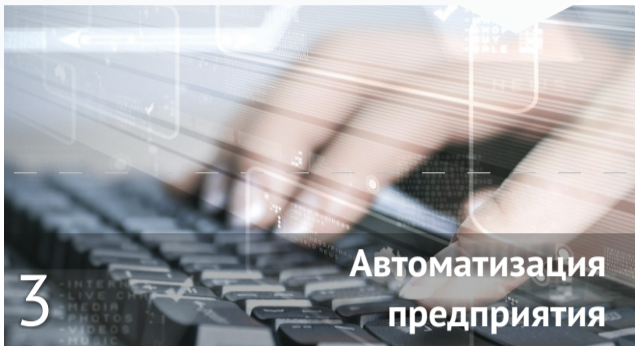
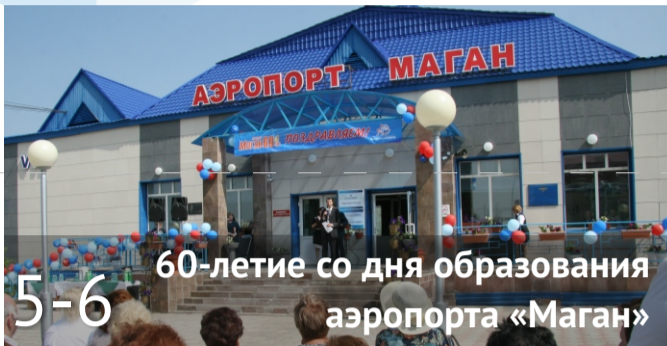




АЭРОПОРТЫ СЕВЕРА

КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ

sever.aero

3 Автоматизация
предприятия5-6 60-летие со дня образования
аэропорта «Маган»8 Оценка эффективности
деятельности филиалов

КОЛОНКА ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

Здравствуй, уважаемые коллеги и друзья!

Рады представить шестой выпуск нашего корпоративного издания «Аэропорты Севера».

Прежде всего, позвольте поздравить коллег с профессиональным праздником – Днем Воздушного Флота Российской Федерации! От имени всего коллектива желаем авиаторам осуществления намеченных планов, динамичного развития отрасли, чистого и мирного неба над головой!

В этом номере мы традиционно подвели итоги деятельности по реализации Федеральной целевой программы в четырех аэропортах – Чокурдах, Саккырыр, Среднеколымск и Тикси, выполнение которой завершится к 2018 году.

На сегодняшний день перед нами стоит задача по автоматизации процессов предприятия, в том числе производства. Начальником Управления информационных технологий и связи представлены результаты масштабного проекта по выходу на новый уровень коммуникации «Аэропортов Севера».

В этом году исполняется 10 лет со дня Распоряжения Правительства Российской Федерации №1540-р об образовании Федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера», в состав которого изначально вошли 23 аэропорта Республики Саха (Якутия).

Свой юбилей отмечают также аэропорты-филиалы «Маган», «Ленск», «Сеймчан», «Усть-Нера» и «Олекминск». На страницах газеты мы постарались как можно подробнее рассказать историю этих аэропортов, знакомя вас со становлением и развитием авиации Якутии, выдающимися руководителями и целыми династиями работников авиапредприятий.

В заключение своего обращения разрешите поздравить Вас и Ваши семьи с наступающими праздниками Днем Воздушного Флота России и Международным днем знаний, пожелать продуктивности в нашей слаженной работе, благополучия Вам и Вашим близким.

С уважением,
генеральный директор
ФКП «Аэропорты Севера»
В.В. ВОЛКОВ

ОФИЦИАЛЬНО

В преддверии праздника

3-е воскресенье августа - День Воздушного флота России. Это профессиональный праздник всех пилотов воздушного флота, авиаторов и работников авиационной инфраструктуры нашей страны.

День Воздушного флота России – отмечается ежегодно в третье воскресенье августа на основании Постановления Президиума Верховного Совета Российской Федерации № 3564-1 от 28 сентября 1992 года «Об установлении праздника День Воздушного Флота России».

Учреждением праздника Воздушного флота, мы обязаны двум главнокомандующим нашей страны: императору Николаю II и И.В. Сталину. Согласно истории в 1912 году последний российский император отдал распоряжение о формировании первого в стране подразделения военно-воздушных сил при Управлении Генерального военного штаба. Первый регулярный воздушный маршрут был открыт в 1923 году – самолеты отправлялись из Москвы в Нижний Новгород. В это же время был создан «Добролет» - первый союз российских авиаторов. Двадцать один год спустя, в 1933 году вождем Советских Социалистических республик официально было решено праздновать День Воздушного флота ежегодно 18 августа.

На протяжении всего времени, профессии, связанные с авиацией, носят благородный и романтический характер. Но наравне с романтикой авиация требует точных решений, максимальной ответственности, хладнокровия и выносливости.

Авиации в России придают огромное



значение, поскольку от развития отрасли зависит экономика, безопасность, развитие отдаленных территорий страны. Сейчас в Российской Федерации насчитывается 228 аэропортов.

Президент России Владимир Путин в ходе "Прямой линии", прошедшей в июне, пообещал, что количество аэропортов в российских регионах будет увеличиваться. "Целая программа существует по развитию аэропортовой сети. Мы будем это делать и дальше, будем выделять соответствующие ресурсы", - сообщил он. "Для Дальнего Востока, для Восточной Сибири проблемы межрегиональных перевозок наиболее остро ощущаются: расстояния большие, а население не такое, чтобы загружать крупные лайнеры.

Мы создали семь казенных предприятий, которые должны заниматься организацией внутренних межрегиональных перевозок. Они функционируют, и я очень надеюсь, что будем делать дальше: расширять их деятельность и их количество на другие регионы Российской Федерации" – подытожил президент РФ.

По словам министра транспорта РФ Максима Юрьевича Соколова развитие региональной авиации станет одним из приоритетных направлений федеральной целевой программы по развитию транспорта на 2020-2030 годы. Он пояснил, что речь идет не только непосредственно о развитии авиаперевозок, но и стыковок с другими видами транспорта.



Федеральному казенному предприятию «Аэропорты Севера» 10 лет

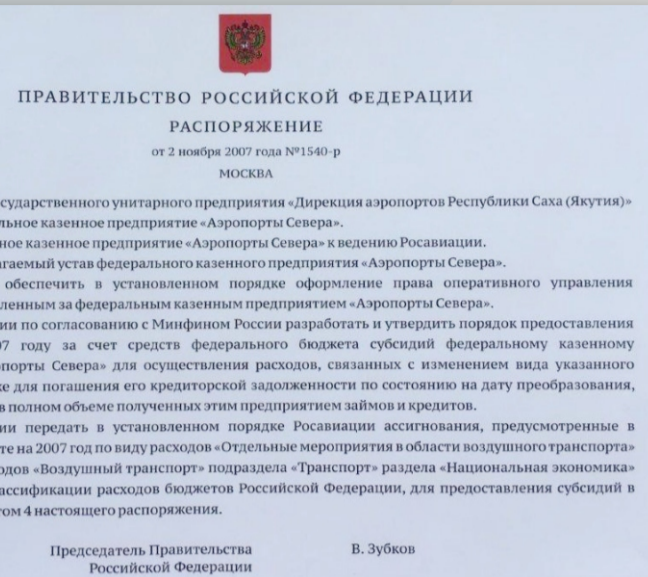
Распоряжением Правительства Российской Федерации №1540-р от 2 ноября 2007 года на базе ГУП «Дирекция аэропортов РС (Я)» образовано Федеральное казенное предприятие «Аэропорты Севера». Изначально, в состав предприятия вошло 23 аэропорта Якутии, которые ранее входили в дирекцию аэропортов.

Федеральное казенное предприятие было организовано с целью решения ряда проблем, с которыми столкнулись Северные аэропорты. Прежде всего, это касалось убыточности аэропортов, развития аэропортовой инфраструктуры и высокими ценами на авиаперелеты для населения. Задачи, которые стоят во главе самого предприятия, и по сей день, неизменны – это сохранение обеспечения деятельности аэропортов с малой интенсивностью полетов, приведение инфраструктуры аэропортов к нормативным требованиям для осуществления обслуживания авиационных перевозок и работ.

За 10-летнюю историю ФКП «Аэропорты Севера» увеличило число своих филиалов до 31 аэропорта и 2

посадочных площадок в двух регионах Российской Федерации. Последние изменения произошли в 2015-2016 годах, при присоединении аэропортов Мирнинской группы районов Якутии (Айхал, Оленек, Саскылах, Полярный, Ленск, Витим) и аэропорта «Тикси».

Согласно запланированной стратегии развития предприятия, основные ориентиры деятельности ФКП «Аэропорты Севера» неизменны – это сохранение аэропортовой сети Крайнего Севера, повышение



доступности авиационных перевозок без снижения безопасности полетов и развитие инфраструктуры малых аэропортов.



Федеральная целевая программа

Аэропорт «Чокурдах»

Начиная с 2016 года в филиале «Аэропорт Чокурдах» реализуется Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» на сумму 949,4 млн. рублей.

За год подрядной организацией ООО «Нордтрансстрой» были выполнены работы по реконструкции ограждения и патрульной дороги. В настоящий момент для завершения реализации ФЦП в аэропорту «Чокурдах» необходимо провести установку светосигнального оборудования и строительно-монтажные работы на летном поле. Окончание реконструкции запланировано на декабрь 2017 года.

На протяжении всех строительно-монтажных работ деятельность аэропорта не была нарушена – прибытие и отправка воздушных судов происходила согласно запланированным графикам полета.

Аэропорт «Саккырыр»

20 февраля 2017 года был заключен государственный контракт с ООО «Нордтрансстрой» на выполнение строительно-монтажных работ в филиале «Аэропорт Саккырыр», в которые, согласно проекту «Главгосэкспертизы России», запланирована реконструкция патрульной дороги (5,46 км.), периметрового ограждения (6,02 км) и склада ГСМ. Стоимость работ оценивается в 290 млн. рублей. К началу летнего периода в филиал были поставлены стройматериалы и необходимая техника, работы ведутся бесперебойно. По запланированным срокам сдача проекта намечена на август текущего года.

Аэропорт «Среднеколымск»

В рамках реализации Федеральной целевой программы в аэропорту «Среднеколымск» пройдет реконструкция ограждения длиной 6,09 км., патрульной дороги 5,38 км. и склада ГСМ на 360м3.

Общая стоимость работ составит 249 млн. рублей. В аэропорт поставлена спецтехника и часть стройматериалов.

Аэропорт «Тикси»

Аэропорт «Тикси» является аэропортом категории «Г», который принимает и отправляет воздушные суда 1-го класса (Boeing 737-700, AN-12, RRJ-95) и классом ниже. Исходя из проекта, утвержденного «Главгосэкспертизой России», в реконструкции аэропорта предусмотрено строительство гаража для спецавтотранспорта на 27 машиномест. Данное сооружение является необходимым для аэропорта, поскольку нынешний гараж находится в аварийном состоянии. Стоимость работ оценивается в 188,4 млн. рублей. Сейчас, в летний период в аэропорт водным транспортом поставляется 1200 тонн стройматериалов. По плану строительные работы должны быть завершены к концу 2017 года.



Здравпункты «Аэропортов Севера» готовы к переоформлению лицензии

Здравпункты на территории аэровокзалов носят обязательный характер для всех аэропортов России.

С присоединением к Федеральному казенному предприятию «Аэропорты Севера» в 2016 году группы мирнинских аэропортов и аэропорта «Тикси» медицинская служба предприятия в лице начальника Сухановой Ольги провели оценку существующих медкабинетов новых аэропортов на наличие всех необходимых условий, персонала и оборудования для осуществления деятельности согласно Федеральному законодательству РФ.

Предприятием проведена работа по капитальному ремонту помещений, закупке дефибриляторов,

электрокардиографов, медицинской мебели и других расходных материалов в соответствии с приказом Министерства транспорта №81. Весь медперсонал с начала 2017 года прошел курсы по повышению квалификации - «авиационно-космическая медицина для среднего медперсонала здравпунктов аэровокзалов». В настоящий момент все филиалы имеют предприятия санитарно - эпидемиологические заключения на помещения здравпункта.

В июле 2017 года полностью завершён этап работы по капитальному ремонту в филиалах Оленок, Саскылах, Эвенск. Следующим этапом работы Службы, по словам начальника Ольги Сухановой, станет переоформление лицензии на медицинскую деятельность всего предприятия.



Автоматизация работы предприятия

На протяжении полутора лет в составе предприятия ФКП «Аэропорты Севера» функционирует Управление информационных технологий и связи, главной целью которого является модернизация систем и технического обеспечения компании.



С момента создания Управления разработана стратегия развития, включающая пять основных направлений:

- создание центров обработки данных в филиалах;
- обеспечение наличия качественных, надежных, отказоустойчивых каналов связи;
- создание системы и постов централизованного наблюдения предприятия;
- автоматизация процессов предприятия;
- формирование штата специалистов в информационно-технической сфере в каждом филиале. Работа по формированию штата специалистов в информационно-технической сфере в каждом филиале успешно выполнена. Сейчас перед Управлением стоит задача по автоматизации процессов предприятия, в том числе производства.

Производственные процессы предприятия в первую очередь включают формирование расписания движения воздушных судов, его преобразование в суточный план полетов и дальнейшее исполнение - оказание услуг по наземному обслуживанию. Сейчас эти данные объединены в информационной системе автоматизации производственной деятельности «Рейс». Процесс работы с системой начинается в филиале, где сотрудники службы организации перевозок формируют Заявку на рейс - формализованный документ с указанием основных характеристик будущего полета. Данный документ автоматически поступает в единую производственно-

диспетчерскую службу предприятия, которая расположена в Якутске. Обновленная информация из суточного плана полетов в довольно короткое время, несколько минут, становится доступна как сотрудникам филиалов предприятия, так и пассажирам - через официальный сайт sever.aero. Примерно таким же способом в суточный план попадают и рейсы центрального (сезонного) расписания.

С рейсом, включенным в суточный план полетов, уже начинается текущая работа. По мере налаживания новых для «Аэропортов Севера» механизмов функции постепенно передаются в филиалы, что позволяет уменьшить нагрузку на оперативные каналы связи, передавать больше данных за ограниченный промежуток времени, устранять риски ошибок и неточностей. Внедрение системы автоматизации уже привело к систематизации работы, унифицировало применяемых документов, выявило множество методических несоответствий в учете оказываемых услуг.

Еще одним преимуществом системы автоматизации на предприятии стала возможность в автоматическом режиме обрабатывать весь комплекс данных о движении воздушных судов в филиалах предприятия, а также услугах, связанных с полетами. Анализ регулярности полетов, наиболее востребованных услуг, активно используемых направлений - все это позволит выполнять планирование текущей деятельности и развития всех сфер предприятия на

качественно новом уровне.

«Не обошлось и без существенных проблем. Они были в первую очередь обусловлены удаленностью филиалов, сложностями в организации нового процесса взаимодействия и низкими пропускными способностями каналов связи. Именно из-за каналов связи низкого качества у нас не было возможности использовать такие широко распространенные способы технической поддержки как удаленное подключение к компьютеру пользователя. Пришлось уделять максимум внимания к простоте интерфейса и постепенному вводу в эксплуатацию различных функций» - прокомментировал начальник Управления информационных технологий и связи Дмитрий Мартынюк.

В ближайших планах Управления ввести в эксплуатацию подсистему визуального информирования, которая есть в составе САПД «Рейс». Сейчас этому препятствует отсутствие соответствующего оборудования в ряде филиалов, однако его приобретение уже запланировано. Также планируется интеграция с партнерами по авиационной отрасли - авиакомпаниями и Госкорпорацией по ОрВД. Такая интеграция позволит обмениваться данными о движении воздушных судов и сэкономит рабочее время сотрудников.



ЮБИЛЕЙНЫЙ ГОД

2017 год для Федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера» выдался юбилейным – в этом году торжественные даты коснулись 5 филиалов-аэропортов и самого Федерального казенного предприятия.

Аэропорт «Маган» отметил 60-летие со дня образования



ИЗ ИСТОРИИ

История образования аэропорта не простая и связана с образованием трассы «Аляска-Сибирь» в период Великой Отечественной Войны. Приказом начальника Воздушной трассы Красноярск - Уэлькаль (ВТКУ) №0141 от 29 ноября 1943 года «в целях обеспечения перегонки боевых и транспортных самолетов» был организован запасной аэродром «Маган». Аэродром использовался для посадки американских самолётов, поставляющих товары по ленд-лизу, поскольку аэропорт в Якутске не годился для этих целей из-за менее удачного местоположения и часто был покрыт туманом. Для приёма тяжёлых транспортных самолётов союзников была построена самая длинная грунтовая посадочная полоса в СССР размером 3,4 км. Как и для других аэропортов Якутии, перегон американских самолетов по трассе АлСиб - это первый шаг развития авиации на обширных просторах Республики.

Для обслуживания внутрирайонных перевозок в 1967 году было открыто 37 местных воздушных линий, связывающие районные центры с отдаленными наслегам. Большую работу в эти годы выполнили лётчики с вертолетами Ми-1 и Ми-4 Маганского объединенного авиационного отряда по обслуживанию



метеорологов, геологов и геодезистов, а так же по выполнению санитарных заданий. В начале 70-х годов аэропорт «Маган» в зимнее время стал запасным для приема самолетов 1 и 2 класса из аэропорта «Якутск», в этот же период в аэропорту строится искусственная взлетно-посадочная полоса. Связано это с увеличением авиационных работ в народном хозяйстве, обновляется

авиационная техника, строится административное здание.

В 90-е годы авиация республики, как и вся страна, входит в глубокий кризис. В этот период происходит образование Производственного комплекса местных воздушных линий и спецприменения НАК «Саха Авиа», в



состав которого вошел аэропорт «Маган».

За 10-летний период в феврале 2004 года руководством республики было принято решение о создании Государственного унитарного предприятия «Дирекция аэропортов РС (Я)». В состав Дирекции поэтапно вошли 23 аэропорта, включая «Маган». Образование предприятия позволило приостановить необратимые процессы распада аэропортового хозяйства, начался постепенный вывод аэропортов с малой интенсивностью полетов из кризисного состояния, сформирована стратегия по вопросам снабжения аэропортов, систематизированы расчеты с потребителями авиационных услуг.

Несмотря на то, что авиационный транспорт в Якутии остается безальтернативным и от его стабильной работы напрямую зависит транспортная доступность населения, сама Республика была не в состоянии содержать аэропорты с малой интенсивностью полетов. Сложные экономические условия, необходимость технического переоснащения, ремонта и реконструкции наземных комплексов северных аэропортов делают их заведомо убыточными. Ситуацию осложняла необходимость увеличивать затраты на текущее содержание и ремонт

основных производственных фондов, на соответствие высоких требований надзорных органов. В связи с этим по предложению Президента РС (Я) Правительство Российской Федерации распоряжением от 2 ноября 2007 года №1540-р изменило вид Государственного унитарного предприятия «Дирекция аэропортов РС (Я)» на Федеральное казенное предприятие «Аэропорты Севера». С этого момента аэропорт «Маган» входит в число филиалов федерального предприятия.

ПЕРВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ МАГАНСКОГО АВИАОТРЯДА

В послевоенные годы выдающиеся пилоты перегонной трассы Аляска-Сибирь стали хозяйственными руководителями авиапредприятий Якутии. Командиром 140 (Маганского) авиаотряда стал бывший флагманский бортрадист трассы Петр Аполлонович Кухто. Изначально его отряд вместе с 14 АТО базировался в аэропорту Якутск. К 1958 году 14 АТО эксплуатировал 50 самолетов Ли-2 и 13 Ил-14. По этой



причине аэропорту стало не хватать места для обслуживания двух авиапредприятий. В этих условиях начальник ЯОАГ генерал Горский И. М. издал чисто военный приказ №204 от 4 июля 1957 года, в котором указал «Командиру 140 ОСП П. Кухто до 12 июля 1957 года весь самолетный парк со своими службами перебазировать в аэропорт «Маган».



В так называемом аэропорту «Маган» были две землянки и недостроенный небольшой аэровокзальчик. И как в суровую якутскую зиму командир сумел организовать не только перезимовку отряда, но и обеспечить деятельность предприятия – умунепостижимо.

Знаменитый батя Кухто – так его с любовью и уважением звали работники отряда – не только сумел организовать зимовку предприятия при минус 50-60 градусах на голом поле, которое громко называлось аэропортом «Маган», но и создал одно из самых крупных авиапредприятий применения авиации для нужд народного хозяйства (ПАНХ) Якутского управления ГВФ.

140 ОАО, впоследствии переименованный в Маганский ОАО, обслуживал нужды 11 районов республики, он состоял из двух крупных летных отрядов – 288-го вертолетного и 140-го самолетного – а также из авиатехнической базы, службы движения, базового аэропорта Маган и более 10 приписных аэропортов.

В этом отряде первой в управлении осваивалась эксплуатация самолетов Як-12, Ан-2, Л-410 и вертолетной техники.

Руководимый Кухто Маганский ОАО стал альма-матер для всех авиапредприятий ПАНХ республики. На базе эскадрилий и звеньев Маганского ОАО, базировавшихся в других аэропортах, были созданы Нюрбинский, Жиганский, Батагайский, Зырянский, Олекминский, Усть-Нерский ОАО, Сангарская объединенная авиаэскадрилья.

Петр Аполлонович был строгим, но справедливым командиром, пользовался заслуженным авторитетом среди личного состава. Он за 10-12 лет на пустом месте построил один из крупнейших аэропортов Якутии с необходимой производственной инфраструктурой, новый каменный аэровокзал с пропускной

способностью в 100 пассажиров в час. В аэропорту «Маган» был построен авиагородок со школой, медпунктом, столовой и детским садом.

Кухто Петр особое внимание уделял подбору, расстановке командно-летных, командно-руководящих кадров и вырастил известных не только в республике командиров летных отрядов: 288-го вертолетного – Зернова Н. Н., Заслуженного пилота СССР – Рослякова Л. С., Куликова В. П., Котенко А. Е., Лебедева В. В., Кацюка В. С.; 141-го летного – Похожаева В. С., Громова Л. И., Простита И. А.; начальников АТБ Негенбля И. Е., Рогалева О. А.; начальников аэропортов – Авдеева Б. М., Бубякина В. И., Камышьева И. И., Маметьева Г. И., Токарева С. П., Шакирова Г. К. и др.

Маганский отряд внес неоценимый вклад в разведку месторождений нефти и газа на устьях Вилюя, Чаянде, золота – в Верхоянье, Усть-Яне, Оймьяконе, Томпонском районе; в обслуживание оленеводческих совхозов в Томпонском, Олекминском районах; в дело защиты домашнего скота, оленей от волков; в охрану лесов; в обеспечение работы санитарной авиации на 1/3 территории Якутии и внутриреспубликанских пассажирских перевозок.

За заслуги перед республикой Кухто Петр Аполлонович был награжден орденом Трудового Красного Знамени, присвоением звания Заслуженного работника транспорта ЯАССР. Последние годы жизни он руководил Батагайским и Тиксинским ОАО. Имя участника перегонки американских боевых самолетов на фронт, одного из видных руководителей авиации Якутии присвоено самолету Л-410 авиакомпании «Полярные авиалинии».

АЭРОПОРТ СЕГОДНЯ

На сегодняшний день аэропорт «Маган» – это развивающийся аэропорт. На базе филиала тестируются и отработываются все нововведения предприятия. По достоинству оценить их смогли недавние гости – Стивен и Боб Динглеры, путешественники из Канады совершали кругосветный облет на вертолете Bell 429.

Стивен Динглер: «С 1 июля я и мой отец участники уникального проекта – кругосветного путешествия «Global Odyssey». Наш трип посвящен 150-летию со дня образования Канады, и мы – первые канадские путешественники совершающие облет вокруг земного шара на канадском вертолете. О России говорить можно бесконечно, потому что ваша страна поражает масштабами. Штурманом, который сопровождает нас

на территории Евразии, Сергеем Комаровым, было принято решение сделать стоянку в аэропорту «Маган», так мы и оказались в вашем замечательном крае –



Якутии. Сотрудники аэропорта встречали скромной улыбкой, рассказывая про рабочие моменты и делясь советами о достопримечательностях. Мы знаем, что в этом году аэропорту исполнилось 60 лет, и желаем всем сотрудникам прекрасного настроения, частных гостей и бесперебойной работы аэропорта».

В торжественный юбилейный день от имени руководства ФКП «Аэропорты Севера» всех присутствующих поздравил заместитель генерального директора по производству Константин Сергеев: «Мы продолжаем вектор развития, ставим перед собой амбициозные задачи и решаем их. Нас ждут новые



горизонты, и только объединившись, приложив максимум усилий, мы сможем добиться высоких целей и сделать нашу совместную работу плодотворной и успешной. Я искренне рад видеть аэропорт «Маган» современным, идущим в ногу со временем». К поздравлениям присоединились и коллективы авиапредприятий Якутии.



Филиалу - аэропорту «Ленск» исполнилось 60 лет

В октябре 1928 года население Мухтуи (ныне город Ленск) было взбудоражено появлением первого гидросамолета открывшейся воздушной линии Иркутск – Якутск. Кто-то увидел в небе летящую точку, потом послышался шум и треск и, что-то похожее на огромную стрекозу с двойными крыльями, шлепнулось на зеркальную гладь реки, поворачивая к пескам. На это чудо сбежалось посмотреть всё село. Мухтуйцы рассматривали прибывших на самолете внимательно, как инопланетян...

Рейсы стали регулярными. Зимой самолеты садились на лед. Но с начала 1946 года рядом с гидроаэропортом был построен аэродром для самолётов местных воздушных линий, полёты выполнялись на самолётах По-2, Як-12, а с середины 50-х годов – на Ан-2.

За световой день здесь садилось по 30-35 самолетов Ил-14 с грузами и пассажирами. Ледовый аэродром действовал бесперебойно до 1 апреля, он дал возможность перевезти к месторождению алмазов сотни людей и около 500 тонн первоочередных грузов: оборудование обогатительной фабрики №17, демонтированной на Урале, взрывчатку, листовое железо для печей, кровати, продовольствие, инструмент и многое другое. Всю ответственность за прием и выпуск самолетов принял на себя Николай Федорович Колло – в одном лице начальник порта, диспетчер, радист, кассир, инженер аэродромной службы и отдел перевозок. Ленский ледовый аэропорт работал без выходных, а прямо по соседству с ним вырос большой склад: оборудование, машины, кровати, спальные мешки, продовольствие. На площадке склада в балке работала приводная радиостанция.

17 июля 1957 года строители Мирного сдали в эксплуатацию аэродром. Открылась ещё одна дорога к алмазному месторождению – воздушная. Для обеспечения полетов на Мирный в Мухтуе организовали эскадрилью самолетов Ан-2. Ленские авиаторы именно это событие считают отправной точкой в летописи своего предприятия. В тот год в Мухтую поступили самолеты, прибыли десятки специалистов: пилоты, техники, связисты. Более шести тысяч полётов в год – настолько напряженной была работа пилотов.

Разумеется, с получением в 1963 году городского статуса Ленску понадобился более современный аэродром. В 1964 году было завершено строительство аэродрома «Северный» (по месту нынешней дислокации), который позволил принимать современные самолёты Ил-14, Ан-24, Як-40 и, тем самым, связать Ленск со столицей республики и городами Восточной Сибири.

Во время наводнения 1966 года самое активное участие в судьбах людей приняли авиаторы Ленска. В течение одного дня из города было вывезено более двух тысяч пассажиров, в основном, женщин и детей.



Особенно оперативно и смело отработали экипажи заместителя командира подразделения Владимира Самокрутова.

В 70-80-е годы из Ленского аэропорта ежедневно выполнялись рейсы на Ан-24 и Як-40 до Иркутска, Новосибирска, Якутска и Мирного. Самолёты совершали промежуточные посадки в Маме, Усть-Куте, Олёкминске, Братске, Красноярске и Киренске. Небольшие самолёты Ан-2 и Л-410 связывали райцентр с Витимом, Пеледумом, Хамрой, Ярославским, Нюрбой и Сунтаром.

В 1980 году был введён в эксплуатацию новый аэровокзал. Для обеспечения возросших объёмов геологоразведочных работ по поиску нефти и газа в 1982 году в аэропорту была организована эскадрилья вертолётов Ми-8.

10 марта 1995 года в аэропорту Ленск впервые осуществил посадку Ил-76 Мирнинского авиапредприятия. Подготовку к приёму грузового «Ильюшина» в Ленской объединённой авиаэскадрилье начали загодя: почти на 600 метров удлинители ВПП, укатали её, выставили светосигнальное оборудование. Технический рейс стал экзаменом для всех служб аэропорта, и после успешного приземления самолёта стало ясно, что в период с середины ноября до середины апреля Ленский аэропорт способен принимать большегрузные самолёты.

Аэропорт Ленск - это не только связь с «большой землёй» (перевозка пассажиров, багажа, грузов и почты), не только выполнение авиационных работ по охране лесов, обслуживанию геологов и нефтяников, но и оказание срочной медицинской помощи населению района, а также выполнение поисково-спасательных работ. Навсегда в историю города вписаны имена вертолётчиков Ленского авиазвена, героически работавших во время наводнений 1998 и 2001 годов. Авиаторы обеспечивали эвакуацию населения, спасение людей с крыш домов, доставку продовольствия и проведение взрывных работ. Их выдержка, мужество и высокий профессионализм по достоинству оценены не только ленчанами, но и руководством страны. За проявленный экипажами вертолётов высокий профессионализм и личное мужество командиры вертолётов Ми-8 Сергей Вагин и Валерий Чередниченко награждены орденами Мужества, а восемь членов экипажей – медалью «За спасение погибавших».

В 2017 году аэропорт «Ленск» отмечает своё 60-летие. Ежегодно аэропорт обслуживает более 3000 воздушных судов, свыше 70 тысяч пассажиров и около 900 тонн груза. Сейчас аэропорт входит в состав Федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера» и является одним из лидеров по показателям эффективности.



Аэропорт «Сеймчан» - юбиляр Магаданского края

Впервые река Колыма в Среднеканском районе с удивлением лицезрело самолет, творение рук человеческих, в 1935 году. А уже в 1942 году бомбардировщики, истребители и транспортные самолёты садились на грунтовую ВПП аэродрома «Сеймчан».

Сеймчанский аэропорт является одним из старейших на территории области, официальный статус аэродрома он получил в 1943 году, когда стал промежуточным аэродромом на особой перегоночной авиатрассе Алсиб и местом постоянного базирования 3 ПАП.

Для строительства аэродрома требовались большие средства, поэтому легче было использовать природные площадки или водоемы со спокойной водой. Первыми самолетами летающими на Сеймчан были Ю-13, Р-5, У-2. Но они не могли удовлетворить возрастающих потребностей осваиваемого Севера. В 1939 году трестом Дальстрой было принято решение о строительстве аэродрома Сеймчан. Оно поручалось Юго-Западному горнопромышленному управлению. Изыскательские работы, сметная документация на сооружение аэродрома разработаны в 1940 году проектно-изыскательским отделом Дальстроя.

В плане маршрутов авиаотряда Дальстроя на 1941 год аэродром Нижний Сеймчан уже значится в списке действующих, стационарных аэродромов. Своей следующей реконструкции и превращению из аэродрома в аэропорт Сеймчанский аэродром обязан начавшейся войне. Если быть точнее – то воздушной трассе Аляска-Сибирь (АлСиб).

Аэропорт Сеймчан стал важным звеном трассы. Он находился на середине между Фербенксом и Красноярском. Здесь базировался один из перегоночных авиаполков. Для аэропорта комиссия выбрала место недалеко от устья реки Сеймчан, впадающей в Колыму, в 3 км от поселка геологов Сеймчан на месте существующего аэродрома Дальстроя. Удобство этого места заключалось в наличии автогужевого дороги с Магаданом и телефонной связи с Магаданом и Берелёхом и ВПП для самолетов типа У-2 и Р-5.

Напряженная деятельность авиатрассы продолжалась и после капитуляции гитлеровской Германии, когда Советский Союз, верный

союзническому долгу, вступил в войну с империалистической Японией. После капитуляции Японии авиатрасса через некоторое время прекратила свое более чем трехлетнее существование. Первая перегоночная дивизия была расформирована. Но аэродромы, оборудование, а также опыт, приобретенный авиаторами, весьма пригодились гражданской авиации в процессе дальнейшего освоения Севера.

В 1958 году для аэропорта Сеймчана началась эпоха перемен.

Аэропорт Сеймчана имел короткую грунтовую взлетно-посадочную полосу, а в авиации приходило время более мощных лайнеров, предъявляющих к взлетно-посадочным полосам уже совсем другие, более строгие, требования. Так описывает эту ситуацию колымский хирург Юрий Шапиро: «...удар через несколько лет нанесло КБ Ильюшина, создав самолёт ИЛ-18, который в 1958 году появился на пассажирских линиях... Аэродром потерял своё значение, большие самолёты на его полосу не садились, а ЛИ-2 и Илы выработали свой ресурс и были сняты и с производства и из эксплуатации...»

Можно сказать, что роль основного связующего звена для полетов в Якутию и на Чукотку Сеймчанским аэропортом была утрачена по этим причинам. Но на этом история аэропорта не закончилась. Вторую жизнь в деятельность предприятия вдохнула Северо-Восточная база авиационной охраны лесов и обслуживания лесного хозяйства. Все это время вплоть до 1992 года аэропорт «Сеймчан» работал в круглосуточном режиме. Через него проходили рейсы на Чукотку и в Якутию.

Благодаря настойчивости и дальновидности начальника авиабазы Бориса Вячеславовича Хобты, все самолеты Ан-2 2 МОАО вместе с летным и инженерно-техническим составом были зачислены 6 июня 1994 года в штат авиабазы. Это стало вехой для создания отряда «Лесной авиации», авиапарк которого насчитывал 11 самолетов Ан-2, два Ан-3, 8 вертолетов Ми-8Т, один Ми-8МТВ и 3 самолета Ан-26. Так в составе



отряда «Лесавиа» появился базовый аэропорт «Сеймчан», имеющий многолетние авиационные традиции. Около 150 авиаторов поселка Сеймчан получили возможность вновь заниматься своим любимым делом. В 1996 году Сеймчанское авиапредприятие прекратило свое существование. Вертолеты Ми-8 и 2 самолета Ан-26 переданы на баланс ГП «СВАБОЛ». Аэропорт Сеймчан также перешел в подчинение ГП «СВАБОЛ».

Сегодня это аэропорт 3-го класса, где базируются самолеты и вертолеты для выполнения лесоавиационных работ. Он также используется в качестве запасного аэродрома при полетах на Чукотку и в Якутию.

С 2012 года Сеймчанский аэропорт вошел в федеральное казенное предприятие «Аэропорты Севера», которое создано распоряжением Правительства России от 2 ноября 2007 г ода. Все планы предприятия подчинены достижению единственной цели – сохранению и развитию наземной инфраструктуры для авиационного обслуживания населения и отраслей экономики в районах Крайнего Севера.

Несмотря на то, что аэропорт Сеймчана отошел к предприятию, находящемуся на территории соседней республики, в нем также как и в других филиалах-аэропортах ФКП «Аэропорты Севера» осуществляются работы по обновлению техники, ремонтам, улучшению материально-технической базы предприятия.



Аэропорт «Олекминск» празднует 75-летие

В июле 1941 года Государственный комитет обороны принял решение о строительстве особой воздушной трассы Уэлькаль-Красноярск протяженностью более 5000 км для ускоренной доставки из США самолетов, предоставленных по ленд-лизу. Создание воздушной трассы, проходившей большей частью над труднодоступными и малоосвоенными районами, было осуществлено в небывало короткий срок - менее чем за год. К июню 1942 года завершилось сооружение основных объемов, а в ноябре этого года началась перегонка самолетов.

В приказе по Олёкминской авиационной базе от 15.11.1942 года №1 говорится: «Принятые материальные ценности от Олёкминского гидропорта по акту приема-передачи от 15.11.1942 года считать имуществом Олёкминской авиационной базы; штаты работников гидропорта с сего числа зачислить в штаты авиабазы (11 человек)». Эта дата считается днем основания сухопутного аэропорта «Олёкминск».

В последующие дни идет формирование штата персонала авиабазы. 24 ноября 1942 года прибыла группа технического состава (10 человек) для обеспечения технического обслуживания воздушных судов, и с этого дня начинается интенсивная работа по



подготовке полётов перегоняемой авиационной техники.

Всего за время функционирования воздушной трассы Уэлькаль-Красноярск было доставлено для нужд фронта 7928 самолетов, и почти все они совершали посадки в аэропорту Олёкминска. После завершения Великой Отечественной войны и расформирования 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии часть лётно-технического состава влилась в ряды Якутского управления гражданского Воздушного флота, которое было образовано в феврале 1946 года. Второй всплеск интенсивности работ выполняемых олёкминскими авиаторами, приходится на вторую половину

семидесятых годов, период становления и развития геологоразведочных работ.

С 1975 года в аэропорту разворачиваются работы по улучшению условий труда и быта авиаторов. Вводится благоустроенное жилье, гостиница, столовая. В 1982 году сдан в эксплуатацию аэровокзал в каменном варианте. Коллектив аэропорта прошел сложный и тернистый путь, путь становления и развития.

Работа в аэропорту «Олекминск» на протяжении многих лет была той школой, пройдя которую, пилоты и другие специалисты приступали к освоению более сложной авиационной техники, становились руководителями в ответственных структурах, как в Гражданской авиации, так и других отраслях народного хозяйства страны.

На сегодняшний день аэропорт «Олекминск» входит в состав Федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера», в филиале регулярно обновляется материально-техническая база, ремонтируются производственные помещения и здание аэровокзала, расширяется коллектив аэропорта.

На протяжении 75-ти лет существования аэропорта «Олекминск» первостепенной задачей руководства всегда оставалась, и по-прежнему будет оставаться обеспечение регулярных и безопасных полетов для населения Якутии.



80-летний юбилей аэропорта «Усть-Нера»

Аэропорт «Усть-Нера» - это региональный аэропорт одноименного поселка Оймяконского района Якутии. Дата основания аэропорта, прежде всего, связана с обслуживанием Индигирской геологоразведочной экспедицией весной 1937 года.



Свое название гидроаэропорт получил благодаря расположению, когда самолеты ежедневно выполняли рейсы по доставке людей и грузов экспедиции из Крест-Хальджая, совершая посадку в устье реки Нера. В зимнее время гидроаэропорт принимал самолеты на лыжном шасси.

Спустя 14 лет в 1951 году на левом берегу Индигирки, на окраине поселка Индигирский в 7 км от поселка Усть-Нера отсыпана грунтовая взлетно-посадочная полоса и построено здание аэропорта.

Периодически для обслуживания предприятий Оймяконского района на аэродроме Усть-Нера стали базироваться самолеты Як-12, Ан-2 Зырянского Объединенного авиационного отряда, с 1969 года было образовано авиазвено. С увеличением объема авиаработ возникает потребность в создании авиапредприятия, и в 1970 году образована Усть-Нерская Объединенная авиационная эскадрилья, которая спустя 2 года вошла в состав Колымо-Индигирского Объединенного авиационного отряда.

Годы перестройки для авиации Якутии прошли не без следа, большинство авиапредприятий реорганизовывались, и, начиная с 1 ноября 2005 года аэропорт «Усть-Нера» в качестве филиала входит в состав вновь образованного предприятия ГУП

«Дирекция аэропортов РС(Я)».

Ноябрь 2007 года, как и для многих аэропортов Якутии, для аэропорта «Усть-Нера» стал решающим – он вошел в состав Федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера». «За 10 – летний период в аэропорту полностью обновилась техника, включая спецтехнику и автотранспорт, построено новое здание аэровокзала, поддерживается годность взлетно-посадочной полосы» - делится воспоминаниями директор аэропорта Борис Шевцов.

Несмотря на все изменения, в аэропорту трудятся целые династии авиаторов и ветераны отрасли, к примеру, начальник службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов Ефим Требихов пошел по стопам отца Александра Требихова – начальника службы организации перевозок. С начала 70-х годов на предприятии трудятся такие ветераны, как авиатехник Николай Кузьменко, техник ГСМ Игорь Вишняков – они с радостью обучают молодых специалистов и делятся опытом работы в суровых условиях Севера.



ФКП «Аэропорты Севера»

Критерии оценки эффективности деятельности на 1 июля 2017 года

Наименование филиала	Эффективность производственно-финансовой деятельности	Эффективность работы персонала	Энерго-эффективность	Итоговый рейтинг по местам
	4	1	6	1
	5	3	8	2
	2	8	13	3
	1	2	25	4
	6	13	15	6
	7	4	23	7
	3	7	31	8
	11	10	10	5
	9	6	27	9
	15	15	11	10
	17	16	14	17
	10	5	30	12
	8	12	28	15
	20	21	1	13
	18	18	5	11
	23	19	2	16
	12	14	26	19
	26	24	3	22
	13	9	24	14
	21	20	18	23
	16	11	21	18
	25	25	9	24
	22	17	12	20
	24	22	7	21
	14	30	20	25
	29	29	4	27
	19	23	22	26
	27	26	17	28
	28	27	16	29
	30	28	19	30
	31	31	29	31



Учредитель: ФКП «Аэропорты Севера».
Адрес: 677904, г. Якутск, с. Маган, ул. 40 лет Победы, 1.
Тел./факс +7 (4112) 393-800, доб. 4003.
E-mail: press@aerosever.ru. Тираж 999 экз.

Дорогие коллеги!

На страницах нашей газеты вы можете обсудить производственные проблемы, перенять удачный опыт, узнать, чем живут коллеги в других филиалах. Приглашаем к сотрудничеству работников предприятия.

Свои предложения и пожелания по размещению информации в корпоративном издании вы можете отправлять в электронном виде на адрес: press@aerosever.ru