поставок горюче-смазочных материалов, организации материально-технического

¹⁶⁰ Развитие гражданской авиации в годы перестройки. URL: <http://biofile.ru/his/3207.html> (дата обращения: 19.08.2016).

снабжения авиапредприятия было сформировано крупнейшее в отрасли авиационное предприятие – Тюменское управление гражданской авиации. Особое значение в парке авиапредприятия приобретал вертолетный транспорт, он систематически пополнялся и составлял к 1991 г. около 60% от общего числа всего парка. За исследуемый период их количество выросло более чем в 5 раз, с 96 до 525 единиц, для сравнения количество самолетов увеличилось в 2,5 раза с 142 до 357 единиц.

Создание данного предприятия было предопределено особыми социально-экономическими условиями севера Западной Сибири, стремительным развитием сырьевой экономики в Тюменской области и формированием здесь крупнейшего в СССР Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, продолжавшего оставаться мощным стимулом для развития самолетно-моторного парка Тюменского авиапредприятия.

Глава 2. Формирование кадрового состава и создание социально-бытовых условий его жизнедеятельности

2.1. Источники поступления кадров и их закрепление на местах

В процессе формирования кадрового состава Тюменского авиапредприятия в середине 1960-х – начале 1990-х гг. было создано крупнейшее в стране авиационное управление, сформирован его основной штат сотрудников. При этом первоначальной задачей руководства Тюменской авиагруппы (в дальнейшем – Тюменского управления) являлось привлечение в область специалистов, способных управлять авиационной организацией, осуществляющей комплексное обслуживание отраслей народного хозяйства Западной Сибири.

Сразу отметим, что под формированием трудовых коллективов понимается взаимосвязанный и взаимообусловленный процесс выявления каналов комплектования кадров, подбор необходимых кандидатов, оптимизация численности и состава работников, подготовка и переподготовка кадров, создание необходимых социально-бытовых условий.

В нач. 1960-х гг. Тюменская авиагруппа представляла собой небольшое авиационное предприятие с общей численностью сотрудников 1297 человек. В середине 1960-х гг. были созданы два авиаподразделения в Салехарде и Тюмени. Численность сотрудников составила 1333 человек, среди которых эксплуатационных работников насчитывалось 1290 человек, работников культуры и быта – 29 человек и работников медсанчастей – 14 человек.¹⁶¹

Заметные изменения произошли в 1967 г., когда приказом министра гражданской авиации Тюменская авиагруппа Уральского управления гражданской авиации была преобразована в самостоятельное управление с наличием собственного самолетно-вертолетного парка и объединенными авиаотрядами. Её первым руководителем был назначен К.А. Лужецкий¹⁶². Новое территориальное авиационное управление выполняло стратегически важную

¹⁶¹ ГАТО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 61. Л. 22.

¹⁶² ГАСПИТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 8. Л. 30.

государственную задачу – развитие транспортных коммуникаций в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, которое было связано с необходимостью привлечения квалифицированных кадров¹⁶³.

Форма комплектования трудовых ресурсов Тюменского авиапредприятия не имела существенных отличий от других транспортных отраслей Западной Сибири и пополнялась следующим образом: привлечение выпускников вузов, училищ, школ, перевод из других управлений гражданской авиации, прием на работу демобилизованных военнослужащих из рядов советской армии и рабочей силы из местных жителей Тюменской области.

Социальный состав коллективов авиаторов Тюменской области в 1960-х гг. в среднем имел те же тенденции, что и в других организациях страны. Свыше 50% работников являлись представителями рабочих, 20% штатов комплектовались за счет технической и творческой интеллигенции. Национальный состав авиаторов региона также соответствовал в целом общероссийским показателям: 89% рабочих являлись русскими, 3,6% – украинцами, 1,1% – белорусами. Численность остальных национальностей не превышала 1%¹⁶⁴.

Самой сложной проблемой в формировавшемся Тюменском управлении гражданской авиации в рассматриваемый период было создание штата высококвалифицированных специалистов, способных решать задачи строительства новых аэропортовых комплексов, обслуживать поступающую авиационную технику, руководить объединенными авиаотрядами и повышать безопасность полетов авиапредприятия. Интенсивное развитие ЗСНГК уже во второй половине 1960-х гг. сделало проблему подготовки и привлечения кадров на авиационные предприятия одной из основных.

Следует обратить внимание на то, что острая потребность в высококвалифицированных кадрах существовала не только в Тюменском

¹⁶³ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 4. Л. 67.

¹⁶⁴ Трудовые коллективы Сибири: проблемы формирования и развития / Под ред. В.В. Алексеева. Новосибирск, 1985. С. 5.

управление, но и на всех предприятиях авиации страны. Связано это было с широким выходом на воздушные линии скоростных пассажирских самолетов большой вместимости, расширением сети местных линий и началом массового использования вертолетов для нужд народного хозяйства. Лётная терминология пополнилась такими новыми понятиями, как «реактивный двигатель», «реактивная тяга», «помпанаж двигателя», «реверс», «ламинарное обтекание», «скачки уплотнения» и т.д. Летному составу предстояло освоиться с большими скоростями и высотами полетов, преодолеть их психофизический барьер. Радикально менялись условия организации полетов и подготовки новой техники, управления воздушным движением скоростных, высотных самолетов, обслуживания авиаперевозок в аэропортах. В результате на основе решений Правительства в 1959–1960-х гг. начала формироваться система учебных заведений гражданского воздушного флота (ГВФ)¹⁶⁵.

Летом 1959 г. состоялся первый выпуск специалистов Высшего авиационного училища (ВАУ) ГВФ в г. Ленинграде, которое готовило инженеров-пилотов, инженеров эксплуатационной службы перевозок, специального применения авиации и наземного оборудования аэропортов. Авиаторы, окончившие ВАУ, назначались, как правило, на командно-руководящие должности авиационных предприятий Севера и Дальнего Востока страны. Впервые в истории гражданской авиации СССР руководство авиаподразделениями осуществляли командиры, получившие высшее специальное образование и навыки работы в условиях Севера страны.

Развитие авиационной техники требовало подготовки новых специалистов, способных не только обслуживать, но и создавать такую технику. Первая в СССР кафедра, занимавшаяся изучением и подготовкой специалистов самолёто- и вертолётостроения и инженеров авиационных двигателей, была создана в Казанском авиационном институте гражданской авиации. Специалисты этого

¹⁶⁵ История отечественной гражданской авиации. М., 1996. С. 298.

института были весьма востребованы на Севере страны в силу широкого применения вертолетного транспорта¹⁶⁶.

В 1960 г. в СССР было осуществлено сокращение численного состава Вооруженных Сил. В этой связи многие военные училища были закрыты или перепрофилированы в гражданские вузы. В их число входило и Рижское высшее военно-авиационное училище имени К.Е. Ворошилова. Оно было преобразовано в Рижский институт инженеров гражданской авиации имени Ленинского Комсомола, выпускающий специалистов по направлению «радиотехническое и электротехническое оборудование». В период формирования Рижского института в нем совместно с ГосНИИ ГВФ были созданы три лаборатории: авиационных двигателей, прочностных исследований и аэродинамики. Это способствовало быстрому развитию научной работы для решения актуальных задач гражданской авиации Севера.

Первый выпуск этого, уже гражданского, вуза состоялся в 1963 г. Выпускники направлялись в различные территориальные управления гражданской авиации страны, в том числе и Тюменское управление гражданской авиации. Весьма характерно, что первых его четырех дипломированных выпускников направили на работу в аэропорт Плеханова. Стоит отметить, что до их прибытия в Тюменском управлении работал всего один дипломированный инженер-специалист И.П. Михайленков. Для прибывших молодых специалистов в аэропорту Плеханово был оборудован учебный класс, в котором они начали обучать техников работе с новым вертолетом Ми-6¹⁶⁷.

До введения в 1967 г. нового областного аэропорта Рощино 246-й летный отряд, работавший на базе аэровокзала Плеханово, являлся главным транспортным авиаподразделением в области. Здесь концентрировались лучшие летные кадры, проходила освоение новая техника. В нём было организовано переучивание пилотов самолетов По-2 и Ан-2 на поступающие вертолёты¹⁶⁸.

¹⁶⁶ Казанский авиационный институт / Под ред. Ю.В. Кожевникова. М., 1986. С. 21.

¹⁶⁷ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 51–53.

¹⁶⁸ Сибирский характер. Ютэйр. Тюмень, 2011. С. 28.

В 1960 г. в Рязанской области Исиль-Кульская авиационная школа пилотов первоначального обучения была переквалифицирована в Сасовское летное училище им. Г.А. Тарана, в котором готовили пилотов и техников вертолетов Ми-4 и Ми-1. Также тогда начал функционировать летный учебно-тренировочный центр в Новосибирске. Этот центр впоследствии был объединен с Ульяновской школой высшей летной подготовки и перебазирован в Ульяновск для подготовки экипажей самолетов Ту-104, а затем Ил-18 и Ан-10. Среди первых выпускников Сасовского училища был уроженец Тюменской области Н.М. Белобородов, который окончил его в 1963 г. с присвоением квалификации пилота IV класса. Позже он был переквалифицирован на пилота вертолета Ми-1. Основным полем его деятельности стало обслуживание геологов и нефтяников. Белобородов являлся первым пилотом в Тюменской авиагруппе, освоившим вертолет Ми-1. В 1965 г. он был назначен на должность заместителя командира вертолетного отряда № 255, а его командиром стал еще один выпускник Сасовского училища Ю.А. Южаков. За освоение современной авиационной техники и работу на Крайнем Севере они были удостоены звания Героя Социалистического Труда. Впоследствии еще три выпускника Сасовского училища, работающие в Тюменском управлении, были удостоены высокого правительственного звания Героя Социалистического Труда – вертолетчики В. Смирнов, В. Курашев, Ю. Булюхин. Следует отметить, что они стали первыми в истории Аэрофлота вертолетчиками, которым было присвоено такое высокое звание¹⁶⁹.

Широкомасштабную подготовку инженерных специальностей для гражданской авиации осуществлял также Московский инженерно-экономический институт имени Г.К. Орджоникидзе. В 1960 г. началась подготовка инженеров гражданской авиации в Иркутском политехническом институте¹⁷⁰. Большую роль в подготовке авиационных кадров сыграла Кировоградская школа высшей летной подготовки, где готовили командиров кораблей, а впоследствии приступили к

¹⁶⁹ Тюменские известия. 2009. 2 октября.

¹⁷⁰ История гражданской авиации СССР. М., 1983. С. 213.

выпуску остродефицитных в отрасли специалистов-штурманов и диспетчеров управления воздушным движением.

Важную роль в подготовке авиационных специальностей среднего звена играли летно-технические училища. В Кременчуге и Бугуруслане были созданы летные училища гражданского воздушного флота, в Омске – летно-техническое училище, а в Рыльске – техническое училище, которое начало готовить специалистов по технической эксплуатации самолетов и двигателей¹⁷¹.

3 сентября 1966 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О мерах по улучшению подготовки специалистов и совершенствованию руководства высшим и средним специальным образованием в стране». В нем обобщался опыт работы вузов, определялись пути улучшения их работы, ставились задачи по укреплению связи с производством, решающее значение придавалось повышению качества подготовки специалистов. Был сформирован список базовых вузов страны, переданных в подчинение Министерства высшего и среднего специального образования СССР¹⁷². Теперь выпускники учебных заведений распределялись по разнарядке в различные территориальные управления страны, в том числе в Тюменское. К сожалению, по имеющимся архивным данным нельзя в точности отобразить ежегодное число выпускников, поступающих на работу в Тюменское управление гражданской авиации.

В целом, к концу 1970-х г. в СССР была образована, не имеющая аналогов в других странах, Академия гражданской авиации, три инженерных института – Московский, Рижский, Киевский; два высших летных училища, восемнадцать летных и технических училищ, а также многочисленные центры по переподготовке специалистов гражданской авиации¹⁷³.

Для привлечения будущих абитуриентов в учебные заведения Аэрофлота большое значение имела профориентация. При проведении профориентации особое внимание уделялось работе в школах, воинских частях, профессионально-

¹⁷¹ История гражданской авиации СССР. М., 1983. С. 213.

¹⁷² Харьковский авиационный институт 1930–1990. Очерк истории. Харьков, 1990. С. 65.

¹⁷³ Бугаев Б.П. Аэрофлот от съезда к съезду. М., 1981. С. 70.

технических училищах. Для этого использовались средства массовой информации, реклама в городских агентствах и аэровокзалах. Наглядная агитация и литература направлялись в периферийные аэропорты, создавались агитбригады, в состав которых входили специалисты ведущих профессий: диспетчеры, пилоты, авиатехники, радиотехники, инженеры. Они знакомили учащихся школ с конкретными профессиями, показывали их наиболее привлекательные стороны, знакомили с требованиями, предъявляемыми к специалистам гражданской авиации, проводили экскурсии в службах и подразделениях авиапредприятий.

Комсомольские организации авиаотрядов проводили соревнования среди учащихся старших классов города, заранее определяя их условия¹⁷⁴. Создавались авиамodelьные кружки, такие как «Юный летчик», в которых вожатые проводили беседы на тему «Моя профессия», организовывали экскурсии на предприятия¹⁷⁵.

Содержательная профессионально-ориентационная работа проводилась среди детей авиаработников на слетах лучших учащихся по инициативе профсоюзных комитетов авиапредприятий и женсоветов авиаотрядов. Систематически организовывались «Дни открытых дверей», рассылались пригласительные билеты для поступления в учебные заведения гражданской авиации. С каждым абитуриентом осуществлялась индивидуальная беседа. После неё выдавалось направление в зональную комиссию¹⁷⁶.

Для увеличения числа поступающих абитуриентов в авиационные вузы в Тюменском управлении на базе Сургутского, Салехардского и Тюменского аэропортов создавались «малые воздушные академии» для учащихся 8–10 классов средних школ, финансирование которых велось из бюджета авиаотрядов. В них готовили будущих абитуриентов. Курсы «малой воздушной академии» проводили опытные пилоты, штурманы, инженеры и другие специалисты авиаотрядов управления. В среднем за один учебный год каждая такая академия готовила до

¹⁷⁴ ГАСПИТО. Ф. 3526. Оп. 1. Д. 12. Л. 16.

¹⁷⁵ ГАСПИТО. Ф. 3652. Оп. 1. Д. 1. Л. 6.

¹⁷⁶ История гражданской авиации СССР. М., 1983. С. 253.

20 выпускников, владеющих знаниями по авиационной тематике. В большинстве случаев все они поступали в учебные заведения Аэрофлота¹⁷⁷.

Созданное на территории Тюменской области авиационное предприятие стремительно росло; во второй половине 1960-х гг. общее количество сотрудников Тюменского управления возросло до 5261 чел., из них основная доля была летчиками и инженерами моложе 40 лет, общий процент женщин в авиапредприятии составлял 34 (см. приложение 14), что являлось самым высоким показателем в области в сравнении с другими предприятиями транспорта, где число женщин в среднем не превышало 24% (см. приложение 15)¹⁷⁸.

Однако кадровая ситуация оставалась по-прежнему напряженной, не хватало большого количества специалистов. В 1967 г. в образованное Тюменское авиапредприятие началось массовое поступление авиационной техники, это повлекло за собой проблему технического обслуживания, особенно вертолетов, которые работали в отрыве от баз, что требовало большого количества инженерно-технических специалистов.

До 1967 г. такие специалисты на авиапредприятие не направлялись. Поэтому складывалась крайне тяжелая ситуация с обеспечением своевременного технического обслуживания самолетов и вертолетов. Простои авиационной техники ежедневно возрастали. Так, в ожидании технического обслуживания только в мае–июне 1967 г. они составили 1500 самолетосуток¹⁷⁹.

Для преодоления этих простоев в обслуживании самолетов и вертолетов Тюменскому управлению требовалось дополнительно не менее 50 авиационных техников¹⁸⁰.

Согласно имеющимся обобщенным данным о поступлении специалистов с высшим и средним специальным образованием, распределявшихся во все транспортные отрасли Тюменской области (см. приложение 16), ситуация в 1960-х – начале 1970-х гг. была довольно непростой. Особенно тяжелой она была в

¹⁷⁷ ГАСПИТО. Ф. 3016. Оп. 1. Д. 32. Л. 29.

¹⁷⁸ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 26. Л. 11 а.

¹⁷⁹ Там же. Д. 14. Л. 28.

¹⁸⁰ Там же.

1960-х гг., когда специалистов с высшим образованием насчитывалось менее тысячи человек, или меньше 5% от численности транспортных работников¹⁸¹.

Развитие сети учебных заведений способствовало разрешению кадровой проблемы, ежегодно в ряды Тюменского управления поступали сотни молодых специалистов – выпускников высших и средних специальных учебных заведений гражданской авиации: летный, инженерно-технический персонал, диспетчеры по управлению воздушным движением. Руководству управления было необходимо использовать различные методы по закреплению молодых специалистов на авиапредприятиях. К прибывающим молодым специалистам, пилотам и техникам «прикреплялись» опытные наставники с большим трудовым стажем и жизненным опытом, с образованием не ниже среднего. На предприятиях создавались советы молодых специалистов, которые прививали любовь к своей профессии, вникали в нужды прибывающих молодых летчиков и техников, оказывали им конкретную помощь в быту. С целью более полного охвата индивидуальной работой молодых специалистов проводилась активная работа по их вовлечению в рационализаторскую и изобретательскую деятельность¹⁸². Вновь прибывших специалистов активно привлекали к общественной жизни отрядов. Так, большинство из них избирались в руководство профсоюзных и комсомольских организаций. Особое внимание уделялось организации досуга молодых специалистов. В этих целях командование большинства предприятий добивалось строительства культурных учреждений¹⁸³.

В авиаотрядах управления создавались комсомольско-молодежные коллективы, которые регулярно пополнялись молодыми специалистами. Так, в Сургутском авиаотряде за 1974–1975 гг. было образовано 78 комсомольско-молодежных коллективов. Комитет комсомола разработал условия социалистического соревнования. Соревнования проводились по двум группам: первая группа представляла собой летный отряд и авиационно-техническую базу,

¹⁸¹ Тюменская область в цифрах 1971–1975 годы: Стат. сб. Свердловск, 1976. С. 98–99.

¹⁸² ГАСПИТО. Ф. 3010. Оп. 1. Д. 1. Л. 9.

¹⁸³ Там же. Л. 10.

второй группой была сфера обслуживания: радиобюро, отдел перевозок, служба бортпроводников. Победители соревнований награждались денежными призами.

Большое внимание уделялось физическому воспитанию. Регулярно проводились спортивные соревнования по футболу, волейболу, баскетболу, шахматам. Для этого арендовывались спортивные залы в муниципальных учреждениях городов и поселков. В Сургутском авиаотряде был организован собственный яхт-клуб, который проводил ежегодные соревнования на р. Оби¹⁸⁴.

Со вновь прибывающими молодыми специалистами регулярно проводились беседы. Командиры отрядов, заместители по политчасти, руководители профсоюзных организаций и начальники служб подробно беседовали с каждым молодым специалистом по разнообразным вопросам их предстоящей работы: о бытовых условиях, перспективах роста, особенностях деятельности предприятий и коллективов.

В управлении были также организованы советы молодых специалистов, которые существовали в каждой крупной службе авиаотряда. Совет вникал в нужды прибывавших молодых специалистов, проводил лекционную работу, развивал изобретательство и рационализаторство¹⁸⁵. Анализируя источники, мы к пришли к выводу, что такие меры не приносили больших успехов в закреплении молодых специалистов на местах.

Систематическим явлением становились совместные советы, конференции, совещания по вопросу улучшения подготовки авиационных специалистов, повышению безопасности полетов и укреплению дисциплины, совершенствованию учебных программ. Эффективным средством повышения технических знаний молодых специалистов являлись конкурсы профессионального мастерства¹⁸⁶. Впервые в Тюменском управлении такой конкурс был проведен в 1975 г. среди работников службы отдела перевозок и бортпроводников. Ежегодно количество участников и служб возрастало,

¹⁸⁴ ГАСПИТО. Ф. 3010. Оп. 1. Д. 17. Л. 4.

¹⁸⁵ Там же. Л. 5.

¹⁸⁶ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 55. Оп. 1. Д. 1675. Л. 17.

конкурсы были призваны прививать любовь к избранной профессии, побуждать молодых специалистов к совершенствованию своего мастерства¹⁸⁷.

Важную роль в повышении профессионального уровня всего летного состава играли летно-технические конференции по обмену опытом работы в весенне-летнюю и осенне-зимнюю навигацию, на которой командно-летный состав постоянно анализировал работу летной службы, определял пути решения задач по совершенствованию деятельности всех звеньев и необходимости укрепления и повышения роли экипажа.

Для прибывающих молодых кадров повышение квалификации проходило раз в квартал. Это были тематические трех-дневные семинары с докладами и лекциями по техническим и политическим вопросам, по обмену опытом, а также раз в пять лет – пятимесячные курсы при Ленинградском высшем летном училище. Инженерный состав проходил переподготовку на двухмесячных курсах. Данные меры способствовали сохранению и закреплению кадров на местах¹⁸⁸.

Большой и разнообразный объем работы с пребывающим контингентом молодых специалистов привел к необходимости создания в Тюменском управлении своего учебно-методического центра. В этих целях в июне 1967 г. в Тюменском управлении была образована собственная учебно-тренировочная эскадрилья (УТЭ), изначально представлявшая собой небольшую группу из летно-инструкторского состава и преподавателей¹⁸⁹.

Приказом № 1 (по кадровым вопросам) начальника Тюменского управления гражданской авиации от 17 июня 1967 г. исполняющим обязанности командира УТЭ был назначен А.А. Ионов; начальником штаба УТЭ – И.Т. Симонов; бухгалтером УТЭ – Р.В. Антропова (Лебедева). В период с июня по сентябрь 1967 г. в штат эскадрильи были зачислены В.А. Биркин – пилотом-инструктором самолета Ан-2; Ю.Г. Юрьев – пилотом-инструктором вертолетов Ми-1 и Ми-4;

¹⁸⁷ ГАСПИТО. Ф. 3016. Оп. 1. Д. 20. Л. 13.

¹⁸⁸ Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. Т. 2: Авиационный транспорт / Гл. ред. тома А.Г. Братухин. М., 1995. С. 304.

¹⁸⁹ Сибирский Характер. Тюмень, 2011. С. 46.

Л.И. Ермакова – секретарем-машинисткой и библиотекарем; Т.С. Лыхина – заведующей хозяйством; В.В. Пилигримова – преподавателем¹⁹⁰.

К сентябрю 1967 г. согласно приказу начальника Тюменского управления для проведения занятий были выделены помещения штурманской комнаты Тюменского авиаотряда № 246. В период с 13 сентября по 17 октября 1967 г. у всех преподавателей комиссией Тюменского управления были приняты экзамены на знание конструкции и эксплуатации самолетов АН-2, Ли-2 и их двигателей. Темы первых занятий посвящались устройству моторов самолетов АН-2, электрооборудованию самолетов Ли-2, хранению и использованию горюче-смазочных материалов, решению вопросов организации безопасности полётов¹⁹¹.

Курсы начали функционировать в сентябре 1967 г. В связи с производственной необходимостью первыми были направлены на обучение бортмеханики самолета Ли-2. С января 1968 г. началась подготовка бортпроводников и инженерно-технического состава по эксплуатации спецоборудования вертолета Ми-8, в марте 1968 г. открылись первые курсы повышения квалификации пилотов самолета АН-2, бортмехаников вертолета Ми-4, инженерно-технического состава по эксплуатации вертолета Ми-8 и самолета АН-24¹⁹².

Штатный состав преподавателей УТЭ постоянно расширялся. Приказом начальника управления в 1968 г. командиром УТЭ был назначен Т.Н. Николаевич, его заместителем по учебной части – В.Т. Слепцов, проработавший в этой должности до 1976 г. Были приняты на работу преподавателями: К.Л. Варлахова, Г.С. Семенихин, В.И. Калюжняк, С.С. Токарев, методистом учебного отдела – Е.И. Константинова¹⁹³.

В первый учебный год в общей сложности было проведено более 80 курсов повышения квалификации и переподготовки летного и технического состава

¹⁹⁰ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 97. Л. 303.

¹⁹¹ Там же. Л. 303, 338.

¹⁹² Хороших В.А. Подготовка кадров в Тюменском Управлении гражданской авиации СССР в 1967–1991 // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 1. С. 136–144.

¹⁹³ Там же.

управления, которые успешно закончили 1060 человек¹⁹⁴. Основные занятия проводились в аэропорту Плеханово, но из-за нехватки свободных помещений часть занятий была перенесена в школу № 34 г. Тюмени. В апреле 1968 г. в распоряжение УТЭ были выделены дополнительные площади в здании цеха спецоборудования ремонтных мастерских. В нем было выделено пять учебных классов, в которых проводились курсы. Однако и этих помещений оказалось недостаточно. Нехватку аудиторий решили с помощью переоборудования пилотской гостиницы, несколько комнат в которой передали под классы¹⁹⁵.

Следует отметить, что недостатками в работе УТЭ были небольшой педагогический опыт преподавателей, слабая материальная база в начальный период его работы. Нередко основным методом преподавания являлось устное изложение материала с использованием классной доски, сопровождавшееся, в лучшем случае, демонстрацией плакатов и схем при полном отсутствии каких-либо технических средств обучения¹⁹⁶.

К 1969 г. число сотрудников Тюменского управления достигла 8 тыс. человек (см. приложение 17), что в свою очередь приводило к значительному увеличению нагрузки на сотрудников УТЭ. Для решения данной проблемы было решено увеличить количество его специалистов и преобразовать в январе 1970 г. УТЭ в более крупную структуру – учебно-тренировочный отряд № 19 (УТО-19).

В начале 1970-х гг., выполняя требования Министерства гражданской авиации, руководители Тюменского управления стали больше внимания уделять подготовке и переподготовке кадров. В основном переподготовка проходила в учебно-тренировочных подразделениях на курсах усовершенствования при высшем авиационном училище, а также на курсах школы высшей летной подготовки, как очно, так и заочно. В 1969/70 учебном году свыше 1100 человек Тюменского управления прошли курсы подготовки и переподготовки, из них

¹⁹⁴ Сибирский характер. Тюмень, 2011. С. 47.

¹⁹⁵ Там же.

¹⁹⁶ Картамышев П.В., Игнатович М.В., Оркин А.И. Методика летного обучения. М., 1987. С. 5.

342 пилота обучались в авиационных вузах страны, 122 авиатехника – на курсах УТО-19, 66 авиамехаников – на факультетах повышения квалификации¹⁹⁷.

К 1970 г. задача Тюменского управления гражданской авиации по количественному и качественному комплектованию кадров в основном была решена. Значительно возросла доля дипломированных специалистов. Так, в сравнении с 1968 г. на предприятиях управления количество специалистов с высшим образованием увеличилось на 70 человек, а специалистов со средним специальным образованием – на 313 человек.¹⁹⁸

Конкретизируя в целом удовлетворительный уровень организации заочного обучения в Тюменском управлении, следует отметить, что в ней наблюдались серьезные упущения и недостатки. Успеваемость заочников находилась на низком уровне, многие из них не выполняли в срок контрольные работы и имели большую задолженность. Был высок отсев за неуспеваемость в вузах. Так, в 1968 г. из 20 студентов высшего авиационного училища исключили 6 человек, число оставленных на прежних курсах составило 14 человек. Проверкой было установлено, что на предприятиях Тюменского управления недостаточно вовлекались в заочную учебу практики из числа инженерно-технического состава: в вузах обучались всего 39 человек, а в техникумах и училищах – только 21 человек.¹⁹⁹ Приказы о повышении квалификации личного состава выполнялись несвоевременно. Большая часть технического состава, работающая пять и более лет, не проходила переподготовки в учебно-тренировочных отрядах. Например, в 1968 г. в Салехардском ОАО было запланировано сформировать две группы повышения квалификации техников самолетов Ан-2 и Ли-2 в количестве 50 человек, а в действительности обучение прошли только 36 человек.²⁰⁰

К этому необходимо добавить, что учеба проводилась не всегда систематически. Планируемые темы изучения с техническим составом в большей степени отражали вопросы, ориентированные на повторение традиционных

¹⁹⁷ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 83. Л. 246; Ф. 112. Оп. 9. Д. 81. Л. 1–2 об., 6–9 об., 14–15.

¹⁹⁸ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Предисловие. Л. 4.

¹⁹⁹ Хороших В.А. Указ. соч. С. 136–144.

²⁰⁰ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41а. Л. 2.

методик работы с устаревшей техникой и недостаточно охватывали современные технологии устранения дефектов²⁰¹.

В 1971 г. в УТО-19 в штат сотрудников были включены инструкторы вертолетов Ми-6 и Ми-4, пилоты-инструкторы самолетов Ан-2, бортмеханики-инструкторы вертолетов Ми-6 и самолетов Ли-2, Ан-24, радисты-инструкторы самолетов Ан-24. Всего 12 человек. Все они были специалистами, которые имели высокий профессиональный уровень и образование. Эти меры были призваны повысить уровень организации методической и летной работы²⁰².

Непосредственно обучение и повышение квалификации лётного состава нередко проходили и в самих объединенных авиаотрядах. Так, 10 марта 1974 г. закончился период освоения вертолётов Ми-8. На базе 284 лётного отряда Ханты-Мансийского ОАО была организована 3-я авиаэскадрилья. В её состав было включено 12 работающих экипажей вертолета Ми-8: 9 экипажей было допущено ко всем видам работ (за исключением полетов ночью); 3 экипажа допущено к полётам при метеоминимуме (низкой облачности в 200 м, при видимости 3000 м).

В 1974–1976 гг. в авиаэскадрилье были подготовлены экипажи вертолетов Ми-8, которые переводились в полном составе во все авиапредприятия ХМАО. Например, в 1974 г. в Урайский авиаотряд был переведен полностью подготовленный экипаж С.А. Матвеева для освоения вертолётов Ми-8.

Следует отметить роль командного состава 284-го лётного отряда Ханты-Мансийского объединенного авиаотряда в подготовке экипажей Ми-8. Бывший командир 284-го отряда В.И. Майстренко лично подготовил ко всем видам работ, в том числе и к инструкторским, пять командиров и одного пилота-инструктора. На севере Тюменской области такой центр обучения вертолетчиков был единственным.

Заместитель командира 3-й авиаэскадрильи В.Ф. Лещин с конца 1974 г. по февраль 1976 г. лично подготовил пять командиров вертолётов и одного пилота-инструктора. На базе 284-го лётного отряда готовили не только пилотов, но и

²⁰¹ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 18. Л. 236–238.

²⁰² ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 106. Л. 337.

бортмехаников. Так, старший инструктор В.П. Владыкин подготовил шесть бортмехаников.

Особое внимание в этом авиаотряде уделялось налёту часов на тренировках в аэродромных условиях. За 1974 г. такой налёт составил 112 часов, превысив плановые задания на 62 часа²⁰³.

За два года Ханты-Мансийский ОАО осуществлял обслуживание вертолётами Ми-8 таких предприятий, как Ханты-Мансийский геофизтрест, Правдинская и Кондинская нефтеразведочные экспедиции. Вертолёты Ми-8 Ханты-Мансийского ОАО приняли активное участие в строительстве газопровода Надым–Пунга, обслуживании строящихся нефтепроводов в г. Нефтеюганске, оказании транспортных услуг населению Ханты-Мансийского района и ряде других работ.

Следует отметить, что в ходе выполнения такого объема и интенсивности обслуживания нефтяных и газовых предприятий по Тюменской области личный состав вертолётов Ми-8 не допустил ни одного лётного происшествия и его предпосылок по вине пилотов и техников. Не было допущено ни одного нарушения требований инструкции, регламентирующих лётную работу, методику и программу пилотирования.

В годы десятой пятилетки (1976–1980 гг.), как и прежде, большое внимание в вопросах кадровой обеспеченности авиапредприятий уделялось повышению квалификации командно-руководящего состава авиапредприятия. Основными местами проведения курсов для них служили Рижский и Киевский институты гражданской авиации, а также Академии гражданской авиации. При отборе руководящих кадров для повышения квалификации учитывались уровень образования и партийность. Направлять на факультеты повышения квалификации теперь можно было только лиц, указанных в разнарядке. Допускались замены только кандидатов, включенных в резерв для выдвижения на эти должности. Для

²⁰³ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 172. Л. 35–36.

прохождения повышения квалификации все слушатели должны были иметь справку о допуске к работе с секретными документами²⁰⁴.

Активное участие в подготовке и повышении квалификации кадров принимали партийные и профсоюзные комитеты авиапредприятий. В Тюменском, Сургутском, Салехардском ОАО они систематически проводили лекции на идеологические и научно-технические темы, широко использовали информационные карты новшеств технической эксплуатации самолетно-вертолетного парка Министерства гражданской авиации, распространялся опыт работ передовых авиапредприятий, служб и отдельных авиаработников.

В целом, по имеющимся у нас данным, наибольший рост числа работников Тюменского управления гражданской авиации, прошедших подготовку и повысивших свою квалификацию, пришелся на 1973–1975 гг. (см. приложение 18). За этот период усовершенствовали свои знания более 60 тыс. человек.²⁰⁵

Другой существенной задачей, стоявшей перед предприятиями Тюменского управления в обеспечении кадрового вопроса, являлось закрепление кадров на местах. Это было необходимо для выполнения государственного плана и повышения культуры обслуживания пассажиров, укрепления летной трудовой дисциплины.

В этой связи особенно острой проблемой являлась текучесть кадров и особенно среди молодых специалистов. Типичным для Севера явлением был систематический уход молодых специалистов после отработки ими трех лет по направлению учебных заведений. Причина текучести состояла в том, что высшие учебные заведения располагались в Москве, Ленинграде, Киеве, Риге, большинство средних специальных заведений также располагалось в европейской части России²⁰⁶. В этих условиях многие абитуриенты из Тюменской области в период учебы или после окончания ими учебных заведений создавали семьи в

²⁰⁴ История гражданской авиации СССР. М., 1983. С. 304.

²⁰⁵ Тюменская область в цифрах 1971–1975 годы: Стат. сб. Свердловск, 1976. С. 94.

²⁰⁶ Сычева Т.А. Развитие и применение гражданской авиации в народном хозяйстве Западной Сибири в сер. 1960-х – нач. 1990-х гг. Ч. III: Кадровая политика на авиапредприятиях Западно-Сибирского управления гражданской авиации. Кемерово, 2011. С. 13.

европейской части страны, что также было одной из причин ухода молодых специалистов из Тюменского авиапредприятия.

Немаловажной причиной кадровой текучести являлись сложные климатические и социальные условия, в которых приходилось работать авиаторам. Специальной подготовкой людей к работе на Севере никто не занимался. Зачастую прибывающие молодые специалисты были плохо знакомы с условиями предстоящей работы. Это существенно сказывалось на сроках их пребывания здесь²⁰⁷.

В начале 1960-х гг. ежегодно поступали 150–200 молодых специалистов, из них до 30% увольнялись в первые три года работы. Наибольшее число сотрудников покидало Тюменское управление гражданской авиации по собственному желанию²⁰⁸. Как видно из приложения 19, основными мотивами увольнения кадров в 1960-х и начале 1970-х гг. являлись неудовлетворительные социально-бытовые условия, связанные с отсутствием качественного жилья, и низкая заработная плата. Весьма показательны выглядят материалы паспортного стола г. Сургута, где в 1968 г. прописались 10,5 тыс. человек, а выписались – 5,5 тыс. человек. Текучесть кадров на основных предприятиях города составила от 30 до 70%²⁰⁹.

Типичными причинами увольнений являлись также нарушения трудовой дисциплины, невыполнение руководящих документов, прогулы и появление на рабочем месте в нетрезвом состоянии, нарушение режима предполетного отдыха. Данным сотрудникам предлагалось уволиться по собственному желанию, либо их увольняли по ст. 47 Трудового Кодекса СССР²¹⁰.

Серьезной проблемой текучести кадров можно являлось пьянство работников всех занимаемых должностей и особенно молодых специалистов. Случаи появления на работе в нетрезвом состоянии были частым явлением. Так, в одном только Урайском авиаотряде в 1971 г. было зафиксировано 17 случаев

²⁰⁷ ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 232. Д. 1. Л. 21.

²⁰⁸ ГАТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41. Л. 45.

²⁰⁹ Прищепа А.И. Возрождение Сургута... С. 170.

²¹⁰ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 19. Л. 83.

выхода работников в нетрезвом состоянии²¹¹, в Березовском авиаотряде – 37 случаев попадания в медицинский вытрезвитель и 17 случаев появления на работе в нетрезвом виде²¹². Наиболее вопиющим примером злоупотребления алкоголем в рабочее время является случай с начальником аэропорта поселка «Новый порт» Харламовым, который вместо подготовки к зимней навигации встал на путь пьянства, появившись в аэропорту за два месяца 1970 г. трезвым всего трижды²¹³. Случаи прогулов и попадания в медицинские вытрезвители были настоящим «бичом» всего авиапредприятия на протяжении 1960–1980-х гг. Основной мерой борьбы было их увольнение по ст. 47 Трудового Кодекса СССР²¹⁴.

Причинами этого распространенного явления в рядах авиаторов можно отметить и большую перегрузку в работе, дополненную сложными социально-бытовыми условиями и неразвитостью культурно-досуговой сферы.

В конце 1960-х – начале 1970-х гг. проблема высокой текучести кадров оставалась нерешенной, поэтому во многих объединенных авиаотрядах возникали ситуации повышенной трудовой нагрузки на отдельных сотрудников. Так, согласно отчету профсоюзной конференции, прошедшей в 1968 г. в г. Сургуте, из-за большой недоукомплектованности, плохой автоматизации производства переработка лётчиков составила 3267 часов за 10 месяцев 1968 г.²¹⁵

В других авиаотрядах проблема текучести кадров являлась не менее злободневной. Например, в Салехардском авиаотряде за десять месяцев 1969 г. были приняты на работу 345 человек, а уволено – 246 человек, т.е. личный состав обновился за неполный год на две трети²¹⁶. Сверхурочные работы кадрового состава были перевыполнены на 3264 часа, имелись и большие задолженности по отпускам, они составляли более 6 тыс. дней, из них – 1456 дней у лётного состава²¹⁷.

²¹¹ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41. Л. 65.

²¹² Там же. Л. 71.

²¹³ ГАЯНАО. Ф. 328. Оп. 1. Д. 7. Л. 1.

²¹⁴ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41. Л. 71.

²¹⁵ Там же. Д. 19. Л. 156.

²¹⁶ Сибирский характер. Тюмень, 2011. С. 53.

²¹⁷ ГАЯНО. Ф. 328. Оп. 1. Д. 46. Л. 127.

Среди других нарушений в кадровой работе Тюменского управления можно выделить систематические жалобы сотрудников авиапредприятия на работу бухгалтерии. Так, по сообщениям одного из сотрудников, выступавших с докладом на профсоюзной конференции, следует, что не было ни одного месяца правильного начисления заработной платы. Работникам аэропорта нередко приходилось обращаться к администрации, чтобы получить заработанные деньги. Администрация, в свою очередь, нередко игнорировала и не предпринимала никаких действенных мер в отношении бухгалтерии²¹⁸.

Текущность руководящего состава Тюменского управления гражданской авиации на фоне текучести кадров лётчиков и специалистов не являлась столь высокой. Перестановки внутри администрации осуществлялись в ходе кадровых перемещений и освобождения от должности одних и назначения других. В основном цепочка выстраивалась, когда освобождался от должности командир одного авиаотряда (чаще всего из-за несостоятельности как руководителя) и переводился на летную работу. Тогда командиром данного авиапредприятия назначался командир из другого авиаотряда, а тот, в свою очередь, – из третьего и т.д. Сложности были связаны с тем, что вновь назначенный руководитель авиаотряда должен был вместе со своей семьей переезжать в новый регион, что создавало большие проблемы, связанные с предоставлением жилья, трудоустройством родственников, учебой детей и в целом адаптации в новых условиях. При таком «клевтиническом подходе» право выбора отсутствовало.

Наиболее серьёзной проблемой в работе с командно-летным составом была частая сменяемость командиров авиаэскадрилий и их заместителей, а также командиров звеньев. По разным причинам за год сменялось до 35% состава командиров, около 40% их заместителей, более 20% командиров звеньев. Такая высокая сменяемость командно-летного состава не могла обеспечивать эффективное управление летной работы эскадрилий²¹⁹.

²¹⁸ Там же. Л. 58.

²¹⁹ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 134. Л. 10.

Наряду с этим не везде уделялось достаточное внимание одному из главных элементов работы с кадрами – изучению и подготовке необходимого резерва на выдвижение, расширение и улучшение его качественного состава. В ряде авиапредприятий на должностях заместителей начальников (командиров) назначались люди, не имевшие опыта руководящей работы, часть командно-летнего состава не имела высшего образования и не получала его ни в одном из учебных заведений ни очно, ни заочно.

Проблема высокой текучести кадров сохранялась и в 1970-е гг. Сургутский горком КПСС сообщал, что текучесть кадров на местных предприятиях промышленности и транспорта в 1977 г. составляла от 19 до 50% и более²²⁰. Эти данные требовали решительных мер не только со стороны руководства авиапредприятия, но и государственных органов.

Одним из ответных мер партийно-государственных органов стало принятие плана мероприятий Тюменским горкомом КПСС в 1978 г. «Пути формирования устойчивых производственных коллективов и снижения текучести кадров». Принятые в постановлении мероприятия охватывали целый комплекс организаторской и воспитательной деятельности партийных, комсомольских и профсоюзных организаций в деле сокращения текучести кадров²²¹.

Однако проведенные мероприятия не могли в полной мере способствовать предотвращению текучести кадров, так как решение данной проблемы крылось не только в повышении трудовой дисциплины, но и в улучшении условий жизни и труда авиаторов. Текучесть кадров в целом по организациям авиатранспорта оставалась на уровне 30–40%, что снижало эффективность работы этих предприятий. Заметим, что в целом по народному хозяйству Тюменской области текучесть была еще выше. Первый секретарь Тюменского обкома КПСС Б.Е. Щербина отмечал, что в Тюменскую область из разных районов страны ежегодно приезжали 150–160 тыс. человек. Из них более 100 тыс. не закреплялись на своих

²²⁰ ГАТО. Ф. 113. Оп. 29. Д. 29. Л. 102.

²²¹ Там же. Л. 103.

местах и возвращались обратно, т.е. текучесть по области составляла более 60%²²².

В 1970-е гг. в соответствии с решением XXIV съезда КПСС продолжала проводиться большая работа по укреплению квалифицированными кадрами авиапредприятий страны²²³. Выдвижение на руководящую работу молодых подготовленных работников, повышение квалификации руководящего состава и специалистов позволили улучшить качественный состав кадров. Укомплектованность авиапредприятий авиаспециалистами осуществлялась на основании заявок самих авиапредприятий, за счет выпускников институтов и училищ. За годы девятой пятилетки в Аэрофлоте количество специалистов с высшим образованием увеличилось в 2,4 раза²²⁴.

В Тюменском управлении внимание к вопросам работы с кадрами также усилилось. В 1970-е гг. в среднем показатели качества кадрового состава коллектива выглядели следующим образом: специалисты с высшим образованием – 12%, со среднетехническим – 67%, со средним 81,5%, не имели среднего образования среди молодежи до 30 лет – не более 5%²²⁵.

Однако, несмотря на рост показателей, характеризующих образовательно-технический уровень кадрового состава Тюменского авиапредприятия, в нем не хватало авиатехников и обслуживающего персонала. Наибольшие сложности складывались с обеспечением инженерами авиа- и электрооборудования самолетов, а также эксплуатации светотехнического оборудования Тюменского аэропорта. Такая ситуация с кадровым снабжением сохранялась вплоть до конца 1970-х гг. и была связана по-прежнему с плохими социально-бытовыми условиями работы лётчиков, техников и обслуживающего персонала.

Из данных приложения 20 следует, что к середине 1970 г. общая численность авиаработников Тюменского управления составляла десять тысяч

²²² ГАТО. Ф. 124. Оп. 202. Д. 8. Л. 127.

²²³ История гражданской авиации СССР. М., 1983. С. 297.

²²⁴ Там же. С. 238.

²²⁵ ГАСПИТО. Ф. 3010. Оп. 1. Д. 1. Л. 8.

сотрудников. Это требовало от руководства конкретных мер для обеспечения кадровой стабильности предприятия²²⁶.

Тем не менее причины текучести кадров оставались прежними: несовершенная организация труда, невысокая заработная плата, отсутствие жилья и детских дошкольных учреждений. По этим причинам из предприятия увольнялись более 1400 человек ежегодно. Общий процент текучести кадров составлял в целом по управлению порядка 14,6%, что было гораздо ниже, чем в других авиапредприятиях авиации страны²²⁷.

В 1980-е гг. фиксируется новая тенденция – снижение текучести кадров. К середине 1980-х гг. текучесть кадров на предприятии составляла в среднем 13–14%. Причина снижения крылась в принятых мерах по организации массового жилищного строительства в Тюмени и в северных городах области. Одновременно происходили заметные улучшения в продовольственном и промышленном снабжении нефтяного региона на фоне снижения жизненного уровня населения в целом по стране.

Принятые Министерством гражданской авиации за годы одиннадцатой пятилетки меры по закреплению кадров дали особенно хорошие результаты по стабилизации состава авиаспециалистов. Из года в год текучесть авиаспециалистов снижалась.

Работа отдела кадров Тюменского авиапредприятия во второй половине 1980-х гг. проходила в условиях реализации задач апрельского (1985 г.) пленума ЦК КПСС, провозглашавшего курс на ускорение социально-экономического развития страны. Однако, если состояние управленческого состава в первой половине 1980-х гг. было стабильным и численный состав не менялся, росла заработная плата, то с 1985 г. стали происходить существенные изменения. Средний уровень заработной платы одного сотрудника упал на 28%: с 254 руб. в

²²⁶ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 98. Л. 1.

²²⁷ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 441. Л. 13–14.

1984 г. до 185 руб. в 1985 г. (см. приложение 21)²²⁸. Главной причиной этого явления стал переход к новым методам хозяйствования.

В этот период были приняты документы, регламентирующие работу с кадрами. Среди них основополагающими стали приказ Министерства гражданской авиации № 160 от 31 июля 1985 г. «О мерах по совершенствованию работы с кадрами»; постановление коллегии Министерства гражданской авиации № 118 от 11 июля 1985 г. «Об улучшении работы по подбору и расстановке руководящих кадров», провозглашавшие курс на «активизацию человеческого фактора».

В 1988 г. был принят закон «О государственном предприятии (объединении)», радикально увеличивавший степень независимости авиапредприятия от государственного контроля над экономическими процессами. Закон видоизменил взаимоотношения между органами государственной власти, администрацией авиапредприятия и трудовым коллективом. Значительно увеличивая роль последнего, теперь члены коллективов получали право выбирать руководителей авиаотрядов из числа тех, кто желал, но не имел достаточного опыта руководящей работы. В этой связи выборность руководителей разрушила годами сложившуюся систему правовых связей и отношений. Одновременно трудовые коллективы получили широкие полномочия на принятие экономических решений и распределение доходов. Но они во многом были направлены не столько на развитие авиапредприятия, сколько на повышение зарплаты его работникам²²⁹.

В процессе реализации принятого руководством отрасли курса на омоложение руководящего и командного состава во второй половине 1980-х гг. происходило резкое снижение среднего возраста личного состава авиапредприятия. Основной возраст работающих составил 25–40 лет. Снижение числа работающих в возрасте от 45 лет и старше происходило в связи с массовым

²²⁸ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 279. Л. 1, 11, 27, 44, 71.

²²⁹ Кувалин Д.М. Экономическая политика и поведение предприятий: механизмы взаимного влияния. М., 2009. С. 320.

выходом летного состава на пенсию по выслуге лет. В результате во второй половине 1980-х гг. начался процесс естественного сокращения личного состава опытных пилотов. Общая текучесть кадров, по имеющимся данным, составляла порядка 2,5 тыс. человек, или 10–11% в год²³⁰. Общий штат сотрудников Тюменского управления гражданской авиации к 1990 г. составлял с изменениями от 23000 до 25000 чел. На момент прекращения деятельности Тюменского управления, согласно официальным источникам, он имел численный состав в количестве примерно 25300 чел.²³¹

Анализ источников позволяет сделать вывод, что пик кадровой текучести пришелся на 1960–1970-е гг., в этот период он достигал 30–40% в год, основными мотивами увольнений оставались социально-бытовые условия и заработная плата. В 1980-х гг. тенденция высокой текучести кадров начала снижаться и сохранялась в районе 13–15% в год, причины снижения крылись в принятых мерах по организации массового жилищного строительства в области и заметных улучшениях в продовольственном и промышленном снабжении нефтяного региона на фоне снижения жизненного уровня населения страны. К началу 1990 г. текучесть кадров составила 10–11% в год. Возможными мерами к дальнейшему снижению могли стать повышение уровня заработной платы и улучшение жилищных условий. Но данные решения не могли быть осуществлены как в обстоятельствах командно-административной системы внеэкономическими методами (воспитание и т.д.), так и в условиях нарастания экономического и политического кризиса в стране, вызванного политическим курсом перестройки. Кроме того, проводимая политика демократизации во второй половине 1980-х гг., направленная на омоложение и свободу выборности руководителей, привела к снижению компетентности руководящего состава и падению общего уровня квалификации и требовательности.

Таким образом, в ходе формирования кадрового состава Тюменского авиапредприятия решались задачи различной сложности, связанные с комплектованием новых кадров, созданием штата высококвалифицированного

²³⁰ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 29. Л. 54.

²³¹ Utair – вехи истории. Тюмень, 2014. С. 43.

персонала, подготовкой и переподготовкой кадров, оптимизацией численного состава работников, снижения их текучести.

В целом поставленные задачи в большой мере оказались достигнутыми, были определены формы комплектования кадров, постепенно создавался штат квалифицированных специалистов, вопрос повышения и переподготовки кадров был разрешен с помощью создания внутри авиапредприятия учебно-тренировочного центра, на базе которого успешно проходил свое обучение лётно-технический состав. Существенной проблемой на протяжении всего периода оставалась проблема закрепления кадров, вызванная тяжелыми жилищно-бытовыми условиями, низкой культурой городов нового освоения, суровым климатом. Однако по мере увеличения капитального строительства в северных округах тенденция высокой текучести постепенно снижалась.

2.2. Социально-бытовые условия работников Тюменского авиапредприятия

Развитие гражданской авиации в начале 1960-х гг. на необжитой территории Тюменской области требовало первоочередного решения проблемы жизнеобеспечения работников авиапредприятия.

Прежде всего, к ним относились жилищно-коммунальное обеспечение, развитие торговли и общественного питания, бытовое и медицинское обслуживание. Создание достойных условий труда на авиапредприятиях для закрепления кадров имело первостепенное значение.

Стоит отметить, что трудности в социальном обеспечении работников испытывали не только авиаторы, но и весь многочисленный контингент работников ЗСНГК. Широкомасштабное индустриальное освоение территории диктовало необходимость разработки комплексной социальной программы, которая бы учитывала не только природно-климатические, но и экономико-географические факторы. Последние объяснялись как отдаленностью районов хозяйственного освоения от крупных промышленных и культурных центров, так

и слабой территориальной доступностью, а главное – отсутствием в регионе необходимых трудовых ресурсов соответствующей квалификации²³².

Региональная специфика со всей очевидностью предполагала необходимость учета этих факторов в социальной программе освоения. В идеале она должна была включать не только формы и методы привлечения необходимых трудовых ресурсов, но и создание условий, которые, исходя из учета северного климата и оторванности территории от Большой земли, данные факторы компенсировали.

Несмотря на социально ориентированную политику советского руководства в 1960–1980 гг. и провозглашения в партийных документах принципов «Все – во имя человека», «Все – для блага человека», выражавшиеся в заботе об улучшении качества торгово-бытового и культурного обслуживания, увеличения темпов строительства жилья, повышения уровня жизни. Несомненно, они приводили к позитивным изменениям, связанным с реализацией этих направлений социальной политики. Обратной стороной этого процесса были негативные проявления, связанные с ростом количества «неотоваренных денег», а также противоречия между растущими потребностями населения и низким уровнем их удовлетворения в условиях товарного дефицита и недостаточного уровня развития предприятий социально-бытовой инфраструктуры. Эти явления были повсеместны в обжитых районах. С ещё большей остротой они проявились в районах промышленного освоения, где объекты социального значения создавались практически с нуля, а денежные знаки были всемогущим средством привлечения трудоспособного населения. Так возникали существенные перекосы в попытках реализации социальной программы на региональном уровне.

Говорить о разработке какой-либо целостной и продуманной социальной программы на начальном этапе формирования ЗСНГК вряд ли возможно. Социальные вопросы решались параллельно с процессом промышленного

²³² История Ямала. Т. II: Ямал современный. Индустриальное развитие. Екатеринбург, 2010. С. 94.

освоения региона, во многом под влиянием и диктатом ведомственных узкоотраслевых интересов²³³.

Безоговорочное признание Госгеолкомом СССР Западно-Сибирской низменности крупнейшей нефтегазоносной провинцией в апреле 1963 г. с оценкой ее перспектив значительно выше потенциала Волго-Уральской провинции послужило началом провозглашения идеи комплексного развития региона с разработкой социальной программы²³⁴. Она должна была определить формы и методы привлечения трудоспособного населения, а также основные направления по созданию системы жизнеобеспечения, учитывающей специфические природно-климатические и социально-демографические условия региона. За основу формирования самого нефтегазового комплекса был взят принцип одновременного создания отраслей специализации, производственной и социальной инфраструктуры, строительства городов²³⁵.

Среди первоочередных задач социальной программы районов нового освоения стало решение проблемы жилищного обеспечения трудящихся. Так, в 1964 г. Совет Министров СССР утвердил «Положение о гражданском строительстве и архитектуре при Госстрое СССР», в котором ставилась задача разработки в районах нового освоения проектов жилых домов и гражданских зданий²³⁶.

Однако вопрос жилищного обеспечения работников авиатранспорта в 1960-х гг. стоял по-прежнему остро. Особенно злободневен он был на севере Тюменской области. Прибывавшие на Север специалисты испытывали большие затруднения с получением жилой площади, было довольно сложно арендовать жилье, не говоря уже о месте в общежитии или жилом вагончике. Быт авиаторов не был налажен. Некоторые пилоты-энтузиасты для своих семей сами строили землянки на

²³³ История Ямала. Т. II: Ямал современный. Индустриальное развитие. Екатеринбург, 2010. С. 94.

²³⁴ Гаврилова Н.Ю., Карпов В.П. Тюменская нефть в экономической политике государства в 1950–1980-е годы // Земля Тюменская: Ежегодник Тюменского областного краеведческого музея. Тюмень, 2005. С. 118.

²³⁵ Гаврилова Н.Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири. Тюмень, 2002. С. 33.

²³⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 16865. Л. 130.

территории аэропортов²³⁷. Так, например, сургутские пилоты М.И. Шенфельд и В.Г. Колеватов, прибывшие в Сургут в начале 1960-х гг., соорудили первые землянки в районе аэродрома. Впоследствии вырытые землянки были приспособлены под так называемый «банно-прачечный комбинат»²³⁸. О тяжелых жилищных условиях говорит и тот факт, что при санитарной норме 9 м² и расчетной норме 7,5 м² жилья в середине 1960-х гг. на одного жителя в Сургуте приходилось только 3 м², а в Нефтеюганске – 2,3.²³⁹

Ситуация в других городах севера Тюменской области была не лучше. Прикомандированному экипажу и техникам негде было остановиться, поэтому нередко были случаи, когда лётный состав по 30–50 человек ночевал прямо в аэропорту, так как в то время пилотские гостиницы имели очень мало мест, либо вовсе отсутствовали.

Особенно тяжело приходилось молодым специалистам с семьями. Согласно воспоминаниям Н.Г. Бабкина, одного из сотрудников Березовского авиаотряда, прибывшего туда со своей семьёй в конце 1960-х гг., «командир летного отряда принимал всех по-разному: тех, кто приехал один, без семьи, устраивал сразу в гостиницу, а для семейных мест в гостинице не предусматривалось, селить было негде. Семейным пилотам приходилось решать жилищные проблемы самостоятельно или возвращаться обратно в Тюмень»²⁴⁰.

Из-за недостатка жилья авиаотряды не могли нормально комплектовать кадровый состав и обеспечить растущие потребности округов по регулярным перевозкам пассажиров, почты, грузов, а также нормальной работы экспедиций. Долгое время ряд должностей оставались вакантными, в том числе и пилотов экипажей самолетов Ан-2 и их инженеров по эксплуатации. Все это приводило к

²³⁷ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 6.

²³⁸ Там же. С. 12.

²³⁹ ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 4213. Л. 79, 115; Д. 4525. Л. 117.

²⁴⁰ Моя судьба в истории Югры: Сб. документов / Сост.: Е.М. Брагина, Л.В. Набокова. Тюмень, 2005. С. 32.

многонедельным простоям в работе самолетов Ан-2 на ремонте, срывам графиков полетов²⁴¹.

Причиной дефицита жилья являлось отсутствие производственной базы, техники, механизмов. Рабочих жилищного строительства катастрофически не хватало. Строительство существенно осложнялось суровыми климатическими условиями²⁴², слабым развитием шоссейных и железных дорог, большой заболоченностью местности, которая превышала 50% в некоторых районах Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого округов²⁴³.

Наиболее серьезным недостатком являлось распыление капитальных вложений по многочисленным объектам. Это приводило к тому, что многие стройки не обеспечивались финансированием, материально-техническими ресурсами. Сроки строительства превышали нормативные.

Существовала практика переброски сил со строительства объектов гражданского назначения на промышленные объекты, что снижало темпы капитального строительства жилья и еще больше подтверждало необходимость наращивания мощностей строительных подразделений, создание единой снабженческой службы для строительных подразделений северных округов²⁴⁴.

Существенным препятствием стала и слабая предварительная изученность территории (ее природно-географических особенностей, биологической среды, условий обитания человека, его приспособляемости к необычной внешней среде и т.п.). Большие трудности были связаны с отсутствием опыта строительства в подобных условиях. Многое, с чем пришлось столкнуться строителям, оказалось для них неожиданностью, ставило поначалу в тупик, так как не соответствовало привычным представлениям и имеющейся профессиональной практике²⁴⁵.

Вопрос с обеспечением производственными материалами севера Тюменской области был крайне сложным. Выход из этой ситуации был найден

²⁴¹ ГАСПИТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2041. Л. 68–69.

²⁴² ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1. Д. 19. Л. 129.

²⁴³ ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1. Д. 18. Л. 183.

²⁴⁴ ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1531. Л. 82–83.

²⁴⁵ Орлов Б.П. Сибирь: шаги индустрии. М., 1988. С. 69.

благодаря снежным зимам, когда использовалась транспортная система в виде снежных дорог – зимников. В то время они послужили важнейшим средством коммуникации отдаленных северных районов с Большой землей. Строительство таких дорог велось через тайгу и болота. Первая подобная дорога, связавшая Среднее Приобье с областной столицей, была открыта в январе 1965 г. Она связала Сургут и с. Демьянское, от которого «дорога до Тюмени существовала»²⁴⁶.

Другой важной особенностью социального обеспечения севера Тюменской области стало наличие судоходных рек Оби, Иртыша и Тобола с притоками общей протяженностью более 15 тыс. км²⁴⁷. Однако данная коммуникационная сеть имела очень короткий навигационный период и не могла полностью удовлетворить всех нужд для развития градостроительства.

Социально-бытовые условия авиаработников в целом зависели от процесса градостроительства, принятой модели расселения и формы использования трудовых ресурсов на территории севера Западной Сибири. В середине 1960-х гг. предпочтение было отдано «внутреннему расселению», т.е. созданию базовых городов на севере Западной Сибири и их использованию, предопределившему программу создания стационарных городов с постоянным составом населения²⁴⁸. В нефтегазоносных районах Западной Сибири предусматривалось централизованное расселение с преимущественным созданием благоустроенных городов-центров крупных районов и близко расположенных групп месторождений, эксплуатация которых проводилась вахтовым методом²⁴⁹. Городами-центрами стали Сургут, Нижневартовск, Нефтеюганск и Урай, в которых строились аэропорты и жилые поселки для авиаработников.

²⁴⁶ Мунарев П.А. Так было, так начиналось. Сургут, 1997. С. 65.

²⁴⁷ ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1. Д. 18. Л. 185.

²⁴⁸ Прищепа А.И. Возрождение Сургута... С. 19–20.

²⁴⁹ Стась И.Н. Этапы развития системы городского расселения Ханты-Мансийского округа (1960–1990-е гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. № 7 (33): в 2 ч. Ч. 2. С. 156–158.

Еще одной особенностью градостроительных процессов периода 1960–1970-х гг. был низкий уровень управляемости градостроительными процессами, бурный темп ведомственного строительства, приведшего к возникновению на территории расселения поселков Геологов, Нефтяников, Строителей и, позднее, Энергетиков, Авиаторов и Железнодорожников.

К примеру, строительство жилья для авиаторов в Сургуте осуществляли два треста – «Сургутгазстрой» и «Сургутспецгазстрой». Ведомственный тип застройки поселка Авиаторов стал главным сдерживающим фактором их жилищного обеспечения, так как ведомственная монополизация строительства вела к децентрализации и распылению капитальных вложений, их систематическому неосвоению, невыполнению сроков строительства планируемых объемов. При этом нарушался основной принцип строительства – оптимальность капиталовложений, что в итоге вело к хроническому отставанию жилищного строительства от потребностей работников авиационных подразделений²⁵⁰.

Также в процессе градостроительства хронической болезнью была нехватка квалифицированных специалистов. Так, созданный в 1964 г. в Сургуте строительный участок под руководством С.С. Виннеченко не имел в своем коллективе профессиональных градостроителей. Строительством жилья в Сургуте специально стали заниматься первые маломощные строительные управления ЭУ-9 и СУ-10²⁵¹.

Объем жилищного строительства определялся исходя из условий обеспечения жилой площадью по норме 21 м² на штатного работника. В Сургуте и Нижневартовске строили двухэтажные жилые помещения. Для этого Сургутский авиаотряд производил ежегодные отчисления от сверхплановой прибыли авиапредприятия. В середине 1960-х гг. для удовлетворения нужд коллектива Тюменского управления в городах Среднего Приобья в эксплуатацию

²⁵⁰ Гаврилова Н.Ю. Некоторые проблемы социального развития нефтегазового комплекса Западной Сибири // Науч. конф. 11–12 мая 1991. Тюмень, 1991. С. 70–72.

²⁵¹ Петрова Л., Показаньев Ф. Города нашего края. Сургут, 1987. С. 85.

вводятся первые жилые 8 и 12-квартирные дома. Однако ввод жилой площади шел очень медленно. Строительные тресты не имели жилищно-коммунального хозяйства на самостоятельном балансе, что сказывалось на сроках выполнения строительства жилья²⁵².

Тюменское управление гражданской авиации не справлялось со своевременным обеспечением всех своих работников жилой площадью, хотя и брало на себя высокие обязательства по финансированию и вводу капитального жилья. К примеру, в юбилейном 1967 г. Тюменское управление планировало освоить по всем источникам финансирования более 9 млн руб., построить и ввести в эксплуатацию бетонные сооружения общей площадью 23 тыс. м², 4 общежития и 13 восьмиквартирных жилых домов, возвести фундамент для детсада на 140 мест, сдать в эксплуатацию жилые дома на 129 и 70 кв. в Тюмени.

Однако планы капитального строительства не выполнялись. К недостатку финансирования добавлялись причины личной безответственности руководителей проектных учреждений. Так, в 1966 г. Тюменский авиаотряд подал заявку о выделении на строительство в 1967 г. детского сада на 140 мест в объеме освоения 60 тыс. руб., строительство жилого 70-квартирного дома с освоением 150 тыс. руб. при отсутствии проектно-сметной документации и строительных материалов, заверив при этом, что техническая документация и материалы будут готовы к 1 января 1967 г. Но, как выяснилось впоследствии, проектировщики не предоставили в срок необходимую документацию. Строительство вынуждены были «заморозить» из-за отсутствия необходимых документов и нерешенных вопросов теплоснабжения, энергоснабжения и водоснабжения²⁵³.

Аналогичные ситуации в Тюменском управлении гражданской авиации случались довольно часто. Более того, нередко руководители обращались за выделением финансовых средств и, получив их, не осваивали. К примеру, в 1968 г., получив выделенное финансирование в объеме 332 тыс. руб. на строительство 70-квартирного дома в Сургутском авиаотряде, за 11 месяцев было освоено всего 120

²⁵² АОАГС. Ф. 212. Оп. 1. Д. 4. Л. 4.

²⁵³ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41а. Л. 85.

тыс. руб., в доме было построено всего три этажа, и он не мог функционировать. На строительство детского сада на 140 мест было выделено 90 тыс. руб., а освоено 80 тыс. рублей.²⁵⁴

Вопрос с обеспечением жилплощадью авиаработников оставался крайне тяжелым на всем протяжении 1960–1970-х гг. Годовые планы по выполнению строительно-монтажных работ в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах были крайне низкими и не превышали 12 тыс. м² жилой площади в год²⁵⁵. Средняя обеспеченность личного состава авиаотрядов жильем не превышала 2,5 м² на человека²⁵⁶. Основным тормозом в решении жилищного вопроса являлись недостаток строительных материалов, отсутствие в достаточном количестве квалифицированных рабочих строителей, неудовлетворительная организация труда, а также отсутствие строительных машин и механизмов. Особенно недостаток стройматериалов ощущался в начале года до открытия навигации. Так, гвоздей, цемента, извести, алебастры у большинства организаций города в начале года не имелось²⁵⁷. По этим причинам в авиаотрядах Урая, Ханты-Мансийска, Березова не фиксировалась своевременная сдача жилых площадей, клубов, столовых и тротуарных дорожек в этот период года. При этом считалось, что Тюменское управление гражданской авиации было одним из ведущих управлений в Министерстве гражданской авиации по количеству капитальных вложений в социально-бытовой сфере²⁵⁸.

На преодоление существующих недостатков в жилищном строительстве в конце 1960-х – начале 1970-х гг. строителей ориентировали постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР «О мерах по ускоренному развитию нефтегазодобывающей промышленности Западной Сибири» (декабрь 1969 г.) и «О мерах по улучшению застройки в нефтегазодобывающих районах Тюменской области» (декабрь 1971 г.). В них отмечалось, что строительство жилых домов

²⁵⁴ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41а. Л. 86.

²⁵⁵ ГАТО. Ф. 1911. Оп. 7. Д. 6. Л. 6 об.

²⁵⁶ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 3. Д. 303. Л. 28.

²⁵⁷ ГАСПИТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2006. Л. 20.

²⁵⁸ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41а. Л. 88.

должно вестись на основе сосредоточения его во вновь создаваемых городах, обеспечивая их благоустройство²⁵⁹.

Постановление имело положительный резонанс в строительных организациях и авиационных предприятиях. Некоторым из них удавалось успешно справляться с планами по вводу жилой площади. Так, Березовский объединенный авиаотряд в январе 1971 г. перевыполнил план по жилищному строительству в 2,5 раза. Он успешно ввел в строй для проживания молодых специалистов два восьмиквартирных дома, что положительно сказалось на жилищно-бытовых условиях молодежи, и построил сверх плана еще один 12-квартирный дом. Хорошо справились с годовым планом Сургутский и Урайский авиаотряды. В этих авиапредприятиях план по жилищному строительству был перевыполнен в два раза. Тюменский авиаотряд выполнил план по строительству аэропорта и капитальных жилых домов на 133 и 85% соответственно, затратив на это 497 тыс. рублей. В выстроенных зданиях отсутствовали горячее водоснабжение и отопление.

Очень плохо шло строительство общежития на 515 мест. Из запланированных для освоения 292 тыс. руб. было освоено только 93 тыс. руб., к тому же объект не обеспечивался своевременно стройматериалами. Несмотря на большую потребность в жилье, в течение 1969–1970-х гг. Вторым Тюменским авиаотрядом не была подготовлена строительно-сметная документация ни на один новый дом, что существенно ухудшало ситуацию в жилищном фонде в 1971 г.²⁶⁰

Еще хуже обстояли дела в Тазовском, Салехардском и Нижневартовском авиаотрядах. Тазовский авиаотряд в течение трех лет не мог ввести два двухквартирных дома и служебно-пассажирское здание. Командование авиаотряда не могло своевременно представить в Тюменское управление

²⁵⁹ КПСС в резолюциях и решениях. М., 1972. Т. 10. С. 131.

²⁶⁰ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 49. Л. 2–4.

согласованный с подрядчиком объем работ, что стало причиной длительных задержек в их строительстве²⁶¹.

Отставания в жилищном строительстве было характерным для Салехардского авиаотряда, который выполнил план капитальных вложений всего на 42%. Данное авиаподразделение строило пять лет одноэтажное служебное здание стоимостью 31 тыс. руб. В Нижневарттовском авиаотряде работы по жилищному строительству вообще не проводились. План строительства 12-квартирного дома был сорван²⁶².

В Тобольском авиаотряде положение по жилищному вопросу также было крайне тяжелым. В его жилфонде в 1974 г. имелся один 64-квартирный дом, три восьмиквартирных дома в городе, два восьмиквартирных дома в районе аэропорта. В стадии строительства находился 70-квартирный дом, но и его было недостаточно для удовлетворения всех потребностей в расселении сотрудников аэропорта. В 1974 г. более 200 семей авиаторов нуждались в жилье. Для решения этих проблем требовалось ввести как минимум два 70-квартирных дома. Но по плану строительства к 1978 г. проектировалось сдать в эксплуатацию только один 70-квартирный дом и детский сад на 140 мест²⁶³.

Серьезным недостатком в строительстве являлось плохое качество выполняемых работ. Необеспеченность теплом, перебои в работе котельных, которые не справлялись с обогревом новых домов, аварии на теплотрассах были привычным явлением повседневной жизни сибирских авиаторов²⁶⁴.

В 1970-е гг. руководство авиапредприятия, несмотря на сложную ситуацию с вводом жилой площади, стремилось решить проблему размещения молодых сотрудников. Как правило, прибывавших молодых специалистов размещали в общежитиях, которые авиаотряды арендовали у предприятий города с соответствующей доплатой. Особенно остро стоял вопрос с размещением

²⁶¹ Там же. Л. 3.

²⁶² ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 49. Л. 5.

²⁶³ Там же. Д. 104. Л. 52–53.

²⁶⁴ Там же. Д. 82. Л. 42.

молодых специалистов с семьями, была необходимость в общежитии гостиничного типа²⁶⁵.

Молодые специалисты Тюменского управления имели определенные льготы в оплате жилья. Администрация авиаотрядов обязывалась оплачивать аренду жилищной площади до 70% от стоимости и субсидировала 20 рублей прибывавшим молодым специалистам. Другим специалистам оплачивалось не более 50% стоимости и выдавалось 10 рублей. Администрация брала на себя обязательство предоставлять транспорт для нужд работников авиаотрядов²⁶⁶.

Контроль распределения жилой площади и соблюдение законодательства при её распределении осуществляли профсоюзные комитеты²⁶⁷. Они формировали жилищно-бытовые комиссии, которые проводили работу по мониторингу семей работников, нуждавшихся в ремонте или получении нового жилья. Профсоюзные комитеты проявляли большую заботу о том, чтобы все прибывавшие работники, в том числе и молодые специалисты, получали места для проживания, хотя и не всегда со всеми удобствами. Они следили за тем, чтобы не допускать тесноты жилых помещений и отсутствия питьевой воды, которая доставлялась водовозами не всегда согласно графику, требовали соблюдения санитарно-гигиенических норм проживания²⁶⁸.

В восьмой и начале девятой пятилетки строительными подразделениями был взят курс на ускорение технического прогресса, внедрение новой техники и технологии. Внедрялась новая система индустриального домостроения, которая позволяла сооружать здания, разнообразные по объемно-планировочным решениям, архитектуре и этажности (см. приложение 22). Из данных приложения 22 следует, что общий ввод жилой площади по национальным округам Тюменской области на протяжении 1970–1975 гг. постоянно увеличивался. Однако в Ямало-Ненецком округе он был значительно ниже, чем в Ханты-Мансийском округе.

²⁶⁵ ГАСПИТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2041. Л. 68–69.

²⁶⁶ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 86. Л. 63.

²⁶⁷ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 19. Л. 71.

²⁶⁸ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 86. Л. 64.

В конце 1970-х – начале 1980-х гг. ситуация с обеспечением жилплощадью авиаработников начала изменяться в лучшую сторону. В период с 1976 г. по 1979 г. только на территории Ямала было введено около 3,2 млн м² жилья (более 16 м² на прибывающего человека, включая естественный прирост населения), открыто 42 тыс. школьных мест. Государственные капитальные вложения составляли около 5,7 млрд руб., что на 1,8 млрд больше, чем намечалось пятилетним планом²⁶⁹. Средняя обеспеченность жителей Тюменской области жилой площадью тоже возрастала. В 1976 г. она составляла 9,6 м², то в 1981 г. – уже 10,9 м², в 1986 г. – 11,5 м² жилой площади на человека²⁷⁰.

В 1980 г. была принята новая концепция градостроительства, предполагавшая увеличение объемов строительства жилищного фонда и ежегодное возведение жилья объемом более 2 млн м². В 1985 г. постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР устанавливало еще большие объемы строительства нового жилья²⁷¹.

В 1988 г. совместным решением совета управления и профкомом авиаработников была утверждена программа обеспечения авиаспециалистов Тюменского управления гражданской авиации отдельными благоустроенными квартирами или индивидуальными домами до 2000 г. До конца двенадцатой пятилетки (1990 г.) программой предусматривалось построить 26,4 тыс. м² жилья. В реализации этих планов были задействованы 16 авиаотрядов.

Плановым строительством жилья за счет нецентрализованных и собственных средств занималось 10 объединенных авиаотрядов. Финансирование было открыто на 14 жилых домов общей стоимостью 16,5 млн руб., что почти вдвое превышало контрольные цифры, предусмотренные пятилетним планом на 1988 г. Таким образом, на стадии планирования были заложены основы для перевыполнения пятилетнего плана²⁷².

²⁶⁹ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 1450. Л. 87.

²⁷⁰ РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 3513. Л. 184–185; Д. 5729. Л. 206–207.

²⁷¹ ГАТО. Ф. 814. Оп. 5. Д. 1673. Л. 210.

²⁷² ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 336. Л. 118.

К концу 1988 г. Тюменским управлением гражданской авиации в эксплуатацию было сдано свыше 2500 м² жилья. Наиболее крупные жилые объекты находились на севере области. Так, в Сургуте был сдан дом на 840 м², в Урае – на 700 м², в Тобольске – на 540 м², в Берёзове – на 300 м² и в Ханты-Мансийске – на 120 м². Вместе с тем, несмотря на выполнение плана в целом по управлению, ряд жилых объектов не был сдан в срок. В первом Тюменском авиаотряде план выполнения составил всего 45%, Салехардский авиаотряд не построил жилой дом на 16 квартир. Всего указанные авиаотряды не освоили более 400 тыс. рублей и не предоставили 870 м² жилья²⁷³.

Причины невыполнения планов в отдельных авиаотрядах крылись в неудовлетворительной работе СМУ-8 и ПСМО «Авиастрой», а также крайне слабом материально-техническом снабжении данных строительных организаций. На выделенные участки не поступило около 70% цемента и арматуры. По этой причине вместо 1000 м² было получено 330 м² железобетона. СМУ-8 не изготавливал оконные блоки, хотя для этой цели были получены пиломатериалы от 2-го Тюменского авиаотряда. Башенный кран был задействован несвоевременно. Вместо июля 1988 г. он начал функционировать в декабре 1988 г. Второй башенный кран вообще не был получен. В СМУ-8 систематически случались перебои в поставке горюче-смазочных материалов. На участках строительства довольно часто возникали конфликтные ситуации между рабочими и руководителями по поводу условий и оплаты их труда²⁷⁴. Данные обстоятельства не давали возможности полностью реализовать намеченные цели. Запланированные Тюменским управлением гражданской авиации объемы жилья в размере 26,4 тыс. м² к 1990 г. так и не были достигнуты, согласно нашим подсчетам выполненные объемы едва превысили 10 тыс. м², что составляло лишь 40% от плана.

Таким образом, в 1960–1980-х гг. авиаработники испытывали острый дефицит жилой площади в суровых природно-климатических условиях.

²⁷³ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 336. Л. 118.

²⁷⁴ Там же. Л. 119.

Обустриваемые города севера Тюменской области строились фактически «с нуля» и характеризовались полным отсутствием производственной базы, техники, механизмов и постоянно действующего транспорта для осуществления перевозки строительных материалов и конструкций, что приводило к удорожанию строительства по сравнению с центральными районами в 2,5 раза. Освоение 1 га территории на севере Западной Сибири было в 1,7 раза дороже, чем в среднем по СССР. Стоимость 1 м² жилой площади в деревянном доме превышала 180 руб., а в капитальном помещении – 280 руб.²⁷⁵ Немаловажным негативным обстоятельством стала система ведомственной застройки городов, которая приводила к разобщенности практических действий строительных организаций и распылению финансовых средств.

Если ситуация с вводом жилья была не вполне удовлетворительной, то обстановка с вводом объектов социокультурного значения была критической. Она характеризовалась фактическим пренебрежением повседневными запросами человека и отражала сугубо технократический подход к промышленному освоению территории, при котором руководители отдавали приоритет решению производственных задач, оставляя на «потом» решение социальных вопросов²⁷⁶.

Ведомства, ведущие застройку севера Тюменской области, не стремились возводить социокультурные объекты. В 1964 г. во всех строящихся северных городах даже в планах их застройки отсутствовали объекты культуры²⁷⁷. К 1966 г. от общего объема капитальных вложений в Ханты-Мансийском округе на жилищное строительство было ассигновано 10,6%, на социально-бытовое обустройство – 4%, коммунальное обслуживание – 1,7% средств²⁷⁸. Общая доля непроизводственной сферы ЗСНГК к концу 1960-х – началу 1970-х гг. составила лишь 12–15%, что было в два-три раза меньше, чем в обжитых районах страны²⁷⁹.

²⁷⁵ Особенности градостроительства в нефтегазовых районах Тюменской области. Л., 1970. С. 6–7.

²⁷⁶ Орлов Б.П. Сибирь: шаги индустрии. М., 1988. С. 78.

²⁷⁷ ГАСПИТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2112. Л. 80.

²⁷⁸ ГАТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2146. Л. 6.

²⁷⁹ Орлов Б.П. Указ. соч. С. 78.

В результате первые авиаработники Тюменского севера столкнулись с рядом тяжелых социально-бытовых условий региона, ставших впоследствии одной из главных причин увольнения по собственному желанию.

Формирование социокультурной сферы новых городов севера Тюменской области приобретало особое значение не только с точки зрения решения производственных задач и выполняемых ею традиционно культурно-просветительских функций. В городах нового нефтегазового освоения учреждения быта и культуры были призваны стать главным адаптационным фактором преодоления у мигрирующего населения психологии «временщика», чувства отчуждения и изолированности от «большой земли»²⁸⁰. Кроме того, социологами была установлена прямая зависимость миграционных процессов от уровня развития сферы быта. По данным социологических опросов, 24,7% уезжавших за пределы Тюменской области из районов Крайнего Севера могли бы остаться при условии улучшения культурно-бытового обслуживания²⁸¹.

Строительство учреждений культуры в новых городах началось в середине 1960-х гг. Однако городская культура оставалась по большому счету поселковой. Большинство рабочих клубов и библиотек размещалось в приспособленных помещениях. Из 14 клубов Нижневартовского района только 2 размещались в типовых зданиях – в Мегионе и Нижневартовске. Здания других клубов не отвечали минимальным требованиям. Так, клуб в Нижневартовске на 120 мест располагался «в помещении, с внешней и внутренней стороны больше похожем на сарай»²⁸². В 1960-х гг. за счет ведомственных помещений существенно расширилась библиотечная сеть. Однако и библиотеки располагались чаще всего в приспособленных помещениях.

В конце 1960-х – начале 1970-х гг. началось строительство «каменных» домов культуры: «Строитель» в Сургуте, «Юность» в Нефтеюганске и др. Но темпы строительства таких объектов шли довольно медленно и превращались в

²⁸⁰ Прищепа А.И. Возрождение Сургута... С. 170.

²⁸¹ Алексеев В.В., Лагунов Е.В., Шабанов П.П. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири. Екатеринбург, 1987. С. 161.

²⁸² ГАТО. Ф. 1726. Оп. 1. Д. 500. Л. 8.

долгострой. В Сургуте Дом культуры «Нефтяник» возводился с 1971 по 1977 г., а дом культуры «Энергетик» – с 1975 по 1986 г. В Нижневартовске более двадцати лет строился дом культуры и техники: от генплана 1970 г., в расчетах которого он был задуман, до 1992 г., когда учреждение было введено в эксплуатацию. Но этот дом культуры существенно не улучшал городскую среду, которая продолжала содержать признаки поселковости. Так, ДК «Нефтяник» в Сургуте был построен по типовому проекту сельского дома культуры. Другие дома культуры быстро теряли представительность. Сургутский ДК «Строитель» вскоре имел вросшие в землю окна, разбитые двери, обшарпанные стены, аварийное электроснабжение, отсутствие света и вентиляции во многих комнатах²⁸³.

На протяжении 1960-х – 1980-х гг. в городах нового освоения стали открываться краеведческие музеи и кинотеатры. Так, первый музей был сдан в Сургуте в 1963 г., спустя еще десять лет в Нижневартовске, в 1979 г. в Березове, в 1980 г. – в Урае, в 1982 г. – в Нефтеюганске. В 1968 г. в Сургуте открылся кинотеатр «Рубин», в 1970 г. реконструирован кинотеатр «Октябрь», в 1970 г. открылись кинотеатры «Юган» в Нефтеюганске и «Шаим» в Урае²⁸⁴.

Однако на пути развития культурных учреждений области существенной проблемой становилось отсутствие квалифицированных кадров: киномехаников, библиотекарей, методистов по работе с самодеятельностью и т.д.²⁸⁵

Для решения кадрового вопроса в 1966–1969 гг. Областное управление профессионально-технического образования начало подготовку квалифицированных рабочих в количестве 1466 человек, что, несомненно, способствовало развитию предприятий культурного обслуживания²⁸⁶.

В условиях недостаточного финансирования данной сферы за счет централизованных источников перекладывание ответственности за нормальное функционирование социальных отраслей на ведомства, участвующие в

²⁸³ Ташлыкова М.И. Развитие материально-технической базы учреждений культуры г. Сургута (1965–1985) // Очерки истории Сургута. Сургут, 2002. С. 179, 186.

²⁸⁴ Стась И.Н. Урбанизация Ханты – Мансийского автономного округа в период нефтегазового освоения (1960-е – начало 1990-х гг.): дис. ... канд. ист. наук. Тюмень, 2013. С. 166.

²⁸⁵ ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1202. Л. 5–7.

²⁸⁶ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 49. Л. 45–46.

промышленном освоении региона, по мнению партийных и советских органов, позволяло решить проблемы комплексного развития территории. В действительности ситуация складывалась принципиально иная. Подобная политика вела к распылению финансовых, материальных и трудовых ресурсов, а непонимание значимости социальной инфраструктуры со стороны ведомств вело к отставанию от потребностей населения²⁸⁷.

Таким образом, в новых населенных пунктах севера Тюменской области остро ощущалась нехватка объектов социокультурного значения, ситуация с вводом новых объектов часто затягивалась и превращалась в долгострой, городская культура носила признаки поселковости, повсеместно нехватало спортивных сооружений, памятников культуры, парков скверов.

Интенсивное промышленное освоение оказало значительное воздействие на развитие системы образования. Специфика населения, преимущественно молодежная по составу, обладающая достаточно высоким образовательным уровнем, не только создавала своеобразную среду обитания, но и предъявляла повышенные требования к ее организации. Это было выражено не только в количественных изменениях, связанных с ростом общеобразовательных школ, но и в качественных. Последнее было обусловлено общими процессами в системе образования СССР в 1960-е гг. и связанным с ними переходом ко всеобщему среднему образованию.

Стремительный рост населения районов нового нефтегазового освоения приводил к проблеме опережения темпов роста школьников над темпами роста сооружения школ. В 1970–1980-е гг. эти показатели составляли соответственно 2,9 и 1,9 раза, поэтому обеспеченность школами не соответствовала нормативной. Всего за 1970–1975 гг. в национальных округах было введено более 20 тыс. мест в школах (прил. 25), но и этого было недостаточно. Так, в Надыме в середине 1980-

²⁸⁷ История Ямала. Т. II: Ямал современный. Кн. 2: Индустриальное развитие. Екатеринбург, 2010. С. 133.

х гг. население было обеспечено школами лишь на 66%, в Новом Уренгое – на 50%; средняя площадь кабинетов едва достигала 40,2 м² вместо 60,0 по норме²⁸⁸.

К середине 1980-х гг. в округе был в основном завершен переход ко всеобщему среднему образованию. Но по-прежнему сохранялась проблема несоответствия темпов прироста школ ученическими местами в них и темпами роста контингента учащихся.

Учитывая возраст проживавшего населения в районах нового промышленного освоения, существенным составным элементом системы образования было дошкольное. По подсчетам экономистов, потребность в детских садах и яслях была здесь в 1,5–2 раза выше, чем в обжитых районах. До 12,2% потенциальных мигрантов, по оценкам социологов, мотивировали свое увольнение отсутствием дошкольных учреждений²⁸⁹.

В 1960-е гг. потребность в детских садах в регионе была высокой. По утверждению руководителей Тюменской области, в районах новостроек в начальный период промышленного освоения Севера количество мест в детских дошкольных учреждениях было в четыре раза ниже нормы²⁹⁰.

В 1970-е гг. в результате значительного увеличения государственных ассигнований на их сооружение (в целом по области ассигнования выросли в 4,4 раза по сравнению с начальным периодом освоения нефтегазовых месторождений) число детских дошкольных учреждений выросло в 1,3 раза. Однако уровень обеспеченности оставался по-прежнему низким. К примеру, в Новом Уренгое он составлял лишь 23%, хотя в целом по области на начало 1980-х гг. он достигал 60,4%²⁹¹. Подобная ситуация во многом была обусловлена более

²⁸⁸ Гаврилова Н.Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири (1964–1985 гг.). Тюмень, 2002. С. 165.

²⁸⁹ Куксанов Н.В. Региональная политика в области воспроизводства поколений (1960–1980-е годы) // Социально-демографические проблемы Сибири. Новосибирск, 1966. С. 133; Алексеев В.В., Лагунов Е.В., Шабанов П.П. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири. Свердловск, 1987. С. 16.

²⁹⁰ Народное хозяйство Тюменской области за 70 лет. С. 14; ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 182. Д. 119. Л. 19.

²⁹¹ Тюменская область в цифрах. 1971–1975 гг.: Стат. сб. Тюмень, 1976. С. 82; Тюменская область в цифрах. 1976–1980 гг. Тюмень, 1981. С. 106; Гаврилова Н.Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов... С. 173.

высокими темпами роста населения (а, следовательно, и появлением молодоженов) по сравнению с темпами сооружения детских садов.

К середине 1980-х гг. в районах, относящихся к ЗСНГК, число дошкольных учреждений составляло всего 50–55% от потребности. Следствием становилась чрезмерная перегруженность садов и яслей²⁹². Нехватка дошкольных учреждений вела к нарушению санитарно-гигиенических норм и сказывалась прежде всего на здоровье детей. Это подтверждали данные социологических исследований, проведенных среди родителей, которые называли (71% опрошенных) в качестве негативного момента в работе садов и яслей повышенную заболеваемость у детей²⁹³.

Важное место в создании комфортных условий труда рабочих на авиапредприятии занимала организация качественного медицинского обслуживания. Медицинские работники Тюменского управления решали очень важные задачи, связанные с безопасностью полетов и снижением общей инфекционной заболеваемости, производственного травматизма и продления жизни людей. Систему здравоохранения Тюменского авиационного предприятия к сер. 1960-х г. представляли 18 медсанчастей и 2 учреждения для детей авиаработников. Медсанчасти были представлены в большинстве объединенных авиаотрядов и аэропортов Тюменского управления, но их материальная и кадровая база зачастую была очень слабой. Например, в крупнейшем авиаотряде севера области – Сургуте, весь медицинский персонал в 1964 г. представлял всего 1 человек – фельдшер М.И. Скрябина. К 1966 г. медицинским обслуживанием растущего авиаотряда занимались всего два медика: фельдшер М.А. Артемова и фельдшер санитарной авиации Р.П. Бурмакина, на их плечи был возложен контроль 255 сотрудников авиаотряда²⁹⁴.

В 1967 г. создается медико-санитарная часть Тюменского управления, назначается её руководитель – Г.Р. Тихонов. Им была проделана значительная

²⁹² Там же.

²⁹³ Куксанов Н.В. Указ. соч. С. 186.

²⁹⁴ Личный архив автора. Запись беседы с Князевым А.Д. от 01.11.2016.

работа по улучшению медицинского обеспечения авиаработников и пассажиров воздушного транспорта. Открываются новые здравпункты в аэропортах Уват, Игрим, Ишим, Роцино, Нефтеюганск, Нижневартовск, Тарко-Сале. Все остальные медучреждения размещаются в новых помещениях, совершенствуются условия их работы. Так, для Сургутского здравпункта была выделена трехкомнатная квартира в жилом доме, в которой разместились 3 кабинета: процедурный, стоматологический, врачебный; кабинет стоматолога стал первым специализированным кабинетом. Количество сотрудников выросло до 11 человек. Появился первый врач – Л.Ф. Правилова, выполняющая сразу несколько обязанностей: заведующей здравпункта, врача всего летного отряда и службы цеха, стоматолога²⁹⁵.

В 1969 г., благодаря ряду мероприятий, проведенных руководством Тюменского управления, значительно улучшались работа медицинских учреждений, качественно повысилось медицинское обслуживание работающих. Особое внимание руководства было обращено на повышение квалификации медработников. Ежегодно проходили конференции и совещания с участием всех руководителей медучреждений. Представители медсанслужбы, медсанчастей, санэпидотдела посещали все подразделения с целью обмена опытом, что имело большое значение в деле улучшения работы медучреждений.

Тем не менее в медицинском обслуживании имелись серьезные недостатки и трудности. Вызваны они были тем, что в Тюмени отсутствовала специальная медицинская часть для авиаторов, не было стационара для их госпитализации. Недостаточно внимания уделялось созданию нормальных условий для врачей. В медсанчастях было тесно, в одном кабинете работали 2–3 врача. Мало средств выделялось для приобретения медоборудования. Известен случай, когда, несмотря на отсутствие рентген-кабинетов, на складе в г. Тюмени два года пролежал рентген-аппарат, а для прохождения флюорографии пилотов и больных направляли в поликлиники города. Не была открыта баклаборатория. Люди были подготовлены, имелось необходимое оборудование, но не было помещения. Для

²⁹⁵ Личный архив автора. Запись беседы с Князевым А.Д. от 01.11.2016.

его открытия требовалось произвести небольшие ремонтные работы, провести силовую линию, сделать выгребную яму и небольшой теплый туалет. Однако руководители медучреждения затягивали эти работы.

Медицинские работники испытывали также и недостаток в медикаментах, вызванный ростом численности личного состава авиапредприятия. Состояние исполнительской дисциплины в ряде коллективов медсанчастей было на низком уровне, в особенности во втором Тюменском и Сургутском авиаотрядах. Командование авиапредприятия не принимало должных мер по укомплектованию состава работников²⁹⁶. В итоге состояние санитарно-гигиенических условий авиаработников в конце 1960-х гг. оставалось на довольно низком уровне. Повсеместно в аэропортах управления и на местах производства отсутствовали умывальники, душевые, сушилки. Из-за нехватки медработников уровень риска заболеваемости был довольно высок²⁹⁷.

Наиболее напряженная работа медсанчасти велась в тюменском аэропорту. В помещении здравпункта размером 16 м² обслуживались свыше 1 200 чел. На этой скромной площади размещались процедурный кабинет, физиоаппаратура, два врача и фельдшер.

Главный врач медсанчасти Е.А. Шулепова параллельно со своей работой вела приём больных. Врач отряда Л.В. Герсимова вела работу с лётным составом, при этом выполняла функции зубного врача. Из-за нехватки персонала фельдшер не мог заниматься осмотром санитарного состояния самолетов, служебных помещений и кухни²⁹⁸.

Безусловно, состояние медицинского обеспечения авиаработников зависело от уровня развития здравоохранения в области. К 1964 г. в Тюменской области было 12,7 тыс. больничных коек, в 1965 г. ввод больничных мест составил 500 коек. Ежегодные затраты в 1965–1986 гг. на одного жителя в год увеличивались в 2,2 раза. Самые высокие показатели расходов на здравоохранение приходились на

²⁹⁶ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 12. Л. 97–99.

²⁹⁷ Там же. Д. 18. Л. 239–240.

²⁹⁸ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 1. Д. 8. Л. 154.

жителей городов Салехард (237,3 руб.), Ханты-Мансийск (187,5 руб.), Лабитнанги (98,4 руб.). Сеть учреждений здравоохранения только за 1960-е гг. увеличилась в 1,5 раза. К 1970 г. сеть лечебных учреждений области была уже довольно развитой и насчитывала 16 тыс. больничных коек²⁹⁹ (прил. 23, 24). Из приложения видно, что темпы роста больничных коек на душу населения в области постоянно росли, увеличивались и капитальные вложения в строительство больниц.

Таким образом, в медицинском обслуживании работников Тюменского управления гражданской авиации произошли заметные позитивные изменения. Организованы здравпункты, а впоследствии врачебно-летные комиссии, позволившие комплексно обеспечивать потребности медицинского обеспечения авиаработников, укомплектованность медицинских служб Тюменского авиапредприятия к концу 1980-х гг. составляла от 93 до 95%³⁰⁰.

Однако имелся и ряд негативных моментов в работе по организации медицинского обеспечения Тюменского управления, связанных с личной неисполнительностью работников, плохой материально-технической базой и не всегда своевременным финансированием. Тем не менее, несмотря на это, медицинские учреждения тюменских авиаторов в эти годы находились в процессе постоянного совершенствования.

Не менее значительную роль наряду с медицинским обеспечением в жизни работников Тюменского авиапредприятия играла организация общественного питания. К 1964 г. в Тюменской авиагруппе услуги общественного питания предоставляли всего 6 столовых, культура обслуживания которых оставалась довольно низкой. Даже в областном Тюменском аэропорту она оставляла желать лучшего. Областная столовая имела 100 посадочных мест, но в обеденные часы в ней скапливались до полутора тысяч клиентов, что создавало большие очереди. Производственные площади цехов питания были малы. Помещение столовой

²⁹⁹ Шорохова И.И. Развитие материально-технической базы здравоохранения Тюменской области в период интенсивного нефтегазового освоения (1964–1991 гг.) // Вестник ТГПУ. 2015. С. 50–61.

³⁰⁰ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 310.

было ветхое и требовало капитального ремонта. Водопровода в ней не имелось, и воду в столовую завозили с перебоями. Канализация столовой требовала ремонта³⁰¹.

В архивах сохранилось очень много жалоб личного состава на организацию общественного питания в Тюменском управлении гражданской авиации. К примеру, механик В.Г. Букаткин из второго Тюменского авиаотряда, выступая на очередной профсоюзной конференции, критиковал работу столовой: «Столовая работает плохо, готовят невкусно, особенно для летного состава, необходимо на это обратить внимание руководства. Кроме того, у нас на борту должен быть термос для горячего чая. Ничего из этого нет»³⁰².

Качество приготовления пищи не соответствовало нормам. За 4 месяца 1964 г. из взятых 29 проб на лабораторный анализ 16 оказались отрицательными. При контрольных закупках блюд порции оказались неполными, цены на них были завышенными, содержание меню не соответствовало действительности. Кроме того, в нарушение приказа Министра торговли СССР 1958 г. в пилотском и пассажирских буфетах торговали водкой³⁰³.

В середине 1960-х гг. из действующих столовых имелось 5 типовых: в Тюменском, Березовском, Сургутском, Салехардском и Тобольском аэропортах с общим количеством 282 посадочных места. Остальные столовые располагались в приспособленных помещениях, которые не отвечали санитарно-гигиеническим требованиям, не имели достаточного количества подсобных помещений, были плохо оснащены холодильным и техническим оборудованием³⁰⁴.

Отсутствие надлежащих условий для работы в столовых, расположенных в приспособленных помещениях, отрицательно отражалось на качестве питания. Гораздо лучше обслуживание питания было организовано в Тюменском и Тобольском авиапредприятиях. В столовых указанных предприятий имелась возможность приготовления разнообразной пищи в течение года. Диетическое

³⁰¹ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 1. Д. 8. Л. 24.

³⁰² ГАТО. Ф. 1810. Оп. 1. Д. 12. Л. 93.

³⁰³ Там же. Л. 25.

³⁰⁴ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 18. Л. 86.

питание было только в Тюменском авиапредприятии, в остальных авиаотрядах оно отсутствовало из-за нехватки соответствующих продуктов. В столовых северных аэропортов Сургут, Ханты-Мансийск, Березово, Салехард, Тазовское свежие овощи и фрукты имелись только в летнее время. Такое же положение отмечалось с обеспечением северных столовых свежими кисломолочными продуктами.

Следует отметить, что на севере Тюменской области предприятия пищевой продукции практически отсутствовали. Известен курьёзный случай, произошедший в Сургуте в 1967 г. во время визита Председателя Совета министров СССР А.Н. Косыгина, который вечером за богато сервированным столом попросил принести ему стаканчик кефира. Но сколько не искали – не нашли, потому что тогда кефира на Севере не производили. Первому секретарю Сургутского городского комитета КПСС В.В. Бахилову пришлось извиняться перед А.Н. Косыгиным. Зато после его отъезда во всех новых городах были срочно заложены в титульные списки молокозаводы³⁰⁵.

В 1969 г. принимается постановление Совета Министров СССР об улучшении общего состояния питания рабочих и служащих Тюменского управления гражданской авиации. С целью его выполнения были приняты меры по устранению имеющихся недостатков в организации общественного питания. Был разработан перспективный план мероприятий по развитию и улучшению работы объектов общественного питания, обслуживающих авиаработников³⁰⁶.

В Тюменском авиапредприятии в 1969 г., т.е. к моменту выхода постановления, работали 14 столовых, 22 буфета, 1 цех бортового питания и 2 киоска. По управлению насчитывалось 667 посадочных мест в столовых, что для растущего авиапредприятия было, несомненно, недостаточно. В ходе выполнения этого постановления в восьми столовых (Плеханово, Роцино, Березово, Салехард, Тобольск, Ханты-Мансийск, Сургут, Урай) были созданы отдельные залы или размещены столы для питания летно-подъемного состава.

³⁰⁵ Прищепа А.И. Возрождение Сургута... С. 173.

³⁰⁶ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 12. Л. 85.

В целом можно отметить, что руководители предприятий, начальники аэропортов, партийные и профсоюзные организации проявляли постоянную заботу об улучшении общественного питания на предприятиях и в аэропортах, принимали меры по расширению столовых, буфетов, качественному изменению условий работы. Только в 1969 г. в управление столовые получили дополнительно 150 посадочных мест и 2 буфета. За период с 1966 по 1969 гг. в Тюменском управлении была проделана значительная работа по улучшению состояния общественного питания. Было открыто 5 столовых с общим количеством мест на 272 человека, в частности в аэропортах: Березовском – 50 мест, Ханты-Мансийском – 40, Сургутском – 50, Урайском – 32а. В аэропорту Рощино в 1969 г. открылась типовая столовая на 100 посадочных мест.

Медицинскими работниками управления проводился постоянный контроль за санитарным состоянием столовых и буфетов, качеством и разнообразием пищи и пищевых продуктов. С открытием в 1968 г. санэпидотдела управления улучшился санитарный контроль объектов общественного питания авиапредприятий.

В 1970-е гг. в Тюменском управлении продолжался процесс совершенствования работы объектов питания. Так, в I квартале 1970 г. были сданы в эксплуатацию ресторан на 120 мест, 3 буфета, цех бортипитания в аэровокзале «Рощино». В 1971 г. сдана столовая на 100 мест в Сургутском аэропорту, в этом же году было начато строительство столовых в аэропортах Нижневартовск на 50 мест и Игрима. В 1972 г. начато строительство столовых в аэропортах Нефтеюганска, Увата, Тарко-Сале, а в 1973 г. – в аэропорту п. Советский³⁰⁷.

Однако, несмотря на всю проделанную работу в области улучшения общественного питания авиаработников и пассажиров в 1970-е гг., в их деятельности оставалось много проблем. Не были исправны системы вентиляции и канализации, даже в областной столовой аэропорта Плеханова имели место частые перебои с горячим водоснабжением. Требовали ремонта

³⁰⁷ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 12. Л. 95–96.

производственные помещения и торгово-техническое оборудование столовых № 3, 4 в аэропорту Рощино г. Тюмени.

В 1980-х гг. остро встали вопросы технического состояния ряда столовых и буфетов, которые длительное время не решались. Проведенные проверки в 1984 и 1986 гг. установили, что Тюменское управление гражданской авиации не уделяет должного внимания этим проблемам. В кафе и буфетах северных аэропортов с перебоями подавалась вода, имелись неисправности в системах канализации, затягивалась реконструкция ресторанов в аэропортах Нижневартовска и Сургута. В г.Надым недопустимо медленно решались вопросы централизованного водоснабжения и ремонта столовой аэропорта, требовался капитальный ремонт буфета аэровокзала³⁰⁸.

Таким образом, организация общественного питания в Тюменском управлении находилась в процессе постоянного развития. Об этом свидетельствует количественный рост столовых: если в 1964 г. их было всего 6, то в 1969 г. – уже 14, а в 1973 г. – 21, т.е. за 9 лет количество столовых увеличилось в 3,5 раза, не считая ресторанов и буфетов. Однако, несмотря на такую положительную динамику, имелся и ряд негативных фактов, связанных с техническим и санитарно-бытовым состоянием ряда объектов.

Намного хуже складывалась организация бытового обслуживания населения Тюменской области, она была представлена сетью небольших предприятий, подчиненных либо местным Советам, либо ведомствам. Так, к 1965 г. бытовые услуги в Ханты-Мансийском автономном округе предоставляли 328 предприятий, что составляло 24,8% от областного уровня. В Ямало-Ненецком автономном округе насчитывалось 96 предприятий службы быта, находившихся преимущественно в сельской местности. Это составляло немногим более 7% от общего числа предприятий бытового обслуживания области.

В 1964–1965 гг. принимается ряд мер по совершенствованию системы бытовых услуг Тюменской области. Организуется Областное управление бытового обслуживания. Происходит процесс укрепления предприятий службы

³⁰⁸ ГАТО. Ф. 814. Оп. 1. Д. 7528. Л. 136–137.

быта и создания на их основе комбинатов бытового обслуживания, задачей которых становится не только оказание разнообразных бытовых услуг, но и производство товаров народного потребления из местного сырья. Реализацией этого решения стало образование в северных округах шести комбинатов бытового обслуживания, объединивших 289 различных мастерских. Одновременно открывались специализированные ателье, мастерские, оснащенные новым технологическим оборудованием³⁰⁹.

Новая организация структуры бытового обслуживания позволяла более целенаправленно и оперативно решать вопросы, связанные с улучшением материально-технической базы и подготовки кадров. Вместе с тем сохранялась ведомственная система предприятий службы быта. Оказание бытовых услуг в районах Севера были возложены на «Главтюменьнефтегаз», «Главтюменьнефтегазстрой», геологические управления и другие хозяйственные ведомства, участвовавшие в промышленном освоении региона. Началось строительство новых мастерских, ателье, что позволило несколько улучшить бытовое обслуживание.

Анализ темпов роста предприятий сферы быта в 1965 – 1975 гг. показывает нестабильность динамики их развития. Весьма динамично система быта развивалась во второй пол. 1960-х гг. Вероятной причиной этого послужило создание новой организационной структуры управления сферы быта.

В 1970-е гг. темпы роста предприятий службы быта снизились по сравнению с предшествующим периодом и составляла в среднем 1,1 раза против 1,3 раза в 1960-х гг. С начала 1980-х гг. сфера обслуживания ознаменовалась невиданными темпами роста и составила по области прибавку в 1,8 раза³¹⁰. Количественный рост предприятий сфер быта сопровождался ростом объема услуг, оказываемых ими. За период с 1965 по 1985 г. объем реализации бытовых услуг в области вырос в 10,3 раза. В Ямало-Ненецком автономном округе – в

³⁰⁹ История Ямала. Т. II: Ямал современный. Кн. 2: Индустриальное развитие. Екатеринбург, 2010. С. 132.

³¹⁰ Тюменская область в цифрах. 1971–1975 гг. С. 7; Тюменская область в цифрах. 1981–1985 гг. С. 57.

25 раз, а в Ханты-Мансийском – в 36. Но количественные показатели мало отражали реальную ситуацию. Несмотря на значительный прирост предприятий службы быта в северных округах, обеспеченность ими была ниже среднеобластных показателей. Так, обеспеченность банями составляла 48%, прачечными – 18%, услугами предприятий быта – 7% от нормативной³¹¹.

Структура предлагаемых услуг слабо учитывала потребность населения. Значительная часть приходилась на пошив и ремонт одежды, незначительную долю составлял ремонт теле- и радиоаппаратуры, тогда как в структуре потребления в конце 70-х – начале 80-х гг. ей принадлежала ведущая роль. Ассортимент товаров в магазинах был очень скудный. Площади магазинов и прочих бытовых помещений были малы. Сроки выполнения работ в некоторых мастерских длились до полугода, что объяснялось большой загруженностью мастеров и отсутствием необходимых материалов. Не было фотосалонов и парикмахерских. Население испытывало большие потребности в стиральных машинах, мебели, газовых плитах, швейных машинах и электроприборах. Отсутствовали базы для развития коммунального хозяйства и предприятий мясомолочной и пищевой промышленности³¹².

Таким образом, количественный рост не давал полного представления о действительном уровне обеспеченности населения культурно-бытовыми услугами. По всеобщему утверждению, она была одной из наименее развитых отраслей социальной сферы.

Одним из важнейших компонентов системы жизнеобеспечения в районах Крайнего Севера служила организация торгового обслуживания. Специфические условия Севера, связанные с отсутствием личного подсобного хозяйства и колхозных рынков, предъявляли особые требования прежде всего к организации торговли. К началу промышленного освоения региона число предприятий розничной торговли, государственных и кооперативных организации Ханты-

³¹¹ История Ямала. Т. II: Ямал современный. Кн. 2: Индустриальное развитие. Екатеринбург, 2010. С. 132.

³¹² ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1202. Л. 1–4.

Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов составляли менее 10% от областного уровня³¹³.

В 1964–1966 гг. партийными и советскими органами области был принят ряд постановлений по развитию торгового обслуживания во вновь осваиваемых районах Севера. Оно было возложено на ведомственные управления рабочего снабжения (УРСы) «Главтюменьнефтегаза», «Миннефтегазстроя», «Главтюменьгеологии», «Тюменьгазпрома», а также на районные подразделения потребкооперации. Всего для организации торговли в нефтегазодобывающих районах было создано пять УРСов, объединяющих 250 отделений³¹⁴.

Первоначальной опорной базой организации ведомственной торговли была территория Среднего Приобья, где были сосредоточены нефтяные месторождения. В 1970-е гг. происходила постепенная передислокация их сферы деятельности на территорию Крайнего Севера, что было связано с началом наступления на газовые месторождения Приполярья.

Наряду с созданием ведомственных предприятий торговли и общественного питания происходило увеличение стационарной торговой сети за счет нового строительства. Так, число предприятий розничной торговли в Ямало-Ненецком автономном округе за двадцатилетний период (1966–1986 гг.) увеличилось в 3,2 раза, число предприятий общественного питания – в 11,9 раза, составив соответственно 953 и 645 единиц. Для сравнения в Ханты-Мансийском автономном округе в 1966 г. число предприятий торговли достигло 939, число предприятий общественного питания – 235 единиц (соответственно 19,5 и 21,0% от областного уровня)³¹⁵.

Высокие темпы прироста торговой сети на Ямале в 1970–1980-е гг. были связаны прежде всего со значительным притоком новопоселенческого населения, что в свою очередь было вызвано увеличением темпов развития газодобывающей промышленности. Темпы роста населения округа при этом опережали прирост

³¹³ Народное хозяйство РСФСР в 1975 году. М., 1976. С. 403.

³¹⁴ Гаврилова Н.Ю. Указ. соч. С. 131–132.

³¹⁵ История Ямала. Т. II: Ямал современный. Кн. 2: Индустриальное развитие. Екатеринбург, 2010. С. 131.

предприятий торговли и общественного питания. Население округа с 1976 по 1986 г. выросло в 3 раза, в том числе городское – в 4,6 раза. Опережающий рост населения по отношению к торговле затруднял «бесперебойную торговлю». Так, в Ноябрьске обеспеченность торговой площадью в середине 1980-х гг. составляла 44,2%, Новом Уренгое – 37,8% от нормативной³¹⁶.

Особенностью развития торгового обслуживания региона являлось опережение темпов роста товарооборота торговли и общественного питания по отношению к их материально-технической базе. Высокий товарооборот был характерен для всех экономических районов Сибири. Но наиболее высокие темпы его были в Тюменской области и особенно в автономных округах. Если по области товарооборот розничной торговли за 1965–1985 гг. вырос в 6,8 раза (с 602 до 4 075 млн руб.), то в Ямало-Ненецком автономном округе 14,4 раза (с 44 до 653 млн руб.), а по Ханты-Мансийскому автономному округу – в 13,3 раза (с 131 до 1748 млн руб.)³¹⁷. Также стоит отметить, что с начала 1980-х гг. в Западно-Сибирском регионе Тюменской области происходило постепенное снижение темпов роста товарооборота. Одной из причин этого явления исследователи называют противоречия между возрастающими потребностями населения и снижением товарной массы³¹⁸.

Таким образом, можно констатировать, что в исследуемый период партийными, государственными и хозяйственными органами Тюменской области была проделана значительная работа по социально-бытовому обеспечению авиационных работников. Однако в целом она не отвечала всем запросам авиаторов, которые столкнулись с такими проблемами, как: неудовлетворительное жилищно-коммунальное обеспечение, слабо сформированная сеть медицинских, дошкольных и школьных учреждений, низкая культура городов нового освоения, сохранявшая черты поселковости и сильно

³¹⁶ Народное хозяйство Тюменской области за 70 лет: Стат. сб. Тюмень, 1988. С. 9–11; Гаврилова Н.Ю. Указ. соч. С. 140.

³¹⁷ История Ямала. Т. II: Ямал современный. Кн. 2: Индустриальное развитие. Екатеринбург, 2010. С. 131.

³¹⁸ Там же.

зависящая от узкоотраслевых ведомственных интересов. Наиболее злободневным тогда оказался жилищный вопрос. Первым прибывшим авиарботникам в регионы нового освоения зачастую приходилось самостоятельно решать свои жилищные проблемы, создавая временное, приспособленное и неблагоустроенное жилье. Авиатриады Тюменского управления производили ежемесячные отчисления на строительство квартир, это были деревянные двухэтажные дома на 8, 12 и 16 квартир, но какой-либо комплексной застройки в 1960-х гг. и начале 1970-х гг. для авиаторов не предусматривалось. Обеспеченность жильем на протяжении 1970-х гг. оставалась на невысоком уровне и не всегда соответствовала санитарной норме в 7 м² на человека. В 1980-е гг. с принятием новой градостроительной концепции положение с жилищным обеспечением горожан и авиаторов несколько улучшалось. Однако до конца решить полностью жилищную проблему не удалось, так как основное фондируемое жилье предназначалось для работников нефтяных и газовых ведомств.

Глава 3. Основные направления деятельности авиапредприятия и организация безопасности полетов

3.1. Использование авиации в народном хозяйстве области

Активное применение и развитие авиационного транспорта на территории Тюменской области было непосредственно связано с началом создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Полагаем, что решающим событием в истории открытия одной из крупнейших в мире нефтегазовой провинции и последовавшего за ним крупномасштабного промышленного и градостроительного освоения севера Западной Сибири стала высадка Ф.К. Салманова, произошедшая 13 сентября 1957 г. в п. Сургут³¹⁹.

В результате геологоразведочных изысканий к началу 1960-х гг. в пределах Тюменской области четко вырисовывались четыре крупных нефтегазовых провинции: Шаимо-Березовская, Сургутская, Нижневартовская и Северная³²⁰. Все это создавало реальную потребность в развитии транспортной инфраструктуры, в том числе и авиационной, которая активно применялась с самых первых этапов поиска нефти.

В этой связи целесообразно отметить, что работы по геологическим изысканиям были и в предшествующие периоды: в конце 1920-х – конце 1930-х гг., 1940-е и 1950-е гг. Важное место в комплексе методов изучения выбранной территории занимали проведенные между городами Тюмень и Тобольск, а также севернее Тобольска и в районе Ханты-Мансийска маршрутные изыскания, в том числе и с помощью авиации. Её использование позволяло уже к моменту прибытия Ф.К. Салманова осуществить геофизическое, сейсмическое, гравиметрическое, магнитометрическое, электрическое и аэромагнитное исследования специалистами треста «Запсибнефтегеологии», Тобольской аэрогеологической партии Западно-Сибирской экспедиции Всесоюзного

³¹⁹ Прищепа А.И. Указ. соч. С. 20.

³²⁰ Там же. С. 35.

аэрогеологического треста, Омской геологической конторы, Тюменской и Колпашевской геофизических экспедиций³²¹.

Начавшиеся поиски углеводородного сырья на столь огромных и необжитых территориях, лишенных транспортных путей сообщения, не могли обойтись без применения авиационного транспорта, для использования которого первоначально требовалось лишь наличие акватории рек и озер для установки гидропортов.

Основным полем деятельности авиации в этот период были аэрофотосъемка, обслуживание газовой и нефтедобывающей промышленности, оказание помощи в материальном обеспечении, обустройство предприятий на отдаленных территориях, геодезия и картография, лесоавиационные работы, помощь коренному населению (вывоз рыбы, пушнины, смена оленеводческих бригад), на юге области – авиационно-химические работы, санитарная авиация³²².

В комплексе работ, производимых Тюменским управлением по применению авиации в народном хозяйстве, значительный удельный вес имели обслуживание и строительство линий электропередач в нефтедобывающих районах, авиасейсморазведка, аэромагнитные съемки, перевозка вахты и оборудования, участие в монтаже буровых установок.

Одним из наиболее значимых направлений применения авиации на севере Тюменской области стал новый метод поиска нефти – авиасейсмозондирование. Впервые его применили в 1958 г. с использованием самолетов Ан-2 в районе Тобольска, а затем Ханты-Мансийска. Авиасейсмозондирование было широко распространено во всех нефтегеофизических управлениях Тюменской области.

Заранее на карте выбиралось место посадки самолетов. Летом и зимой это были преимущественно озера. В самолет монтировалась сеймостанция, здесь же находились оператор и радиотехник. На другом самолете завозились бригада, гидромонитор для бурения скважин, взрывчатка, надувные лодки. Бригада высаживалась, ставила палатки, бурила скважины. Затем прилетал самолет с

³²¹ Прищепа А.И. Возрождение Сургута... С. 20–22.

³²² Славин С.В. Советский Север. М., 1980. С. 28.

сейсмостанцией. К ней подсоединяли провода, закладывали в скважину взрывчатку и по команде оператора взрывали заряд. Станция принимала отражения сейсмических волн, записывая их на фотобумагу. Оператор проявлял, смотрел на ленту, и, если записи были четкими, стоянка снималась с места и перелетала на следующее озеро или болото. В результате на карте появлялись точки, где без бурения получался схематический разрез, становилась известней глубина основного отражающего и промежуточных горизонтов. Позднее стали широко использовать вертолеты, и возможности посадки стали расширяться³²³.

Благодаря авиасейсморазведке была выявлена Шухтунгортская зона поднятий, Красноселенский, Сургутский, Нижневартовский, Салымский и Ляминский своды, Губкинская и Уренгойские структуры. Они позволили правильно ориентировать площадную сейсморазведку в Сургутском и Мегионском районах, что привело к быстрому открытию Южно-Балыкских, Западно-Сургутских месторождений нефти³²⁴.

Ещё одним важным направлением использования региональной авиации на юге Тюменской области было её участие в сельскохозяйственных работах: распыление минеральных удобрений и обеспечение «химической прополки». Так, рекордным стал 1969 г., когда авиаторы Тюменского управления выполнили авиационно-химические работы на площади 286,6 тыс. га, обслужив 67 совхозов и колхозов³²⁵.

Наибольший объем работы авиаторов Сибири приходился на грузовые и пассажирские перевозки. Однако анализ архивных данных показывает, что на начало 1960-х гг. авиаторы Крайнего Севера не всегда справлялись с поставленными перед ними задачами по грузо- и пассажирообороту. Например, в аэропорту Ханты-Мансийска периодически складывалась ситуация, когда базировавшаяся там 4-я авиаэскадрилья 246-го авиаотряда Тюменской авиагруппы, которая имела в своем распоряжении всего 8 самолетов, не

³²³ Эрвье Ю.Г. Сибирские горизонты. Свердловск, 1968. С. 48.

³²⁴ Там же. С. 48.

³²⁵ Авиатор Тюмени. 1969. 12 февраля.

справлялась со своим планом работ. Причина была в нехватке авиамашин и запчастей. Из имеющихся 8 самолетов Ан-2 в длительном ремонте порой находилось до 4 самолетов одновременно. Из оставшихся 4 рабочих самолетов 2 часто выполняли задания по работе с экспедициями. На работы по выполнению пассажирских рейсов, перевозке почты, грузов и вывозке рыбы оставалось всего два самолета, в то время как по расписанию были предусмотрены ежедневные вылеты в Сургут, Октябрьское, Нижневартовск и Ларьяк через день. Из-за отсутствия рабочих самолетов график полетов постоянно не выполнялся.

Недостаток самолётов сдерживал работу геологоразведочных экспедиций. Некоторые отряды могли дожидаться вывоза к местам работы в течение нескольких месяцев. Почта в районы округа доставлялась несвоевременно. Посылки в Нижневартовск и Ларьяк скапливались и лежали до 7 дней³²⁶.

Согласно архивным данным, для их перевозки необходимо было увеличить количество самолетов как минимум с 8 до 12 единиц, укомплектовать лётный и технический персонал согласно штатному расписанию. План работ на 1964 г. был несколько снижен по сравнению с фактической потребностью всех авиаперевозок. Но даже с выполнением этого плана аэропорт не справлялся (см. приложение 26)³²⁷.

Нехватка авиационной техники для выполнения народно-хозяйственных задач была общей проблемой для всех аэропортов Тюменской области. Даже областной аэропорт не выполнял задания по доставке всех грузов. В Тюмени скопилось около 200 т различных грузов, предназначенных для отправки в северные округа, и около 2,5 т почты, которые не могли вовремя покинуть город³²⁸.

Разрешить сложившуюся ситуацию было призвано постановление № 1208 от 4 декабря 1963 г., обязывающее Аэрофлот обеспечивать перевозку грузов по договорам с геологическими управлениями³²⁹. Также большое внимание в

³²⁶ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 4. Л. 63.

³²⁷ Там же.

³²⁸ ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 127. Д. 144. Л. 1–4.

³²⁹ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 1. Д. 8. Л. 47.

решении вопросов развития авиации в местах нефти и газодобычи уделялось в постановлении Совета Министров СССР от 4 декабря 1963 г. «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области»³³⁰.

Принятые постановления положительно сказались на результатах работы авиаторов. Если семилетний план, принятый в 1959 г., предусматривал увеличение в 1959–1965 гг. перевозок населения в 6 раз³³¹, то реально их перевозки возросли в 12 раз, грузооборот увеличился в 9,6 раза, почты стали перевозить в 6,7 раза больше, авиахимическая обработка посевных площадей возросла в 17,3 раза³³².

На последующее увеличение темпов грузоперевозок повлияло расширение функции применения вертолетного транспорта. В 1965 г. впервые в СССР в условиях северных широт началась массовая переброска грузов на вертолетном транспорте по воздуху. Идея организации авиационной переброски грузов принадлежала руководителю дирекции строящегося газопровода Игрим – Серов Д.А. Дерновому, который в марте 1965 г. вел обустройство Пунгинского месторождения газа, где ему требовалось переправить около 1000 т оборудования, на расстояние всего 200 км. Но из них более половины пути составляли болота, к тому же необходимо было преодолеть более 70 речек и ручьев.

Первую попытку переброски грузов осуществляли с помощью колонны высокопроходимой техники во главе с водителем В.С. Передреевым. Груз был доставлен в Пунгу за 20 суток. Вторая колонна во главе с Г.Н. Томиловичем этот трудный путь преодолела уже за 18 суток. Но на дальнейшие сокращения сроков рассчитывать не приходилось.

³³⁰ Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. Тюмень, 2005. Ч. 1. С. 59.

³³¹ История социалистической экономики СССР: В 7 т. М., 1980. Т. 7. С. 445.

³³² Развитие транспорта и связи в Тюменской области за 50 лет Советской власти. Тюмень, 1967. С. 33.

Просчитав общее время доставки всех грузов, Д.А. Дерновой приостановил формирование колонн. У него возникла идея организовать авиационные переброски грузов. Со своей идеей он выехал в Тюмень, где встретился с уполномоченным министерства по Тюменской области А.С. Барсуковым. Он поддержал проект.

Через несколько дней в распоряжение Д.А. Дернового поступили два большегрузных вертолета Ми-6 во главе с летчиками И.Т. Хохловым и А.С. Сергеевичем. Они осуществили все перевозки грузов до конца 1965 г., когда на промысле была введена в строй первая установка сепарации газа³³³. С 1966 г. опыт применения вертолетного транспорта для переброски грузов по воздуху переняли объединения «Тюменьгазпром» и «Главтюменьнефтегаз»³³⁴.

За выдающиеся успехи в освоении новой авиационной техники и выполнении заданий семилетнего плана вертолётчикам Тюменского управления гражданской авиации И.Т. Хохлову, который впервые в мировой вертолётной практике применил перевозку плетей труб на внешней подвеске, и А.С. Сергеевичу, отличнику авиации, были присвоены высокие звания Героев Социалистического Труда и вручены ордена Ленина³³⁵.

В 1966 г. вышел приказ Министерства геологии СССР, согласно которому предполагалось еще больше расширить практику применения авиации в ходе осуществления грузовых, пассажирских и вахтовых перевозок рабочих в нефтяных и газовых районах Тюменской области³³⁶.

Для решения поставленных задач стали применяться новые типы самолетов. При транспортировке сложных грузов в Тюменской области стали применять турбовинтовые самолеты Ан-12, которые сыграли особую роль при строительстве нефтепровода Усть-Балык – Альметьевск³³⁷. Для комфортабельной перевозки пассажиров стали использовать самолеты Ан-24 (см. приложение 9), которые с

³³³ Чирсков В.Г., Рунов В.А. Газовая промышленность Советского Союза. М., 2006. С. 229.

³³⁴ Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. Тюмень, 2005. Ч. 1. С. 90.

³³⁵ Там же.

³³⁶ Нефть и газ Тюмени в документах. Свердловск, 1973. Т. 2. С. 43.

³³⁷ Колева Г.Ю. Указ. соч. С. 101.

1967 г. начали осуществлять основные перевозки пассажиров в Салехард, Березово, Нефтеюганск, Нижневартовск, Урай, Тобольск и Сургут.

Одновременно Тюменской авиагруппой в эксплуатацию были внедрены высокопроизводительные турбовинтовые самолеты Ил-18 и Ан-10, которые позволили увеличить перевозку пассажиров, почты и грузов, что позволило личному составу успешно справиться с выполнением государственного плана со значительным ежегодным перевыполнением. Всего за два года, с 1965 по 1966 г., пассажирооборот возрос на 39,8% и составил 800 тыс. человек, оборот почты и груза – на 36,2% (67 тыс. т), обработка посевов в сельском и лесном хозяйстве составила 295 тыс. гектар, или 134,1% от плана. Благодаря применению новой авиационной техники себестоимость перевозки тонны груза на километр пути была снижена на 19%³³⁸.

Объемы и темпы роста перевозок грузов и пассажиров в сравнении с другими видами транспорта Тюменской области во второй половине 1960-х гг. были самыми высокими и превосходили наземные виды транспорта в несколько раз (см. приложения 27, 28)³³⁹.

Значительному увеличению показателей грузоперевозок способствовало внедрение новой технологий транспортировки груза с помощью систем внешней подвески вертолета, не имеющей ранее аналогов в гражданской авиации. Она использовалась для эвакуации крупногабаритной техники и грузов с ограниченных, недоступных для других видов транспорта площадок и выполнения сложных монтажных работ, значительно повышая мобильность перевозок. Первые экспериментальные работы новой системы были проведены в 1965 г. во время строительства нефтепровода Шаим – Тюмень, тогда с её помощью стала возможной перевозка труб большого диаметра длиной свыше 30 м и массой около 7 т³⁴⁰.

³³⁸ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 3. Л. 6.

³³⁹ Основные показатели развития транспорта и связи в Тюменской области: стат. сборник. Тюмень, 1970. С. 6–9.

³⁴⁰ Зубарев А.П. Улицы Сургута. Тюмень, 2004. С. 17.

Использование данной технологии требовало высокой грузоподъемности вертолета. К середине 1960-х гг. этому требованию соответствовал только новый вертолёт Ми-6. Увеличение грузоподъемности произошло главным образом благодаря новому, неизвестному в мировой практике пятилопастному несущему винту диаметром 35 м. При первых же испытаниях вертолет установил мировой рекорд грузоподъемности – 20,1 т, на высоту 2738 м. Также на этом вертолете был установлен новый газотурбинный двигатель, который был значительно легче и мощнее предыдущих двигателей серии Ми-2 и Ми-4³⁴¹.

Введение в эксплуатацию вертолета Ми-6 дало возможность использовать его для перевозки буровых установок в места, недоступные для другого вида транспорта. Но предельный вес, который мог транспортировать вертолет на этой внешней подвеске, был всего восемь тонн. Поэтому ни одна из существующих тогда буровых установок не могла транспортироваться по воздуху из-за большего веса. В связи с этим при поддержке главгеологии РСФСР был объявлен конкурс на конструирование буровой установки, состоящей из блоков весом не более восьми тонн. В результате такая установка была получена, и впервые в стране была осуществлена переброска по воздуху буровой установки общим весом более ста шестидесяти тонн и около тысячи тонн материалов для бурения³⁴².

В последующем десятилетии без Ми-6 не обошлась прокладка практически ни одной крупной нефтяной или газовой магистрали. Переносили эти вертолеты не только трубы. Во время строительства сургутской ЛЭП, по предложению И.А. Киртбая, организатора электросетевого строительства ЗСНГК, был опробован вариант монтажа свай с помощью внешней подвески вертолета в воде. В результате опора ЛЭП была поставлена и смонтирована за полчаса одним вертолетом³⁴³.

С началом массового применения вертолетного транспорта в объединенных авиаотрядах Тюменского управления гражданской авиации стали возникать

³⁴¹ Миль М. Школа воплощения идей. Казань, 2009. С. 60.

³⁴² Эрвье Ю.Г. Сибирские горизонты. Свердловск, 1968. С. 58.

³⁴³ Зубарев А.П. Улицы Сургута. Тюмень, 2004. С. 17.

вертолётные отряды, которые способствовали увеличению производственных показателей авиапредприятия. К 1968 г. производственные планы и показатели большинства авиаотрядов были перевыполнены. Тюменскому, Тобольскому и Сургутскому авиаотрядам удалось удвоить показатель прибыли и значительно увеличить грузоперевозки.

1967 год был юбилейным. Трудящиеся всей страны брали повышенные обязательства в честь 50-летия Октябрьской революции. Тюменское управление не стало исключением и тоже принимало высокие сообязательства в честь полувекового юбилея Советской власти. Производственные показатели авиапредприятия были значительно перевыполнены (см. приложения 27, 28). Росту данных показателей способствовало существенное увеличение числа грузовых вертолетов и пассажирских самолетов. Использование самолетно-вертолетного парка тоже возросло (см. приложение 29), особенно заметно увеличилось применение грузовых вертолетов Ми-6 и новых более вместительных самолетов Ан-24³⁴⁴.

Вертолеты Ми-6, Ми-8 принимали участие в технологических циклах по прокладке нефте- и газопроводов, установке опор линий электропередач, переносу и установке буровых вышек, доставке необходимого оборудования на стройки области. Авиация обеспечила досрочный ввод нефтепровода Шаим – Тюмень, ЛЭП-500 Тюмень – Сургут и других важных объектов производства. Воздушный транспорт стал незаменимым в геологоразведке региона. Впоследствии будущий министр геологии РСФСР Л.И. Ровнин отмечал: «Авиация уже к началу 1960-х г. прочно освоила геологическую профессию. Для геологов это были вторые ноги и глаза, а летчик стал геологу верным другом и товарищем»³⁴⁵.

Подтверждением высокой роли авиации в народном хозяйстве Тюменской области в годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.) стало награждение

³⁴⁴ ГАСПИТО. Ф. 1015. Оп. 1. Д. 6. Л. 15.

³⁴⁵ Сибирский характер. Тюмень, 2011. С. 33.

Тюменского управления гражданской авиации орденом Трудового Красного Знамени³⁴⁶.

В последующие годы девятой (1971–1975 гг.) и десятой пятилеток (1976–1980 гг.) Тюменское управление продолжало наращивать объемы перевозок пассажиров, грузов и увеличило налет часов почти в пять раз, заняв первое место среди управлений гражданской авиации СССР по применению авиации в народном хозяйстве (см. приложения 30, 31)³⁴⁷. Объем грузоперевозок достиг в 1979 г. 477 тыс. т, что составило почти пятую часть всех грузовых перевозок воздушного транспорта СССР. А по максимальным отправлениям грузов из аэропортов страны Тюмень заняла второе место с результатом 74 тыс. т в год, уступив лишь авиаторам Москвы с объемом 140 тыс. т. Самыми грузонапряженными воздушными линиями СССР в конце 1970-х гг. стали маршруты Тюмень–Надым, где перевозки составляли более 30 тыс. т грузов в год, Нижневартовск–Ягельное – с объемом более 16 тыс. т грузов в год³⁴⁸.

По результатам деятельности в десятой пятилетке за большой вклад в освоение нефтегазовых месторождений Западной Сибири Тюменское управление гражданской авиации было награждено памятным знаком Совета Министров СССР «За трудовую доблесть в десятой пятилетке»³⁴⁹.

Увеличению масштабов грузовых авиаперевозок и повышению их эффективности способствовали пополнение парка высокоэффективными и экономичными летательными аппаратами для перевозки грузов, широкое использование прогрессивных способов перевозок (контейнеров, поддонов), комплексная механизация и автоматизация грузовых операций³⁵⁰. Впервые в массовых количествах стали осуществляться контейнерные перевозки грузов на самолетах Ил-76, а также пакетные перевозки труб на самолетах Ан-12 и Ил-76.

³⁴⁶ Гражданская авиация. 1975. № 8. С. 1.

³⁴⁷ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 3. Д. 567. Л. 65.

³⁴⁸ Гражданская авиация СССР на службе народному хозяйству. М., 1981. С. 12.

³⁴⁹ Гражданская авиация России – день за днем. М., 2008. С. 361.

³⁵⁰ Там же. С. 12.

Интенсивное развитие контейнерных перевозок обеспечивало значительную экономию издержек на погрузку-разгрузку, сокращая их общее время в 3–5 раз³⁵¹.

Значительный рост объемов авиационных работ в 1970-х гг. также обеспечивается благодаря открытию крупных газовых месторождений на территории Ямало-Ненецкого автономного округа, географическая особенность расположения месторождений которого характеризовалась значительной рассредоточенностью. Например, площадь месторождения Медвежье составляла 2106 км². С юга на север оно простиралось на 110 км. На этой территории существовало около 240 эксплуатационных скважин и 10 установок комплексной подготовки газа (УКПГ), значительно удаленных от промысловых сооружений. Так, УКПГ-4 была удалена от пос. Пангоды на 28 км и от Надыма – на 75 км. Такая рассредоточенность промысловых объектов от базовых поселков вынуждала иметь авиатранспорт непосредственно на территории месторождения. Более доступный и дешевый автомобильный транспорт был представлен лишь зимниками и не имел надежных автодорог круглогодичного действия. А оплата услуг авиатранспорта газодобывающим объединениям обходилась в 12 млн руб. в год, что увеличивало себестоимость добычи газа на 30 коп./1000 м². Такую же сумму выплачивали строители, обустривавшие площади месторождения³⁵².

В 1971 – начале 1972 гг. были предприняты значительные усилия по организации строительства трубопроводов Медвежье – Надым, Надым – Пунга и обустройству промысла. Работы по обустройству месторождения Медвежье были начаты в декабре 1971 г., а сооружение нефтепровода – в январе 1972 г. Трубопровод было решено строить из труб диаметром 1420 мм, что никогда не практиковалось в трубопроводном строительстве. Первый объект на месторождении Медвежье получил название ГП № 2. Это было крупное, сложное газовое предприятие, на сооружение которого доставлялось оборудование,

³⁵¹ История социалистической экономики СССР: В 7 т. М., 1980. Т. 7. С. 382.

³⁵² Карягин И.Д., Булатов В.С., Тандалов В.В. Развитие газовой промышленности севера Тюменской области. М., 1978. С. 76.

создаваемое на тюменских заводах. Доставку его основных элементов осуществлял самолет Ан-24³⁵³.

В невероятно трудных зимних условиях 1972 г. и в очень сжатые сроки необходимо было построить трубопровод для подачи газа с месторождения Медвежье. Строительство осложнялось также неожиданным ранним резким потеплением в конце зимы 1972 г. Для ускорения темпов строительства была организована двухсменная и круглосуточная работа по вывозу и сварке труб. Тогда активно начали использовать вертолеты, которые привозили грузы на внешней подвеске³⁵⁴.

В отсутствии транспортных схем круглогодичного действия доставка грузов с перевалочных баз в безморозный период велась только тяжелыми вертолетами. Расходы на вертолетный транспорт доходили до 50 млн руб. в год³⁵⁵.

Так, в 1976 г. на авиационный транспорт было затрачено 38,4 млн руб. и было перевезено самолетами Ан-12 и Ил-76 6539 т, а в 1977 г. – 7678 т грузов. Для сравнения: автомобильным транспортом за данный период было перевезено 4109 т грузов, железнодорожным – 66218 т грузов, паромством – 185 тыс. т грузов³⁵⁶.

Средняя стоимость перевозки 1 т груза автотранспортом по зимнику была равна 0,12–0,23 руб., тогда как авиатранспортом – свыше 0,40–0,70 руб. Однако суровые климатические условия, снегопады и метели, частые снежные заносы даже при слабом ветре на севере Сибири осложняли движение автотранспорта. По этой причине эффективность зимней автодороги зависела от ее расстояния. Но даже короткие участки преодолевались со средней скоростью чуть более 30–40 км в час. Например, участок Надым – Пангода расстоянием в 130 км преодолевался более чем за 3 часа. Значительно труднее обстояли дела с зимниками большой протяженности. Колонны грузовиков двигались в основном с сопровождением

³⁵³ ГАТО. Ф. 2101. Оп. 1. Д. 286. Л. 4, 6, 66–67.

³⁵⁴ Баталин Ю.П. Медвежье. Газовый плацдарм // Нефтегазостроители Западной Сибири. Кн. 1. С. 132.

³⁵⁵ Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. Тюмень, 2005. Ч. 1. С. 138.

³⁵⁶ ГАТО. Ф. 2101. Оп. 1. Д. 668. Л. 225–226; Д. 745. Л. 83; см. прил. 12, 16.

бульдозеров. В таком случае скорость прохождения автомобиля определялась скоростью прохождения бульдозеров, не превышающей 1–1,5 км в час. Средняя продолжительность существования зимника определялась погодными условиями. С началом крепких морозов начинали накатку и уплотнение снега, и, прослужив четыре месяца, зимники в апреле из-за оттепелей становились непригодными³⁵⁷.

Таким образом, из приведенных сюжетов использования автомобильного транспорта следует, что только воздушный транспорт, несмотря на высокую себестоимость на севере Тюменской области, мог обеспечить круглогодичное сообщение между населенными пунктами и месторождениями. Развитие месторождения Медвежье в свою очередь приводило к увеличению числа воздушных судов – прежде всего вертолетов различной грузоподъемности.

Основными заказчиками авиационных услуг здесь являлись ведомственные организации: «Ямалнефтегазгеология», «Уренгойнефтегазгеология», трест «Ямалгеолстрой», «Мингазпром» и «Миннефтегазстрой»³⁵⁸. Однако суровые климатические условия Заполярья существенно увеличивали простои технического обслуживания и снижали средний налет часов в день. Согласно данным заседаний промышленно-транспортного отдела КПСС по Ямало-Ненецкому автономному округу, работа авиации к кон. 1970-х гг. не всегда отвечала нормативным требованиям. Так, например, самолеты Ан-2 и вертолеты Ми-6, Ми-8 давали здесь низкий средний налет часов в день (прил. 32). Экономические потери от этого составляли более 10%. Тяжелые условия эксплуатации самолетно-вертолетного парка предопределили нехватку экипажей, укомплектованность которыми была чуть выше 50% на одну машину³⁵⁹.

Невзирая на некоторые сложности эксплуатации авиамашин в Заполярье, на протяжении 1970-х гг. продолжалось эффективное использование вертолетов в освоении нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири. Чрезвычайно интенсивно авиация применялась на строительно-монтажных работах с

³⁵⁷ Карягин И.Д., Булатов В.С., Тандалов В.В. Развитие газовой промышленности севера Тюменской области. М., 1978. С. 84.

³⁵⁸ ГАТО. Ф. 1911. Оп. 7. Д. 6. Л. 8.

³⁵⁹ ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1520. Л. 6.

использованием вертолетов Ми-8 и Ми-6. Но особенно характерным для второй половины 1970-х гг. стало широкое применение в этом виде работ вертолета Ми-10К – «винтокрылого монтажника». Новый вертолет был рассчитан прежде всего на транспортировку крупногабаритных грузов весом до 12 т на расстояние до 250 км. Вертолет Ми-10К был также оснащен четырьмя гидрозахватами, способными взять с земли груз. Фюзеляж вертолета позволял размещать команду из 28 человек, сопровождающих этот груз³⁶⁰. Существенной особенностью нового вертолета стала не только большая грузоподъемность, но и наличие дополнительной нижней кабины для пилота-оператора, из которой велось управление монтажом. Характерно, что один вертолет Ми-10К мог заменить до 20 наземных кранов такой же грузоподъемности³⁶¹. С началом освоения вертолетов Ми-10К стал возможен уникальный монтаж тяжеловесных негабаритных конструкций. Применение вертолетов Ми-10К дало возможность сочетать транспортировку людей и оборудования с проведением строительно-монтажных работ, значительно сокращало сроки строительства. Конкретным примером этого служит строительство газопровода Уренгой – Челябинск и нефтепровода Сургут – Полоцк, который благодаря участию авиаторов удалось завершить раньше планируемых сроков сдачи³⁶².

В августе 1976 г. экипаж Н. Бабинцева, В. Перевозкина, А. Ющенко впервые в Советском Союзе осуществил экспериментальный монтаж опор ЛЭП-500 высотой 60 м над Сургутским водохранилищем. Тогда еще не было опыта секционной сборки сооружений высотой до ста метров. К тому же задача усложнялась еще и тем, что несколько конструкций предстояло монтировать в воде. Уникальный монтаж с воздуха был выполнен за девять летных часов. Экономический эффект составил двести тысяч рублей³⁶³. Другим впечатляющим примером служит установка вертолетами Ми-10К 60-метровой мачты массой 17 т на трассе строительства телерадиорелейной линии связи между Европейской

³⁶⁰ Миль М. Школа воплощения идей. Казань, 2006. С. 73.

³⁶¹ Гражданская авиация СССР на службе народному хозяйству. М., 1981. С. 20–21.

³⁶² Бугаев Б.П. Аэрофлот от съезда к съезду. М., 1981. С. 32.

³⁶³ ГАТО. Ф. 1911. Оп. 7. Д. 6. Л. 7.

частью СССР и Западной Сибирью через Уральские горы, что дало возможность наладить надежную связь и обеспечить прием телевизионных программ из Москвы жителям Тюменской области³⁶⁴.

В 1975–1976 гг. тюменские авиаторы на Ми-10К приняли участие в реконструкции старых уральских заводов. Так, экипаж Н.Н. Бабинцева и наземная бригада монтажников установили на заводе по ремонту горнометаллургического оборудования в Верхнем Уфалее двенадцать надуваемых вентиляционных шахт, каждая из которых весила 10 т. Конструкции высотой с трехэтажный дом устанавливались в давно построенные производственные корпуса, расположенные практически вплотную к действующему технологическому оборудованию. При этом семь шахт вертолетчики доставили внутрь цехов, для чего пришлось задействовать длинные 35-метровые тросы³⁶⁵.

По оценкам НИИ ГА, себестоимость монтажных работ с применением Ми-10К становилась в полтора раза ниже, чем с применением Ми-6 или Ми-6А. Увеличению эффективности МИ-10К способствовало внедрение передовых технологий и различных приспособлений. Уже в начале 1980-х гг. арсенал дополнительных средств для работы с внешней подвеской пополнился «крюком-самозахватом», позволяющим подцеплять груз без помощи такелажников, а также системой азимутальной ориентации грузов³⁶⁶.

В тех случаях, когда одному вертолету груз оказывался «не по плечу», его поднимали два вертолета, работая в паре. Была разработана методика выполнения особо сложных операций, при которых два вертолета-крана (Ми-10К) синхронно поднимали с площадки на тросах одновременно крупногабаритные грузы³⁶⁷.

Развитие межотраслевых технологий позволило создать в 1974 г. уникальный газоперекачивающий агрегат с авиационным приводом ГПА – Ц-6,3. Идея использования на компрессорных станциях, выработавших свой ресурс, авиационных двигателей принадлежала генеральному конструктору, дважды

³⁶⁴ Бугаев Б.П. Аэрофлот от съезда к съезду. М., 1981. С. 32.

³⁶⁵ Сибирский характер. Тюмень, 2011. С. 106.

³⁶⁶ Миль М. Школа воплощения идей. Казань, 2006. С. 76.

³⁶⁷ Гражданская авиация СССР на службе народному хозяйству. М., 1981. С. 20–21.

Герою Социалистического Труда, лауреату Ленинской и Государственной премий академику Н.Д. Кузнецову.

Изготавливать новые агрегаты было поручено Сумскому машиностроительному производственному объединению Минхиммаша СССР. За авиапривод отвечало Куйбышевское моторостроительное производственное объединение Минавиапрома СССР.

Главное достоинство новой компрессорной станции, оборудованной ГПА – Ц-6,3, заключалось в том, что для ее обслуживания требовалось всего пять специалистов: сменный инженер, два машиниста, оператор и связист. Управлять всеми процессами можно было дистанционно с пульта. Агрегаты могли работать при очень высоких колебаниях температуры: от -57 до $+45^{\circ}\text{C}$.

Создание газоперекачивающего агрегата ГПА – Ц-6,3 определило качественно новый этап в деле строительства и эксплуатации магистральных трубопроводов. Достоинства этих агрегатов предоставили возможность Миннефтегазстрою СССР после выполнения необходимого комплекса проектно-конструкторских и монтажных работ перейти к комплектно-блочному исполнению всех наземных сооружений компрессорных станций в СССР, значительно сократив сроки ввода их в строй.

За создание принципиально новых блочно-контейнерных газоперекачивающих агрегатов с авиационным приводом и использование их на предприятиях газовой промышленности Государственная премия СССР в области науки и техники была присуждена начальнику отдела авиационной промышленности Госплана СССР А.А. Аверьянову, главному специалисту отдела авиационной промышленности Госплана СССР Н.М. Лебедеву, генеральному директору Куйбышевского моторостроительного завода Л.С. Чечене³⁶⁸.

Во второй половине 1970-х гг. с вводом в строй взлётно-посадочных полос с искусственным покрытием в северных аэропортах были созданы условия для круглогодичного воздушного обслуживания нефтегазодобывающих центров Тюменской области с Москвой, Тюменью, курортными городами СССР. Отправка

³⁶⁸ Чирсков В.Г., Рунов В.А., Газовая промышленность Советского Союза. М., 2006. С. 359.

пассажиров по этим направлениям стремительно возрастала. В 1977 г. она составляла 43% от общего пассажиропотока, через год по этим направлениям летало уже 56% пассажиров. Рейсы в Москву занимали от общего объема перевозок до 22%, в Сочи – до 15%, в Ленинград – до 6% и в Киев – до 11%³⁶⁹.

Совершенствование авиационной техники и расширение сети авиарейсов сопровождалось улучшением обслуживания пассажиров на борту самолетов. На протяжении маршрута для пассажиров предлагались питание, периодическая печать и настольные игры³⁷⁰. Самолеты Ан-24, Як-40, Ту-134, вышедшие на воздушные линии во второй половины 1960-х и начале 1970-х гг., сыграли важную роль в улучшении воздушного сообщения на авиалиниях местного и союзного значения.

В 1970-е гг. по мере наращивания объемов работ в Тюменском управлении существенно менялась структура пассажирских перевозок. Основной объем их прироста начал достигаться за счет увеличения перевозок на дальние расстояния и в труднодоступные районы нефтедобычи, где особенно ощущалось преимущество воздушного транспорта. В этот период ежегодное увеличение средней дальности полета составляло примерно 40 км, или 3,5%³⁷¹.

В целом, несмотря на положительную динамику применения авиации в народном хозяйстве Тюменской области, особое беспокойство вызывали низкая исправность самолетов и плохая слаженность в работе основных авиационных служб. Вследствие этого нарушалась регулярность полетов. Так, вторым Тюменским авиаотрядом в 1978 г. было запланировано 6776 вылетов, а было выполнено всего 4434. Отменено 2342 вылета по следующим причинам: 1087 - из-за плохих метеоусловий погоды, 234 - из-за отсутствия топлива, 383 - по причине неисправности, 100 - из-за отсутствия авиазаправщиков, 183 - вследствие простоев под загрузкой или разгрузкой грузов. В результате в силу этих причин в 1976 г. только Тюменский авиаотряд потерял 2 млн 700 тыс. руб. выручки³⁷².

³⁶⁹ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 243. Л. 17.

³⁷⁰ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 61.

³⁷¹ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 243. Л. 18.

³⁷² Там же. Л. 21.

Еще одной проблемой была недостаточная техническая оснащенность городских агентств, слабая связь между аэропортами, что затрудняло передачу информации о продаже транзитных билетов и сообщений, задержке самолетов в предшествующих аэропортах. Пассажиры испытывали трудности в приобретении билетов, а самолеты вылетали с большим количеством свободных мест (см. приложение 33)³⁷³.

В 1980-е гг. удовлетворение спроса на пассажирские перевозки лишь частично осуществлялись за счет интенсивного использования самолетного парка. Для полного решения этой проблемы требовался самолет большой пассажировместимости и дальности полета. Таким самолетом стал Ту-154.

С помощью него начались регулярные рейсы без промежуточных посадок из аэропортов Сургута, Нижневартовска, Нефтеюганска, Ноябрьска, Радужного, Нового Уренгоя в Москву, а в летний период – в Сочи и Симферополь³⁷⁴. Средняя продолжительность таких полетов по маршруту Сургут – Москва составляла чуть более трех часов. Значительно улучшилось обслуживание пассажиров во время полета. Теперь с борта самолета можно было заказать такси, забронировать место в гостинице, к услугам пассажиров были представлены передвижные библиотеки, бесплатные лотереи, для детей организовывались конкурсы на лучшую поделку из пластилина, лучший детский рисунок и т.д.³⁷⁵.

В результате по итогам 1980 г. государственный план был выполнен досрочно по всем основным расчетным показателям. По сравнению с 1979 г. производительность труда возросла на 9,7%, а прирост объемов работы – на 61,3%. Повысилась рентабельность эксплуатации самолетов на 7% за счёт экономии топлива, объем пассажироперевозок в области возрос до 5 млн чел. Из них около 3 млн человек было перевезено по союзным и местным авиалиниям. А остальные 2,5 млн человек составили геологоразведочные экспедиции и партии, рабочие вахты добытчиков газа и нефти. Таким образом, обслуживание

³⁷³ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 243. Л. 22–23.

³⁷⁴ Горбачев В.К., Князев В.А. Указ. соч. С. 67.

³⁷⁵ К победе коммунизма. 1982. 12 марта.

нефтегазовой и энергетической индустрий в структуре перевозок Тюменского управления гражданской авиации занимало значительное место – до 50% пассажирооборота. А доля грузооборота, перевезенного по специальным целевым заказам нефтегазовых предприятий, составила 545 тыс. т, или около 75%. Основную массу таких грузов составляли буровое и энергетическое оборудование, трубы для нефте- и газопроводов, крупногабаритная наземная техника³⁷⁶.

Однако в погоне за плановыми показателями не всегда удавалось обеспечивать высокое качество выполнения полетов. В адрес тюменских авиаторов поступало большое количество жалоб на работников служб организации пассажирских перевозок по всем авиаотрядам управления. В основном эти жалобы касались хамства и грубости сотрудников аэропортов. Наибольшее их количество приходилось на работников аэропортов Рошино – 164 и Нижневартовска – 49³⁷⁷. Весьма показательным стал 1984 год, когда Тюменское управление вошло в число предприятий с наиболее худшими по стране качественными показателями наряду с Молдавским, Туркменским и Якутскими управлениями гражданской авиации³⁷⁸.

В 1985 г. комиссия Министерства гражданской авиации СССР провела комплексную проверку производственно-хозяйственной деятельности Тюменского управления. Комиссия выявила, что на предприятии ухудшается, по сравнению с 1980 г., использование самолетного парка. За 5 лет использования самолетов Ту-154 и Ил-76 их эффективность упала на 18 и 21%. По сравнению с 1980 г. снизился налет и на самолетах Ту-134, Ан-12, Ан-24, Ан-26. Прирост по налету часов имелся только на вертолетах. Происходило ухудшение грузоподъемности самолетов Ту-154, Ту-134 и Ил-76 на 3%.

Возрастали командировочные расходы, их лимит оказался превышен на 7,1%. Были выявлены и факты незаконных расходов, недостач и хищений денежных средств и материальных ценностей в 1984 г. на общую сумму 18,5 тыс. руб.³⁷⁹

³⁷⁶ ГАТО. Ф. 1911. Оп. 7. Д. 6. Л. 6 об.

³⁷⁷ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 193. Л. 10–11.

³⁷⁸ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 259. Л. 5–7.

³⁷⁹ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 279–310.

Серьезные недостатки были обнаружены в организации подготовки воздушных судов и, как следствие, количество рейсов, задержанных по вине служб перевозок, не сокращалось. Наиболее неблагоприятным авиапредприятием в этом вопросе являлся второй Тюменский ОАО, в котором в 1984 г. было допущено 50 задержек рейсов, что оказалось в четыре раза больше, чем в 1982–1983 гг., и составило почти 50% от общего их количества по управлению. Неудовлетворительно организовывалась работа цеха бортового питания аэропорта Рощино. Половина жалоб пассажиров и грузовой клиентуры в 1984 г., поступивших на неудовлетворительное обслуживание, также приходилась на этот аэропорт³⁸⁰.

В связи с этим бюро обкома КПСС в январе 1985 г. поставило перед руководством Тюменского управления задачу повысить ответственность, обратить внимание на улучшение обслуживания пассажиров. От командиров воздушных судов потребовали строго соблюдать режим экономии, рационально расходовать топливные ресурсы³⁸¹.

Таким образом, в начале 1980-х гг. Тюменское управление осуществило ряд организационных и практических мер по улучшению обслуживания народного хозяйства области авиационным транспортом, увеличению объемов перевозок грузов и пассажиров, повышению эффективности использования самолетно-вертолетного парка. Однако к середине 1980-х гг. качество обслуживания пассажиров на борту и эффективное использование воздушного транспорта стали снижаться.

Во второй половине 1980-х гг. Аэрофлот вступил в условия широкого внедрения по всей стране новых механизмов хозяйствования. Гражданская авиация брала курс на интенсификацию производства. Перестроечные процессы были призваны благотворно повлиять на оздоровление морально-психологического климата в авиаколлективах и способствовать выполнению производственных планов. Увеличение использования внутренних резервов

³⁸⁰ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 306.

³⁸¹ ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 225. Д. 31. Л. 9.

должно было позволить авиапредприятиям страны расширить объемы производства без привлечения новых работников и дополнительных материальных средств. Большие надежды возлагались на то, что новые условия хозяйствования позволят авиапредприятиям задействовать имевшиеся организационные и материально-технические резервы, а также резервы так называемого человеческого фактора.

В 1987 г. в Белорусском, Литовском и Коми управлениях гражданской авиации, в Домодедовском производственном объединении и на ремонтных заводах гражданской авиации был проведен экономический эксперимент. Здесь стали по-новому планировать производственную деятельность, начав работать на основе хозяйственного расчета и самофинансирования.

Итоги эксперимента были изучены в отрасли. В целом эксперимент показал, что переход на хозрасчетные принципы ведения производства, развитие демократизации, гласности и самоуправления положительно сказались на экономическом и социальном развитии авиаколлективов, способствовали повышению трудовой активности и заинтересованности в конечных результатах труда³⁸².

Накопленный в ходе эксперимента опыт лег в основу реформы, которая стала осуществляться в гражданской авиации в 1988 г. С 1 января 1988 г. вся отрасль начала работать на основе полного хозяйственного расчета и самофинансирования. Ставилась задача добиться такого положения, чтобы уровень доходов авиаколлектива прямо зависел от эффективности его работы. А размеры фонда заработной платы и экономического стимулирования формировались с учетом роста объема работ, производительности труда, снижения себестоимости продукции и роста прибыли.

Отрасль перешла на менее громоздкую и более эффективную 2-звенную систему управления. Первым, или высшим, звеном по-прежнему оставалось министерство, аппарат которого сокращался на 30%. Были также пересмотрены его основные функции. Министерство стало заниматься прежде всего стратегией

³⁸² Котонов Н.А. Гражданская авиация России: В 2 ч. СПб., 2009. Ч. 2. С. 66.

развития гражданской авиации, разработкой и осуществлением единой технической политики в отрасли, определять важнейшие направления улучшения качественных показателей безопасности полетов, культуры обслуживания пассажиров и т.п.³⁸³

Вторым и основным звеном являлось теперь территориальное управление, которое получило статус производственного объединения. Авиапредприятия стали его структурными единицами. Управление наделили более широкими, чем ранее, правами. Во-первых, оно стало юридическим лицом. Во-вторых, на его баланс передали все основные фонды, включая самолеты и вертолеты, что дало возможность концентрировать силы и средства на тех направлениях, где это было необходимо. И, в-третьих, управление получило право без оглядки на министерство распределять между своими структурными единицами объемы работ, парк воздушных судов, топливные и другие лимиты. Критерием в этом стало не административное распоряжение, а экономические отношения.

Однако для работы в новых условиях внутрихозяйственного расчета Тюменское авиапредприятие не определило для себя стратегию эффективного перехода на новую систему. Так, во Втором Тюменском объединенном авиаотряде, который занимал одно из ведущих мест в экономической жизни Тюменского управления, первым этапом стало внедрение хозрасчета в работу служб авиаотряда. Важно было научить коллективы с наименьшими затратами выполнять поставленные задачи. Но тюменскому авиаотряду не удалось добиться этого. При выполнении всех показателей экономия расходов составила всего 20 тыс. руб.³⁸⁴

На втором этапе ставилась задача организовать работу служб без материальных издержек. С этой целью Тюменский авиаотряд разработал штрафные санкции: за нарушения регулярности полётов, задержки рейсов по вине личного состава. Но данная работа оказалась малоэффективной. В результате

³⁸³ Котонов Н.А. Указ. соч. С. 67.

³⁸⁴ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 441. Л. 45–47.

коллектив получил убыток в размере 37 тыс. руб.³⁸⁵ Причины неудачи крылись в снижении общей дисциплины летного и технического состава, игнорирующего выговоры и маленькие штрафы. К этому следует добавить то, что вторая половина 1980-х гг. отмечалась общим снижением качества выпускаемых деталей, которые увеличивали продолжительность ремонтов и становились главной причиной задержек рейсов.

Другими проблемами, обострившимися в Тюменском управлении, во второй половине 1980-х гг. стали снижение использования пассажирских кресел в авиарейсах, недогрузка вылетов, увеличение непроизводительного налета, поиск заказчиков, обеспечивающих рентабельное использование самолётов на рейсах с оптимальной дальностью полетов. Но их трудно было решить, так как эффективность использования авиатранспорта стала характеризоваться величиной удельного расхода топлива на рубль полученных доходов. В свою очередь бережное использование топливно-энергетических ресурсов стало главной задачей в новых экономических условиях работы авиапредприятия³⁸⁶.

Значительное увеличение независимости Тюменского управления от органов государственной власти в контроле экономических процессов приводило к повышению тарифов и сокращению спроса на авиацию. Её использование стало значительно дороже для заказчиков, чем эксплуатация наземной техники. Из приложений 34, 35 видно, что в период с 1985 по 1991 гг. количество отправок грузов авиатранспортом уменьшилось почти вдвое, а пассажирские перевозки сократились на 14%³⁸⁷.

На сессии Верховного Совета СССР, состоявшейся в июле 1988 г., новый министр гражданской авиации А.Н. Волков, реагируя на критические замечания депутатов в адрес Аэрофлота, был вынужден признать, что в сложившихся условиях гражданская авиация не может выполнить главную задачу – удовлетворить потребности народного хозяйства СССР в перевозках. Основная причина, по

³⁸⁵ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 441. Л. 45–47.

³⁸⁶ Там же. Л. 47–48.

³⁸⁷ Транспорт и связь Тюменской области: стат. сб. Тюмень, 1993. С. 7, 13.

мнению министра, состояла в допущенных правительством управленческих ошибках. «Министерство гражданской авиации вело соглашательскую политику в отношениях с авиационной промышленностью, диктат которой обернулся многими трудностями для Аэрофлота. Размывалась ответственность, проявились неэффективность выполнения совместно принятых решений, обоюдное нарушение согласованных сроков поставки авиатехники», - с горечью отмечал А.Н. Волков³⁸⁸.

Сохраняющиеся административные методы хозяйствования почти на всех уровнях отрицательно влияли на экономику гражданской авиации. Многие руководители отрасли и предприятий справедливо считали, что выйти из тупика можно путем отказа от командно-административной системы и задействовать все рычаги и стимулы нового механизма хозяйствования, пробудить у каждого авиатора заинтересованность в интенсивном труде, изжить иждивенчество. Но демократизацию хозяйственного управления многие рассматривали как вседозволенность. Этому способствовала и поспешная отмена в Аэрофлоте важных ведомственных руководящих документов, хотя авиация всегда отличалась своей спецификой и требовала собранности, дисциплины и высочайшей ответственности всех, кто связал с ней свою судьбу.

Пересмотр основных методов организации и применения авиации во второй половине 1980-х гг., связанных с постановлениями правительства «О переводе предприятий и объединений Управления Министерства гражданской авиации на полный хозрасчет и самофинансирование», «О совершенствовании организации заработной платы и введении новых тарифных ставок и дополнительных окладов работникам народного хозяйства» и Законом СССР «О государственном предприятии (объединении)», дополненный проблемами внутри самой структуры Аэрофлота (увеличение износа авиамашин, нехватка топлива, сокращение государственной поддержки), привел к падению плановых показателей применения авиации в народном хозяйстве, снижению качества авиаперевозок и

³⁸⁸ Развитие гражданской авиации в годы перестройки. URL: <http://biofile.ru/his/32077.html> (дата обращения: 19.08.2016).

неудовлетворенности населения оказываемыми услугами Аэрофлота, ставших предвестниками складывающегося кризиса советской авиации.

В 1990 г. неудовлетворенный спрос на авиаперевозки составил 20–25 млн пассажиров, то есть 14–18% производимой в стране воздушно-транспортной работы. Удовлетворенность жителей Тюменской области в авиаперевозках составляла только 75%³⁸⁹. Столь значительный дефицит в авиаобслуживании имел большие негативные экономические и социальные последствия. Особенно остро они проявлялись летом в период массовых отпусков.

Серьезной проблемой для Аэрофлота стала нехватка авиатоплива. Выделяемых его лимитов не хватало даже для выполнения установленного плана воздушных перевозок. Это не позволяло полностью удовлетворить потребность в авиаперевозках населения большинства регионов страны, в том числе и городов Тюменской области. Особенно ощутимо это сказывалось на таких востребованных маршрутах, как Сургут – Тюмень, Ханты-Мансийск – Нижневартовск, Ханты-Мансийск – Тюмень, здесь требовалось увеличить количество рейсов в 4 раза, но этого не происходило³⁹⁰. Осложнялась ситуация и отсутствием в нефтегазодобывающем регионе нефтеперерабатывающих заводов, которые обеспечивали бы потребность местных предприятий. В попытках найти выход из складывающейся ситуации администрация Тюменского управления предпринимала меры по экономии горюче-смазочных материалов, сокращала расходы на содержание топливозаправщиков и внедряла бригадные подряды. Но эти меры сдерживания расходов топлива не давали существенных результатов³⁹¹. Кроме того, возрастало и количество хищений горюче-смазочных материалов. В частности, недостача авиакеросина в Сургутском авиаотряде с 1986 по 1988 гг. составила 160 т, а в Нижневартовском – 373 т³⁹².

К концу 1980-х гг. бюджетные инвестиции в воздушный транспорт резко сократились и уже не несли конструктивного характера. Много закупаилось по

³⁸⁹ ГАЮ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1625. Л. 34.

³⁹⁰ Котонов Н.А. Указ. соч. Л. 35.

³⁹¹ Курамин В.П. Западная Сибирь в одиннадцатой пятилетке. Свердловск, 1983. С. 12.

³⁹² ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 305–306.

импорту: 40% авиационной техники, 60% наземных систем воздушного транспорта, а также значительная часть других транспортных средств. Объем основных производственных показателей сохранялся на прежнем уровне. В 1990 г. пассажирооборот в стране составил 243,8 млрд пасс.-км, общий объем перевозок – 26161,3 млн км, было перевезено 137,1 млн пассажиров, 376,3 тыс. т грузов и 2560,3 т почты, налет приведенных часов по применению авиации в народном хозяйстве составил 13,6 млн. Были проведены авиахимические работы на 59,1 млн га. 80,9% от всех перевозок составили пассажирские перевозки, и их дальность по отношению к 1989 г. возросла. Но показатели по грузоперевозкам и авиационно-химическим работам оказались в целом ниже уровня 1980 г., т.е. начала десятилетия, а регулярность движения самолетов по центральному расписанию снизилась на союзных линиях до 79%, т.е. до уровня 1984 г., на международных – до 80%, т.е. до уровня 1970-х гг. С таким грузом организационных и технических проблем Аэрофлот вступил в 1990-е гг.

Таким образом, несмотря на нарастание негативных процессов в развитии авиации Западной Сибири во второй половине 1980-х гг. можно уверенно констатировать, что за относительно короткий промежуток времени авиация стала важнейшей составной частью технологического процесса освоения природных богатств Севера Западной Сибири. Без привлечения авиации невозможно было бы широкое и планомерное развертывание поисковых и промышленных работ по добыче нефти и газа в этом труднодоступном регионе.

Авиация Тюменской области имела самые высокие темпы своего роста в сравнении с другими видами транспорта. Так, с 1960 по 1969 г. увеличение объема пассажиро- и грузоперевозок составило 11 и 6 раз соответственно. В 1970-е гг. эти показатели продолжали положительную динамику и составляли ко второй половине 1970-х гг. 14% грузоперевозок от всей авиации СССР и 3% от её пассажирооборота. Из приведенных работ Тюменской авиации до 75% приходилось на обслуживание нефтегазовой и энергетической индустрии ЗСНГК.

Применение авиатранспорта не ограничивалось грузо- и пассажироперевозками. Авиация была задействована на таких направлениях, как:

материальное обеспечение и обустройство предприятий на отдаленных территориях, геодезия и картография, лесоавиационные работы, строительство линий электропередач, перевозка вахт, оборудования и т.д.

Этот вывод подтверждают слова одного из первооткрывателей тюменской нефти, Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской премии Ю.Г. Эрвье: «Авиация была первым и самым необходимым помощником геологоразведчиков с самого начала работ в Тюменской области. Без нее не было бы столь быстрых успехов в открытии нефтяных и газовых месторождений»³⁹³.

3.2. Состояние и контроль обеспечения безопасности полетов

Организация безопасности полетов является одним из приоритетных и ответственных направлений в деятельности гражданской авиации. Во второй пол. 1960-х гг. она была особенно актуальна в связи с тем, что тогда всё большее значение стали приобретать грузовые, почтовые и пассажирские перевозки, осуществляемые авиатранспортом. В связи с увеличением загрузки самолетов и расширением географии полетов количество авиапроисшествий и предпосылок к ним резко возросло.

В обеспечении безопасности полетов авиапредприятий важное место стала занимать авиационная транспортная система (АТС). Она включала в себя совокупность совместно действующих воздушных судов, комплекс наземных средств по подготовке и обеспечению полетов, личный состав, занятый эксплуатацией и ремонтом воздушных судов и наземных средств, а также системы управления процессом эксплуатации. Эта система представлена в приложении 36. Основным звеном АТС тюменских лётчиков являлась система «экипаж – воздушное судно», которая обеспечивала прибытие воздушного судна в порт назначения. Экипаж, выполняя полет, выступал конечным звеном АТС³⁹⁴.

³⁹³ Эрвье Ю.Г. Указ. соч. С. 23.

³⁹⁴ Энциклопедия безопасности авиации. Киев, 2008. С. 115–119.

Деятельность экипажа и других элементов АТС с использованием нормативных документов на Севере определяла система летной эксплуатации воздушного судна, которая содержала соответствующие рекомендации подготовки и выполнения полетов. Для обеспечения движения летательного аппарата по заданным маршрутам в соответствующих зонах полета отвечала система управления воздушного движения.

Вопросы аэронавигационно-информационного, штурманского, метеорологического, аэродромного, элетросветотехнического, радиотехнического, орнитологического, режимно-охранного, медицинского, поисково- и аварийно-спасательного управления воздушным движением Тюменского управления охватывала система обеспечения полетов. Эффективность всей системы определялась степенью технической оснащенности и организации, функциональной эффективности и надежности технических средств, профессиональным уровнем специалистов, а также контролем за их качеством³⁹⁵.

В связи с тем, что АТС являлась сложной структурой, её элементы, выделяются в определенные группы факторов, которые влияли на безопасность полетов. К ним относятся: профессиональная подготовка и дисциплина авиационного персонала, психофизическое состояние операторов, организация функционирования системы, техническая оснащенность каждой подсистемы и надежность технических средств, качество нормативно-технической документации, которая регламентировала летную и техническую эксплуатацию, аэронавигационную систему и обеспечение полетов³⁹⁶.

Факторы, которые проявлялись в авиационных происшествиях и инцидентах, являлись результатом уровня квалификации командно-руководящего состава, службы управления воздушным движением, профессиональной подготовки экипажа и инженерно-авиационной службы, а также состояния

³⁹⁵ Там же.

³⁹⁶ Жулев В.И., Иванов В.С. Безопасность полетов летательных аппаратов: теория и анализ. М., 1986. С. 9.

материально-технического обеспечения служб, правильности принятия решений, качества технического обслуживания³⁹⁷.

Ключевое место при рассмотрении проблемы обеспечения безопасности полетов занимает человеческий фактор. Это обусловлено тем, что в авиации все процессы по организации, обеспечению и выполнению полетов осуществляются людьми. Под человеческим фактором понимают совокупность профессиональных, социальных, психологических, физических и других качеств, оказывающих влияние на результат деятельности человека³⁹⁸.

Анализ причин авиационных происшествий и инцидентов свидетельствует, что в большинстве случаев причиной авиапроисшествий была сумма неблагоприятных факторов, связанных с деятельностью экипажа, функциональной эффективностью воздушного судна и условиями внешней среды³⁹⁹.

Большую обеспокоенность в 1960-х гг. вызывали предпосылки к авиапроисшествиям. Основными причинами таких предпосылок в 1960-е гг. были халатность и недисциплинированность личного состава. Ярким примером попустительского отношения к своей работе являются события, произошедшие в Салехардском объединенном авиаотряде в 1966 г., когда в результате штормового ветра 14 и 24 июля 1966 г. были выведены из строя 6 самолетов Ан-2В. 14 июля 2 самолета были перевернуты и повреждены штормовым ветром силой 28–30 м/с и волной высотой до 2 м. Причиной этого послужило слабое крепление швартовочных усов. После аварии командование авиапорта приняло решение о замене швартовочных усов на более мощные. Это решение осталось невыполненным, хотя трос необходимого диаметра был доставлен из Тюмени. 23 июля в 16.00 по московскому времени синоптиками авиапорта был дан прогноз на усиление ветра северо-восточного направления. Командование аэропорта было поставлено в известность о начале шторма. Однако руководство аэропорта не

³⁹⁷ Энциклопедия безопасности авиации. Киев, 2008. С. 120-121.

³⁹⁸ Сакач Р.В., Зубков Б.В., Давиденко М.Ф. Безопасность полетов. М., 1989. С. 56.

³⁹⁹ Развитие авиации в России общего назначения. Проблемы и пути их решения. М., 1998. С. 34.

приняло должных мер для закрепления самолетов. Личный состав был отпущен на комсомольские собрания, а инженер смены ушел домой. В результате 24 июля 1966 г. были выведены из строя три самолета, один самолет был поврежден баржей геологов, которую сорвало с якоря и против течения вынесло на самолет. Кроме того, замена тросов не была произведена до приезда комиссии из Тюменской авиагруппы⁴⁰⁰. Проверкой было установлено, что инструкции по действию личного состава при штормовой тревоге по сохранению авиационной техники в аэропорту отсутствовали. Своевременное оповещение службой движения аэропорта о штормовых метеоявлениях было организовано слабо. Прогнозы часто не оправдывались. Несмотря на столь существенные нарушения в организации сохранности авиатехники, наказанием виновных послужили лишь выговор и лишение премий руководства авиаотряда⁴⁰¹.

На заседаниях Тюменского обкома КПСС в 1967 г. был поставлен вопрос о повышении безопасности во всех отраслях народного хозяйства в целом, так как её уровень был признан неудовлетворительным из-за несоблюдения правил техники безопасности. Горкомы, райкомы КПСС, первичные парторганизации совместно с хозяйственными руководителями должны были выявить причины плохой организации обеспечения безопасности в отраслях народного хозяйства и выработать меры по их устранению. На заседании партийного комитета Тюменского авиапредприятия было отмечено, что в авиаотрядах управления недостаточно высок уровень обеспечения полетов, были высказаны серьезные замечания в адрес руководителей авиационно-транспортной системы управления⁴⁰². Однако положение к лучшему не изменилось.

Ряд авиационных происшествий происходил вследствие низкого технического контроля. Так, в Сургутском авиаотряде в 1969 г. произошла вынужденная посадка самолета Ан-2, в котором снизилось давление масла в

⁴⁰⁰ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 305–306.

⁴⁰¹ ГАЯНО. Ф. 328. Оп. 1. Д. 46. Л. 124.

⁴⁰² ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 3. Л. 60.

двигателе из-за элементарной тряпки, оставленной авиатехником после произведенного ремонта⁴⁰³.

Еще одной существенной проблемой в организации безопасности полетов в конце 1960-х – начале 1970-х гг. являлось несовершенное радиотехническое и метеорологическое оборудование северных аэропортов. В докладе начальника службы связи В.В. Фадеева отмечалось: «По сути дела у нас в 60% аэропортов радиотехнические и метеорологические средства для приема самолетов Ан-12 и Ил-18 не годятся. Даже новый аэродром в Тюмени полностью не пригоден. Нет системы посадки ни в Сургуте, ни в Березове для Ан-12. Надежда только на мастерство летчиков»⁴⁰⁴.

Состояние средств связи вызывало большую обеспокоенность не только в Тюменском управлении, но и в Министерстве гражданской авиации СССР. Электропитание, особенно в северных аэропортах, было маломощным и непригодным для современных на тот момент радиотехнических средств.

Немаловажной причиной нарушений организации безопасности полетов являлось некорректное отображение исправности самолетно-моторного парка. Оно фиксировалось, как правило, по налету часов, а не по реальному состоянию парка. Нередко складывалась такая ситуация, когда в авиационно-технической базе вертолеты и самолеты простаивали в ремонте, а рабочая техника перевыполняла свой план и ресурс. В конечном счете двигатели выходили из строя раньше времени и требовали больших усилий для их восстановления⁴⁰⁵.

Руководство Тюменского управления прикладывало большие усилия и применяло различные меры по устранению этих проблем. Проводились регулярные проверки личного состава на соответствие занимаемой должности и расстановка диспетчеров в зависимости от практического опыта работы и личной подготовки⁴⁰⁶. Применялись неординарные решения по совершенствованию радиотехнического обеспечения. Но положение дел стало меняться к лучшему

⁴⁰³ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 18. Л. 232–234.

⁴⁰⁴ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 3. Л. 74.

⁴⁰⁵ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Л. 74–75.

⁴⁰⁶ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 12. Л. 90.

только к середине 1970-х гг., когда в строй вошли новые аэропортовые комплексы с полным перевооружением всех технических средств.

Существенное место в обеспечении безопасности полетов занимала система охраны труда и техники безопасности, для контроля которой работали постоянная комиссия и общественные инспекторы. На заседаниях комиссии ежеквартально заслушивались выступления инженеров по охране труда и технике безопасности. Врачи авиаотрядов анализировали заболеваемость работников. Общественной комиссией совместно с врачами периодически проверялось санитарное состояние рабочих мест, доводился график отпусков до личного состава.

Тем не менее, несмотря на предпринимаемые меры по охране труда и снижению производственного травматизма, его уровень был очень высок. Имелись даже случаи смертельных исходов на рабочем месте. Так, в 1968 г. в Тюменском авиаотряде погиб авиатехник И.В. Чертяев. Причина смерти крылась в несоблюдении условий труда во время обслуживания самолетного и вертолетного парка. При расследовании этого несчастного случая выяснилось, что инженерный состав совершил серьезные нарушения правил охраны труда, и, в частности, был допущен большой объем сверхурочных часов. Проверка других авиапредприятий Тюменской области показала, что в них тоже допускались сверхурочные часы работы. В основном это относилось к водителям спецмашин по вывозке горючего, техникам и рабочим склада горюче-смазочных материалов⁴⁰⁷.

Только за пять месяцев 1969 г. в составе работников 2-го Тюменского авиаотряда произошло 9 несчастных случаев, в том числе 6 были связаны непосредственно с производством. При этом несчастные случаи своевременно не расследовались, часто в расследовании не принимали участие инспекторы по охране труда, расследования велись некачественно, без взятия объяснений со свидетелей, а их причины не являлись предметом обсуждения в трудовых коллективах. На рабочих местах не было разработанных и утвержденных инструкций по безопасности ведения работ, не велась пропаганда по охране

⁴⁰⁷ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 19. Л. 14–16.

труда, не хватало наглядной агитации. Журналы инструктажей по технике безопасности велись небрежно. Имелись грубые нарушения правил эксплуатации кислородных баллонов высокого давления, которые были разбросаны по территории и не имели организованного хранения⁴⁰⁸.

Не менее серьезные нарушения имелись и в других авиаотрядах управления. Так, в Березовском авиаотряде работники профессии повышенной опасности (электромонтеры, газосварщики, аккумуляторщики и др.) допускались к работе, не имея при этом соответствующего разрешения. Топливные емкости были заземлены с нарушением технических правил. Территория авиапредприятия была захламлена, отсутствовали места проходов с твердым покрытием. Погрузочно-разгрузочные работы выполнялись вручную⁴⁰⁹.

Другими причинами предпосылок к авиационным происшествиям являлись ошибки в деятельности наземных служб. В 1960–1964 гг. по вине специалистов службы движения было допущено 4 предпосылки к авиационным происшествиям, 138 нарушений управления воздушным движением. Эта служба не выполняла в полном объеме возложенных функций. Неудовлетворительно было организовано планирование потоков движения воздушных судов с целью исключения перегрузки органов управления воздушным движением, отсутствовали прямые оперативные связи с подчиненными службами управления воздушным движением в объединенных авиаотрядах Сургута, Березово, Ханты-Мансийска, Салехарда, Мыс-Каменного, что не позволяло осуществлять контроль за использованием воздушного пространства, движением литерных и подконтрольных рейсов.

Рабочее место диспетчера единой связи управления воздушным движением не было оборудовано надлежащим образом. Навигационное оборудование находилось в антисанитарном состоянии. Также не были организованы прямые диспетчерские связи между многими смежными районными центрами службы движения и работа диспетчерского тренажера.

⁴⁰⁸ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 12. Л. 60.

⁴⁰⁹ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 19. Л. 52.

Наряду с этим существенной проблемой являлась нехватка высококвалифицированных кадров авиадиспетчеров. В аэропорту Сургута из-за нехватки авиадиспетчеров загруженность диспетчерского пункта превышала нормативы, как и часовая интенсивность⁴¹⁰.

Не меньшую ответственность в вопросах обеспечения безопасности полетов несла инженерно-авиационная служба, контролирующая техническую исправность авиамашин. Так, в соответствии с планом контроля с 28 августа по 7 сентября 1968 г. были произведены проверки инженерно-авиационных служб. Комиссия ознакомилась с работой следующих авиационно-технических баз: 1-го и 2-го Тюменских авиаотрядов, Ханты-Мансийского, Сургутского, Тобольского, Салехардского и Березовского авиаотрядов. Она установила, что, по сравнению с предшествующими годами, количество предпосылок к авиационным происшествиям по техническим причинам и вине личного состава снизилось в два раза. Однако в работе инженерного состава продолжали оставаться различные нарушения, связанные со слабым знанием технической документацией авиамашин, попустительским отношением к работе, срывами регламентов обслуживания и т.д.⁴¹¹ В результате в конце 1960-х гг. исправность самолётно-моторного парка оставалась на низком техническом уровне⁴¹². Данные, представленные в таблице приложения 37, свидетельствуют о том, что исправность самолётно-моторного парка Тюменского управления существенно отставала от нормативной. Потенциально это приводило к увеличению числа авиационных происшествий. Сложившаяся ситуация во многом была также связана с низкой дисциплиной и отсутствием порядка в оформлении документов, регламентирующих взаимодействия авиационных служб.

Суточные планы полетов не подписывались лицами, ответственными за них, и не утверждались командирами авиаотрядов. Имелись многочисленные случаи внесения изменений в планы полетов без соответствующего согласования

⁴¹⁰ ГАТО. Ф.2053. Оп.1. Д.416. Л.304.

⁴¹¹ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп.1. Д.18. Л.232-234.

⁴¹² Там же. Л.235-236.

с заинтересованными службами. К примеру, 31 августа 1968 г., в согласованный и утвержденный командиром 2-го Тюменского авиаотряда план полетов неизвестно кем от руки был внесен спецрейс самолета Ан-24 с вылетом в 7.00. В то же время вылет этого самолета в плане полетов был назначен на 6.00 для выполнения другого полетного задания. Таким образом, план полетов всего авиаотряда был сорван.

Процесс обслуживания самолетов в межполетный период нуждался также в существенном улучшении транспортного обеспечения. Не хватало мочных машин, бензозаправщиков, средств механизации. При заменах двигателя иногда до 5 суток не подавался автокран. Это в свою очередь вызывало дополнительные простои. Для обеспечения четкого взаимодействия между службами, участвующими в подготовке самолетов, не хватало средств связи. Не было связи даже на участках трудоемких работ⁴¹³.

Таким образом, деятельность наземных служб имела ряд серьезных недостатков в своей работе и слабый контроль со стороны командно-руководящего состава, что в свою очередь приводило к созданию аварийных ситуаций как в воздухе, так и на земле.

Важную роль в обеспечении точности и надежности самолетовождения играла штурманская подготовка к полету. Она решала следующие основные задачи: изучение маршрута, рельефа местности, расположение препятствий по воздушной трассе и в районе аэродромов, соблюдение характерных радиолокационных ориентиров по маршруту и условий контроля пути и ориентировки, информация по основным и запасным аэродромам и т.д. Обеспечение безопасности самолетовождения предусматривало также предотвращение опасных сближений и столкновений воздушных судов с наземными препятствиями, опасные сближения и столкновения воздушных судов между собой в полете, попадание их в зоны опасных метеорологических явлений⁴¹⁴.

⁴¹³ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 18. Л. 236–238.

⁴¹⁴ Воздушная навигация. М., 1983. С. 115–116.

Предупреждение опасных сближений и предотвращение столкновений авиамашин между собой достигались целой системой мероприятий: вертикальным, продольным и боковым эшелонированием (соблюдение интервалов); точным выполнением пространственно-временной траектории полета; соблюдением установленных правил полета; четким выполнением своих обязанностей всеми членами экипажа и работниками службы движения и т.д.⁴¹⁵

В 1960-х – начале 1990-х гг. в Тюменском управлении имелись многочисленные случаи нарушения штурманской подготовки полета. Среди основных ошибок были следующие: плохая организация полетов, несогласование рейсов, столкновение между самолетами и наземными препятствиями, отклонение от маршрута, нарушение правил транспортировки грузов. Следует отметить, что столкновению с препятствиями и отклонению от маршрута, как правило, способствовали плохие метеоусловия и неточные метеоданные.

Именно в плохих метеоусловиях чаще всего создавалась обстановка, в которой было возможно столкновение авиатранспорта между собой или с наземными препятствиями. Поэтому весь процесс подготовки к полетам и их выполнения на севере Тюменской области строился таким образом, чтобы исключался вход воздушного транспорта в область опасных метеоявлений⁴¹⁶.

За составление специализированных авиационных прогнозов погоды и штормовых предупреждений в Тюменской области отвечала метеорологическая служба авиапредприятия. Она включала в себя эксплуатацию метеорологической аппаратуры, регулярные наблюдения за погодой, сбор первичной метеорологической информации⁴¹⁷.

Основной задачей службы прогнозов Тюменского авиапредприятия являлось обеспечение безопасности, регулярности и экономичности воздушного транспорта. В данном случае под безопасностью полетов понимается отсутствие авиакатастроф по метеорологическим причинам. Под регулярностью полетов

⁴¹⁵ Воздушная навигация. М., 1983. С. 240.

⁴¹⁶ Там же. С. 260.

⁴¹⁷ Ханджко Л.А. Метеорологическое обеспечение народного хозяйства. Л., 1981. С. 39–40.

подразумевается выполнение полетов в соответствии с расписанием. Экономичность полетов тесно связана с регулярностью полетов. Нарушение регулярности существенно снижает экономическую эффективность.

С появлением реактивной авиации возникли новые проблемы и требования, обусловленные необходимостью регулярно обеспечивать высотную авиацию данными о струйных течениях, турбулентности, распределении ветра и температуры на больших высотах. Облачность и ограниченная видимость являлись основными метеорологическими факторами, осложняющими деятельность авиации (см. приложение 43). Из приведенных данных приложения видно, что по причинам погодных условий происходило до 15% всех авиакатастроф в Тюменском управлении за 1964–1991 гг. Наибольшее количество авиапроисшествий, связанных с плохими погодными условиями, произошли в 1960-е гг., тогда они выступили прямыми или косвенными основаниями для 60% авиакатастроф (м. приложение 38).

Данные приложения 38 свидетельствуют, что причины летных происшествий, характерные для второй половины 1960-х гг., можно классифицировать следующим образом (по убывающей): погодные условия – до 60%, ошибки экипажа – до 20%, отказы техники – до 20%.

В целом, можно констатировать, что в 1960-е гг. подразделения Тюменского управления с задачами в вопросах организации летной работы и обеспечения безопасности полетов справлялись с большим трудом. Об этом говорят такие факты, как частые аварии и поломки самолетов. Наибольшую аварийную опасность в эти годы несли погодные условия, из-за несовершенства технического оборудования в купе с ошибками летного состава они становились основными причинами летных происшествий.

В 1970-х гг. проблемы обеспечения безопасности полётов оставались не решенными полностью и дополнялись рядом новых, таких как снижение техники пилотирования, необорудованность машин, неудовлетворительное обслуживание

самолетов, опоздания на работу, частые отлучения с работы⁴¹⁸. Так, в Салехардском объединенном авиаотряде исправность самолетов Ан-2 составляла всего 67 вместо 85%, предусмотренных планом. В 1970 г. произошло 14 вынужденных посадок, семь из них по вине личного состава. Качество обслуживания самолетов и вертолетов находилось на низком уровне⁴¹⁹. Не лучше дела обстояли и в других авиаотрядах Тюменского управления, где в течение длительного времени производили ремонт техники, а заводы, осуществляющие поставку запасных частей для авиатранспорта, не выполняли сроки поставок. Например, в авиационно-технической базе Тюменской авиагруппы в 1972 г. простаивали 7 самолетов из-за отсутствия локаторов, тормозов и воздушных винтов⁴²⁰. В Нижневартовском авиаотряде из-за ошибок техников по учету часов ремонта авиамашины простаивали в ремонтах более 300 ч от положенного времени, техническая документация оформлялась бесконтрольно и с большим количеством ошибок⁴²¹.

На безопасность полетов большое влияние оказывало состояние воспитательной работы и дисциплины личного состава авиапредприятия. Оно не отвечало возросшим требованиям. Не снижалось количество грубых нарушений командного, летного и технического составов. В 1972 г. было принято Постановление ЦК КПСС «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма». С целью реализации данного постановления Тюменское управление приняло решение об усилении «группы народного контроля» авиапредприятия, агитации здорового образа жизни, запрещении употребления спиртных напитков. Употребление алкоголя стало рассматриваться как грубейшее нарушение, не совместимое с членством в партии, а появление члена партии на работе и в общественных местах в пьяном виде предусматривало строгое наказание⁴²².

⁴¹⁸ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 19. Л. 163.

⁴¹⁹ ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1183. Л. 49–50.

⁴²⁰ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 43. Л. 313.

⁴²¹ Архивный отдел администрации г. Нижневартовск (АОАГН). Ф. 147. Оп. 1. Д. 6. Л. 31.

⁴²² АОАГС. Ф. 212. Оп. 1. Д. 15. Л. 97.

Однако борьба с пьянством не давала ожидаемого эффекта, о чем свидетельствуют отчеты предполетных медкомиссий о случаях появления на работе в нетрезвом состоянии и нарушениях предполетного отдыха⁴²³. По этим причинам на протяжении всего исследуемого периода стабильно сохранялись летные происшествия на самолетах и вертолетах. Так, в службе бортпроводников второго Тюменского авиаотряда в 1984 г. имели место многочисленные факты нарушения предполетного отдыха, связанного с употреблением спиртных напитков⁴²⁴.

Среди причин, приводивших к авиационным происшествиям, выявлялись и те, виной которых являлись конструктивные недоработки. Для решения данных проблем Главная инспекция Министерства гражданской авиации СССР и ОКБ разрабатывали мероприятия по их предотвращению. В 1973 г. был принят целый комплекс мер по снижению конструктивных недоработок. Были введены автоматические бортовые системы управления самолетом Ту-154. Проводились исследования причин самовыключения двигателей на самолетах Ту-134 при выполнении разворотов. В целях повышения безопасности транспортировки грузов на внешней подвеске вертолетов были сконструированы дополнительные механизмы к оборудованию вертолетов Ми-6 и Ми-8. Теперь эти вертолеты оснащались приборами, определяющими расстояние от груза до земли при взлетах и посадке. У них появилась кнопка аварийного сброса груза, специальное рабочее место для бортпроводника (на вертолетах Ми-8), устанавливались прямая связь пилота с бортоператором, средства подсветки грузов при их транспортировке в ночных условиях⁴²⁵. Инженерами Сургутского авиаотряда была разработана и утверждена техническая документация по установке в кабине штурмана электрического обогревателя для вертолетов Ми-6, без эксплуатации которого ранее в условиях Севера в зимний период из-за малой эффективности системы обогрева температура воздуха в кабине штурмана в полете была

⁴²³ АОАГС. Ф. 212. Оп. 1. Д. 19. Л. 167.

⁴²⁴ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 305–306.

⁴²⁵ РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 1560. Л. 10.

значительно ниже допустимой санитарными нормами. Это вызывало переохлаждение организма и образования толстого слоя инея на стекле, ухудшая обзор, что прямо влияло на безопасность полетов. Установка нового обогревателя улучшила условия работы экипажа и позволяла выполнять полеты в зимний период времени при любых отрицательных температурах наружного воздуха⁴²⁶.

В работе экипажа в экстремальных условиях Севера немаловажным обстоятельством являлась способность пилотов принимать верные и скоординированные решения, от которых зависела жизнь людей. С этой целью в феврале 1973 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР обязал Министерство гражданской авиации СССР совместно с Министерством обороны СССР разработать мероприятия по расширению научно-исследовательских работ, направленных на изучение влияния психофизических факторов на работоспособность членов экипажей в условиях полета, осуществляемых в режимах взлета и посадки, и сложной метеорологической обстановки днем и ночью, а также при пилотировании самолетов в особых случаях полета с целью установления научно обоснованной продолжительности рабочего времени⁴²⁷.

В том же году были созданы Государственная комиссия по безопасности полетов гражданской авиации СССР и Государственный авиационный регистр гражданской авиации СССР. На эти органы возлагался надзор за обеспечением безопасности полетов гражданских воздушных судов и соответствием воздушных судов, аэропортов, авиатрасс и их оборудования действовавшим нормам⁴²⁸.

В числе прочих нововведений значились нормативные акты, направленные на совершенствование летной работы и управления воздушным движением. Дважды, в 1971 и 1978 гг., обновлялось «Наставление по производству полетов гражданской авиации СССР» – основной нормативный документ, регламентирующий организацию, обеспечение и выполнение полетов, а также управление воздушным движением. В нем были учтены изменения правил

⁴²⁶ АОАГС. Ф. 212. Оп. 1. Д. 17. Л. 184.

⁴²⁷ РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 1499. Л. 20.

⁴²⁸ Котонов Н.А. Гражданская авиация России: В 2 ч. СПб., 2009. Ч. 2. С. 50.

полетов в воздушном пространстве нашей страны и учитывались требования международной организации гражданской авиации. Повышалась ответственность членов экипажей за качество подготовки к полетам и их выполнение, расширялись права командира корабля⁴²⁹.

На протяжении 1970-х гг. в Тюменском управлении в рамках технического обеспечения авиапредприятия проводились работы по внедрению научной организации труда и повышению контроля обслуживания самолетов. Внедрялись рацпредложения, направленные на повышение эффективности работы самолетного парка авиапредприятия. Принимались меры по организации контроля над полетами в ночное время, праздничные дни, в условиях плохой видимости. Проводились учения, на которых разрабатывались различного рода нестандартные ситуации (возгорание частей самолета, посадка без шасси). Учения являлись обязательными и входили в общий курс теоретико-практической подготовки со сдачей зачетов два раза в год⁴³⁰.

Однако, несмотря на все принимаемые меры, авиационные происшествия и предпосылки к ним, вследствие низкой трудовой и производственной дисциплины, продолжали оставаться актуальной проблемой. В 1974 г. был допущен ряд серьезных предпосылок к авиационным происшествиям. В апреле 1974 г. при подготовке вертолета Ми-1 к вылету были неправильно подсоединены тяги ножного управления педалями, что едва не привело к катастрофе. В мае 1974 г. при подготовке вертолета Ми-8 к вылету не была затянута гайка вертикальной тяги автомата перекоса несущего винта, что также могло повлечь за собой авиакатастрофу⁴³¹.

В июле 1974 г. экипаж Ми-8 произвел вынужденную посадку из-за того, что стрелка прибора оборотов двигателя показала резкое падение оборотов. Это было принято за отказ двигателя. Члены экипажа были наказаны за слабое знание

⁴²⁹ Котонов Н.А. Гражданская авиация России: В 2 ч. СПб., 2009. Ч. 2. С. 51.

⁴³⁰ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 172. Л. 287.

⁴³¹ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 104. Л. 105.

руководства летной эксплуатации. А фактическими виновниками являлись техники, которые некачественно выполнили регламентные работы приборов⁴³².

В августе 1974 г. произвел вынужденную посадку экипаж вертолета Ми-8, производивший испытательный полет после смены двигателя. Причиной вынужденной посадки послужил отказ гидросистем, неотрегулированных техниками. Им было объявлено взыскание с лишением премий на 100%⁴³³.

Несмотря на руководящие документы, запрещающие вылет на неисправной авиационной технике, имели место случаи полетов экипажей на самолетах и вертолетах с неустраненными дефектами, что создавало угрозу безопасности полетов. К примеру, при проверке работы экипажей Салехардского объединенного авиаотряда выяснилось, что полеты на вертолетах Ми-4 выполнялись с большим количеством дефектов: стрелка оборота двигателя работала на многих вертолетах в обратную сторону, на одном из вертолетов была обнаружена стружка в двигателе, что привело к разрушению одного из поршней цилиндра⁴³⁴.

Основной мерой руководства авиапредприятия во второй пол. 1970-х гг., направленной на улучшение состояния безопасности полетов, стало техническое перевооружение аэродромных служб, которое должно было повысить качество и эффективность обслуживания самолетов. В результате в аэропортах Рощино, Плеханова, Сургут и Салехард были смонтированы и введены в строй полуавтоматические системы сортировки багажа, механизирована система съема лопастей вертолетов. В Сургуте были внедрены автолифты для погрузки питания и пассажиров самолетов и радиофицирован аэродромный спецавтотранспорт. В аэропортах Рощино, Сургут, Нижневартовск оборудован воздухопрогрев автотранспорта. В аэропортах Плеханово, Салехард, Ханты-Мансийск, Березово были установлены простейшие заправочные станции, обеспечивающие заправку самолетов и вертолетов. На стоянках в аэропортах Тарко-Сале, Надым, Мыс

⁴³² ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 104. Л. 108.

⁴³³ Там же. Л. 109.

⁴³⁴ ГАЯНАО. Ф. 328. Оп. 1. Д. 8. Л. 46.

Каменный, Игрим, Салехард был внедрен автопогрузчик грузоподъемностью 5 т для перемещения оборудования на открытых площадях, а также были установлены и задействованы рентгенаппараты в аэропорту Плеханова. Проведенные технические мероприятия позволили улучшить условия труда, снизить трудоемкость рабочих процессов, увеличить безопасность полетов.

Также руководство авиаотрядов стало ежегодно проводить семинарские занятия по программам обучения летного состава, которое велось с уклоном механизации трудоемких процессов, создания лучших условий труда, рационального использования техники и внедрения новых технологий⁴³⁵.

Тем не менее, к концу 1970-х гг. проблема высокой аварийности на авиапредприятии по вине летного состава сохранялась. Имели место аварии, поломки воздушных судов, возникали предпосылки к авариям. В приложение 39 показано, что за это время произошли 34 авиакатастрофы из-за большого количества нарушений инструкций и наставлений⁴³⁶.

Анализ причин авиационных происшествий, отражённых в приложении 39, свидетельствует, что они в первую очередь были следствием серьезных организационных и методических недостатков в работе руководящего состава, а в ряде случаев – прямой неисполнительностью и недисциплинированностью лётчиков и техников. Допускались случаи неточного метеообеспечения, в силу которых экипажи попадали в сложные погодные условия.

Значительная часть происшествий и предпосылок к ним в кон. 1970-х гг. приходилась на аэропорты местных воздушных линий, в связи с чем было усилено обеспечение их необходимой нормативной и методической документацией и пособиями. Тогда ежеквартально начали проводиться сборы информации по вопросам безопасности полетов, происшествий и предпосылок к ним, активизировался анализ полученных результатов и улучшились планирование, проведение учебы личного и командно-руководящего состава.

⁴³⁵ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 172. Л. 289–290.

⁴³⁶ Авиационные происшествия, инциденты и авиакатастрофы в СССР и России. URL: <http://www.airdisaster.ru> (дата обращения: 08.11.2015).

Однако, несмотря на то, что вопросы безопасности полетов обсуждались на XXVI съезде КПСС и последующем майском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС, принятое постановление ЦК КПСС 30 июня 1981 г. «О дальнейшем развитии гражданской авиации на 1981–1985 гг. и на период до 1990 г. и повышении безопасности полетов»⁴³⁷, заметных изменений в лучшую сторону в деле обеспечения безопасности полетов не произошло.

Анализ данных показывает, что основные причины происшествий в первой половине 1980-х гг. оставались прежними: ошибки авиационно-технической базы, допущенные во время ремонта и обслуживания авиационной техники, производственные браки деталей вертолетов, нарушение установленных минимумов погоды, игнорирование безопасности высот и ошибки пилотирования (см. приложение 40).

В первой половине 1980-х гг. по мере увеличения самолетно-моторного парка происходило и увеличение рисков авиационных происшествий как в воздухе, так и на земле. За 3 года (с 1981 по 1984 г.) в Тюменском управлении только по вине наземных служб было допущено 8 повреждений авиатранспорта на земле и 7 предпосылок к авиационным происшествиям. Имели место 6 случаев отключений внешних источников электропитания по причине повреждения кабеля при производстве земляных работ⁴³⁸. Из-за несоблюдения техники безопасности и нарушения технологии эксплуатации была выведена из строя котельная в аэропорту Плеханово.

Анализируя причины подавляющего большинства нарушений безопасности полетов на земле, можно уверенно говорить, что они происходили по-прежнему по вине личного состава подразделений из-за нарушений инструкций, наставлений и положений, определяющих порядок организации эксплуатации и обслуживания авиатехники. По этой причине во второй половине 1980-х гг. было повреждено до 90% самолетов⁴³⁹.

⁴³⁷ История гражданской авиации СССР. М., 1983. С. 314.

⁴³⁸ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 307.

⁴³⁹ Там же. Л. 308–309.

Слабым местом обеспечения безопасности на земле оставалась пожарная безопасность авиаотрядов управления. Пожарно-спасательные расчеты не имели спецодежды и дыхательных аппаратов на сжатом воздухе для личного состава пожарно-спасательных расчетов. Во всех авиаотрядах отсутствовала списанная авиационная техника для тренировок личного состава. Во всех аэропортах авиапредприятия было недостаточное количество огнетушителей на стоянках воздушных судов и объектов⁴⁴⁰.

Среди прочих проблем необходимо отметить неудовлетворительную работу спецавтотранспорта, выделяемого для работ на перроне. В Тюменском аэропорту, например, до начала 1980-х гг. он не был радиофицирован. Доставка пассажиров к самолетам и от них из-за недостаточного выделения автобусов производилась с нарушениями. Пассажиры передвигались в основном пешком, пересекая пути руления самолетов и движений спецавтотранспорта, создавая реальную угрозу своей и их безопасности⁴⁴¹.

К этому следует добавить, что работникам авиационно-технической базы не в полной мере было привито чувство бережного отношения к дорогостоящей авиационной технике. Об этом свидетельствуют случаи повреждения самолетов и вертолетов при их буксировке по взлётно-посадочной полосе. Так, в 1981–1985 гг. было повреждено 14 самолетов и вертолетов⁴⁴². Основной причиной этих повреждений выступал непрофессионализм водителей буксировщиков.

По-прежнему высоким оставался и уровень травматизма личного персонала. Основными причинами несчастных случаев на производстве являлись грубые пренебрежения установленными нормами и правилами по охране труда и технике безопасности авиаработниками на производстве, а также бесконтрольность и недостаточная требовательность руководителей авиаотрядов в отношении своих подчиненных. Так, в результате очередной проверки Нижневартовского авиаотряда было выявлено, что ежегодные материальные потери от несчастных

⁴⁴⁰ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 305.

⁴⁴¹ Там же. Л. 306.

⁴⁴² Там же.

случаев во второй половине 1980-х гг. составляли более 6 тыс. руб. и более 150 тыс. руб. – по причине невыполнения мероприятий, направленных на обеспечение охраны труда⁴⁴³.

Большим резервом в деле обеспечения безопасности полетов оставалась организация технической учебы. Она вносила соответствия предъявляемых требований к современной авиационной технике. Однако значительная часть инженерно-технического и лётного состава в проведении занятий не участвовала. До экипажей не всегда доводились конструктивные изменения авиатехники после её ремонта и доработок.

Курсы повышения квалификации командно-лётного состава проводились с многочисленными нарушениями. Например, в 345-м лётном отряде Урайского авиаотряда были зафиксированы прецеденты несвоевременного прохождения сроков повышения квалификации пилотов, нарушения требований руководящих документов в части о выполнении самостоятельного налета часов, имелись случаи приписки лётного времени. Не совершая необходимый налет часов, летчики теряли навыки пилотирования, что приводило к росту авиационных происшествий⁴⁴⁴.

В ходе проверок 1985 г. была выявлена слабая информированность командно-лётного состава о требованиях Указа Министерства гражданской авиации СССР 1985 г. № 58 «По подготовке и контролю знаний членами экипажа действий в особых случаях полета»⁴⁴⁵. При выполнении проверочных полетов на самолете ТУ-154 командно-лётный состав 358-го лётного отряда показал слабые навыки также и в технике пилотирования. Кроме того, имели место недостаточно четкие действия пилотов при заходе на посадку⁴⁴⁶.

На низкое качество профессиональной подготовки в значительной степени оказывали влияние недостатки в организации тренировок экипажей на тренажерах. Например, в Ханты-Мансийском и Урайском авиаотрядах всего 75%

⁴⁴³ АОАГН. Ф. 147. Оп. 1. Д. 85. Л. 10–11.

⁴⁴⁴ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 289–290.

⁴⁴⁵ ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 134. Л. 42.

⁴⁴⁶ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 290–292.

лётного состава прошли тренировку на них, контроль за прохождением тренировок не был налажен, отметки о датах их прохождения не производились. Командно-летным составом не выполнялись нормы ежеквартального налета на тренажере.

В 1980-е гг. анализ разбора полетов, как средство повышения уровня их безопасности, продолжал использоваться не в полной мере. Качество выполнения разбора полетов отклонялось от требований, утвержденных Министерством гражданской авиации СССР. В авиаотрядах севера Тюменской области на разборах полетов отсутствовало иногда до 50% состава лётного отряда⁴⁴⁷. Возможной причиной такой ситуации служила высокая нагрузка на лётный состав. Командир вертолётного отряда Ми-6 из Сургутского авиаотряда В.Н. Шевченко вспоминает: «Летали так много, что времени на эти курсы практически не оставалось»⁴⁴⁸.

Уровень профессиональной подготовки во многом зависел от материально-технического обеспечения. Однако оснащённость методических классов была слабой. Методические классы не всегда использовались по своему назначению или вовсе отсутствовали. Так, в 388-м лётном отряде Салехардского авиаотряда и 406-м лётном отряде Тарко-Салинского авиаотряда методические классы отсутствовали. Часть лётно-методических классов имела плохое оснащение (Надымский, Нижневартовский ОАО). Как результат, стажировка летного состава в ряде подразделений не проводилась, что значительно снижало безопасность полетов⁴⁴⁹.

Большую роль в деле обеспечения безопасности полетов несли наземные службы. Во второй половине 1980-х гг. их организация в Тюменском управлении имела существенные недочеты. Так, в 1985 г. в ходе проверки в Сургутском авиаотряде общественными инспекторами по безопасности полетов было вскрыто 197 недостатков и нарушений. 87% из них произошли по вине наземных служб.

⁴⁴⁷ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 297.

⁴⁴⁸ Личный архив автора. Беседа с В.Н. Шевченко 24 ноября 2016 г. (командир вертолётного отряда)

⁴⁴⁹ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 300–303.

Это были такие нарушения, как недостаточный контроль над работой наземных служб со стороны руководящего состава, отсутствие должной помощи с его стороны по устранению недостатков. Вскрытые проблемы до личного состава не доводились. Имели место поломки самолетов на земле спецавтотранспортом, который имел низкое техническое состояние. Но при этом продолжали осуществляться выезды на обслуживание самолетов, находящихся в неисправном состоянии. Данные факты свидетельствуют о невысокой трудовой и производственной дисциплине. Также продолжали иметь место случаи выхода на работу после употребления спиртных напитков⁴⁵⁰.

Количество задержек по техническим причинам в 1985 г., в сравнении с 1983 г., увеличилось в 2 раза. Инженерно-авиационные службы Тюменского управления по итогам 1985 г. занимали лишь 25-е место среди других управлений СССР. Основными причинами этих задержек являлись несвоевременность в поставках запчастей, нарушение временных регламентов ремонта, нехватка высококвалифицированных инженеров, употребление алкоголя на рабочем месте и т.д.⁴⁵¹

Провозглашенный в 1985 г. курс на перестройку, принятый «Закон о государственном предприятии (объединении)», развернутая в стране «антиалкогольная компания» призваны были улучшить положение дел в авиационных коллективах страны.

Вопросы безопасности полетов и перестройки стиля работы становились предметом неоднократного рассмотрения на заседаниях Советов управления и командных разборах управления в 1986–1989 гг. Теперь работа авиапредприятия была направлена на привлечение талантливых специалистов, расширение гласности в деятельности Тюменского управления и авиационных коллективов, повышение сознательного отношения к работе. В условиях перестройки центр тяжести летной и технической работы переносился непосредственно в летные отряды и экипажи. Однако поворот к демократизации и расширению прав

⁴⁵⁰ АОАГС. Ф. 212. Оп. 1. Д. 15. Л. 97.

⁴⁵¹ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 306–307.

трудовых коллективов авиапредприятий, привел к девальвации принципа централизма, а при отсутствии опыта работы в новых условиях сопровождался снижением трудовой дисциплины и ответственности⁴⁵².

К этому стоит добавить то, что с переходом к новой системе финансирования и самоокупаемости во второй половине 1980-х гг. авиапредприятия были заинтересованы в получении большей прибыли путем сокращения дополнительных затрат на повышение квалификации, снижение налета обучающихся часов. Это стало одной из причин ослабления внимания к традиционным формам переподготовки летчиков, падению их летного мастерства и росту аварийности.

В то же время во второй половине 1980-х гг. КПСС продолжала играть руководящую роль в осуществлении контроля над деятельностью транспортной системы, в том числе авиатранспорта. Постоянно проходили совещания Тюменского обкома и горкомов партии, указывающие на недостатки в работе Тюменского авиационного управления. Выполняя их указания, часто неадекватно отражающие реальное положение дел в авиапредприятии, его партком принимал решения в традиционном командно-административном контексте, нередко противоречившим новому экономическому курсу.

Противоречивость и непоследовательность в осуществлении авиационной политики все более усугубляли кризисные явления в отрасли. 1 января 1988 г. Тюменское управление и его подразделения перешли на новую систему оплаты труда. Однако, несмотря на ожидания перемен к лучшему, дисциплина и безопасность полетов продолжали ухудшаться, сохранялся высокий уровень авиационных происшествий и предпосылок к ним по вине личного состава, в том числе употребление алкоголя на рабочем месте и выход в рейс в состоянии алкогольного опьянения или сильного похмельного синдрома⁴⁵³. Период с 1988 по 1991 гг. отметился как наиболее высокий по уровню аварийности в 1980-х гг. (см. приложение 43).

⁴⁵² ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 134. Л. 44.

⁴⁵³ ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 336. Л. 17.

Нарастание негативных тенденций в деятельности Тюменского управления в 1985–1991 гг. было связано и с тем, что ожидание производственного эффекта от принимаемых мер экономического стимулирования сопровождалось ослаблением традиционных форм контроля обеспечения полетов. Летная документация продолжала оформляться в журналах старого образца, которые находились в ветхом состоянии. Индивидуальные задания выполнялись формально и на низком уровне, допускались ошибки и сокращения в пояснительном тексте, не выполнялась часть пунктов целевой программы по обеспечению безопасности полетов, производился допуск вторых пилотов на вертолёты Ми-8 с внешней подвеской без соответствующей подготовки и т.д.⁴⁵⁴ Это вело к снижению исправности самолетного парка – одного из главных критериев качества работы, от которого в прямой зависимости находилась безопасность полетов.

Состояние исправности самолётно-вертолётного парка во второй половине 1980-х гг. представлено в приложении 41, данные таблицы свидетельствуют о том, что фактическая исправность самолетно-вертолетного парка самолетов Ан-26, Ан-2 и вертолетов Ми-6, Ми-8 была ниже нормативной. Увеличивалось и время их простоя в ремонте. В ряде авиаотрядов в ремонте и ожидании запасных частей простаивало более половины парка востребованных вертолетов Ми-6, Ми-8 и самолетов Ан-12. Ремонтные базы не справлялись с объёмом работ и по-прежнему оставались слабо механизированными. Имеющийся в Тюмени завод по капитальному ремонту самолетов Ан-2 и вертолетов Ми, по заявлениям главного инженера завода, влачил жалкое существование. Многочисленные обращения в Министерство гражданской авиации не давали никаких результатов, завод даже не получал ни них ответов. Отсутствие необходимых поверочных приборов затягивало ремонт самолетов Ан-2 на 2–3 месяца, работникам приходилось самостоятельно искать поверочные приборы для самолетов Ан-2.

Несмотря на большой спрос тяжелых вертолетов МИ-6 и Ми-8, их капитальный ремонт тоже не был организован. Авиапредприятию приходилось

⁴⁵⁴ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 19–23.

предоставлять дефицитные запчасти для ремонта своей техники, которые завод должен был иметь на собственном балансе⁴⁵⁵.

Поступающие детали и запчасти имели существенное количество конструктивных дефектов и недоработок. В результате 1987–1988 гг. в СССР были отмечены как наиболее аварийные, произошло 810 отказов различных систем воздушных судов. Из-за конструктивных дефектов было досрочно снято 600 двигателей⁴⁵⁶.

Во всех авиапредприятиях страны складывалась ситуация хронической нехватки запасных частей. Особенно не хватало запасных двигателей, практически для всех типов самолетов. Из-за этого подолгу простаивали десятки магистральных самолетов, происходили серьезные авиационные происшествия не только на местных, но и на магистральных авиалиниях⁴⁵⁷. Ситуация с материальным обеспечением значительно ухудшилась. В отрасли не хватало ангаров для технического обслуживания самолетов, ощущался недостаток средств механизации производственных процессов, современных систем аэронавигации и управления воздушным движением. Требовали срочного капитального ремонта десятки взлётно-посадочных полос, рулежных дорожек и перронов.

Положение дел в обеспечении безопасности полетов ухудшалось. В 1987 г. Главная инспекция министерства гражданской авиации СССР с привлечением специалистов Северо-Кавказского и Уральского управлений гражданской авиации провели проверки обеспечения безопасности полетов и готовности северных авиаотрядов к работе в весенне-летний период⁴⁵⁸. Состояние безопасности полётов было признано несоответствующим требованиям. В 1986 г. произошло 3 тяжелых авиационных происшествия на вертолётах Ми-2, Ми-8 и самолете Як-40, 3 аварии на вертолёте Ми-6 и Ми-8, 6 поломок на вертолёте Ми-8 и самолете Ан-24. Кроме того, в течение года произошло 178 предпосылок к авиационным

⁴⁵⁵ ГАТО. Ф. 1810. Оп. 3. Д. 302. Л. 8–9.

⁴⁵⁶ Развитие гражданской авиации в годы перестройки. URL: <http://biofile.ru/his/32077.html> (дата обращения: 19.08.2016).

⁴⁵⁷ Котонов Н.А. Указ. соч. С. 70.

⁴⁵⁸ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 279–310.

происшествиям, из них 87 – по вине личного состава. По сравнению с 1985 г. состояние безопасности полетов резко ухудшилось⁴⁵⁹.

Не менее серьезные проблемы имелись у наземных служб. Так, в аэропорту Рожино спецавтотранспорт хранился с нарушением требований, территория была захламлена списанной техникой, металлоломом. Обучение водителей технике безопасности оставалось на низком уровне, имели место подъезды спецмашин к воздушному транспорту без инструктажа, работа под самолетом велась без установок колодок под колеса спецмашин. В аэропортах Сургут, Ноябрьск, Ханты-Мансийск не проводилась заливка швов взлетно-посадочной полосы.

Из-за неудовлетворительного содержания покрытий по вине аэродромных служб в 1986 г. было досрочно снято 52 авиадвигателя, а всего из-за попадания посторонних предметов по управлению досрочно было снято 80 авиадвигателей. Для сравнения в 1985 г. за весь период досрочно было снято только 27 авиадвигателей⁴⁶⁰.

Работа по снижению задержек рейсов по вине личного состава служб проводилась, но была малоэффективной. Только две службы горюче-смазочных материалов и аэродромная добились снижения задержек. Во всех остальных службах происходило их увеличение⁴⁶¹. При этом традиционные формы задержек не искоренялись: несвоевременная подготовка к вылету, несвоевременная подготовка резервного воздушного судна, нарушение технологии подготовки воздушного судна, низкая исправность спецтранспорта и т.д.

Нарушения расписания движения самолетов, отсутствие четкой организации в работе при регистрации и досмотре пассажиров, утрата багажа становились обыденными явлениями, что создавало нервозность и напряженную психологическую обстановку в работе обслуживающего и непосредственно пилотирующего персонала⁴⁶².

⁴⁵⁹ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 285–287.

⁴⁶⁰ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 416. Л. 29–31.

⁴⁶¹ ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 1237. Л. 59.

⁴⁶² ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 441. Л. 47–48.

Следовательно, к концу 1980-х г. состояние безопасности полетов в Тюменском управлении гражданской авиации слабо отвечало необходимым требованиям. Мероприятия перестроечного периода не смогли преодолеть нарастание проблем обеспечения безопасности полетов. Сохранению значительного количества нарушений безопасности полетов способствовала ослабление централизованности в годы перестройки. В обстановке ослабления так называемого «диктата центра» во многих случаях материалы комиссий по расследованию авиапроисшествий стали приобретать формальный характер. Как результат низкого качества расследований и отсутствия конкретных рекомендаций по улучшению безопасности полетов профилактические мероприятия стали проводиться реже. Их эффективность стала снижаться. В свою очередь, это приводило к повторяемости аналогичных инцидентов аварийности по одним и тем же причинам.

Таким образом, анализ происшествий на предприятиях Тюменского авиапредприятия показывает, что в изучаемый период в вопросах организации обеспечения безопасности полетов проводилась достаточно большая работа: регулярно проводились проверки личного состава на знание должностных обязанностей, инструкций и действий в аварийных ситуациях, на протяжении 1970-х гг. шло техническое перевооружение радио- и метеорологического оборудования, осуществлялись ежеквартальные выступления инженеров по вопросам техники безопасности и охране труда, подвергались анализу причины возникновения авиаинцидентов. Однако, несмотря на все попытки снизить аварийность на предприятии, их количество оставалось высоким. Об этом свидетельствуют многочисленные аварии (см. приложения 39–41). В данных приложениях представлены все авиапроисшествия в Тюменском управлении, имевшие место в 1964 – 1991 гг. В таблицах находят отражение восемь основных групп причин авиапроисшествий: ошибки экипажа, погодные условия, ошибки руководящего состава, конструктивные, ошибки в обслуживании, отказ техники, ошибки в обеспечении управления воздушным движением, происшествия по невыясненным обстоятельствам. Данные группы выделены также и в процентном соотношении и

представлены в приложении 42. Из него следует, что основная доля причин авиапроисшествий приходится на ошибки экипажей (до 46%), вторая по значимости причина аварий – погодные условия (до 15%), другими значимыми причинами становились конструктивные недоработки (12%) и ошибки обслуживания (11%).

При этом проведенный сравнительный анализ с соседними территориальными управлениями гражданской авиации – Уральским и Западно-Сибирским – свидетельствует о том, что количество авиакрушений в данных управлениях было в несколько раз ниже, чем в Тюменском. Приложение 43 демонстрирует, что в 1973, 1977–1979, 1983, 1986 гг. уровень аварийности Тюменского авиапредприятия по сравнению с соседними авиапредприятиями был выше в несколько раз. Однако при этом надо учитывать, что самолетно-моторный парк данных управлений был количественно меньше, чем в Тюменском управлении. Так, в Уральском управлении насчитывалось 678 единиц воздушной техники⁴⁶³, а в Западно-Сибирском управлении гражданской авиации – 807 единиц воздушной техники против 882 единиц Тюменского управления⁴⁶⁴. Также немаловажным обстоятельством является то, что тюменским авиаторам приходилось работать в сложных погодных условиях Крайнего Севера, базируясь на малообжитой территории со слаборазвитой технической инфраструктурой северных аэропортов.

⁴⁶³ Уральское Управление гражданской авиации. Общая информация о флоте. URL: <http://russianplanes.net/airline/1309> (дата обращения: 20.10.2015).

⁴⁶⁴ Западно-Сибирское Управление гражданской авиации. Общая информация о флоте. URL: <http://russianplanes.net/airline/1292> (дата обращения: 20.10.2015).

Заключение

Отсутствие транспортных магистралей на территории, открытой в начале 1960-х гг., Западно-Сибирской нефтегазовой провинции ее освоение требовало иных стратегических народно-хозяйственных подходов. В отличие от других регионов на первое место здесь выдвигалась задача создания транспортной инфраструктуры. Решающую роль на начальном этапе должна была сыграть авиация.

По мере расширения задач нефтегазового освоения территории здесь происходили резкий рост объемов авиационных работ и увеличение самолетно-моторного парка. Эти процессы сопровождались изменениями задач государственной политики в отношении Тюменской авиации. Перед ней ставились сложные задачи по приумножению грузо- и пассажирооборота в несколько раз, реконструкции и созданию новых аэропортов, внедрению скоростных турбореактивных самолетов. Авиатранспорту отводилась роль скоростного и комфортного средства передвижения населения Сибири.

Основным полем деятельности авиаторов в этот период стали: пассажиро- и грузоперевозки, аэрофотосъемка, газовая и нефтедобывающая разведка, обустройство месторождений для промышленной добычи нефти и газа, строительство линий электропередач в нефтедобывающих районах, геодезия и картография, лесоавиационные работы. На юге области заметно увеличивались авиационно-химические работы и санитарная авиация.

Для решения народно-хозяйственных задач Тюменская авиагруппа создавала на территории области объединенные авиаотряды, которые должны были в комплексе решать задачи по применению авиации в народном хозяйстве региона.

Темпы роста пассажиро- и грузоперевозок в сравнении с другими видами транспорта у авиаторов были самыми высокими. Так, в 1960 г. ими было перевезено 115 тыс. человек, в 1965 г. – 632 тыс., 1970 г. – 1465967 человек, 1975 г. – 2903800 человек, 1985 г. – свыше 7 млн человек, т.е. объем вырос в 60 раз.

Грузоперевозки имели не менее впечатляющую тенденцию к росту. В 1960 г. было перевезено 16,6 тыс. т грузов, 1965 г. – 50 тыс. т, 1970 г. – 127 тыс. т, 1975 г. – 288 тыс. т, 1985 г. – 700 тыс. т. Объемы за этот период возросли в 42 раза.

Такое стремительное увеличение объемов авиационных работ потребовало проведения соответствующих структурных изменений, которые произошли в 1967 г. в соответствии с приказом министра гражданской авиации СССР. Согласно ему, в связи с развернувшимися крупномасштабными работами по освоению нефтяных и газовых месторождений в Тюменской области на базе местной авиагруппы Уральского управления гражданской авиации было образовано Тюменское управление гражданской авиации.

Самолетно-вертолётный парк предприятия стремительно развивался. Количество вертолётов с 1964 по 1991 гг. увеличилось более чем в 5 раз – с 96 до 525 единиц, а число самолётов – в 2,5 раза: с 142 до 357 единиц.

Особую значимость приобрел вертолётный транспорт в силу его высокой эффективности обслуживания нефтяных и газовых экспедиций на севере Западной Сибири. Вертолеты Тюменского управления принимали участие в технологических циклах по прокладке нефте- и газопроводов, установке опор линий электропередач, переносу и установке буровых вышек, доставке необходимого оборудования на стройки области. Благодаря применению вертолётов был обеспечен досрочный ввод нефтепровода Шаим – Тюмень, ЛЭП-500 Тюмень – Сургут и других важных объектов производства.

Для пассажирских перевозок первоначально использовались неприхотливые легкомоторные самолеты Ан-2 и более вместительные двухмоторные Ли-2, впоследствии замененные ближнемагистральными Ан-24, Як-40, Ту-134.

Весьма сложную задачу представляло собой строительство аэропортовых комплексов и искусственных взлётно-посадочных полос. Избыточное переувлажнение почв и высокая заболоченность территории, бездорожье, отсутствие промышленных баз в районах строительства аэропортов, недостаток материалов, суровые климатические условия с резкими перепадами температур и

продолжительными зимами являлись крайне осложняющими факторами создания здесь аэропортовых комплексов.

Первые попытки строительства капитальных аэропортов в Тюмени, Березове, Сургуте, Салехарде показали исключительную сложность их создания. Другие проблемы на пути капитального строительства были связаны с отсутствием четких технологий, сложностью выбора мест будущих строек, надежностью материалов, ограниченностью сроков работ и необходимостью выбора доступного и быстровозводимого взлётно-посадочного полотна.

По этим причинам первые аэропорты с искусственными взлетными полосами имели большое количество недостатков. Взлетно-посадочные полосы выполнялись из струнобетона или металла, которые не выдерживали температурных перепадов и большого количества осадков, приводивших их к разрушению.

Несмотря на все сложности, к концу исследуемого периода в области функционировало 16 капитальных аэропортов, 20 малых местных аэропортов и около 30 постоянно действующих посадочных площадок для вертолетов и гидросамолетов области, то есть за исследуемый период число аэропортов выросло более чем в четыре раза, средняя стоимость строительства одного крупного аэропортового комплекса составляла 30 млн руб., а одного среднеразмерного (аэропорт Нижневартовск) – 24 млн руб.

Непростой задачей в стремительно развивающемся Тюменском управлении стала проблема формирования высококвалифицированного штата сотрудников и закрепления его на местах. Главную роль в решении этой проблемы отводилась сети учебных авиационных заведений СССР, активно направляющих специалистов в Западную Сибирь. Однако попытки решения задач формирования кадрового состава осложнялись отсутствием нормальных социально-бытовых условий, являющихся основной причиной высокой текучести кадров. Большинство прибывающих специалистов не были готовы работать в исключительно тяжелых социальных условиях бытовой неустроенности, отсутствия благоустроенного жилья, необходимого медицинского обслуживания,

сурового климата. Ежегодно в авиапредприятие прибывали сотни специалистов, которых необходимо было обучить и обустроить, закрепить на местах.

Тюменское управление принимало меры по преодолению складывающейся неблагоприятной повседневной ситуации авиационных работников. Однако слабое финансирование, отсутствие строительной техники, механизмов низкие температуры существенно затрудняли реализацию поставленных задач по вводу капитального жилья.

Социально-бытовые условия авиаработников в целом зависели от принятой модели расселения и темпов градостроительства, форм использования трудовых ресурсов на территории севера Западной Сибири. В середине 1960-х гг. предпочтение было отдано «внутреннему расселению», то есть созданию базовых городов на севере Западной Сибири и их использованию, предопределившему программу создания стационарных городов с постоянным составом населения. В нефтегазоносных районах Западной Сибири предусматривалось централизованное расселение с преимущественным созданием благоустроенных городов-центров крупных районов и близко расположенных групп месторождений, эксплуатация которых проводилась вахтовым методом. Городами-центрами стали Сургут, Нижневартовск, Нефтеюганск и Урай, в которых организовались аэропорты и жилые поселки для авиаработников.

Ведомственный тип застройки объектов впоследствии стал основным сдерживающим фактором жилищного строительства в Среднем Приобье, политика ведомств вела к децентрализации и распылению капитальных вложений, их систематическому неосвоению, невыполнению планируемых объемов.

Главным просчетом застройки районов нового освоения стало пренебрежение нуждами человека. Ведомства, ведущие застройку, не стремились возводить социокультурные объекты и финансировали их по остаточному принципу, с систематическим недоосвоением капитальных вложений. Сроки сооружения социокультурных объектов превышали нормативные в 2–3 раза, а капиталовложения, направленные на их развитие, осваивались в среднем только на 60–65%.

Негативным проявлением этой политики было нерациональное перераспределение ресурсов по отраслевым каналам, что изначально ставило население, работающее в условиях Крайнего Севера в разных отраслях, в неравные условия. Приоритет в предоставлении жилья, обеспечении продовольственными товарами отдавался специалистам, занятым в ведущих отраслях специализации региона. Одновременно с этим создавалось ведомственное здравоохранение – больницы и поликлиники, санатории и дома отдыха, учреждения культуры, предприятия торговли и бытового обслуживания.

Следствием этой политики стала однобокость в экономическом и социальном развитии региона, ориентированная на моноресурсность освоения Севера. Сумма всех сложенных факторов не позволяла преодолеть существующие проблемы в социально-бытовом обеспечении авиаработников, качественные изменения в жилищно-бытовой ситуации которых начали происходить только в 1980-х гг. и были связаны с предпринятыми колоссальными усилиями по наращиванию жилищно-гражданского строительства в Тюменской области.

Наряду с вышеуказанными проблемами важное значение в повседневной деятельности авиаторов занимала организация безопасности полетов, особенно с началом увеличения объемов пассажирских перевозок.

Авиапредприятие столкнулось с рядом трудностей, происходивших вследствие низкого технического контроля и невысокого соблюдения дисциплины и исполнения возложенных обязанностей летного и технического составов. Состояние безопасности полетов усугублялось несовершенным радиотехническим и метеорологическим оборудованием, которое в плохих погодных условиях повышало риск авиационных происшествий.

Руководство авиапредприятия прикладывало большие усилия и применяло разнообразные меры по устранению этих проблем. Проводились регулярные проверки личного состава на соответствие занимаемой должности, расстановка диспетчеров осуществлялась в зависимости от практического опыта работы и профессиональной подготовки. Применялись неординарные решения по совершенствованию радиотехнического обеспечения. Но положение дел стало

меняться к лучшему только к середине 1970-х гг., когда в строй вошли новые аэропортовые комплексы с полным перевооружением всех технических средств.

Для улучшения организаций охраны труда и техники безопасности в Тюменском управлении работали постоянная комиссия и общественные инспекторы. На заседаниях комиссии ежеквартально заслушивались отчеты инженеров по охране труда и технике безопасности.

Однако, несмотря на все предпринимаемые попытки улучшить ситуацию, количество авиационных происшествий на всем протяжении исследуемого периода оставалось высоким. Основные причины происшествий заключались в ошибках пилотов, диспетчеров, техников и инженеров авиационно-технической базы, оплошностях, допущенных во время ремонта и обслуживания авиационной техники, производственных браках деталей авиамашин, нарушении установленных минимумов погоды, нарушении безопасности высот и установленных схем набора высот.

Рост количества авиапроисшествий был непосредственно связан также со сложностями материально-технического обеспечения отдаленных северных авиаотрядов, суровым климатом и высокой текучестью авиаспециалистов. К кон. 1980-х гг. сложилась ситуация хронической нехватки запасных частей практически для всех типов авиатехники. Административные методы хозяйствования в кон. 1980-х гг. не позволяли преодолеть нарастающие негативные тенденции в авиации страны. Демократизация и гласность способствовали поспешным отменам в Аэрофлоте важных ведомственных руководящих документов, нарушая тем самым годами сложившуюся специфику дисциплины и высочайшую ответственность авиаторов.

Таким образом, создание крупной авиационной сети на территории севера Западной Сибири стало мощным фактором социально-экономического развития Тюменской области, позволяя повышать эффективность геологоразведочных работ, предоставляя пассажирам быструю круглогодичную связь с отдаленной «большой землёй», выполняя важные народно-хозяйственные задачи в исследуемый период.

Развитие авиатранспорта стало важной составной частью успешного создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в крайне сжатые сроки, обеспечивая возможность эффективного освоения энергетических ресурсов Западной Сибири.

Опыт создания и развития авиатранспорта на столь огромных территориях фактически «с нуля» имеет важное значение для решения современных экономических проблем, представляя нам пример успешного создания крупного авиационного предприятия.

Список использованных источников и литературы

I. Источники

Неопубликованные источники

1. Российский государственный архив экономики (РГАЭ)

1. Фонд 55 – Министерство гражданской авиации.
2. Фонд 1884 – Министерство путей сообщения.
3. Фонд 9538 – Министерство транспортного строительства.

2. Государственный архив Тюменской области (ГАТО)

4. Фонд 773 – Тюменская авиационная группа Уральского управления гражданской авиации Министерства гражданской авиации.
5. Фонд 814 – Тюменский областной Совет народных депутатов и его исполнительный комитет.
6. Фонд 1726 – Департамент экономики Тюменской области.
7. Фонд 1810 – Тюменский областной комитет народного контроля.
8. Фонд 1933 – Управление архитектуры и градостроительной политики Главного управления строительства администрации Тюменской области.
9. Фонд 2101 – Министерство газовой промышленности СССР.
10. Фонд 2053 – Государственное производственное объединение Тюменская авиационная транспортная компания «Тюменьавиатранс».
11. Фонд 1911 – Герои Социалистического Труда И.М. Афанасьев, М.Н. Вешкурцев, Н.И. Григорьев, С.Н. Урусов, Ю.А. Южаков.

3. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО)

12. Фонд 1 – Органы управления сельским хозяйством Тюменской области.
13. Фонд 107 – Ханты-Мансийский окружной комитет КПСС.

- 14. Фонд 113 – Сургутский городской комитет КПСС.
- 15. Фонд 124 – Тюменский областной комитет КПСС.
- 16. Фонд 135 – Ямало-Ненецкий окружной комитет КПСС.
- 17. Фонд 1015 – Политотдел Тюменского управления гражданской авиации.
- 18. Фонд 3010 – Комитет ВЛКСМ Сургутского объединенного авиаотряда.
- 19. Фонд 3016 – Комитет ВЛКСМ Салехардского объединенного авиаотряда.
- 20. Фонд 3526 – Комитет ВЛКСМ Урайского объединенного авиаотряда.
- 21. Фонд 3652 – Комитет ВЛКСМ Нефтеюганского объединенного авиаотряда.
- 22. Фонд 3971 – Тюменский территориальный комитет профсоюза авиаработников.

4. Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа (ГАЮ)

- 23. Фонд 259 – Тюменское управление лесного хозяйства.
- 24. Фото фонд 1 – Аэропорт Самарово.

5. Государственный архив Ямало-Ненецкого автономного округа (ГАЯНАО)

- 25. Фонд 328 – Салехардский филиал авиакомпании «Тюменьавиатранс».

6. Архивный отдел администрации города Сургута (АОАГС)

- 26. Фонд 212 – Сургутский объединенный авиаотряд.

7. Архивный отдел администрации города Нижневартовск (АОАГН)

- 27. Фонд 147 – Нижневартовский объединенный авиаотряд.

8. Архив автора

1. Интервью с первым заместителем генерального директора авиакомпании «Ютэйр» А.В. Кравченко от 01 марта 2013.
2. Интервью с начальником Сургутской врачебно-летной комиссии (1985–2014 гг.) А.Д. Князовым от 21 ноября 2016.
3. Интервью с командиром Сургутского вертолётного отряда летчиком В.Н. Шевченко от 24 ноября 2016.

Опубликованные источники

1. Байбаков Н.К. Большая нефть Тюмени. – Свердловск: Средне-Уральское книжное изд-во, 1965. – 60 с.
2. Байбаков Н.К. Дело жизни. Записки нефтяника. – М.: Советская Россия, 1984. – 348 с.
3. Бахилов В.В. Дорога к нефти. – Свердловск: Средне-Уральское книжное изд-во, 1975. – 112 с.
4. Воздушный кодекс Союза ССР. Утвержден Указом Президиума Верховного Совета СССР 26 декабря 1961 года // http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_5762.htm
5. Воздушный кодекс СССР. Принят Верховным Советом РСФСР В редакциях № 7812-XI от 02.10.1987, № 1756-1 от 29.10.1990 // <http://docs.pravo.ru/document/view/32/62157553/>
6. Горбачев М.С. Сибири – ускоренный шаг. – М.: Политиздат, 1985. – 31 с.
7. Коммунистическая партия Советского Союза. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898-1988) / Под общ. ред. А. Г. Егорова, К. М. Боголюбова. - 9-е изд., доп и испр. - М. Политиздат, 1983-1990. - 16 т.: т. 10. 1961 – 1965. - М., 1986; т. 11. 1966 – 1970. – М., 1986; т. 12. 1971 – 1975. – М., 1986; т. 13. 1976- 1980. – М., 1987; т. 14. 1981 – 1984. - М., 1987; т. 15. 1985 – 1988. – М., 1989; т. 16. 1988 – 1990. – М., 1990.

8. Лебедев А.А., Мазурук И.П. Над Арктикой и Антарктикой (полярная авиация). – М.: Мысль, 1991. – 52 с.
9. Материалы XXIII съезда КПСС. – М.: Политиздат, 1966. – 304 с.
10. Материалы XXIV съезда КПСС. – М.: Политиздат, 1971. – 599 с.
11. Материалы XXV съезда КПСС. – М.: Политиздат, 1976. – 256 с.
12. Материалы XXVI съезда КПСС. – М.: Политиздат, 1981. – 223 с.
13. Материалы XXVII съезда КПСС. – М.: Политиздат, 1986. – 352 с.
14. Моя судьба в истории Югры: Сб. документов / Сост.: Е.М. Брагина, Л.В. Набокова. – Тюмень, 2005. – С. 32.
15. Мунарев П.А. Так было, так начиналось (записки председателя). Воспоминания о становлении Сургута в 60–70-х годах / Сост. В.В. Киселев, Г.В. Кондрякова. – Сургут: Сургутская типография, 2008. – 153 с.
16. Народное хозяйство РСФСР в 1965 г.: Стат. ежегодник / ЦСУ при Совете министров СССР. – М.: Статистика, 1966. – 616 с.
17. Народное хозяйство РСФСР в 1969 г.: Стат. ежегодник / ЦСУ при Совете министров СССР. – М.: Статистика, 1970. – 468 с.
18. Народное хозяйство РСФСР в 1979 г.: Стат. ежегодник / ЦСУ при Совете министров СССР. – М.: Статистика, 1980. – 543 с.
19. Народное хозяйство РСФСР в 1989 г.: Стат. ежегодник / Республиканский информационно-издательский центр Госкомстат РСФСР. – М., 1989. – 692 с.
20. Народное хозяйство СССР за 70 лет: Юбилейный статистический ежегодник. – М.: Финансы и статистика, 1987. – 471 с.
21. Народное хозяйство Тюменской области за годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.): Стат. сб. – Омск: Статистика, 1971. – 286 с.
22. Народное хозяйство Тюменской области за годы десятой пятилетки (1976–1980 гг.): Стат. сб. / ЦСУ – РСФСР, Статистическое управление Тюменской области. – Тюмень, 1981. – 407 с.
23. Народное хозяйство Тюменской области за два года 9-й пятилетки (1971–1972 гг.): Стат. сб. – Тюмень, 1973. – 553 с.

24. Нефть и газ Тюменской области в документах (1901–1965 гг.) Т. I / Ред. В. Клепиков. – Свердловск: Средне-Уральское книжное изд-во, 1971. – 479 с.
25. Нефть и газ Тюменской области в документах (1966–1970 гг.) Т. II / Ред. В. Клепиков. – Свердловск: Средне-Уральское книжное изд-во, 1973. – 340 с.
26. Нефть и газ Тюменской области в документах (1971–1975 гг.) Т. III / Ред. В. Клепиков. – Свердловск: Средне-Уральское книжное изд-во, 1979. – 288 с.
27. Основные показатели развития транспорта и связи в Тюменской области: Стат. сб. – Тюмень, 1970. – 116 с.
28. Развитие транспорта и связи в Тюменской области за 50 лет Советской власти. – Тюмень, 1967. – 50 с.
29. Салманов Ф.К. Сибирь – судьба моя. – М.: Молодая гвардия, 1988. – 318 с.
30. Салманов Ф.К. Ускорение поиска. – М.: Недра, 1985. – 63 с.
31. Транспорт и связь Тюменской области: Стат. сб. – Тюмень, 1993. – 61 с.
32. Тюменская область в цифрах. 1971–1975 гг.: Стат. сб. – Свердловск: Средне-Уральское книжное изд-во, 1976. – 136 с.
33. Тюменская область в цифрах. 1981–1985 гг.: Стат. сб. – Тюмень: Тюмен. гор. тип., 1986. – 158 с.
34. Ханты-Мансийский автономный округ в цифрах. – Сургут: [Б.и.], 1991. – 288 с.
35. Химмотология в гражданской авиации: Справочник / Пискунов В.А., Зрелов В.Н., Василенко В.Т., Литвинов А.А., Чернова К.С. – М.: Транспорт, 1983. – 350 с.
36. Щербина Б.Е. Рубежи нефтяного края. – Свердловск: Средне-Уральское книж. изд-во, 1972. – 92 с.
37. Экономика и культура Ханты-Мансийского национального округа в годы девятой пятилетки (в цифрах). – Ханты-Мансийск, 1974. – 56 с.
38. Эрвье Ю.Г. Сибирские горизонты. – Свердловск: Средне-Уральское книж. изд-во, 1968. – 131 с.

Периодическая печать

1. В центре событий. Областной общественно-политический еженедельник для всей семьи. Сургут. 2004.
2. К победе коммунизма. Орган Сургутского районного комитета КПСС, городского и районного Совета депутатов трудящихся Тюменской области. Сургут. 1961–1989.
3. Новости Югры. Общественно-политическая газета Ханты-Мансийского АО. 1998.
4. Сургутская трибуна. Учредители: Правительство Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, Акционерное общество "Издательский дом "Новости Югры". 2000.
5. Тюменская правда. Орган Тюменского областного комитета КПСС и областного Совета народных депутатов. Тюмень. 1964–1987.
6. Тюменский авиатор. Тюменское управление гражданской авиации. – Тюмень. 1970–1982.

II. Литература

1. Utair – вехи истории / В. Горбачев, В. Бычков, В. Новиков, Е. Тарасов. – Тюмень: Сибирский издательский дом, 2014. – 234 с.
2. Utair – полвека в тюменском небе. – Тюмень: Сибирский издательский дом, 2017. – 192 с.
3. Аверин А.Н., Антропов Е.П. Западная Сибирь: социальная инфраструктура районов освоения. – М.: Сов. Россия, 1988. – 112 с.
4. Авиация в народном хозяйстве СССР. – Краснодар: ВНИИ СХСП ГА, 1969. – Вып. 1. – 100 с.
5. Авиация в России. К 100-летию отечественного самолетостроения. – М., 1983. – 296 с.

6. Академии гражданской авиации 50 лет. История становления и развития. 1955–2005 / Под ред. Б.И. Бузеник; Академия ГА. – СПб.: Техническая книга, 2005. – 608 с.
7. Аксенов И.Я. Транспорт, история, современность, перспективы, проблемы. – М.: Наука, 1985. – 176 с.
8. Алексеев В.В., Лагунов Е.В., Шабанов П.Н. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири (на материалах Главсибтрубопроводстроя). – Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1987. – 176 с.
9. Алтунин Е.В. Из истории развития авиации Бурятии. – Улан-Удэ, 1973. – 218 с.
10. Алтунин Е.В. Крылья Севера. – Магадан, 1976. – 206 с.
11. Алтунин Е.В. Развитие гражданской авиации Восточной Сибири (1926–1986). – Иркутск, 1986. – 272 с.
12. Арлазоров М.С. Винт и крыло. Несколько страниц истории авиации. – М.: Знание, 1980. – С. 176.
13. Атаманенко А.Л., Атаманенко П.А., Атаманенко Т.Н. Сургутские Были. – Сургут, 2004. – 352 с.
14. Аэродромы гражданской авиации: учебник для вузов гражданской авиации / В.И. Блохин, И.А. Белинский, И.В. Циприанович, А.И. Белеуш. – М.: Транспорт, 1996. – 160 с.
15. Аэропорты и воздушные трассы: учебник для вузов гражданской авиации / В.И. Блохин, И.А. Белинский, И.В. Циприанович, А.И. Белеуш. – М.: Транспорт, 1984. – 160 с.
16. Аэропорты и их эксплуатация / В.А. Кияшко, Л.Н. Макарова. – Л.: ОЛАГА, 1985. – 178 с.
17. Аэропорты и их эксплуатация / Сост. Л.Б. Бажов. – Ульяновск: УВАУ ГА, 2008 – 66 с.
18. Баталин Ю.П. Медвежье. Газовый плацдарм // Нефтегазостроители Западной Сибири. – Кн. 1. – С. 132.

19. Безопасность полетов: учебник для вузов / Р.В. Сакач, Б.В. Зубков, М.Ф. Давиденко; Под ред. Р.В. Сакач. – М., 1989. – 143 с.
20. Бессарабов И.Ф., Крохин Н.А., Макаров Л.А. Улучшение условий труда на предприятиях гражданской авиации в целях обеспечения безопасности полетов. – Л.: ОЛАГА, 1982. – 172 с.
21. Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. – Т. 2: Авиационный транспорт / Гл. ред. тома А.Г. Братухин. – М., 1995. – 399 с.
22. Бугаев Б.П. Аэрофлот от съезда к съезду. – М.: Транспорт, 1980. – 111с.
23. Бугаев Б.П. К новым высотам. – М.: Знание, 1976. – 64 с.
24. Василишин А.В. Дорогие мои сибиряки. М.: Дружба народов, 2004.
25. Василишин А.В. Пасынки отечества. – М. - Тюмень: Дружба народов, 2007. – 190 с.
26. Василишин А.В. Преодоление. – М., 2010. – 314 с.
27. Василишин А.В. Труженики неба. – М.: ОО "Издательская группа "Граница", 2012. – 81 с.
28. Василишин А.В. Тюменские летчики. – Пермь, 2016. – 256 с.
29. Виноградов Р.И., Пономарев А.И. Развитие самолетов мира. – М.: Машиностроение, 1991. – С. 217.
30. Воздушная навигация: Справочник / А.М. Белкин, Н.Ф. Миронов, Ю.И. Рублев, Ю.Н. Сарайский. – М., 1983. – 303 с.
31. Вопросы обеспечения безопасности полетов при УВД. Межвузовский тематический сборник научных трудов. – Л., 1986. – 171 с.
32. Вопросы подготовки специалистов управления воздушным движением. Межвузовский тематический сборник научных трудов. МГА. – Л.: ОЛАГА, 1985. – 144 с.
33. Гаврилова Н.Ю. Некоторые проблемы социального развития нефтегазового комплекса Западной Сибири // Науч. конф. – 11–12 мая 1991. – Тюмень, 1991. – С. 70–72.
34. Горбачев В.К., Князев В.А. Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации. – Тюмень: Сибирский издательский дом, 2007. – 568 с.

35. Гражданская авиация Приморья из века в век. – Владивосток, 2002.
36. Гражданская авиация России – день за днем / Под ред. А.С. Головчанского и др. – М.: Воздушный транспорт, 2008. – 364 с.
37. Гражданская авиация СССР 1917–1967 гг. / Отв. ред. Г.Ф. Безбородов. – М.: Транспорт, 1968. – 320 с.
38. Гражданская авиация СССР на службе народному хозяйству / В.А. Саболин, Е.В. Макаров. – М.: Воздушный транспорт. 1981. – 55 с.
39. Гузий А.Н. Гражданская авиация как отрасль народного хозяйства СССР. – Киев: КНИГА, 1979. – 76 с.
40. Гузий А.Н., Скрипник Ф.И., Захарчук В.П. Обеспечение безопасности полетов: учеб. пособие. – Киев: КИИГА, 1982 – 64 с.
41. Древний город на Оби: История Сургута. – Екатеринбург: Тезис, 1994. – 336 с.
42. Жулев В.И., Иванов В.С. Безопасность полетов летательных аппаратов: теория и анализ. – М.: Транспорт, 1986. – 224 с.
43. Заглядинов Д.П. Развитие единой транспортной сети СССР. – М.: Экономиздат, 1963. – 132 с.
44. Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. – М.: Мысль, 1990. – 198 с.
45. Зубков Б.В., Минаев Е.Р. Основы безопасности полетов: учеб. пособие. – М.: Транспорт, 1987. – 143 с.
46. Иванов Б.В. Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта. – Новосибирск: НИИЖТ, 1968. – 44 с.
47. Иванов Б.В. О рациональных принципах развития основной транспортной сети Сибири // Материалы научной конференции 19–23 мая 1969 г. АН СССР и СО АН СССР. – Новосибирск, 1969. – С. 1–22.
48. Интенсификация обучения в вузах гражданской авиации: Межвузовский тематический сборник научных трудов. – М., 1986. – С. 6.
49. История авиационной науки и техники. – М.: Транспорт, 1985. – 240 с.

50. История гражданской авиации СССР / Под общ. ред. Б.П. Бугаева. – М.: Транспорт, 1983. – 376 с.
51. История отечественной гражданской авиации / Под ред. И.А. Филатова – М.: Воздушный транспорт, 1996. – 584 с.
52. История социалистической экономики СССР: В 7 т. / Редкол.: И.А. Гладков (отв. ред.) и др. – М.: Наука, 1980. – Т. 7. – 718 с.
53. История Ямала. – Т. II. Кн. 2: Ямал современный. Индустриальное развитие / Гл. ред. В.В. Алексеев. – Екатеринбург, 2010. – 327 с.
54. Карпов В.П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990 гг.). – Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. – 316 с.
55. Карпов В.П., Гаврилова Н.Ю. Очерки истории отечественной нефтяной и газовой промышленности. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2002. – 172 с.
56. Карпов В.П., Колева Г.Ю., Гаврилова Н.Ю., Комгорт М.В. Западно-Сибирский нефтегазовый проект: от замысла к реализации. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. – 392 с.
57. Карпов Л.И. История авиации и космонавтики. – М.: МГТУ, 2005. – 115 с.
58. Карташешев П.В., Игнатович М.В., Оркин А.И. Методика летного обучения. – М.: Транспорт, 1987 – 279 с.
59. Карягин И.Д., Булатов В.С., Тандалов В.В. Развитие газовой промышленности Севера Тюменской области. – М.: Недра, 1978. – С. 76.
60. Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977–1989 гг.). – Тюмень: ТюмГНГУ, 2006. – 184 с.
61. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. – Ч. 1. – 152 с.
62. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: В 2 ч. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. – Ч. 2. – 160 с.
63. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960–2000-е гг.). – Тюмень: ТюмГНГУ, 2010. – 258 с.

64. Колева Г.Ю. История отраслей специализации Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1960–1980-е гг.). – Тюмень: Вектор Бук, 2007. – 292 с.
65. Колошенко В.П. Вертолеты – жизнь и судьба. – Казань: Вертолет, 2007. – 224 с.
66. Корнилов Г.Г., Корнилов Г.Е., Михалев Н.А., Оруджиева А.Г. Население Ямала в XX веке: историко-демографический анализ. – Екатеринбург: Издательство АМБ, 2013. – 360 с.
67. Котов Н.А. История гражданской авиации России: В 2 ч. – СПб.: Университет ГА, 2007. – Ч. 1. – 74 с.
68. Котов Н.А. История гражданской авиации России: В 2 ч. – СПб.: Университет ГА, 2009. – Ч. 2. – 81 с.
69. Крикунов К.Н. К вопросу о проблемах подготовки пилотов гражданской авиации // Вестник ЮрГУ. – 2013. – Т. 5, № 1. – С. 147–149.
70. Крючков А.А. Грузовые перевозки на воздушном транспорте СССР (организация, технология, экономика). – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1983. – 232 с.
71. Куксанов Н.В. Региональная политика в области воспроизводства поколений (1960–1980-е годы) // Социально-демографические проблемы Сибири. – Новосибирск, 1966.
72. Курамин В.П. Западная Сибирь в одиннадцатой пятилетке. – Свердловск: Ср.-Урал. книж. изд-во, 1983. – С. 12.
73. Куриков В.М. Все начиналось с Березово. – Тюмень: Экспресс, 2008. – 288 с.
74. Марковский В.Ю. Ил-76. Герой «Кандагара». – М.: Коллекция: Яуза: ЭКСМО, 2010. – 192 с.
75. Материалы научной конференции, посвященной 50-летию Аэрофлота. – Л.: МГА, 1973. – Вып. 55. – С. 108.
76. Мисевич К.Н., Чуднова В.И. Население районов современного промышленного освоения севера Западной Сибири. – Новосибирск: Наука, 1973. – 209 с.

77. Миль М. Жизнь из двух половин. – Казань: Вертолет, 2006. – 189 с.
78. Миль М. Школа воплощения идей. – Казань: Вертолет, 2009. – 208 с.
79. Мороз П.И. Состояние и перспективы развития методов изучения лесов и оценка их состояния на основе применения авиационной техники // Тезисы докладов по вопросам применения авиации в народном хозяйстве. – М., 1981. – С. 87.
80. Новиков В.Т. Народное образование Тюменской области. – Тюмень, 1988.
81. Опыт российских модернизаций. XVIII–XX века / Отв. ред. ак. В.В. Алексеев. – М.: Наука, 2000. – 246 с.
82. Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962. Историко-экономический очерк. – М., 1963. – 401 с.
83. Орлов Б.П. Сибирь: шаги индустрии. – М.: Сов. Россия, 1988. – С. 69.
84. Особенности градостроительства в нефтегазовых районах Тюменской области. – Л., 1970. – С. 6–7.
85. Остапенко Ю.А. Вожди и самолеты. – М.: Воздушный транспорт, 2009. – 584 с.
86. Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу: теоретико-методологические проблемы модернизации. М.: РОССПЭН, 2006. – 240 с.
87. Побережников И.В. Линеарность VS многовекторность: реконцептуализация модернизаций // Цивилизация. Модернизация. Идентичность: материалы международного научного симпозиума (Москва, 27—28 ноября 2012 г.). М.: Издательский дом МЭИ, 2012. С. 42—52.
88. Пестеров В.И. Хроника авиации Якутии. (1921–1987 гг.): В 3 ч. – Новосибирск: Экор, 1997. – 480 с.
89. Пономарев А.Н. Советские авиационные конструкторы. – М.: Воениздат, 1977. – С. 42–43.

90. Применение авиации в народном хозяйстве. Труды государственного ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательского института ГА. – М., 1985. – Вып. 238.

91. Применение авиации в сельском и лесном хозяйстве / Под ред. В.А. Назарова. – М., 1975. – 381 с.

92. Прищепа А.И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. – Сургут: Дефис, 2015. – 240 с.

93. Прищепа А.И. История Сургута второй половины XX века. – Сургут: Дефис, 2005. – 256 с.

94. Прищепа А.И. Первые транспортные траектории обеспечения жизнедеятельности сургутских нефтяников // Вестник Сургутского государственного университета. – 2015. – Вып. 46: исторические науки. – С. 89.

95. Прищепа А.И. Страницы истории сургутской авиации // Современные тенденции развития науки и технологий. – 2016. – № 9–5. – С. 114.

96. Проблемы развития транспорта СССР. Единая транспортная сеть / Под ред. С.С. Ушакова, К.Ю. Скалова, В.Л. Станиславюка. – М.: Транспорт, 1981. – С. 132.

97. Развитие авиации общего назначения в России. Проблемы и пути их решения. – М., 1998. – 100 с.

98. Развитие транспорта и связи в Тюменской области за 50 лет Советской власти. – Тюмень, 1967. – С. 33.

99. Рыбалкин В.В., Зубов Б.В. Человеческий фактор и безопасность полетов: учеб. пособие. – М.: МГТУГА, 1994. – 68 с.

100. Саболин В.А., Макаров Е.В. Научно-технический прогресс в гражданской авиации. – М.: Знание, 1987. – 63 с.

101. Савченко А.П. Авиавнесение комплекса минеральных удобрений и пестицидов с целью повышения урожайности, качество продукции, экономической эффективности. Тезисы докладов по вопросам применения в народном хозяйстве. – М., 1981. – С. 54.

102. Сибирский характер (авиакомпания Ютэйр 45 лет). – Тюмень, 2011. – 391 с.
103. Славин С.В. Советский Север. – М.: Просвещение, 1980. – 173 с.
104. Современный уровень и основные направления развития аэропортов в связи с ростом перевозок и применения новой авиационной техники. – М.: Транспорт, 1968. – 168 с.
105. Сооружение и оборудование аэропортов / Редкол.: В.А. Горячев и др. – М.: ГосНИИГА, 1989. – 142 с.
106. Стась И.Н. Этапы развития системы городского расселения Ханты-Мансийского округа (1960–1990-е гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2013. – № 7 (33): В 2 ч. – Ч. II. – С. 156–158.
107. Сычева Т.А. Развитие и применение гражданской авиации в народном хозяйстве Западной Сибири в сер. 1960-х – нач. 1990-х гг.: В 3 ч. – Ч. I: Отечественная историография второй половины XX–XXI веков о развитии гражданской авиации середины 1960-х – начала 1990-х гг. – Кемерово: КГУ, 2011.
108. Сычева Т.А. Решение вопроса кадрового обеспечения на авиапредприятиях Западно-Сибирского Управления гражданской авиации в середине 1960–1980-ее гг. // Теория и практика общественного развития. – 2011. – № 7. – С. 281-284.
109. Сычева Т.А. Реорганизация Западно-Сибирского управления гражданской авиации в 1960 – 1990-е гг.: опыт и уроки // Вестник Томского государственного университета. История. 2014. № 1 (27). С. 51-55.
110. Сычева Т.А. Основные направления работы авиапредприятий Западной Сибири в условиях перестройки: выполнение плановых показателей и безопасность полетов // Вестник Кемеровского государственного университета. 2013. № 2-3 (54). С. 252-257.
111. Сычева Т.А. Решение кадрового вопроса обеспечения на авиапредприятиях Западно-Сибирского управления гражданской авиации (ЗСУ

ГА) в годы перестройки // Теория и практика общественного развития. 2012. № 12. С. 361-364.

112. Ташлыкова М.И. Развитие материально-технической базы учреждений культуры г. Сургута (1965–1985) // Очерки истории Сургута. – Сургут, 2002. – С. 179, 186.

113. Трудовые коллективы Сибири: проблемы формирования и развития / Под ред. В.В. Алексеева. – Новосибирск, 1985. – С. 5.

114. Улицы Сургута / Сост. А.П. Зубарев. –Тюмень: Мандари и К, 2004. – С. 17.

115. Фадеев А.П. Изучение проблем истории авиации в курсе «История КПСС». – М.: Транспорт, 1981. – 136 с.

116. Фиников М.А. Методика определения рациональных и безопасных условий выполнения полетов на авиационно-химических работах // Тезисы докладов по вопросам применения авиации в народном хозяйстве. – М., 1981. – С. 78.

117. Ханджко Л.А. Метеорологическое обеспечение народного хозяйства. – Л.: Гидрометеиздат, 1981. – 231 с.

118. Харьковский авиационный институт 1930–1990. Очерк истории. – Харьков, 1990. – С. 65.

119. Хороших В.А. История создания и значение Иркутского авиационного технического училища гражданской авиации в системе подготовки кадров среднего звена для гражданского воздушного флота СССР в 1934–1964 гг. // Известия иркутской государственной экономической академии. – 2014. – № 1.

120. Хороших В.А. Подготовка кадров в Тюменском Управление Министерства гражданской авиации СССР в 1967–1991 гг. // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2014. – № 1.

121. Хроники гражданской авиации России (1986–1997 гг.). – М.: Воздушный транспорт, 1998. – 278 с.

122. XX век. Гражданская авиация в лицах / Редкол.: П.К. Драгозов и др. – М.: Воздушный транспорт, 2000. – 558 с.

123. Чирсков В.Г. Артерии жизни. – М.: ИСТ-ФАКТ, 2003. – 254 с.
124. Чирсков В.Г., Рунов В.А. Газовая промышленность Советского Союза. – М.: Ист-факт, 2006. – 620 с.
125. Шильникова Н.С. Транспорт СССР и его развитие. – М.: Транспорт, 1957. – 180 с.
126. Шкурин А.С. История развития гражданской авиации в Приморском крае. – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 1994. – 109 с.
127. Энциклопедия безопасности авиации / Под ред. Н.С. Кулик. – Киев, 2008. – 1000 с.
128. Яковлев А.С. Записки конструктора. – М.: Политиздат, 1979. – 320 с.
129. Яхин Х.А., Бахтин Е.Ю., Николаев Н.В. Обслуживание пассажиров на воздушном транспорте. – М.: Воздушный транспорт, 1988. – 28 с.

Диссертации и авторефераты диссертаций

1. Авимская М.А. Строительство железнодорожной магистрали Тюмень-Сургут-Нижневартовск-Уренгой и его социокультурное обеспечение: Сер. 1960-х - сер. 1980-х гг.: автореф. дис. ... к.и.н. – Сургут, 2006. – 23 с.
2. Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока (1923–1945 гг.): автореф. дис. ... д-ра ист. наук. – Иркутск, 1990. – 43 с.
3. Гаврилова Н.Ю. Социальное развитие районов нового промышленного освоения севера Западной Сибири (1964-1985 гг.): автореф. дис. ... д.и.н. – Екатеринбург, 2003. – 41 с.
4. Долголюк А.А. Кадровый потенциал строительной индустрии Сибири (1946 - 1970 гг.): автореф. дис. ... д.и.н. – Новосибирск, 2015. – 42 с.
5. Карпов В.П. Создание и развитие Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948 – 1990 гг.): автореф. дис. ... д.и.н. – Екатеринбург, 2007. – 49 с.

6. Колева Г.Ю. Создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в практике хозяйственного освоения Западной Сибири: 1964–1989 гг.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. – Тюмень, 2007. – 349 с.
7. Косов А.И. Исследование и выбор оптимальных параметров работы систем обслуживания вылетающих пассажиров в аэропортах гражданской авиации: автореф. дис. ... канд. техн. наук. – М., 1984. – 169 с.
8. Мирзоян С.В. Принципы комплексного решения проблемы «пассажир – борт самолета»: автореф. дис. ... канд. искусствоведения. – М., 1986.
9. Назруллаев Ф.Н. Развитие гражданской авиации в Узбекистане и ее вклад в подъем народного хозяйства: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1984. – 183 с.
10. Стась И.Н. Урбанизация Ханты-Мансийского автономного округа в период нефтегазового освоения (1960-е – начало 1990 -х гг.): автореф. дис. ... к.и.н. – Томск, 2014. – 29 с.
11. Ташлыкова М.И. Развитие учреждений культуры и искусства Севера Западной Сибири: 1965-1991 гг.: автореф. дис. ... к.и.н. – Сургут, 2006. – 23 с.

Электронные ресурсы

1. Тюменское управление гражданской авиации. Общая информация о флоте. – URL: <http://russianplanes.net/airline/1342>.
2. Авиационные происшествия, инциденты и авиакатастрофы в СССР и России. – URL: <http://www.airdisaster.ru/>.
3. Перестройка в СССР. – URL: <http://center-yf.ru/data/stat/Perestroika.php>.
4. Чуйко В.М. 70 лет со дня создания Минавиапрома СССР: структура, история, статистика. – URL: <http://www.avia.ru>.

Приложения

Приложение 1

Основные показатели развития Сургутского объединенного авиаотряда (1963–1970 гг.)

Перевозки	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	Прирост, %
Пассажиры, тыс. чел.	13.96	20	35	50	70	85	90	108	88
Почта, т	120,9	125	140	150	170	190	200	220	82
Грузы, т	1,70	1,100	1,200	1,300	1,400	1,550	1,700	1,900	11

Источник: АОАС. Ф. 212. Оп. 1.Д. 1. Л. 3–5.

Приложение 2**Годы ввода в строй капитальных аэропортовых комплексов в
Тюменском управлении гражданской авиации**

Годы	Аэропорт
1969	Берёзово
1970	Рощино
1971	Сургут
1971	Нижневартовск
1975	Салехард
1977	Тазовский
1978	Надым
1983	Ноябрьск

Источник: Ютэйр: вехи истории. Тюмень, 2014. С. 44, 64, 67, 73, 81, 86, 93, 96, 99.
(подсчитано и составлено автором).

**Ввод в действие взлетно-посадочных полос
на территории СССР в 1976–1990 гг.**

Объект	1976–1980 гг.	1981–1985 гг.	1986–1990 гг.
Взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, тыс. км.	3516	2691	2068

Источник: Транспорт и связь РСФСР: стат. сб. М., 1991. С. 277.

**Состояние самолетно-вертолётного парка в объединенных авиаотрядах
в 1964 г.**

Наименование ОАО	АН-2	МИ-4	МИ-1
Сургутский	15	20	–
Березовский	–	20	15
Салехардский	26	13	–
Итого	41	53	15

Источник: ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 49. Л. 45.

**Состав объединенных авиаотрядов в Тюменском управлении
гражданской авиации в 1967 г.**

Объединенные авиаотряды	В составе аэропортов	№ летного отряда
Первый Тюменский ОАО	Тюмень, Урай, Луговое, гидропорт Тюмень (озеро Андреевское)	255, 246
Сургутский ОАО	Сургут, Нижневартовск и два гидроаэродрома	121
Салехардский ОАО	Салехард	234
Березовский ОАО	Березово, семь посадочных площадок и четыре гидропорта	135
Ханты-Мансийский ОАО	Ханты-Мансийск и два гидропорта	284
Тобольская объединенная авиаэскадрилья	Тобольск и один гидропорт	—
Аэропорт Тазовской	Зимний ледовый аэродром	—

Источник: ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 4. Л. 67–69.

Приложение 6**Самолетно-вертолетный парк, поступивший из Уральского управления
гражданской авиации в 1967 г.**

Наименование ВС	Количество единиц
Ан-2	6
Ан-24	2
Ми-2	3
Ми-4	6
Ми-6	3
Ми-8	3
Итого:	23

Источник: ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 4. Л. 67–69.

**Общее число самолетно-вертолетной техники Тюменского управления
гражданской авиации в 1967 г.**

Тип самолета или вертолета	Количество единиц
Ли-2	21
Ан-2	120
Як-12	1
Ми-8	8
Ми-6	15
Ми-4	75
Ми-1	49
Ка-18	5
Ка-15	3
Итого:	297

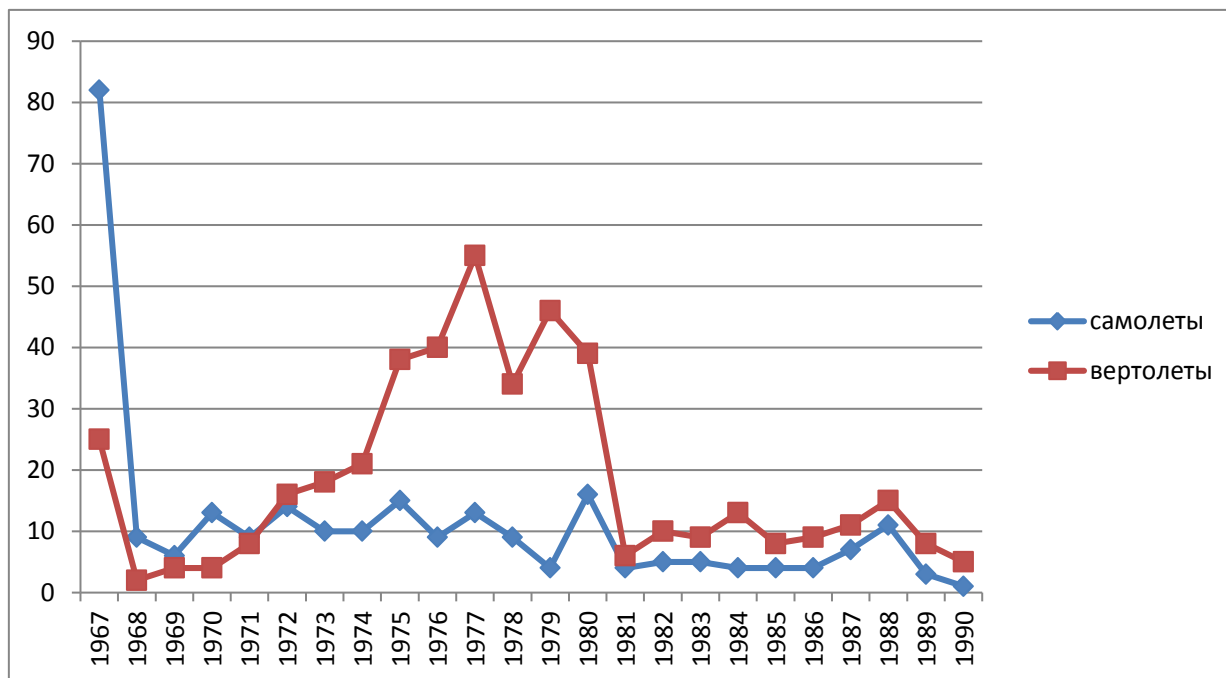
Источник: Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации. Тюмень, 2007. С. 20.
(подсчитано и составлено автором).

**Самолетно-вертолетный парк, прикомандированный из других
управлений Министерства гражданской авиации в 1968 г.**

Место базирования	Количество (тип вертолета)	Принадлежность	Обслуживаемое предприятие
Тюменский ОАО	7 ед. (Ми-4)	Ленинградский ОАО	Тюменская комплексная экспедиция
Ханты-Мансийский ОАО	6 ед. (Ми-4)	Красноярский ОАО, Сыктывкарский ОАО	Печерская газовая экспедиция
Сургутский ОАО	14 ед. (Ми-4)	Киргизское управление ГА	Сургутская нефтеразведочная экспедиция (НРЭ), Усть-Балыкское НРЭ
Березовский ОАО	2 ед. (Ми-4)	Киргизское управление ГА	Тюменская геологоразведочная экспедиция
Салехардский ОАО	16 ед. (Ми-4) 2 ед. (Ми-6)	Полярное управление ГА, Киргизское управление ГА	Полярно-Уральская экспедиция, Ямало-Ненецкий газовый трест
Итого:	47		

Источник: ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 3. Л. 79–80.

**Динамика поступления новой авиатехники в Тюменское управление
гражданской авиации**



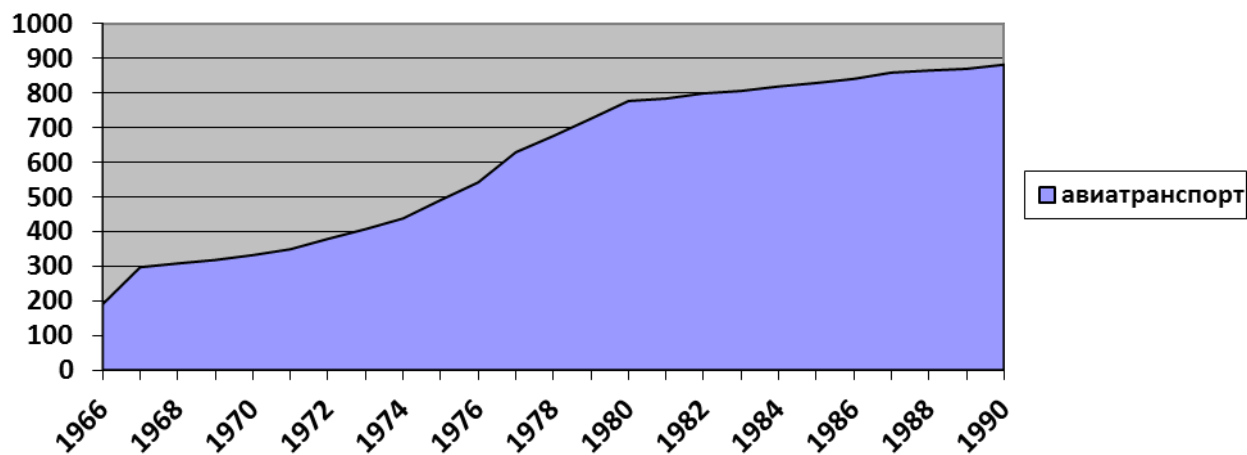
Источник: Тюменское управление гражданской авиации. Общая информация о флоте.
URL: <http://russianplanes.net/airline/1342> (дата обращения 18.10.15) (подсчитано и составлено автором).

**Общая численность авиационной техники Тюменского управления
гражданской авиации к началу 1990-х гг.**

Тип ВС	Численность
Ми-26/27	22
Ми-10	15
Ми-8/9/17/18	349
Ми-6/22	83
Ми-4	56
Ан-2	124
Ан-12	43
Ан-24	28
Ан-26	22
Ли-2	41
Як-40	31
Ту-134	28
Ту-154	17
Ил-76	23
Итого	882

Источник: Тюменское управление гражданской авиации. Общая информация о флоте.
 URL: <http://russianplanes.net/airline/1342> (дата обращения 18.10.15) (подсчитано и
 составлено автором).

Общая динамика роста самолетно-моторного парка Тюменского управления 1966–1990 гг.



Источник: Тюменское управление гражданской авиации. Общая информация о флоте.
URL: <http://russianplanes.net/airline/1342> (дата обращения 18.10.15) (подсчитано и составлено автором).

Годы создания и руководители объединенных авиаотрядов

Дата образования	Наименование ОАО	Начальники авиаотрядов	Годы руководства
1960	1-й Тюменский	В.Е. Бандарев, Г.В. Тарелкин, Г.П. Ласкин	1968–1972, 1972–1974, 1974–1978
1963	Салехардский	П.М. Ерохин, Е.В. Плотников, В.И. Васильев, В.Г. Бабкин.	1963–1969, 1969–1971, 1971–1989, 1989–1991
1964	Березовский	Г.Н. Седых, М.К. Шаповалов М.Г. Черкасов, В.Н. Ёркин, В.А. Зайков, В.Г. Зырянов	1964–1965, 1965–1970, 1970–1974, 1974–1977, 1977–1987, 1987–1991
1964	Сургутский	М.Х. Наумов, П.Г. Крылов, В.В. Прохоренко, Ф.М. Марченко, Ю.Ю. Ермолаев	1964–1968, 1968–1973, 1973–1975, 1978–1989, 1989–1991
1966	Ханты- Мансийский	В.Д. Дербин, М.П. Евстратов, В.И. Калюжняка	1966–1969, 1970–1973, 1974–1989
1968	Тобольский	И.Ф. Каяшев, М.К. Шаповалов, В.А. Городилов, А.В. Василишин	1968–1970, 1970–1981, 1981–1984, 1984–1991
1968	2-й Тюменский	М.Х. Наумов, Г.П. Ласкин И.С. Севастьянов В.Г. Джугашвили	1968–1974, 1974–1977, 1977–1978, 1981–1989
1973	Нижевартовский	Р.А. Михайлович, Р.Ф. Марченко, В.Г. Пысенок	1971–1976, 1976–1979 1979–1991
1976	Мыс-Каменский	Е.М. Стемасов, В.Ф. Мельников, Ю.И. Манцуров, В.С. Лебединский	1975–1977, 1977–1979, 1979–1984, 1985–1991
1977	Урайский	В подчинении у Ханты-Мансийского ОАО	
1978	Нефтеюганский	В подчинении у Сургутского ОАО	
1978	Тазовский	А.Ф. Скорый	1978–1991

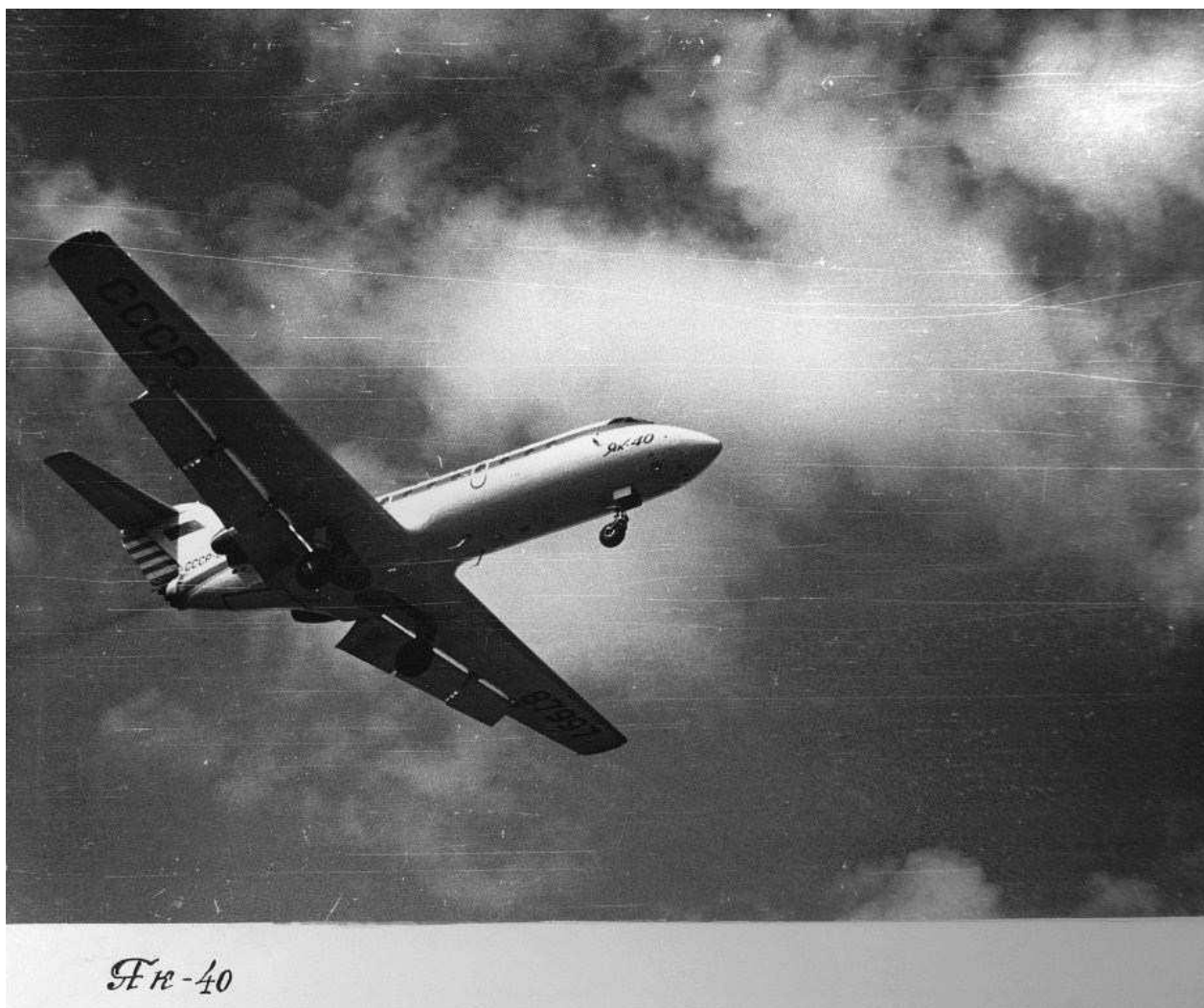
1979	Тарко-Салинский	В подчинении у Салехардского ОАО	
1980	Надымский	А.А. Сапронов, С.В. Еремеев, Н.М. Рожков	1980–1986, 1986–1987, 1988–1991
1981	Новоуренгойский	Е.М. Стенасов	1981–1989
1983	Ноябрьский	С.А. Кокорин, В.В. Ильин	1983–1987, 1987–1991

Источник: ГАЮ. Ф. 259. Оп. 1. Д. 142. Л. 3. Ютэйр: вехи истории. Тюмень, 2014. С. 44, 64, 67, 73, 81, 86, 93, 96, 99. (подсчитано и составлено автором).



Ми-8 - призвание оттоженного неба

Вертолёт Ми-8 на взлётной площадке Ханты-Мансийского аэропорта.
Источник: ГАЮ. Фотофонд. Оп. 4. Д. 11. Л. 12



Первый полет самолета Як-40 по маршруту Ханты-Мансийск – Москва 1975 г.
Источник: ГАЮ. Фотофонд. Оп. 4. Д. 11. Л. 11



Ан-24 прибыл первым техническим рейсом. Зима 1964 года.

Прибытие первого технического рейса самолета Ан-24. Зима 1964 г.

Источник: ГАЮ. Фотофонд. Оп. 4. Д. 13. Л. 25



Обслуживается вручную.

Обслуживание самолета Ан-2 под открытым небом. Конец 1960-х гг.
Источник: ГАЮ. Фотофонд. Оп. 4. Д. 13. Л. 30



Обустройство аэропорту.

Строительство взлетно-посадочной полосы в аэропорту Рошино.

Источник: ГАЮ. Фотофонд. Оп. 4. Д. 13. Л. 56



Городок авиаторов. Ханты-Мансийск 1970-е гг.
Источник: ГАЮ. Фотофонд. Оп. 4. Д. 11. Л. 16

Приложение 14

**Численность работников, пол и возраст и стаж работы в Тюменском
управлении гражданской авиации в 1967 г.**

Категории персонала	Численность		До 20 лет		До 40 лет		40 лет и старше	
	Муж.	Жен.	Муж.	Жен.	Муж.	Жен.	Муж.	Жен.
Летчики	984	13	23	4	928	9	33	–
Инженерно- технические работчие	1653	238	140	59	1311	146	205	33
Всего работников	3922	1339	360	174	2981	791	581	374

Источник: Тюменская область в цифрах. 1971–1975. Свердловск, 1976. С. 95. Тюменская область за 60 лет. Свердловск, 1977. С. 286.

Приложение 15**Общий процент женщин на предприятиях транспорта в общей численности
рабочих и служащих Тюменской области**

Годы	Процент от общего числа работников
1967	24
1970	31
1971	32,4
1972	30
1973	29
1974	30
1975	30,5
1976	31,2
1977	31,3

Источник: Тюменская область в цифрах. 1971–1975. Свердловск, 1976. С. 95; Тюменская область за 60 лет. Свердловск, 1977. С. 286.

**Распределение специалистов с высшим и средним специальным
образованием на транспорте Тюменской области**

Годы	Кол-во специалистов с высшим образованием, тыс. чел. / процентная доля от общего числа работников	Кол-во специалистов со средним специальным образованием, тыс. чел. / процентная доля от общего числа работников
1960	0,1 / менее 5	Нет данных
1970	1,2 / 10,5	5,4 / 47,3
1973	2,1 / 17,6	9,1 / 76
1975	3,1 / 24	12,4 / 96,1

Источник: Подсчитано автором по данным Тюменская область в цифрах 1971–1975 гг.: Стат. сб. Свердловск, 1976. С. 94, 98–99.

**Численность штатного состава Тюменского управления в разрезе по
объединенным авиаотрядам в 1969 г.**

Название ОАО	Численность	Из них летного состава
1-й Тюменский ОАО	1250	262
2-й Тюменский ОАО	1320	265
Сургутский ОАО	860	140
Ханты-Мансийский ОАО	565	110
Тобольский ОАО	491	95
Березовский ОАО	560	130
Салехардский ОАО	857	197
Тазовский ОАО	220	33
Аппарат Управления	100	11
Учебно-тренировочный отряд	15	6
Всего:	8063	1249

Источник: ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 83. Л. 227.

Подготовка и повышение квалификации транспортных рабочих Тюменской области в 1970–1975 гг.

Годы	Повысили квалификацию, тыс. чел.
1970	6,6
1971	5,8
1972	8,9
1973	18,0
1974	23,1
1975	25,7

Источник: Тюменская область в цифрах. 1971–1975 годы: Стат. сб. Свердловск, 1976. С. 94.

**Основные причины увольнений сотрудников Тюменского управления
гражданской авиации в 1960-х гг.**

Причины	Количество человек, %
Социально-бытовые условия	85
Переведены в другие организации	7
Ушли на учебу	3
Самовольно бросили производство	2
Уволены по ст. 47 Трудового кодекса	2
Осуждены народным судом	1
Прочие	1

Источник: ГАТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 41. Л. 45.

**Общая численность авиаработников на предприятиях Тюменского
управления гражданской авиации в середине 1970-х гг.**

Наименование ОАО	Численность работников
I Тюменский ОАО	1517
II Тюменский ОАО	2141
Тобольский ОАО	634
Ханты-Мансийский ОАО	791
Сургутский ОАО	1510
Березовский ОАО	841
Салехардский ОАО	1183
Урайский ОАО	329
Нижневартовский ОАО	540
Тазовский ОАО	265
Мыс Каменный ОАО	402
ОМТС	82
УТО № 19	50
Завод № 26	548
Всего:	10833

Источник: ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 98. Л. 1.

Приложение 21

Численность и фонд зарплаты управленческого состава Тюменского авиапредприятия в 1980-е гг.

Год	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Кол-во работников	155	155	158	158	159	152	158	158
Фон з/п, тыс. руб.	39,137	39,494	40,184	40,461	40,463	28,135	29,391	29,328

Источник: ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 279. Л. 1, 11, 27, 44, 71.

Общий ввод жилой площади в национальных округах Тюменской области по централизованным капитальным вложениям в 1970–1975 гг. (тыс. м²)

Национальный округ (в том числе города)	1970	1971	1972	1973	1974	1975	Всего
Ханты-мансийский АО	192,3	224,4	264,3	283,7	351,3	360,6	1,484,3
Ханты-Мансийск	4,2	6,8	6,7	6,9	7,8	5,5	33,7
Сургут	43	36,7	49,1	63,4	94,7	81,9	325,8
Нижневартовск	34,4	82,3	106	102,6	130,7	114,0	535,6
Нефтеюганск	31,9	29,3	42,2	41,9	37,8	53,7	204,9
Ямало-Ненецкий АО	29,8	42,6	47,3	64,5	77,6	52,6	284,6
Салехард	20,2	24,7	14,2	18,9	16,6	12,3	86,7
Надым	2,7	4,8	15,5	28,2	41	17,1	106,6

Источник: Тюменская область в цифрах. 1971–1975 гг. Свердловск, 1976. С. 93.

Приложение 23

Ввод в действие больниц, клубов в Тюменской области в 1965–1975 гг.

Годы	Больницы, коек	Клубы, мест
1965	488	3948
1966–1970	2730	36337
1971	525	9470
1972	858	4330
1973	415	5850
1974	240	6400
1975	850	4930
Сравнительный темп роста, % 1975 г. по отношению к 1970 г.	191	122

Источник: Тюменская область в цифрах. 1971–1975 годы. Свердловск, 1976. С. 85.

**Государственные капитальные вложения в строительство
общеобразовательных школ, больниц, клубов и коммунальных предприятий
Тюменской области в 1965–1975 гг., тыс. руб.**

Годы	Школы	Дошкольные учреждения	Здравоохранение	Культура	Коммунальные предприятия
1965	6781	2853	2784	1661	6379
1966-1970	48,536	34,156	39,266	18,375	103,132
1971	12,138	8362	11.786	4714	34.811
1972	14,157	8154	12.195	5522	30.562
1973	13,891	8804	10.085	6039	47,279
1974	17,657	10,345	11,374	6589	47,279
1975	19,529	13,878	17,324	7126	48,918

Источник: Тюменская область в цифрах. 1971–1975 годы. Свердловск, 1976. С. 85.

Приложение 25

**Ввод в действие общеобразовательных школ 1970–1975 гг.,
количество мест**

Национальный округ (в том числе города)	1970	1971	1972	1973	1974	1975	Всего
Ханты-Мансийский	1035	72600	2090	3284	4680	5376	22,690
Ханты-Мансийск	–	320	–	–	–	–	320
Сургут	320	2580	920	–	2688	–	6188
Нижневартовск	–	1280	960	960	960	3312	7472
Нефтеюганск	–	1480	–	–	392	–	1872
Ямало-Ненецкий	640	1840	1654	704	1064	1104	6366
Салехард	–	480	166	–	320	320	1286
Надым	–	–	784	–	–	–	784

Источник: Тюменская область в цифрах. 1971–1975 годы. Свердловск, 1976. С. 93.

План работ Ханты-Мансийского отряда в 1964 г. и его выполнение

Наименование работ	Единицы измерения	План	Фактическое выполнение	Процент выполнения
Перевозка пассажиров	человек	24515	24340	92,2
Почта	Тонн	355	343	96,6
Груз	Тонн	2265	1882	83,0
Доходы	Тыс. руб.	9232	8234	89,0

Источник: ГАТО. Ф. 20053. Оп. 1. Д. 4. Л. 63.

**Темпы роста перевозок пассажиров отдельными видами транспорта
Тюменской области в 1960–1969 гг. / к 1960 г.**

Годы	Железнодорожный транспорт	Речной транспорт	Воздушный транспорт	Автомобильный транспорт (автобусы)
1960	1,442 млн / 100%	523 тыс. / 100%	115тыс./100%	97.122 млн./100%
1964	2,134 млн / 148%	891 тыс. / 170%	491 тыс./в 4,3 р.	100.520 млн. / 103%
1965	2,126 млн / 147%	1,217 млн / в 2,3 раза	632 тыс./в 5,6 раза	112.008 млн./ 115%
1966	2.468 млн / 171%	1,353 млн / в 2,6 раза	806 тыс. / в 7,0 раза	118,611 млн / 122%
1967	2,769 млн / 192%	1,956 млн / в 3,7 раза	988 тыс. / в 8,6 раза	130,942 млн / 135%
1968	2,797 млн / 194%	2,182 млн / в 4,2 раза	1,138млн / в 9,9 раза	140,827 млн / 145%
1969	2,993 млн / в 2,1 раза	1,841 млн / в 3,5 раза	1,274 млн./ в 11,1 раза	151,088 млн / 156%

Источник: Основные показатели развития транспорта и связи в Тюменской области: Стат. сб. Тюмень, 1970. С. 5–7.

**Перевозка грузов отдельными видами транспорта Тюменской области в
1960–1969 гг., тыс. т / % к 1960 г.**

Годы	Железнодорожный транспорт	Речной транспорт	Воздушный транспорт	Автомобильный Транспорт (автобусами)
1960	3623 / 100%	3580 / 100%	16,6 / 100%	25234 / 100%
1964	2987 / 82%	5330 / 149%	36,7 / в 2,2 раза	32907 / 130%
1965	3392 / 94%	5871 / 164%	50,0 / в 3,0 раза	42260 / 167%
1966	4548 / 126%	6921 / 193%	67,1 / в 4,0 раза	54681 / в 2,2 раза
1967	5940 / 164%	7174 / в 2,0 раза	93,9 / в 5,7 раза	69108 / в 2,7 раза
1968	6721 / 186%	6045 / 169%	99,1 / в 6,0 раза	74325 / в 2,9 раза
1969	8306 / в 2,3 раза	6886 / 192%	107,6 / в 6,5 раза	73749 / в 2,9 раза

Источник: Основные показатели развития транспорта и связи в Тюменской области: Стат. сб. Тюмень, 1970. С. 5–7.

Использование самолетно-вертолетного парка 1967 г.

Тип ВС	План налета часов	Фактическое выполнение	Выполнение, %
Ан-24	1198	1249	104,3
Ли-2	1327	1272	95,4
Ан-2	884	924	104,5
Ми-6	273	378	138,5
Ми-4	546	610	111,7
Ми-1	442	429	97

Источник: ГАСПИТО. Ф. 1015. Оп. 1. Д. 6. Л. 15.

**Пассажиро- и грузооборот Тюменского управления гражданской
авиации за 1970–1976 гг.**

Год	Пассажирооборот, млн чел.	Грузы, тыс. т	Налеты часов, тыс.
1970	1 465 967	127 088	477 560
1971	1 775 824	150 832,6	616 318
1972	2 156 378	188 797,5	726 808
1973	2 523 249	221 356,6	779 808
1974	2 672 497	255 147	943 646
1975	2 903 800	288 900	1 116 177
1976	3 050 000	310 000	1 240 000
Итого прирост, % к 1970 г.	208	243	259

Источник: ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 207. Д. 51. Л. 4–5.

Пассажиро- и грузооборот гражданской авиации СССР за 1970–1976 гг.

Год	Пассажирооборот, млн чел.	Доля Тюменского управления, %	Грузы, млн т	Доля Тюменского управления, %
1970	71,4	1,9	1 516,2	8,5
1971	78,1	2,1	1 647,2	9,4
1972	82,5	2,5	1 753,7	11
1973	84,3	2,9	1 859,4	11,9
1974	90,5	2,8	1 968,1	13
1975	98,1	2,9	2 091,4	12
1976	100,9	3	2 208,5	14

Источник: ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 207. Д. 51. Л. 4–5. История гражданской авиации СССР. С. 311. Народное хозяйство СССР за 70 лет. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1987. С. 368 (подсчитано и составлено автором).

**Использование самолетно-вертолетного парка в ЯНАО в конце 1970-х
гг.**

Самолетно-вертолетный парк	Средний налет, часов в день
Ан-2	3,0
Ан-26	5,2
Як-40	5,5
Ми-8	3,4
Ми-6	2,5

Источник: ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1520. Л. 7.

**Использование пассажирских кресел на самолетах Тюменского
управления гражданской авиации 1977 г.**

Тип ВС	Количество мест	Среднее количество занимаемых мест	Процент свободных кресел
Ту-154	156	117	23,5
Ту-134	76	63	15,4
Ан-24	45	35	17,7
Як-40	31	22	11,1

Источник: ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 243. Л. 20–23.

Грузовые перевозки по видам транспорта в Тюменской области в 1985–1991

тг., млн т

Год	Железнодорожный транспорт	Трубопроводный транспорт	Речной транспорт	Автомобильный транспорт	Воздушный транспорт	Всего отправлено
1985	7,350	3,498	1,690	6,410	0,7	19,648
1990	8,150	3,545	1,510	6,012	0,7	19,917
1991	7,810	3,082	1,240	4,207	0,4	16,339

Источник: Транспорт и связь Тюменской области: Стат. сб. Тюмень, 1993. С. 13.

**Пассажирские перевозки по видам транспорта в Тюменской области 1985–
1991 гг., млн чел.**

Годы	Ж/Д транспорт	Речной транспорт	Автотранспорт	Воздушный транспорт	Всего отправлено
1985	16,38	4,58	9,65	7,35	37,96
1991	11,80	5,00	6,97	6,41	30,18

Источник: Транспорт и связь Тюменской области: Стат. сб. Тюмень, 1993. С. 13.

Структура авиационной транспортной системы СССР

Источник: Энциклопедия безопасности авиации. Киев, 2008. С. 115–119.

**Исправность самолетно-моторного парка в Тюменском управлении
гражданской авиации на конец 1960-х гг.**

Наименование ВС	Фактическая исправность, %	Нормативная исправность, %
Ли-2	68,7	80
АН-2	78,2	85
Ми-4	62,4	70
Ми-1	63,3	70

Источник: ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 18. Л. 235–236.

**Авиакрушения и их основные причины в Тюменском управлении
гражданской авиации в 1960-е гг.**

Дата	Тип ВС	Основные причины
22.01.1966	Ми-1	Погодные условия
11.04.1966	Ми-1	Погодные условия
29.12.1966	Як-12	Ошибка экипажа, погодные условия
13.10.1969	Ан-24Б	Отказ техники

Источник: РГАЭ. Ф. 55. Оп. 4. Д. 57. Д. 66. Д. 84. Д. 179.

**Авиакрушения и их основные причины в Тюменском управлении
гражданской авиации в 1970-е гг.**

Дата	Тип ВС	Основные причины
01.10.1970	Ан-12Б	Отказ техники
18.12.1970	Ми-1	Неизвестно
31.01.1971	Ми-1	Погодные условия / ошибки экипажа
07.12.1971	Ми-4	Неизвестно
29.12.1971	Ан-2В	Ошибки в обслуживание
09.03.1973	Ан-2	Ошибки экипажа / ошибки командно-руководящего состава
21.03.1973	Ми-8	Конструктивный
28.06.1973	Ми-2	Ошибки экипажа
05.11.1973	Ан-2	Ошибки экипажа / погодные условия
06.11.1973	Ми-4	Ошибки экипажа / погодные условия
15.02.1974	Ми-6	Ошибки экипажа
26.06.1974	Ми-8	Погодные условия / ошибки экипажа
01.11.1974	Ан-2	Ошибки экипажа
26.11.1974	Ми-4	Ошибка обслуживания
21.02.1975	Ми-4	Конструктивные недоработки
11.09.1975	Ми-4	Погодные условия / ошибка экипажа
23.12.1975	Ми-1	Неудовлетворительное метеобеспечение / ошибка командно-руководящего состава
30.07.1976	Ми-8	Ошибка экипажа
26.08.1976	Ми-8	Ошибки экипажа
30.07.1977	Ми-8	Отказ техники
07.05.1977	Ан-2	Погодные условия / неудовлетворительное метеобеспечение
09.12.1977	Ан-24	Ошибки экипажа / отказ техники
12.04.1978	Ми-10К	Ошибки экипажа / погодные условия
22.05.1978	Ми-2	Отказ техники
06.08.1978	Ми-6	Конструктивные
27.12.1978	Ми-8	Конструктивные
19.01.1979	Ан-2	Конструктивные
27.01.1979	Ми-8	Ошибка экипажа / погодные условия
31.01.1979	Ми-8	Ошибка экипажа
02.03.1979	Ми-2	Конструктивные
31.05.1979	Ту-134А	Ошибка экипажа
07.09.1979	Ми-8	Ошибка экипажа

Источник: РГАЭ. Ф. 55. Оп. 4. Д. 224, 229, 240, 258, 315, 319, 334, 356, 375, 391, 403, 407, 418, 444, 453, 490, 493, 525, 526, 543, 554, 555, 561, 569, 576, 577, 578, 596, 604, 605, 608, 631, 648.

**Авиакрушения и их основные причины в Тюменском управлении
гражданской авиации в 1980-е гг.**

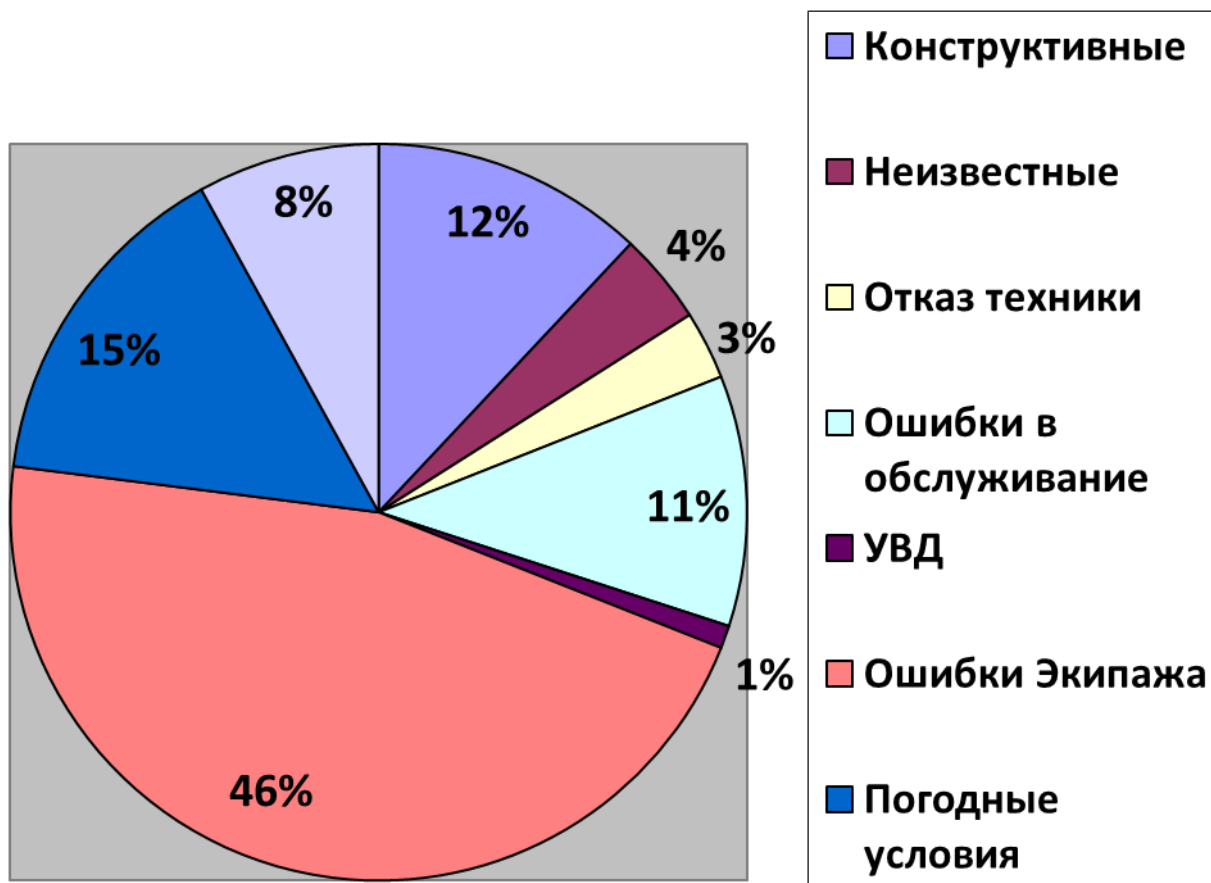
Дата	Тип ВС	Основные причины
24.05.1980	Ми-8	Ошибка обслуживания
22.09.1980	Ми-4	Ошибка экипажа / погодные условия
08.08.1981	Ми-6	Ошибка обслуживания
03.09.1981	Ми-8	Ошибка обслуживания
21.12.1981	Ми-6	Конструктивные
27.06.1982	Ми-2	Ошибка обслуживания
28.10.1982	Ми-8	Конструктивные
17.12.1982	Ми-8	Ошибки экипажа
27.02.1983	Ми-8	Ошибка экипажа
12.03.1983	Ми-8	Ошибка экипажа
21.07.1983	Ми-6	Ошибка обслуживания
03.01.1984	Ми-6	Ошибка экипажа
24.06.1984	Ан-26	Ошибка экипажа
06.10.1984	Ми-8	Ошибка экипажа
17.11.1984	Ми-8	Ошибка экипажа
27.01.1985	Ми-6	Конструктивные
21.05.1985	Ан-2	Ошибка экипажа
28.03.1986	Ми-2	Погодные условия
17.05.1986	Як-40	Ошибка экипажа
06.12.1986	Ми-8	Ошибка экипажа
16.12.1986	Ми-8	Ошибка обслуживания
12.12.1987	Ан-2	Ошибка экипажа
09.06.1988	Ан-2	Ошибка экипажа
21.04.1989	Ми-10К	Ошибка обслуживания
14.05.1989	Ми-26	Ошибка экипажа
02.12.1989	Ан-2	Отказ техники
26.12.1989	Ми-8Т	Ошибка экипажа
21.05.1990	Ми-6	Ошибка экипажа

Источник: РГАЭ. Ф. 55. Оп. 4. Д. 671, 688, 722, 723, 750, 781, 804, 805, 832, 855, 879, 895 а., 923, 924, 937 а.

**Исправность самолетно-вертолетного парка Тюменского управления
гражданской авиации во второй половине 1980-х гг.**

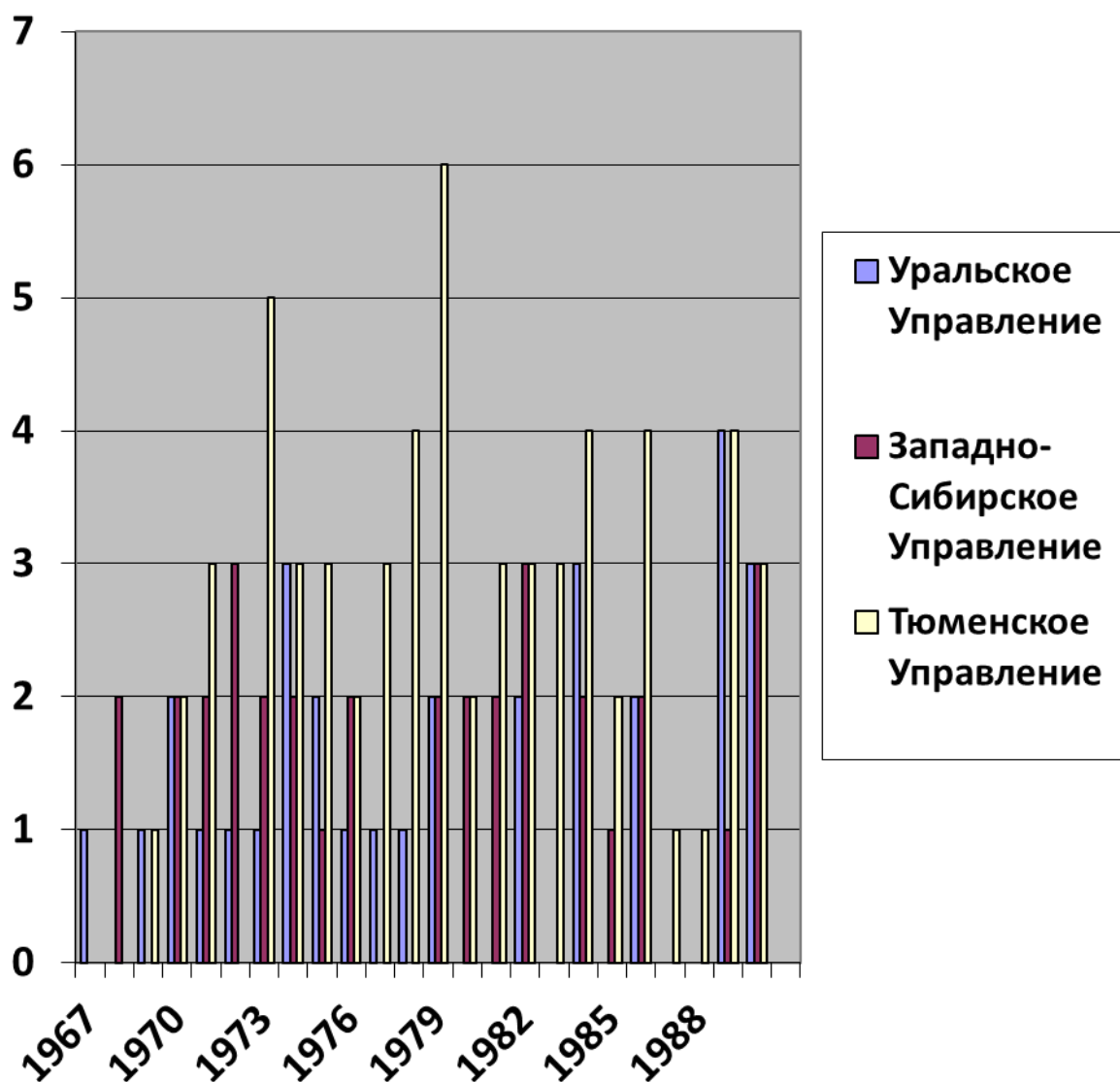
Тип ВС	Нормативная исправность, %	Фактическая исправность. 1987 г.	Фактическая исправность. 1988 г.
Ан-26	80	77,9	77,8
Як-40	82	85,0	84,3
Ан-2	85	84,7	85,1
Ми-6	68	66,1	66,3
Ми-8	72	70,8	71,5

Источник: ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1237. Л. 59.

Анализ основных причин авиакрушений

Источник: Авиационные происшествия, инциденты и авиакатастрофы в СССР и России.
URL: <http://www.airdisaster.ru> (дата обращения 08.11.15) (подсчитано и составлено автором).

Сравнительный анализ авиакрушений с соседними управлениями гражданской авиации



Источник: Авиационные происшествия, инциденты и авиакатастрофы в СССР и РСФСР.
 URL: <http://www.airdisaster.ru> (дата обращения 08.11.15) (подсчитано и составлено автором).