

СОЗДАНИЕ ТЮМЕНСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Рассматривается особенность создания Тюменского управления гражданской авиации в середине 1960-х гг. Основное внимание уделяется состоянию транспортной инфраструктуры региона и деятельности Тюменского управления гражданской авиации в момент создания крупнейшего в стране Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Делается вывод о существенной роли транспортной авиации в поиске и добыче углеводородного сырья.

Ключевые слова: Тюменское управление гражданской авиации; самолетно-вертолетный парк; объединенные авиаотряды.

В середине 1960-х гг. началось создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса [1. С. 7]. Ставшего впоследствии одним из крупнейших промышленных центров России.

Освоение природных богатств Западной Сибири требовало надежных путей сообщения круглогодичного действия, которых на этой территории не было. Железнодорожные пути сообщения были представлены одной дорогой Чум-Лабытанги, возведенной еще в конце 1940-х гг. Автомобильные дороги были также слабо развиты и имелись только на юге области от Тюмени до Тобольска включительно, а за Тобольском на север зимой вели лишь зимники и тропы. Речной транспорт по Оби и Иртышу протяженностью почти 3 тыс. км имел короткий навигационный период, который длился всего 3–4 месяца в году [2. С. 23].

Дальнейший поиск и разработка месторождений углеводородного сырья в Тюменской области, где разведчикам недр приходилось летом работать фактически на болоте, а зимой в условиях постоянных снежных заносов, при полном отсутствии шоссейных и железных дорог, без использования авиации становились просто невозможными. Учитывалось и то немаловажное обстоятельство, что для открытия воздушных линий требовались меньшие затраты времени и средств, чем на прокладку железных и шоссейных дорог.

Проблема транспорта в конце 1960-х гг. оставалась сложной как для нефтяников, так и для газовиков. При расширяющихся масштабах работ ограничиться только водными артериями было невозможно. Для доставки грузов и людей уже с 1966 г. объединение «Тюменьгазпром» стало использовать авиационный транспорт, а в 1967 г. в п. Игриме Ханты-Мансийского автономного округа была оборудована взлетно-посадочная полоса. С 1966 г. разрешение на содержание авиатранспорта для обслуживания буровых предприятий получил и Главтюменьнефтегаз [3. С. 90].

В 1966 г. выходит приказ Министерства геологии, согласно которому гражданская авиация должна была осуществлять мероприятия по улучшению организации грузовых, пассажирских и вахтовых перевозок рабочих в нефтяных и газовых районах Тюменской области [4. С. 43]. Также в 1966 г. выходит приказ о необходимости введения глубокого бурения в новых районах области: Уренгойском-Пуровском районе ЯНАО, Русском-Тазовском районе ЯНАО, Медвежьей – в Надымском районе ЯНАО, Картопинском – Кондинском районе ХМАО. Это требовало увеличе-

ния числа вертолетно-самолетного парка для мобильной перевозки грузов и геологов в новых районах области [4. С. 52].

Придавая большое значение авиации в развитии производительных сил области, Министерство гражданской авиации СССР сосредоточило в пределах Тюменской области 38% всего гражданского вертолетного парка страны. Грузооборот увеличился в 9,7 раза, перевозка пассажиров – в 12 раз, почты – в 6,7 раза, а авиационная обработка площадей возросла в 17,3 раза [5].

Резкий рост объемов авиационных работ в Тюменском регионе потребовал проведения и 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 Тюменской авиационной группы Уральского управления гражданской авиации было образовано Тюменское управление гражданской авиации. В состав управления вошло пять объединенных авиаотрядов (ОАО) и две объединенные авиаэскадрильи [6. С. 67].

Кроме того, Тюменскому управлению гражданской авиации (ТУГА) было выделено в общей сложности более 1 300 000 руб. на строительство аэропортов на севере области и жилья. Также были выделены средства в размере 420 тыс. рублей по нецентрализованному источнику на строительство детских садов. Самолетно-вертолетный парк ТУГА пополнился поступлениями из Уральского управления ГА (УУГА) – самолетами Ан-2 и вертолетами Ми-4 [Там же. Л. 68].

Однако имеющегося самолетно-моторного парка (СМП) не хватало для обслуживания нефтяных и газовых экспедиций. Было решено увеличить СМП с помощью прикомандированных самолетов и вертолетов из других управлений МГА. Всего в распоряжение ТУГА поступило 47 Ми-4 [7. Л. 79–80].

В 1967 г. в Тюменском Управлении гражданской авиации были переименованы линейно-ремонтные эксплуатационные мастерские (ЛЭРМ) в авиационно-технические базы (АТБ). Это было обусловлено тем, что самолетно-вертолетный парк значительно расширился, что требовало увеличения технического контроля состояния качества. К тому же замена ЛЭРМ на АТБ подразумевала расширение функций последнего.

Теперь все самолеты и вертолеты в объединенных авиаотрядах были переданы в АТБ, которые контролировали техническое обслуживание и ремонт техни-

ки. С 1 июня 1967 г. была введена система перспективного планирования и использования самолетно-моторного парка на год и квартал. При этом любое изменение планов полетов авиационной техники без согласования работников АТБ было запрещено [7. Л. 149–150].

Первым начальником Тюменского управления гражданской авиации был назначен Константин Александрович Лужецкий. Под его руководством были освоены и введены в эксплуатацию самолеты Ан-12, Ан-24, вертолеты Ми-2, Ми-6, Ми-8 [8. С. 5].

Самолетный и вертолетный парк всего Тюменского управления гражданской авиации к концу 1967 г. насчитывал 297 летательных аппаратов. В основном это были самолеты Ан-2, Ли-2 и вертолеты Ми-4 и Ми-1 [9. С. 20].

Общая численность работников составляла 4 910 человек, в том числе летно-подъемного состава – 998 человек [10. Л. 22].

Развитию Тюменского управления гражданской авиации способствовала, в числе всего прочего, и действующая тогда в Министерстве гражданской авиации трехступенчатая управленческая система. Непосредственный контроль за деятельностью управлений осуществляло Министерство гражданской авиации. И уже управлениями осуществлялось руководство предприятием на подведомственных им территориях – объединенными авиаотрядами. Они были достаточно жестко «привязаны» к региональному центру: командиры объединенных отрядов находились в прямом подчинении у начальника управления, но, вместе с тем, работали в автономном режиме – сами решали, как выполнять поставленные перед ними задачи, и несли полную ответственность за свои действия.

Для условий Тюменской области это был идеальный вариант: география работ по освоению новых месторождений углеводородов с каждым годом расширялась. И контролировать эти новые районы из Тюмени или 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 авиаработ по заявкам геологов, нефтяников, газовиков и строителей и занимавшийся вопросами развития своей материально-технической базы [2. С. 43].

В результате число объединенных авиаотрядов пополнялось постоянно, вплоть до середины 1980-х гг. В момент образования Тюменского управления гражданской авиации в его состав входило всего 5 ОАО: Тюменский, Ханты-Мансийский, Березовский, Салехардский и Сургутский. Их изначально должно было быть больше: к тому времени авиаторы уже активно работали в Урае, Нефтеюганске, Тобольске, Нижневартовске. Но для получения статуса объединенного авиаотряда необходимо было, чтобы в данной струк-

туре имелся аэропорт, не менее одного летного отряда и присутствовала АТБ. Наличие всего пяти авиаотрядов на территории Тюменской области к 1967 г. являлось свидетельством слаборазвитой материально-технической базы Тюменского управления ГА. Рост численности и состояние объединенных авиаотрядов являются весомым показателем материально-технического снабжения предприятия.

Так, к моменту десятилетнего юбилея Управления (1977 г.) число объединенных отрядов в его структуре увеличилось на четыре единицы. И лишь начиная с конца 1970-х гг. рост числа объединенных авиаотрядов пошел быстрыми темпами. В конечном итоге их насчитывалось уже 16.

Основным полем деятельности ТУГА стали лесо-авиационные работы, аэрофотосъемка, обслуживание отраслей народного хозяйства (геология, газовая и нефтедобывающая промышленность, строительство предприятий на отдаленных территориях, геодезия и картография), на юге области – авиационно-химические работы (АХР), а также санавиация.

В комплексе работ, производимых Тюменским управлением ГА по применению авиации в народном хозяйстве, значительный удельный вес занимало обслуживание и строительство линий электропередач в нефтедобывающих районах, авиасейсмозразведка, аэромагнитные съемки, перевозка вахты и оборудования, участие в монтаже буровых установок [11].

Не менее значимым направлением применения авиации на севере Тюменской области стал новый метод поиска нефти – авиасейсмозондирование. Впервые его применяют в 1958 г. с использованием самолетов Ан-2 в районе Тобольска, а затем Ханты-Мансийска. Авиасейсмозондирование нашло широкое распространение во всех нефтегеофизических управлениях Тюменской области.

Заранее на карте выбиралось место посадки самолетов. Летом и зимой это были преимущественно озера, в самолет монтировалась сейсмостанция, здесь же находились оператор и радиотехник. На другом самолете завозились бригада, гидромонитор для бурения скважин, взрывчатка, надувные лодки. Бригада высаживалась, ставила палатки, бурила скважину. Затем прилетал самолет с сейсмостанцией. Подсоединяли к станции 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. Позднее стали работать с применением вертолетов, и возможности посадки стали расширяться.

В результате на карте появлялись точки, где без бурения получался схематический разрез, была известна глубина основного отражающего и промежуточных горизонтов.

Благодаря авиасейсмозразведке 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 нефти [12. С. 48].

Таким образом, работы по открытию и разработке нефтяных и газовых месторождений в Тюменской области в 1960-х гг. потребовали интенсивного развития всех видов транспорта, в особенности воздушно-го. Основными задачами гражданской авиации были: перевозка людей, оборудования и продовольствия в труднодоступные районы, помощь в строительстве буровых вышек, нефтепроводов и газопроводов, аэрофотосъемка и т.д.

За семь лет с 1960 по 1967 г. объем авиационных перевозок авиатранспорта возрос в несколько раз, что при-

вело к созданию Тюменского управления гражданской авиации. Роль нового управления постоянно возрастала на протяжении 1960–1970-х гг., о чем свидетельствует увеличение объединенных авиаотрядов и самолетно-вертолетного парка. Авиация становится неотъемлемой частью технологического процесса в комплексном освоении природных богатств Западной Сибири, одним из мощных факторов его ускорения. 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» [13. С. 23].

ЛИТЕРАТУРА

1. Карпов В.П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990 гг.). Тюмень, 2005.
2. Сибирский характер. Тюмень, 2011.
3. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления : в 2 ч. Тюмень : ТюмГНГУ, 2005. Ч. 1.
4. Нефть и газ в документах. Свердловск : Средне-Уральское книж. изд-во, 1973. Т. 2.
5. Авиатор Тюмени. 1977. 27 янв.
6. Государственный архив Тюменской области (далее – ГАТО). Ф. 2053. Оп. 1. Д. 4.
7. ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д. 3.
8. Ютэйр. 2014. Декабрь.
9. Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации. Тюмень, 2011.
10. ГАТО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 61.
11. Авиатор Тюмени. 1969. 12 фев.
12. Эрвье Ю.Г. Сибирские горизонты. Свердловск : Средне-Урал. книж. изд-во, 1968.
13. Авиатор Тюмени. 1970. 22 янв.

Статья представлена научной редакцией «История» 5 марта 2015 г.

ESTABLISHMENT OF THE TYUMEN DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION

Tomsk State University Journal, 2016, 405, 82–85. DOI: 10.17223/15617793/405/10

Ismagilov Artur A. Surgut State University (Surgut, Russian Federation). E-mail: kimonos@yandex.ru

Keywords: Tyumen Department of Civil Aviation; aircraft-engine fleet; joint aircraft groups.

In the early 1960s, the West Siberian oil and gas complex, largest in the country, was created in the territory of Tyumen Oblast. At the time of its creation, a problem appeared of a fail-safe all-year means of communication which this territory did not have. Because of a short navigation period of the inland water transport and a lack of highway and railway means of communication, air transport became a non-alternative. As a result, in 1967, the Tyumen Department of Civil Aviation was established in the territory of Tyumen Oblast. The Department included joint aircraft groups all over the territory of Tyumen Oblast. The aircraft-engine fleet consisted of 297 aircrafts. Generally, these were single aircrafts An-2 and their hydromodification An-2B capable to land on a water surface. There were also helicopters of small airlift called Mi-1 and Mi-4. Repair work and service of the aircraft equipment was handled by an aircraft maintenance facility which was responsible for technical quality control. The main field of activity of the Tyumen Department of Civil Aviation was: forest aviation works, aerial photography, national economy sector service (geology, gas and oil-extracting industry, industrial construction work in remote parts of the territory, geodesy and cartography), aviation and chemical works in the south of the region, and also air medical service. The new method of oil search called aviaseismosounding became a significant mode of aircraft use in the north of Tyumen Oblast. For the first time this method was applied in 1958 with the use of An-2 planes near Tobolsk, and then near Khanty-Mansiysk. Aviaseismosounding found a wide-spread occurrence in all oil and geophysical departments of Tyumen Oblast. Geographical environment and transport infrastructure conditions of the region in the early sixties made the use of aircraft widespread and almost non-alternative in the process of oil and gas field development. An-2 and Yak-12 planes, An-2B seaplanes, and also Mi-1 helicopters made it possible to considerably speed up geologic explorations and became an effective instrument of the region's natural resources development. Consequently, from the middle of the 1960s with the beginning of the West Siberian oil and gas complex development, the Department of Civil Aviation was established, largest in the USSR, serving the huge north territory within Tyumen Oblast, aimed to perform works for the needs of national economy. The air transport became the strongest integral part of the operation process capable of speeding up the whole process within the complex development of natural resources.

REFERENCES

1. Karpov, V.P. (2005) *Istoriya sozdaniya i razvitiya Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa (1948–1990 gg.)* [History and development of the West Siberian oil and gas complex (1948–1990)]. Tyumen: TyumGNGU.
2. Anon. (2011) *Sibirskiy kharakter* [Siberian character]. Tyumen.
3. Koleva, G.Yu. (2005) *Zapadno-Sibirskiy neftegazovyy kompleks: istoriya stanovleniya: v 2 ch.* [West Siberian oil and gas complex: the history of formation: in 2 pts]. Pt. 1. Tyumen: TyumGNGU.

4. Smorodinskoy, S.A. (ed.) (1973) *Neft' i gaz v dokumentakh* [Oil and Gas in the documents]. Vol. 2. Sverdlovsk: Sredne-Ural'skoe knizh. izd-vo.
5. *Aviator Tyumeni*. (1977) 27 January.
6. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 2053. List 1. File 4. (In Russian).
7. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 2053. List 1. File 3. (In Russian).
8. *Yuteyr*. (2014) December.
9. Gorbachev, V.S. & Knyazev, V. (2011) *Obnimaya nebo: stranitsy istorii tyumenskoy aviatsii* [Embracing the sky: the pages of history of the Tyumen Aviation]. Tyumen: Sibirskiy izdatel'skiy dom.
10. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 773. List 1. File 61. (In Russian).
11. *Aviator Tyumeni*. (1969) 12 February.
12. Erv'e, Yu.G. (1968) *Sibirskie gorizonty* [Siberian horizons]. Sverdlovsk: Sredne-Ural'skoe knizh. izd-vo.
13. *Aviator Tyumeni*. (1970) 22 January.

Received: 05 March 2015