



САМЫЙ УДОБНЫЙ АЭРОПОРТ ДЛЯ САМОЙ СЕВЕРНОЙ АЭС, И НЕ ТОЛЬКО



Аэропорт «Кепервеем» — один из самых северных аэропортов РФ, расположен почти в 200 километрах за Полярным кругом, в 28 километрах юго-западнее г. Билибино и в 700 метрах северо-восточнее п. Кепервеем. Кроме золотодобывающих компаний и предприятий, на земле билибинской находится единственная в мире заполярная атомная электростанция — Билибинская АЭС. В условиях северного бездорожья, аэропорт «Кепервеем» — единственный круглогодичный перевозчик продуктов питания, различных грузов, почты и пассажиров. Об истории создания аэропорта, его сегодняшнем дне и обозримых перспективах специальному корреспонденту «Авиапанорамы», редактору газеты «Золотая Чукотка» Билибинского района Эрнсту ПЕТРОВУ рассказал начальник филиала аэропорт Кепервеем ФКП «Аэропорты Чукотки» Юрий МОРЛОК.

Были времена, когда воздушный транспорт занимал важное место в народном хозяйстве великой страны под названием Союз Советских Социалистических Республик. Тогда практически не было ни одной отрасли экономики, которая не была бы связана с авиацией. От того, как она работала, во многом зависели экономические показатели промышленных и сельскохозяйственных предприятий, строительных гигантов, различных министерств и ведомств. Однако, с так называемой горбачевской «перестройкой» и с ельцинской «демократизацией», когда каждый старался урвать кусок побольше и пожирней, а организации и предприятия – тянуть одеяло только на себя, авиация, как и многие другие отрасли, попала в трудное положение.

Сейчас тоже, как и в прежние годы, в годы строительства социализма и коммунизма, невозможно освоение труднодоступных горных и болотистых, сибирских и северных районов России без высокого профессионализма и истинного мастерства авиаторов и технических работников. И у нас, на Чукотке, также без помощи авиаторов невозможно освоение бескрайних просторов, развитие сельского хозяйства, добыча металлов золотой Чукотки и так далее.

Совершенно очевидно, что и сегодня воздушный транспорт по-прежнему остается не только самым мобильным и эффективным, но и единственным средством круглогодичного сообщения между населенными пунктами нашего района и округа, а также с центральными районами страны. Но сегодня для северных просторов России проблематичным становится несоответствие существующего самолетно-моторного парка отечественного производства. На начало XXI века в промышленном производстве России попросту не оказалось моделей воздушных судов малой полярной авиации, соответствующих потребностям и способных решать проблемы Крайнего Севера и Дальнего Востока. Не оказалось замены устаревшему и морально, и технически, так называемому «кукурузнику», самолету Ан-2. На сегодняшний день нет также небольших вертолетов, адаптированных к условиям Севера, которыми можно было бы заменить, как говорят авиаторы, экономически очень затратные Ми-8.

Конец девяностых годов был тяжелым для всех регионов России. А на Чукотке он стал самым тяжелым временем для всех ведомств округа, в том числе и для авиаторов. Как сейчас утверждают, платежеспособность большинства предприятий и организаций была практически нулевой. Что касается авиации, то авиаторам оплачивалась не более 15 процентов выполненных ими работ, а всякого рода бартерные расчеты были запрещены. При таких условиях в «ЧукотАВИА» начались вынужденные массовые сокращения персонала авиапредприятий, как одной из статей расходов. Увольняли в первую очередь пожилых, проработавших по 20 и более лет в авиации.



Что касается воздушных ворот города Билибино – аэропорта Кепервеем, все эти вышеуказанные проблемы непосредственно затрагивали и его.

Необходимо отметить, что в 2010 году аэропорту Кепервеем исполнилось 40 лет.

– Наш аэропорт начал функционировать с начала 1970 года, – говорит начальник филиала Юрий Морлок. Тогда уже мы начали принимать самолеты Ан-2. Самолеты Ан-12 стали принимать с 1971 года.

А вообще история авиации Билибинского района началась сразу же после разведки природных запасов здешних мест. Без авиации освоить их было невозможно, и государство делало все для

развития этого вида транспорта. С образованием в 1953 году Магаданской области, на базе подразделения воздушного транспорта «Дальстроя» была создана Магаданская отдельная авиагруппа, в 1966 году реорганизованная в Магаданское управление гражданской авиации. В состав управления входило шесть предприятий. Билибинское авиапредприятие было самым молодым в управлении.

Строительство аэродрома в Билибино для «Аннушек» было начато в апреле 1955 года – после того, как в марте 1955 года в долине реки Каральваам геологи обнаружили залежи россыпного золота в промышленной концентрации. С тех пор билибинская авиация развивалась вместе с районом.

Со второй половины 1950-х годов в пос. Билибино действовала посадочная площадка, подчиненная Чаунскому авиапредприятию. Район обслуживали самолеты Ли-2, Ан-2, а позже вертолеты Ми-4 из Сеймчана, Певека и Черского. С 1962 года в Билибино стал постоянно базироваться вертолет Ми-4, а в 1963 году в Билибино базируются уже два вертолета Ми-4 и три самолета Ан-2. Работников-авиаторов в то время было порядка 50 человек. Все экипажи жили в палатках. Служба движения и радиобюро располагались в геологическом домике. Остальные службы, в том числе и служба организации перевозок, размещались в палатках с железными печками. Столовая была в этой же палатке, под вечер в ней же «открывался» клуб. Гаража в то время не было, отдела кадров тоже.

В 1964 году авиазвено было преобразовано в объединенную авиаэскадрилью, подчиненную Чаунскому авиаотряду. Командиром эскадрильи был назначен Владимир Георгиевич Зеркалов. Количество работающих в аэропорту возросло до 89 человек.

Были организованы плановый, финансовый отделы, отдел кадров, 1 отдел. Начала создаваться производственная база: были построены здание штаба, небольшой гараж, общежитие, жилой дом. Большой вклад в строительство базы аэропорта в то время внес Павел Иванович Поляков.

Значительную помощь оказывали районные партийные и хозяйственные организации. Душой коллектива, застрельщиком всего нового был в те годы Павел Захарович Чеботарев, в течение 10 лет возглавлявший партийную организацию авиапредприятия.

Активно развиваются воздушные перевозки. Ранее отдаленные друг от друга национальные поселки теперь становятся связанными надежными нитями.

В 1963 году было утверждено расписание почтово-пассажирских рейсов на летний и осенний периоды в поселки Кепервеем, Алискерово, Илirianей, Стадухино, Орловка, Ангарка, Погындино.

В течение 1968 года авиапарк аэропорта пополнился двумя самолетами Ил-14 и тремя вертолетами Ми-4. С 1 января 1969 года, согласно указанию Министерства гражданской

Авиации, на базе Билибинской авиаэскадрильи был организован Билибинский объединенный авиаотряд. Командиром отряда был назначен Павел Иванович Поздняков.

Руководство строительством взлетно-посадочной полосы в 1970 году осуществлял бывший начальник аэропорта в Кепервееме Павел Иванович Поляков. Благодаря его стараниям в августе был принят первый самолет Ил-14, а с 1972 года а/п Кепервеем начал прием и обслуживание самолетов Ан-12, Ан-24, Як-40.

Через год самолетно-вертолетный парк пополнился первыми вертолетами Ми-8. Первый Ми-8 перенал в авиаотряд пилот Александр Семенович Дробяско.

В 1973-1975 годах проводится перебазирование авиапредприятия в аэропорт Кепервеем.

К началу перебазирования в Кепервееме было всего лишь одно небольшое помещение, где разместились штаб и основные службы предприятия.

В наследство от базы механизации, которая строила ВПП, осталось две трети бокса для автомашин. Котельная отапливалась дровами и не отвечала потребностям аэропорта. Недостаточной была и мощность дизельной электростанции.

Часть работников авиаотряда в это время работала в Билибино, а часть уже ездила в Кепервеем. Моста через реку Кепервеем еще не было. Работников возили на автомашине Урал-355. Летом довозили до реч-

ки, потом – на лодке или (когда было мелко) – по доскам, а на той стороне ждала другая машина. Возили людей на работу также на Ан-2 и на вертолетах.

В 1975 году сдали в эксплуатацию мост через реку Кепервеем. В аэропорту были построены аэровокзал, штаб, котельная на жидком топливе, столовая, ДЭС, общежитие, жилые дома. Нельзя не назвать тех, кто стоял у истоков авиаотряда и принимал активное участие в его развитии. Это пилоты А.С. Дробяско, В. В. Семькин, А.В. Чубов, В. Попов, В.А. Томашов, В.Н. Ключников, В.В. Лашевич, Ю.И. Макеев, В.А. Вязников. В.А. Яшков, В.В. Величко, Б.С. Панченко, И.В. Брехов; бортмеханики В.В. Трухачев, В.В. Лашкин, В.А. Агафонов, Ю.М. Ковалев, М.В. Миронов, П.Н. Воронов, Б.А. Лагутин; техники В.В. Русин, В.В. Немцов, Б.Б. Ермаков, К.Ф. Ягодкин.

В 1980-х годах продолжается поступательное развитие авиации в районе.

В настоящее время в аэропорту грунтовая взлетно-посадочная полоса длиной 2 475 метров. Неоднократно рождались проекты по созданию бетонной ВВП, но они так и не были реализованы из-за высокой стоимости.

В 2008 году за счет средств аэропорта и окружного бюджетов был выполнен капитальный ремонт здания аэровокзала, в нем установлено новое оборудование. Выполнена реконструкция светосигнального оборудования взлетно-посадочной полосы. Пожалуй, в настоящее время аэропорт Кепервеема – самый удобный и привлекательный для пассажиров после окружного. Ввод в действие регулярных маршрутов до Магадана позволил значительно упростить перелет билибинцев и жителей района в центральные части страны. Из Магадана различные компании осуществляют перелеты не только в Москву, но и в другие города страны.



Что такое аэропорт – об этом практически все северяне имеют представление. Действительно, это целый комплекс различных служб и подразделений, которые обеспечивают прием, техническое обслуживание и выпуск в полеты воздушных судов. При отсутствии хотя бы одного из многочисленных подразделений и служб аэропорт просто не может функционировать. И авиационно-техническая база, и служба электросветотехнического обеспечения полетов, и служба спецавтотранспорта, метеорологическая, поисково-спасательная, служба авиационной безопасности – никакие из них нельзя делить на первостепенные и второстепенные.

В связи с образованием с 1 ноября 2010 года ФКП «Аэропорты Чукотки», у нас остались такие службы, как отдел пассажирских и грузовых перевозок, служба спецтранспорта, служба авиационной безопасности, электросветотехнического обеспечения полетов, вспомогательный участок подготовки производства, служба ПАСОП. Число работников на сегодняшний день составляет порядка 80 человек, но их средний возраст более 50 лет. Если раньше авиация Севера была привлекательна для молодых специалистов, на

сегодняшний день она свой престиж потеряла. В первую очередь это связано со здешними заполярными условиями проживания и с заработной платой. В сравнении со стоимостью у нас продуктов питания, промтоваров и услуг, она очень низкая. Яблоки – 420 рублей, апельсины – 390 рублей, картофель, морковь, свекла – под 300 рублей, а то и дороже. Как центральные СМИ неоднократно указывали, и это факт, Билибино – самый дорогой город в России (по некоторым данным – в мире). Сюда практически всё доставляется воздушным транспортом, поскольку расположен он вдали от морских портов и железных дорог.

Здесь в основном продолжают трудиться только те, кто отдал авиации Севера более 20-30 лет. На сегодняшний день не хватает не только авиационных специалистов, но и даже водителей спецтранспорта, других работников.

Но, несмотря на некоторые трудности, аэропорт продолжает работать в штатном режиме. Практически ежедневно принимаются от трех до пяти воздушных судов. За 2013 год было обслужено более 26 тысяч пассажиров, обработано более 1800 тонн груза. В последнее время увеличиваются и объемы обработанной почты. Например, в минувшем году ее суммарная масса превысила 250 тонн.

Аэродром Кепервеем имеет статус аэропорта регионального значения, относится к аэродромам класса «Г» (горный). Допущен к эксплуатации воздушных судов 2 – 4 классов – Ан-12/24/26/30/72/74/28/38/140/2/3, Як-40, L-410 и вертолетов всех типов круглогодично. В зимний период может принимать большегрузные самолеты Ил-76Т(ТД) и Ил-18. Аэродром имеет одну взлетно-посадочную полосу длиной 2475 и шириной 60 метров, отсыпанную гравийно-галечниковым грунтом с глинистым наполнителем, на поверхности имеется несвязанный каменный материал. Аэропорт Кепервеем является филиалом Федерального казенного предприятия «Аэропорты Чукотки». На территории аэропорта в весенне-летний период базируются авиакомпания государственного предприятия Чукотского АО «ЧукотАВИА», «ИрАЭРО» .

С образованием ФКП «Аэропорты Чукотки» началось обновление парка автотехники, ремонтируются здания. Реконструкция аэропорта Кепервеем, в числе восьми аэропортов Чукотки, внесена в мероприятия двух федеральных программ – по развитию Дальнего Востока и Забайкалья и по развитию аэропортов Севера. 

