

Исмагилов Артур Аскарлович

аспирант кафедры истории России
Сургутского государственного университета

**РАЗВИТИЕ САМОЛЕТНО-
МОТОРНОГО ПАРКА И ЕГО
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ В ТЮМЕНСКОЙ
ОБЛАСТИ В 1960-Е ГГ.**

Аннотация:

В статье произведен анализ состояния транспортной инфраструктуры Тюменской области, различных аспектов материально-технического обеспечения и состояния гражданской авиации, мероприятий, проводимых правительством и руководством тюменского авиапредприятия, по улучшению состояния материального обеспечения и формированию самолетно-моторного парка. Полученные выводы свидетельствуют о высокой роли нефтегазовых ведомств в развитии авиатранспорта.

Ключевые слова:

авиационный транспорт, Тюменская область, Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс, объединенные авиаотряды, самолетно-моторный парк, материально-техническая база, Тюменское управление гражданской авиации.

Ismagilov Arthur Askarovich

PhD student, Russian History Department,
Surgut State University

**DEVELOPMENT OF AIRCRAFT
AND ENGINE FLEET
AND ITS FINANCIAL AND LOGISTICAL
SUPPORT IN THE TYUMEN REGION
IN THE 1960-S**

Summary:

The article analyses the state of the air transportation infrastructure of the Tyumen region, various aspects of financial and logistical support, and the state of civil aviation. The author discusses the measures implemented by the government and the leadership of the Tyumen aviation aimed to improve material support and form aircraft and engine fleet. The findings indicate important role of the oil and gas department in the development of air transport.

Keywords:

air transport, Tyumen region, Western-Siberian oil and gas complex, united flight crew, aircraft-engine fleet, material and technical resources, Tyumen Civil Aviation Department.

Авиационный транспорт занимает важное место в экономическом благосостоянии страны, является мощным фактором освоения новых территорий и предъявляет высокие требования к смежным отраслям промышленности и общей конкурентоспособности страны. Актуальность статьи определяется государственными задачами в области гражданской авиации, которые направлены на повышение престижа авиации, обеспечение безопасности ее полетов, улучшение парка воздушных судов и материально-технического обеспечения после кризисных явлений 1990-х гг.

Полагаем, что изучение вопроса формирования самолетно-моторного парка и материально-технического обеспечения гражданской авиации Тюменской области в исторической ретроспективе имеет непреходящее научное и практическое значение для понимания условий формирования и функционирования Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, который является одним из крупнейших в стране.

На сегодняшний день история развития авиатранспорта Тюменской области важна для осознания ее современного состояния, формирования перспектив ее развития.

1960-е гг. вошли в историю как период крупномасштабного промышленного освоения Западной Сибири и начала создания на ее территории крупного нефтегазового комплекса, для нужд развития которого было положено начало транспортному строительству.

Наиболее активное промышленное освоение Западно-Сибирского нефтегазового комплекса осуществлялось в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах Тюменской области. Становление авиатранспортной сферы здесь имело существенные особенности, в числе которых особенно высокие темпы развития, вызванные стремительным ростом и развитием нефтегазового комплекса, а также формирование данной отрасли на слабоосвоенных в социальном плане территориях. В процессе создания самолетно-моторного парка и его материально-технического обеспечения приходилось решать исключительно трудные задачи вследствие значительной территориальной удаленности региона от промышленных центров страны и суровых климатических условий. Вместе с тем развитие авиационного транспорта детерминировало индустриализацию и урбанизацию региона, обеспечило создание производственной и пассажирской коммуникационной системы Западно-Сибирского нефтегазового комплекса [1, с. 100].

В начале 1960-х гг. Тюменская область представляла собой огромную малообжитую территорию со слаборазвитой транспортной инфраструктурой. Железнодорожные пути сообщения

были представлены одной дорогой Чум – Лабитнанги, возведенной еще в конце 1940-х гг. Автомобильные дороги имелись только на юге области, от Тюмени до Тобольска включительно, и не отличались надежностью покрытия. В период осенне-весенней распутицы связь прерывалась. Речной транспорт по Оби и Иртышу, протяженностью почти 3 тыс. км, характеризовался короткой продолжительностью навигационного периода, который длился всего 3–4 месяца в году [2, с. 23].

Единственным транспортом круглогодичного действия здесь выступала авиация, которая для удобства обслуживания народного хозяйства Тюменской области в начале 1960-х гг. была образована в авиагруппу с центральным базированием в г. Тюмени. Оттуда должен был производиться оперативный контроль по обслуживанию прилегающих территорий и материальному обеспечению отдаленных аэропортов, расположенных на севере. Тюменская авиагруппа, в свою очередь, находилась под контролем Уральского территориального управления Гражданского воздушного флота. В 1964 г. в результате проведенной реорганизации указом Президиума Верховного Совета СССР на базе Главного управления гражданской авиации при Совете министров СССР образовалось общесоюзное Министерство гражданской авиации СССР [3, с. 373]. Данный указ повлек за собой перераспределение основных функций и направлений деятельности Министерства гражданской авиации. Теперь все территориальные управления были переименованы в управления гражданской авиации. Тюменская авиагруппа вошла в состав Уральского управления гражданской авиации. На базе Тюменской авиагруппы сформировался Первый Тюменский авиаотряд, в составе которого числилось два летных отряда: 246-й летный отряд самолетов Ан-2 из трех эскадрилий и 255-й летный отряд вертолетов [4, с. 44–46]. Основным направлением Тюменской авиагруппы было комплексное обслуживание народного хозяйства Тюменской области.

Однако, согласно данным источников, материально-техническая база Тюменской авиагруппы испытывала большие трудности в удовлетворении даже минимальных потребностей народного хозяйства. Особое беспокойство вызывало техническое состояние авиамашин парка Тюменского авиаотряда. Из имеющихся 22 вертолетов Ми-1 5 единиц простаивало в ремонте, в ожидании ремонта находилось еще 5 единиц. Также из оставшегося числа вертолетов до конца года еще три вертолета вырабатывали свой летный ресурс, а еще два были учебно-тренировочными. Таким образом, действующих вертолетов Ми-1, которые могли бы выполнять транспортно-связные работы по обслуживанию геологоразведочных экспедиций, лесопатрульные и санитарные полеты, насчитывалось всего 7 единиц. Число востребованных вертолетов Ми-4 составляло всего 17 единиц, из которых в ремонте была 1 единица, без лопастей несущего винта – 10 вертолетов. Исправных вертолетов Ми-4 в распоряжении авиагруппы оказалось только 6. Причиной сложившейся ситуации стало отсутствие поставок необходимых запчастей из Уральского управления гражданской авиации, в результате происходило отставание в графике ремонта вертолетов [5, л. 65].

Проблема несвоевременного предоставления запчастей Тюменской авиагруппе из Уральского управления гражданской авиации была довольно частым региональным явлением. Согласно отчету начальника отдела механизации транспортных средств за июнь 1964 г., положение в Тюменской авиагруппе стало катастрофическим. За пять месяцев планировалось получить 154 авиадвигателя, из которых были доставлены только 67. По вертолетам Ми-1 полагалось получить 28 двигателей, но пришло 13. В Тюмени простаивали 8 вертолетов Ми-1, в Березове – 1, в Сургуте – 5. Самолеты Ан-2 северных подразделений нуждались в двигателях на зимний период, но их не было.

Крайне тяжелой проблемой стало 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 непригодных условиях, отсутствовали запасные части лопастей, а имевшиеся не отвечали нормам по техническому состоянию [6, л. 78–80].

Такое положение дел с вертолетами на 1964 г. не давало возможности обеспечить выполнение работ для геологоразведочных управлений согласно договорам.

Нехватка в вертолетном парке необходимого количества исправных машин нарушала не только деятельность геологоразведочных экспедиций, но и нормальную работу почты. К 1965 г. из-за недостатка свободной вертолетной техники неоднократно срывались планы доставки почты по национальным округам. В целях улучшения работы необходимо было как минимум 10 вертолетов Ми-4 и 5 вертолетов Ми-1 для круглогодичной работы [7, л. 12–15].

В результате несвоевременной поставки запчастей и отсутствия необходимого количества вертолетов произошло нарушение выполнения плановых объемов работ. 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 ав-

ральном порядке. Причина неудовлетворительной работы авиаотрядов объяснялась не только отсутствием запчастей и вертолетов, но и нехваткой в начале 1960-х гг. должностных кадров, тяжелыми жилищно-бытовыми условиями, которые повышали текучесть кадров [8, л. 34–35].

Другим немаловажным вопросом оставалась доставка горюче-смазочных материалов для северных аэропортов Тюменской области. Так, по состоянию на 30.08.1962 г. было завезено только 1 500 т из необходимых 3 500 т горюче-смазочных материалов. Неоднократное обращение в Уральское управление гражданской авиации не давало положительных результатов. В результате срывалась нормальная работа самолетно-моторного парка в зимний период в 1962–1964 гг., прекращались полеты в аэропорт Тюмени из Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов [9, л. 123–125].

Исходя из изложенного выше, приоритетными задачами, стоявшими перед руководством авиагруппы в начале 1960-х гг., были: выполнение в полном объеме народно-хозяйственных планов, увеличение числа самолетно-моторного парка и улучшение его технического состояния, а также подбор квалифицированного персонала, способного обслуживать данную технику.

Означенные задачи стали особенно актуальными в связи с созданием Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, для нужд которого применялось все большее количество авиационной техники. Одним из первых документов, регламентирующих вопросы использования и развития самолетно-моторного парка, стало постановление Совета министров СССР «О мерах по усилению геологоразведочных работ на нефть и газ в районах Западной Сибири» 1962 г. Документ обязывал Главное управление Гражданского воздушного флота при Совете министров СССР предусмотреть увеличение численности вертолетов в районах проведения геологоразведочных работ на нефть и газ в Западной Сибири до количества, обеспечивавшего потребность Тюменского и Новосибирского геологического управления в авиатранспорте. Данное постановление способствовало созданию объединенных авиаотрядов, которые должны были в комплексе обеспечить обслуживание объектов нефтегазовой отрасли на севере Тюменской области [10, л. 44–46].

Образование авиаотрядов и авиаэскадрильи требовало наличия ремонтно-технических баз и стабильно работающего парка воздушных судов. К первой половине 1960-х гг. в местах поиска и разработки месторождений были образованы первые четыре объединенных авиаотряда и одна авиаэскадрилья. 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, Як-12, способные совершать посадку на водные поверхности. Позднее парк машин пополнили неприхотливые самолеты Ли-2. Но особую популярность, в силу своей возможности совершать посадку практически на любой твердый участок земли, приобрели вертолеты, ставшие главной составляющей формирующегося самолетно-моторного парка Тюменской области.

В числе прочих мер, призванных увеличить производительные мощности Тюменской авиагруппы, назовем поступление более современных на тот момент вертолетов Ми-6, превосходивших по своим техническим характеристикам предыдущее поколение Ми-4. Вертолет Ми-6, благодаря своим уникальным летным характеристикам, отвечал всем требованиям и нуждам геологоразведчиков, нефтяников и строителей. Не оставалось без внимания строительство материально-технических и ремонтно-технических баз, дорог и пристаней [11, с. 58].

В 1966 г. начинается глубокое бурение в новых газовых месторождениях области: Уренгойском – Пуровском районе Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО), Русском – Тазовском районе ЯНАО, Медвежье – Надымском районе ЯНАО, Картопьянском – Кондинском районе Ханты-Мансийского автономного округа [12, с. 52]. Расширение буровых работ, в свою очередь, требовало увеличения самолетно-вертолетного парка. По имеющимся данным, к 1966 г. Тюменская авиагруппа обладала авиапарком общей сложностью 190 единиц техники, включая технические парки контролируемых авиаотрядов [13].

Вопросы роста и еще большего увеличения самолетно-моторного парка находились под личным пристальным контролем министра гражданской авиации Евгения Федоровича Логинова, посетившего Тюменскую авиагруппу в 1967 г. В ходе осмотра авиагруппы им были поставлены задачи увеличения самолетно-вертолетного парка и пополнения его более высокоэффективной техникой. В Тюменское авиапредприятие стали поступать вертолет Ми-10К, известный также как вертолет-кран за свои уникальные характеристики, самолеты большой грузоподъемности Ан-12, Ан-24 и Ил-18 и вертолеты Ми-8 [14, л. 14–15].

Резкий рост объемов авиационных работ и увеличение самолетно-моторного парка 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 и объединенные авиаэскадрильи [15, л. 67–68]. Это решение было закономерным. Тюменская авиагруппа Уральского управления явно переросла свой статус по наличию и квалификации кадрового состава и техническому оснащению. Авиагруппа вполне была готова к самостоятельному решению поставленных перед ней задач.

Самолетно-моторный парк Тюменского управления гражданской авиации интенсивно пополнялся машинами из Уральского управления гражданской авиации, преимущественно вертолетами [16, л. 69–70]. К концу 1967 г. в авиапарке предприятия насчитывалось уже 297 летательных аппаратов [17, с. 20].

В структуре машинного парка Тюменского управления гражданской авиации в 1967 г. доминировали вертолеты: их насчитывалось 155 единиц из 297 авиамашин. Самыми востребованными моделями авиатехники также были самолеты Ан-2 (благодаря своей неприхотливости и способности взлетать с водных поверхностей) и модели вертолетов Ми-4 и Ми-1.

Таким образом, к началу 1960-х гг. состояние транспортных путей сообщения Тюменской области было недостаточно развито, особенно на территории Крайнего Севера, что не давало полноценной возможности для будущего промышленного развития региона. В связи с этим особое народно-хозяйственное значение приобретал авиационный транспорт. Именно ему в начале 1960-х гг. отводилась важная роль в обслуживании Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Однако из-за недостаточной укомплектованности самолетно-моторного парка и слабо развитой материально-технической базы авиационные предприятия Тюменской области в начале 1960-х гг. в условиях нарастающего промышленного освоения не всегда справлялись с поставленными перед ними задачами. Для решения этих региональных проблем потребовалась мощная поддержка государства, которое со второй половины 1960-х гг. привлекло в тюменскую авиацию значительное число авиационной техники и улучшило ее материально-техническое обеспечение.

Ссылки:

1. Стась И.Н. Индустриализация Ханты-Мансийского округа как основной фактор развития городов нефтяников во второй половине XX в. // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2013. № 2. С. 95–102.
2. Сибирский характер. Тюмень, 2011. С. 23.
3. Ведомости Верховного Совета СССР. 1964. № 31. С. 373.
4. UTair – вехи истории. Тюмень, 2014. С. 44–46.
5. ГАСПИТО (Гос. арх. соц.-полит. ист. Тюмен. обл.). Ф. 124. Оп. 1. Д. 4465. Л. 65.
6. ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 3. Л. 78–80.
7. ГАСПИТО. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2138. Л. 12–15.
8. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1. Д. 4465. Л. 34–35.
9. ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 1183. Л. 123–125.
10. ГАСПИТО. Ф. 3971. Оп. 1. Д. 3. Л. 44–46.
11. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления : в 2 ч. Ч. 1. Тюмень, 2005. С. 58.
12. Нефть и газ Тюмени в документах. Т. 2. Свердловск, 1973. С. 52.
13. Тюменское управление гражданской авиации. Общая информация о флоте [Электронный ресурс]. URL: <http://russianplanes.net/airline/1342> (дата обращения: 18.10.2015).
14. ГАТО (Гос. арх. Тюмен. обл.). Ф. 2053. Оп. 1. Д. 4. Л. 14–15.
15. Там же. Л. 67–68.
16. Там же. Л. 69–70.
17. Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации. Тюмень, 2007. С. 20.

References:

- Bulletin of the Supreme Soviet of the USSR* 1964, no. 31, p. 373, (in Russian).
Embracing the sky: the pages of history of the Tyumen Aviation 2007, Tyumen, p. 20, (in Russian).
Koleva, GY 2005, *West Siberian oil and gas complex: the history of formation*: in 2 parts, part 1, Tyumen, p. 58, (in Russian).
Oil and gas Tyumen documents 1973, vol. 2, Sverdlovsk, p. 52, (in Russian).
Siberian character 2011, Tyumen, p. 23, (in Russian).
Stas, IN 2013, 'The industrialization of the Khanty-Mansiysk region as the main factor of development of oil industry cities during the second half of XX century', *Oykumena. Regionovedcheskiye issledovaniya*, no. 2, pp. 95-102, (in Russian).
The Tyumen Civil Aviation Authority. General information about the Navy 2016, viewed 18 October 2015, <<http://russianplanes.net/airline/1342>>, (in Russian).
UTair - milestones 2014, Tyumen, pp. 44-46, (in Russian).